

Senhor Presidente,

Senhores Deputados,

Começo por agradecer aos Senhores Deputados dos Grupos Parlamentares do Partido Comunista Português, Bloco de Esquerda, Iniciativa Liberal, e Partido Social Democrata, a oportunidade que me facultam de poder prestar contas aos contribuintes e aos nossos concidadãos sobre um projeto que tive o privilégio de lançar e acompanhar e que considero que será uma das principais alavancas para uma nova mobilidade dos residentes na área metropolitana de Lisboa, e um novo paradigma de responsabilidade ambiental para o nosso país.

É-me especialmente gratificante fazê-lo depois de ter sido compelida a abandonar o projeto inopinadamente, quando nos preparávamos com alegria para dar a conhecer o primeiro navio, Cegonha-Branca, que acabara de chegar a Lisboa, e nesse momento realizar o primeiro grande exercício de prestação pública de contas.

Como sabem, não me restou outra alternativa, a mim e aos colegas do Conselho de Administração, depois de o Tribunal de Contas, ter recusado o visto prévio ao Contrato para aquisição das baterias, materializado num adiamento ao contrato de fornecimento dos navios.

E de o ter feito usando uma linguagem irónica, jocosa, ou até insultuosa, absolutamente inédita na jurisprudência.

Apresentámos a 30 de março, recurso desta decisão. Tendo cessado funções a 13 de abril não conheço o seu desfecho.

Senhor Presidente, Senhores Deputados,

Eu, os meus ex-colegas do Conselho de Administração, os quadros técnicos da Transtejo que acompanharam todo este projeto e os muitos e qualificados técnicos externos, independentes, com quem sempre trabalhamos, não somos um grupo de ineptos, irresponsáveis ou inconscientes.

Somos pessoas empenhadas com o serviço público, com vontade de contribuir para o desenvolvimento do nosso país, e com uma elevadíssima sensibilidade à necessidade de bom uso dos dinheiros públicos e do seu escrutínio permanente e exaustivo.

E além disso, muito corajosos, pois de outra forma não teríamos, contraventos e marés, acreditado no futuro do transporte fluvial, e da Transtejo.

É esta convicção que procurarei demonstrar-vos, tentando transmitir-vos com o maior rigor e sinceridade, a minha perspetiva, naturalmente, do que foi este projeto, até ao momento em que o abandonei, a sua cronologia, condicionantes e circunstâncias, riscos e oportunidades.

E faço-o afirmando, desde já, que se fosse iniciar hoje o mesmo projeto tenho a certeza, absoluta, de que tomaria decisões diferentes em várias situações.

O que não significa, de maneira nenhuma, que quando tiveram de ser tomadas, as decisões não tenham sido exaustivamente ponderadas, de acordo com a informação técnica, jurídica e financeira disponíveis. Foram-no.

Permitam-me então que percorra alguns dos principais passos deste projeto.

Nasceu em 2017 da necessidade identificada pelo Conselho de Administração, a que presidi desde 1 de janeiro, e pela tutela sectorial, de proceder à renovação da frota cujos navios com idades superiores 40, os Cacilheiros, e a atingir os 20 anos os Catamarãs, requeriam intervenções

para manutenção cada vez maiores com custos elevadíssimos e interrupções do serviço público de transporte de passageiros por avaria cada vez mais frequentes.

Como trabalhos preparatórios da proposta inicial:

1. Foi analisado um projeto desenvolvido em 2008-2010, pela Transtejo e pela EUROSHIDE, gabinete de engenharia/arquitetura naval, para um navio a utilizar em todas as suas carreiras, exceto nas ligações à Trafaria e Porto Brandão, com propulsão diesel-elétrica;
2. Foi também realizada uma análise custo-benefício ao investimento de acordo com as melhores práticas, por uma empresa de estudos de transportes, a VTM;
3. E, foi ainda feita um estudo técnico-naval independente de caracterização dos novos navios, pela RINAVE.

Em março de 2018 foi apresentada à tutela a proposta renovação da frota mediante a aquisição de 10 navios diesel-elétricos. O modelo de financiamento assentava exclusivamente em receitas próprias (tarifário e apoio acionista) e no produto da venda dos navios antigos.

