

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

31.^a Reunião
(19 de outubro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 53 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. António Mexia, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Pedro Filipe Soares (BE), Mendes Bota (PSD), Eurídice Pereira (PS) e Hélder Amaral (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 8 minutos.

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

Eram 14 horas e 53 minutos.

Srs. Deputados, antes de pedirmos ao Sr. Dr. António Mexia que entre na sala, queria lembrar que foi votada hoje de manhã a suspensão dos nossos trabalhos que serão retomados a partir do próximo dia 28 novembro, em data que marcarmos.

Queria lembrar ainda que foi dada execução às deliberações da última reunião e, portanto, foram solicitados ao Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) os estudos sobre tráfego e de procura realizados no quadro da parceria público-privada (PPP) com a Fertagus e foi também, na sequência do requerimento oral do Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, requerida à Sr.^a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares que nos informe de como espera o Governo reduzir os encargos com as PPP, de acordo com o que está proposto para o Orçamento de Estado para 2013.

Apelo aos Srs. Deputados que, durante a interrupção dos nossos trabalhos, analisem a documentação à medida que ela for chegando e vão refletindo sobre o que fazer logo que sejam retomados os trabalhos a partir de dia 28 de novembro.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. António Mexia.

Srs. Deputados, vamos iniciar os nossos trabalhos.

Começo por agradecer ao Dr. António Mexia a sua participação e a colaboração que puder dar a esta Comissão.

A nossa metodologia é a seguinte: cada grupo parlamentar, numa primeira ronda, disporá de 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato; haverá, depois, a possibilidade de uma segunda ronda de 3 minutos para os Srs. Deputados que ainda queiram colocar alguma questão.

Sr. Dr. António Mexia, pergunto-lhe se tem alguma objecção ao carácter público da reunião e se tenciona fazer alguma intervenção inicial sobre a matéria em apreço ou se passamos, de imediato, às questões.

O Sr. Dr. **António Mexia** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, não tenho. Agradeço o convite e estou à inteira disposição para qualquer questão que queiram colocar.

O Sr. **Presidente**: — Segundo a ordem que estabelecemos para dar início aos trabalhos, hoje começaria o CDS-PP. No entanto, o Sr. Deputado Hélder Amaral informou-me que preferia não ser o primeiro. A seguir, seria o Sr. Deputado Bruno Dias que não pode estar presente.

Está presente o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, a quem pergunto se está em condições de iniciar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, dado que estou a chegar de outra comissão e ainda me estou a preparar, não tenho qualquer objecção a que possa iniciar o PSD.

O Sr. **Presidente**: — Assim, estando o PSD em condições de começar, tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de começar por cumprimentar o Sr. Dr. António Mexia.

A primeira pergunta é muito simples. Gostaríamos de saber qual foi o seu envolvimento em relação à parceria público-privada do eixo ferroviário norte-sul.

O Sr. Dr. **António Mexia** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — O envolvimento enquanto Ministro resulta do que era a obrigação de renegociar o contrato de concessão da travessia do eixo ferroviário norte-sul.

E porquê a obrigação? Resultava claro do contrato de concessão inicial — aquele que foi objeto, depois, de revisão no Governo ao qual presidi — que, em determinadas circunstâncias, que se verificaram, o concessionário podia solicitar essa renegociação. Também ficou claro que, no ano anterior, em 2003, houve uma comissão nomeada para o efeito que deu, formalmente, início aos trabalhos de renegociação.

Portanto, estava-se perante um problema herdado, era preciso resolver esse problema e isso passava, obrigatoriamente, pela renegociação do contrato de concessão.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Relativamente à sua participação no acompanhamento deste contrato, embora saibamos que a sua passagem à frente do ministério durou cerca de 6 meses, pergunto-lhe se teve oportunidade de ler, na altura, alguns relatórios de acompanhamento, de ver qual era, na altura, a forma como corria a exploração dessa parceria público-privada e qual era o seu conceito e a sua opinião sobre o desempenho não só por parte do Estado, como por parte da concessionária.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — O problema desta concessão é que, desde o seu início — portanto, muito antes da minha chegada —, apresentava problemas crónicos de défice que resultavam essencialmente de um problema original, que tinha a ver com a sobrestimação clara dos volumes de tráfego, e de um contrato que, nessa altura, fazia com que o Estado assumisse, basicamente, esse risco de tráfego. Ou seja, havia um problema de conceito.

Tipicamente, as parcerias público-privadas devem atribuir o risco a quem o sabe gerir. E, neste caso, no contrato anterior, e que foi objeto de revisão, o grosso desse risco estava ainda do lado do Estado. Como a concessão rondava os 200 000 passageiros e o valor inicial estimado andava à volta de 800 000, ou seja, quatro vezes mais do que a realidade, obviamente que o projeto entrou, logo à nascença, em dificuldade.

Isto traduzia-se, no fundo, pela necessidade de rever quatro coisas, que me pareciam óbvias. A primeira era a de que estávamos perante um contrato de concessão demasiado longo, de 30 mais 15, portanto demasiado tempo, e obviamente não era compatível com os resultados de curto prazo. Segundo, houve uma remuneração demasiado elevada, que tinha sido fixada a esses níveis justamente pelo grau de incerteza que existia no momento em que o projeto foi lançado, pelo facto — e este, sim, crítico na minha visão — de o risco de tráfego estar do lado do Estado e não devia estar, ou seja, o risco de tráfego tem de estar em quem opera, e porque o sistema dava muito pouca flexibilidade ao Estado.

Portanto, havia vários problemas de origem estratégica neste contrato, que se tinha necessariamente de rever, mas neste caso a revisão tornou-se obrigatória, porque foi solicitada pelo concessionário, que a isso tinha direito porque entrou claramente em situação deficitária, e o Estado tinha de garantir, ao abrigo desse, então, contrato, o reequilíbrio financeiro.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Um dos aspetos que marcaram esta primeira renegociação foi precisamente o que teve a ver com o material circulante.

Gostaria de lhe perguntar, Sr. Dr. António Mexia, se, enquanto Ministro, teve noção dos antecedentes do «negócio» do material circulante. Ou seja, há um primeiro concurso público internacional e há a aquisição pela CP do material circulante, já prevendo que houvesse uma cessão de posição contratual ao futuro concessionário, que viria a ser a Fertagus. Na altura, a Fertagus obteve um financiamento de cerca de 25,480 milhões de contos, sendo 18 milhões de contos para o material circulante e 2,7 milhões de contos para fazer face a necessidades de tesouraria (falo em contos, porque era a moeda em vigor na altura). Houve também, na altura, uma negociação de juros em que, para o período inicial, o juro contratado com os financiadores foi o da Lisbor mais uma margem de 0,875% e, findo aquele período, o juro oscilava entre os 1,125% e os 1,375%.

O facto marcante — e pergunto-lhe se a decisão foi sua — foi o Estado ter readquirido o material circulante à própria Fertagus e de se ter criado uma estrutura de locação operacional. O montante de reembolso que o Estado fez à Fertagus foi de cerca de 86 milhões de euros, ficando a concessionária a suportar, até 2019, uma renda anual de cerca de 7,6 milhões de euros.

A minha pergunta é se não considera também que este é um negócio *sui generis*. Ou seja, qual a razão de se fazer este negócio