Em maio de 2018 foi inviabilizada a solução proposta dada a decisão de enquadrar o investimento em fundos europeus da área ambiental e foi pedido à Transtejo que formulasse uma nova proposta com navios elétricos ou híbridos com plug-in, ou seja sem motor diesel.

Em maio de 2018, iniciaram-se, por isso, os estudos para a solução elétrica:

1. A Tecoveritas, estimou custos de eletricidade Vs. custos de diesel.
2. A EUROSHIDE, reformulou o seu estudo prévio, para um navio catamarã 100% elétrico. O resultado deste trabalho foi objeto de ensaios em tanque, confirmando a sua viabilidade.
3. Foram também feitas diligências com construtores, nacionais e internacionais, renomados e tecnicamente muito considerados, como a Damen, a Austal, ou a Rodman (estaleiros), empresas de tecnologia elétrica como a Siemens e a Wartsila, e entidades do sector elétrico como a REN e a EDP – Distribuição/ E. redes, para determinação do “estado-da-arte”. Estas diligências tiveram natureza informal, por razões de segredo comercial dos contactados pelo que não estão expressas em qualquer documento formal.

Posso, no entanto, esclarecer que não houve qualquer contacto ou diligência com os concorrentes, não nacionais, ao concurso público internacional. Foram apenas contactados construtores com quem já se trabalhava.

Foram preparados o primeiro Caderno de Encargos e o Programa de Concurso, que previa um procedimento de negociação com publicidade internacional para fornecimento de 10 navios com manutenção global integrada por 15 anos (até 2035). Não era feita qualquer exigência quanto ao modo de propulsão, mas a grelha de análise das propostas valorizava significativamente as soluções em função do seu impacte nas emissões.

Neste tipo de procedimento solicita-se, numa primeira fase do concurso que os concorrentes demonstrem a sua capacidade técnica e financeira. Só após a conclusão desta fase se inicia a apresentação de soluções técnicas que são passo-a-passo acompanhadas pelo adjudicante.

No entanto, estas diligências foram interrompidas em janeiro de 2019 pois foi decidido pela tutela sectorial que o concurso deveria ser aberto apenas para navios com propulsão a LNG.

Foi autorizada a realização da despesa pela Resolução do Conselho de Ministros Nº 11/2019 DE 18.01, e autorizado o investimento pela Assembleia Geral, DUE de 31 de janeiro de 2019.

O primeiro concurso foi lançado imediatamente após a autorização para a realização de despesas e da autorização da Assembleia Geral.

O aviso foi publicado a 14 de fevereiro de 2019. O concurso foi declarado extinto por inexistência de propostas válidas a 16/12/2019.

A empresa identificou como principais causas de inexistência de propostas válidas:

1. Dificuldade dos agentes económicos em agrupar numa única proposta vários tipos de serviços como, por exemplo, o fornecimento de navios e a manutenção durante o prazo de 15 anos (2020-2035). Tipicamente um estaleiro só constrói o navio, todos os outros serviços são prestados por outras empresas;
2. Dificuldade em disponibilizar a documentação necessária à verificação da capacidade técnica e financeira;
3. Dificuldade de construir um navio a LNG com as (pequenas) dimensões dos navios da TT – cerca de 40 metros.

Dito de outra forma, na fase preparatória e na primeira fase do atual projeto:

1. Foi rigorosamente identificada a necessidade;
2. Foi detalhadamente feita a análise custo-benefício ao investimento;
3. Foram feitas sondagens técnicas e comerciais no mercado internacional;
4. Foram recebidas e cumpridas as orientações estratégicas da tutela;
5. Foram obtidas todas as autorizações de despesa e acionista;
6. Foi lançado um concurso público internacional que não foi bem-sucedido;
7. Foi feita a análise às causas do insucesso e integrados os seus resultados para a segunda fase do projeto.

Entramos, assim, mais diretamente na questão que aqui me traz.

O concurso público internacional para fornecimento de 10 navios a propulsão 100% elétrica.

Como é que se decidiu em janeiro de 2020 lançar o procedimento de contratação para os navios elétricos, e porque é que se autonomizou o procedimento das baterias, da manutenção, etc ...

Quais as principais alterações relativamente ao primeiro concurso, porque é que foram feitas, e qual o nível de fundamentação das decisões?

Começo por recordar que, a desde maio de 2018, após a decisão da tutela sobre os navios diesel-elétricos, muito trabalho foi desenvolvido para apoio a uma decisão 100% elétrico.

Tudo indicava já nessa altura, como se veio a confirmar pela resposta do mercado, que esta era a melhor opção para uma frota ambientalmente sustentável.

Em Portugal, a Câmara Municipal de Aveiro, lançaria um concurso para um navio 100% elétrico em novembro de 2019.

No mercado mundial, existia, e existe, disponível informação sobre as encomendas de navios em curso nos estaleiros de todo o mundo, por tipo de navio.

O que é que indicavam e indicam esses dados?

Que para navios do tipo ferry, ou seja, para este tipo específico de navios, com pouco calado e comprimento, e boca mais larga, que realizam viagens entre margens ou ilhas, as encomendas estavam esmagadora e crescentemente a ser feitas, para sistemas de propulsão elétrica ou

híbrida plug-in. Tal como para os navios de maior dimensão se estava a verificar uma tendência de navios a LNG.

Havia já em 2019 navios elétricos, híbridos plug-in e 100% elétricos, em atividade com bons resultados.

Também nesse ano, a DNV-GL em 2019, reportava a existência de 400 ferrys elétricos em operação, construção e encomendados.

O que permitiu à Transtejo, com toda a segurança e convicção, propor a solução à tutela.

Não houve qualquer hesitação quanto à solução.

O que não quer dizer que não houvesse grande consciência dos riscos. Riscos do projeto e riscos para a atividade da empresa.

Desde logo, para a atividade da empresa: o risco de agravamento da deterioração da frota em exploração, dado o tempo de corrido desde a identificação da necessidade.

Mas também o risco de incumprimento dos prazos do financiamento comunitário.

A principal condicionante foi, por isso, agilizar o modelo de concurso, sempre respeitando as regras da concorrência, de forma a obter maior recetividade do mercado, à necessidade de navios sentida pela Transtejo.

Para tal, decidiu-se simplificar o modelo de seleção do adjudicatário, sempre respeitando as regras da concorrência.

No caso dos navios, um concurso público internacional é mais célere, pois os prazos são mais curtos, do que num procedimento por negociação, mas tem de se caracterizar melhor o bem a fornecer, que é o que se vai analisar nas propostas, e não a empresa ou consórcios fornecedores; minimizando-se a conflitualidade entre os concorrentes e a potencial contestação judicial às decisões da TT.

O que implicou, desde logo, especializar os procedimentos, aumentando o seu número, tendo em conta a metodologia de trabalho na construção naval, e dirigir o primeiro concurso mais especificamente para estaleiros de construção naval.

Fosse qual fosse o tipo de procedimento de contratação garantindo-se escrupulosamente:

1. O cumprimento da totalidade das regras de contratação pública,
2. A totalidade das regras de realização de despesa,
3. A totalidade das regras de candidatura e boa execução dos fundos comunitários,
4. A orientação estratégica da tutela...

Esta necessidade de celeridade foi ainda muito marcada, é bom lembrá-lo, pelos prazos de execução de fundos comunitários (POSEUR) que deveriam ser concluídos até 2023.

Senhor Presidente, Senhores Deputados,

O racional das decisões da empresa, e do Conselho de Administração a que presidi, foi conseguir sempre o de levar a bom porto a satisfação da necessidade de fornecimento dos navios, cumprindo com as melhores práticas de gestão pública, acautelando os riscos e potenciando a segurança da decisão.

Nunca nos esquecemos que nas empresas públicas, o acionista é, no fim da linha o contribuinte, e que todo o processo é exaustivamente escrutinado por várias entidades independentes e tribunais, para além da comunicação social.

Mas o escrutínio, na minha opinião, não pode, não deve inibir o funcionamento das empresas públicas.

E o funcionamento das empresas, públicas ou privadas, tem riscos.

Como é evidente, qualquer decisão no dia-a-dia de qualquer empresa tem riscos. Por maioria de razão um investimento que é feito de 30 em 30 ou de 40 em 40 anos tem mais riscos.

Já ouvi, por exemplo, argumentar que se tivéssemos escolhido uma solução não inovadora, ou seja, se nos tivéssemos mantido em soluções mais clássicas, com muitos anos de evidências, não teríamos feito a opção pelos navios elétricos, que teríamos procurado adquirir navios a combustão, com combustíveis fósseis. Que estes não comportariam riscos.

Será? E em 2030, 2040 ou 2050 continuar-se-ia a pensar assim? E para o contribuinte, seria interessante prescindir de financiamento comunitário para projetos ambientalmente mais sustentáveis? E para a AML, e para o ambiente?

Antes de decidir, de escolher, de apresentar soluções à tutela, analisámos e ponderámos os riscos das opções e estudámos os modelos que melhor poderiam acautelar o interesse público ao nível da operacionalidade dos navios e dos encargos para o Estado.

A opção pelos navios elétricos era e é totalmente segura, mais capacidade de manobra, menos custos de manutenção, por exemplo; mas sabíamos, nessa altura, ou seja, antes de lançar o concurso, de consultar o mercado, que as baterias seriam um elemento-chave de todo o projeto, pois sendo essenciais à atividade dos navios, qualquer problema no seu funcionamento, manutenção ou rapidez de intervenção/reparação comprometeria o serviço público.

Desenvolverei, por isso, a questão da opção assumida para as baterias.

Sempre fomos muito cautelosos com os riscos associados às baterias, que eram múltiplos:

1. Começavam logo com a definição e perspetiva de evolução dos preços;
2. Passavam pela evolução tecnológica, e
3. Culminavam no destino das baterias de lítio em fim de vida.

Relativamente à definição do preço era necessário dispor de dados relativos:

1. À definição da potência. Sobre a sua potência: no concurso houve propostas dos concorrentes para baterias entre os 1.860 quilowatts hora, e os 1.306 quilowatts hora sendo que as duas propostas intermédias foram de 1.674 KWh e 1.815 KWh;
2. Da duração da vida útil: se as baterias, por exemplo, tivessem capacidade de vida útil de 3 ou 5 anos, poderiam custar inicialmente muito menos. Mas o custo seria superior a médio/longo prazo. A questão da sua vida útil, era também crítica por sermos uma empresa pública reclassificada com regras de contratação e de realização de despesas muito rígidas. E com a experiência dolorosa de ter navios parados pela dificuldade de lançar os procedimentos de contratação.

Antes de lançarmos o concurso, sabíamos que podia haver baterias de maior ou menor capacidade, aptas a cumprir com os requisitos do Caderno de Encargos, velocidades/tempo de

viagem e número de viagens em hora de ponta. E essa capacidade refletir-se-ia essencialmente no preço e na vida útil das baterias.

Não tínhamos, no entanto, estudos seguros que nos permitissem passar de análises qualitativas para análises quantitativas rigorosas. Até porque a potência das baterias estaria associada ao design do próprio navio.

E sem análises quantitativas rigorosas não tínhamos condições para determinar com rigor, como exige a lei, o Tribunal de Contas e o Ministério das Finanças, e bem, o preço-base do concurso dos navios com baterias.

Para tal teríamos de ter conhecimento prévio, do número e tipologia, peso e volume, das baterias necessárias.

E para dispormos destes elementos teríamos de ser nós, Transtejo, a fazer ou melhor, a contratar o projeto de todo o navio e de todos os seus sistemas: de navegação, de segurança elétricos, de águas, etc, incluindo as baterias.

Só depois se poderia fazer os testes, obter as soluções de design otimizadas, cálculos rigorosos, por exemplo de estabilidade; iniciar o processo da sua aprovação pelas Autoridades Marítimas.

E seria a Transtejo a assumir este risco perante os estaleiros, os passageiros, as entidades fiscalizadoras, e os cidadãos em geral.

Seria com certeza, uma outra boa opção.

Mas poderia demorar o triplo. E não teríamos a garantia de diminuir o risco, pois ocorrendo qualquer problema o estaleiro remeteria para o projetista e vice-versa, e os passageiros não teriam os navios prontos.

Mais ..... seria apenas depois disso, com tudo definido e certificado, que saberíamos quais as baterias a especificar para o procedimento, nomeadamente a sua vida útil, e poderíamos calcular e justificar o preço-base e lançar o concurso.

Uma palavra apenas sobre a dificuldade em prever a evolução do preço. É uma realidade transversal em muitas outras situações.

A dificuldade adicional, neste caso concreto, decorria de estarmos a lançar um concurso público internacional em que os bens a fornecer - navios - começariam a ser entregues, na melhor das hipóteses, cerca de 2 a 3 anos depois (um ano para o procedimento e 2 para entrega dos navios).

Ou seja, estaríamos a comprar baterias, bens consumíveis, cerca de 3 anos antes de serem necessárias, fixando-nos numa solução tecnológica, que estava em grande desenvolvimento.

Acresce que, como não conseguíamos estimar a vida útil não podíamos quantificar o valor a usar durante o período de vida de amortização do navio/ contrato de manutenção, 15 anos.

Além de que havia a expectativa de o preço das baterias cair significativamente com a entrada no mercado de novos produtores.

Não estou com isto a dizer que as baterias eram um salto no escuro. Claro que não!

Tínhamos em 2018-2020 estimativas de preço. Mas grosseiras. Com margens de 100% ou mais entre os valores mínimos e máximos.

Admitíamos valores em função de preço por quilowatt de baterias marítimas, de acordo com as potências estimadas e testadas em tanque para o estudo do navio preparado pela EUROSHIDE em 2018.

Os valores de que dispúnhamos estariam entre o mínimo de 750.000€ por navio e o valor máximo em 1,5 milhões por navio. Dependendo, recorde da potência e do prazo de vida útil. Se a vida útil, tal como admitíamos fosse de 7 anos a 7,5 anos cada navio necessitaria de 1,5 a 3 milhões para a aquisição e renovação das baterias.

Isto se a tecnologia das baterias passados quase 10 anos, um ano para o concurso, dois para a construção dos navios, e sete para o primeiro período de vida útil, ainda não tivesse evoluído.

Se achássemos credível que as baterias marítimas em 2030 seriam as mesmas de 2020 e teriam o mesmo preço!

Para incluir o fornecimento das baterias no concurso do fornecimento inicial dos navios, o preço-base do concurso teria de ser fixado, não em 57 milhões, mas em 72 milhões, pelo valor mínimo ou 87 milhões, pelo valor máximo.

Ora a determinação do preço-base de um concurso é sempre um momento crítico.

Desde logo porque tratando-se de dinheiro público a demonstração da necessidade tem sempre de ser muito detalhada, justificada, e normalmente é fixada no mínimo, e por outro lado, do lado da concorrência, porque se o valor não permitir o fornecimento do bem e o lucro razoável, não teremos boas propostas.

Até podemos ter propostas, mas serão propostas necessariamente especulativas, cujo risco para o sucesso dos projetos, ou dito de outro modo, para o bom uso dos dinheiros públicos, é normalmente catastrófico.

E se, por absurdo, fundamentássemos e fixássemos um valor máximo, certamente que não estaríamos a dar bom uso ao dinheiro público.

Foi para acautelar este tipo de riscos, que entendemos que era mais seguro, incluir no concurso do fornecimento dos navios apenas um conjunto de baterias, o que obrigaria o estaleiro a apresentar um sistema de baterias realista e a demonstrá-lo, antes de a empresa tomar qualquer decisão relativamente ao modelo de fornecimento.

Após a adjudicação, e da aprovação do projeto e dos sistemas elétricos e de armazenamento de energia, teríamos condições para com maior rigor definir o modelo de contratação das baterias.

Sendo que a esta nova adjudicação seria sempre obrigatoriamente enquadrada pelo Código da Contratação Pública.

Entretanto, e dada esta multiplicidade de questões, contratámos ainda um estudo sobre o modelo de fornecimento das baterias e das estações de carregamento à empresa Marloconsult.

Foram desenvolvidamente estudadas duas soluções: a tradicional – investimento, e a solução que no nosso entender melhor acautelaria os interesses da Transtejo, e do Estado, o renting/leasing operacional.

E de acordo com a análise feita as recomendações apontavam claramente para o renting/leasing operacional das baterias, pois esta solução permitiria ultrapassar com muita segurança as indefinições ainda existentes.

Com a opção de manter as baterias como custo operacional, renting/leasing operacional a Transtejo:

1. Garantia uma solução tecnológica sempre atualizada;
2. Transferia os riscos decorrentes da indefinição do tempo de vida útil para o locador;
3. Viabilizava a substituição das baterias, sem custos adicionais, sempre que tal fosse necessário para a regularidade do serviço público;
4. Não assumia a solução para as baterias de lítio em fim de vida;
5. Assegurava um procedimento de contratação pública, através de concurso público internacional, para empresas de locação/renting;
6. Respeitava a necessidade da compatibilidade das baterias, tal como viessem a ser definidas pelo projetista, e aprovadas pela Transtejo e pelas Autoridades Marítimas e Sociedades Classificadoras.

Financeiramente os cálculos em 2019-2020, indicavam que a renda a pagar, em função do uso das baterias, estimaram-se 19.462 horas de navegação por ano, por navio, e um custo da energia elétrica de 0,006 € por KW/hora, comparando com o valor de 0,58€ litro de gasóleo, seria acomodável nas contas de exploração da Transtejo.

Foi por todos estes riscos que optámos por deixar as baterias fora do procedimento dos navios e optámos por contratá-las em regime de leasing/renting.

Insisto, em que a escolha da entidade locadora seria sempre feita através de um procedimento competitivo.

Quando o procedimento dos navios foi enviado ao Tribunal de Contas para visto prévio eram estes os factos relevantes para a empresa. Eram estes os dados de que dispúnhamos.

Nunca a Transtejo considerou nessa altura a necessidade de realizar um ajuste direto. A solução preconizada era a de um concurso público internacional para seleção da entidade que forneceria as baterias nas condições que viessem a ser definidas no Caderno de Encargos que seria preparado.

Haveria óbvia concorrência entre locadores operacionais, pelo que, a possibilidade e a vantagem de abrir um concurso autónomo era a solução ideal, à época.

Mais, tal como se informou o Tribunal de Contas, à data dos estudos para o lançamento do concurso (finais de 2019) quando se tomou a opção inicial pela não aquisição das baterias no mesmo concurso dos navios, não era entendimento da Transtejo que as baterias só poderiam vir a ser fornecidas pelo fabricante dos navios.

O que aconteceu então? As análises que fundamentaram as decisões eram completamente absurdas como pretende em 2023 o Tribunal de Contas nas suas conclusões que evidentemente alarmaram os senhores Deputados?

A Transtejo pensou comprar navios sem baterias?

Claro que não, Senhor Presidente, Senhores Deputados.

E até me custa recordar o tipo de analogia ridícula e infantil, mais própria de comentários em redes sociais.

O projeto de renovação da frota da Transtejo tinha, e tem, vários componentes, vários subprojectos.

E cada componente obrigava a um procedimento próprio de análise técnica de engenharia, de avaliação financeira, de autorização de despesa, de contratação pública, e de visto do Tribunal de Contas.

Quando o Conselho de Administração a que presidi cessou as funções duas das componentes tinham já o visto do Tribunal de Contas: o contrato dos navios e o contrato das Estações de Carregamento, ambos adjudicados após concurso públicos internacionais autónomos, um para os navios e outro para as Estações de Carregamento e Pontões.

As baterias estavam contratadas, através de um aditamento ao contrato decorrente de um concurso público internacional. Faltava o contrato para a manutenção e o contrato para o fornecimento de eletricidade. E o contrato de seguro marítimo!

Senho Presidente, Senhores Deputados,

Pode parecer estranho o que vou afirmar, mas para qualquer gestor público, a solução mais tranquila e fácil de decidir é a adjudicação de um contrato por concurso público.

Mas nem sempre esta opção é a melhor para a salvaguarda do interesse público, sempre entendido na dupla lógica do serviço a prestar e dos custos a pagar.

E é precisamente por isso que o Código da Contratação Pública consagra vários procedimentos aquisitivos, desde o concurso de ideias, às parcerias para a inovação, do concurso de conceção ao diálogo concorrencial, do ajuste direto simplificado ao concurso público urgente.

No caso que aqui me traz, estamos a falar, para ser clara, de um contrato complementar a um contrato adjudicado por concurso publico internacional.

Um aditamento a um contrato – ao contrato de fornecimento dos navios.

Um aumento da quantidade de bens a fornecer, as baterias, pois o contrato inicial apenas obrigava, como já expliquei, ao fornecimento de baterias para um navio.

Ou seja, no concurso público para fornecimento dos navios, foi também contratado o fornecimento de baterias para um navio.

Estou a falar de um aditamento, um aditamento, um acréscimo. É efetivamente do aumento da quantidade de peças, iguais às contratadas - as baterias.

Ora, o Tribunal de Contas não me parece que tenha posto em causa o rigor jurídico, e até técnico desta decisão, deste aditamento.

O que me parece que causou grande incompreensão ao Tribunal de Contas foi o modelo do contrato que já tinha previamente obtido o visto daquele mesmo Tribunal.

Ou seja, ter-se separado o procedimento para aquisição dos navios do procedimento para aquisição das baterias para 9 navios.

Formulação que gerou as tais analogias, que tanto gosto deram aos que estão sempre prontos para achar, sentados numa mesa de café, ou a teclar num telemóvel, que os todos os outros são irremediavelmente incompetentes, ineptos, etc. etc etc.

Estriba-se o Tribunal de Contas na denúncia de um concorrente, um estaleiro detido por um fundo financeiro de um país terceiro.

Sucedo que esse concorrente que ficou pior classificado no concurso para o fornecimento dos navios, impugnou judicialmente o processo de adjudicação, procurando reverter a decisão de adjudicação do concurso dos navios, no Tribunal Administrativo.

O Tribunal pediu, nos termos legais, uma peritagem à Ordem dos Engenheiros, que nomeou árbitros para apreciar tecnicamente a decisão da Transtejo. Estes árbitros, por unanimidade, acolheram a posição assumida pela Transtejo.

Após a decisão dos peritos o denunciante ao Tribunal de Contas acabou por desistir da ação de impugnação da decisão em causa.

Não me surpreendeu a decisão dos peritos.

Não por eu ter capacidade técnica específica de engenharia naval ou eletrotécnica para estas análises, mas porque todo o processo foi sempre acompanhado pelos quadros da Transtejo e por especialistas que conhecem bem a empresa e as suas necessidades:

1. Os estudos prévios do projeto foram desenvolvidos pela empresa de arquitetura naval portuguesa EUROSHIDE;
2. Os documentos técnicos do concurso, incluindo a questão das baterias, foram preparados com o apoio da empresa portuguesa RINAVE, associada do grupo internacional Bureau Veritas.
3. A análise do mercado das baterias foi feita pela empresa portuguesa MARLOCONSULT.
4. Os estudos económicos e financeiros foram suportados pela empresa portuguesa VTM.
5. Mais, o presidente do júri que internamente analisou as propostas, não é quadro da empresa. É um engenheiro naval português de reconhecido mérito e currículo, que fez parte significativa da sua vida profissional como responsável técnico nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Para além, como é natural, de toda a equipa da Transtejo e do apoio jurídico externo que também nos fortaleceu.

E o Conselho de Administração acompanhou sempre os relatórios do júri do procedimento que, como sabem, enquanto decorre o procedimento é um órgão próprio, independente hierarquicamente do Conselho de Administração.

Surpreendeu-me, sim, o Acórdão do Tribunal de Contas.

Se me permitirem mais um momento, apenas, para enfatizar a informação já prestada ao Tribunal de Contas, sobre a questão da mudança de fundo que gerou este impasse.

Estava tudo pensado e organizado para o renting/aluguer operacional das baterias em 2019 e 2020, e, no entanto, em 2022 foi seguido um caminho totalmente diferente - O investimento na totalidade das baterias através da sua aquisição.

Pode até parecer que afinal não estava assim tudo tão bem pensado.

Estava, estava!

Não foi a Transtejo nem os estudos realizados que se equivocaram.

Até podia ter sido outra a opção... um único concurso para os navios e baterias, um único concurso para os navios, as baterias e as estações de carregamento e pontões, um único concurso para os navios, as baterias, as estações de carregamento e pontões e a manutenção, um único concurso para os navios, as baterias, as estações de carregamento e pontões, manutenção e eletricidade...

Podia... e se tivessem sido bem desenvolvidos, analisados e justificados, nada contra!

Mas não foi essa a opção de gestão.

Não foi o projeto que foi mal lançado, Senhor Presidente, Senhores Deputados.

Para o bem e para o mal foi o mundo que mudou.

Para memória:

A Transtejo realizou os estudos e preparou o concurso de fornecimento dos navios em 2017 e 2018 como atrás se referiu.

1. Em 2019: lançou o concurso para os navios a LNG.
2. Em 2020: Lançou o concurso público internacional a 23 de janeiro. E adjudicou o fornecimento a 22 de outubro.
3. Em 2021: Assinou o contrato a 28 de janeiro;
4. Recebeu o visto do tribunal de contas de 18 de março;
5. O projeto dos navios e a sua certificação e aprovação pelas autoridades marítimas iniciou-se em abril de 2021.

E o mundo?

1. Em 2020 – Iniciaram-se os períodos de condicionamento de atividades económicas por efeito da pandemia de COVID 19;
2. Em 2021- Verificou-se a crise mundial de escassez de microprocessadores;
3. Em 2022- 24 de fevereiro – invasão da Ucrânia e escalada vertiginosa de preços (em especial lítio e cobre).

Ora, num projeto plurianual como é o caso, os gestores, as empresas, não ficam, não podem ou devem ficar, na sua “bolha”, quando tudo à sua volta muda.

Temos a estratégia definida, estamos a acompanhar a sua implementação, a analisar em cada momento o que está a correr bem, como planeado, e o que está a correr mal, divergindo do planeado.

E desse acompanhamento extraímos conclusões. E agimos em conformidade.

No nosso caso, por sermos uma empresa pública, tendo sempre como farol o interesse público, dos passageiros e dos contribuintes.

O próprio direito, o próprio código da Contratação Pública, prevê evoluções durante a vida dos contratos.

Foi por isso, porque o mundo de 2019/2020 não era o mesmo de 2022, que após muita ponderação e análise se abandonou a solução do renting/leasing operacional e se desenvolveu a solução do investimento na aquisição.

Foram determinantes da decisão:

1. O aumento da inflação em especial nos componentes eletrónicos;
2. A inflexão no mercado das baterias, em especial marítimas;
3. A retração no mercado financeiro com o aumento das taxas de juro; e por outro lado,
4. A definição rigorosa das baterias, e da solução elétrica, que permitiu definir com maior exatidão o seu preço;
5. A perceção da infungibilidade das baterias, para assegurar a absoluta afinidade e integração entre os navios e as baterias, ao nível da produção, mas também dos protocolos de comunicação,
6. A redução do risco de evolução tecnológica, pois o sistema estava já devidamente apreciado pela sociedade classificadora e pelas autoridades nacionais;
7. Novas soluções tecnológicas para as baterias em fim de vida.

Foi ainda possível, na altura, obter o apoio do POSEUR até 85% para a aquisição das baterias.

Ou seja, a melhor solução para o serviço público e para o erário público, passou em 2022 a ser o investimento da própria empresa.

Foi pela incapacidade de demonstrar esta factualidade ao Tribunal de Contas que aqui estou. E que os navios da Transtejo ainda não têm baterias.

Se soubesse o que sei hoje teria feito exatamente o que fiz?

Não, Senhores Deputados.

Mas tenho imenso orgulho no trabalho que fizemos, eu, os colegas do Conselho de Administração, os quadros técnicos da Transtejo e os muitos especialistas externos, e não tenho a mais pequena dúvida de que este é um excelente projeto.

Por último, uma palavra de agradecimento ao Governo, pela confiança que em nós depositou.

Lisboa, 13 de setembro de 2023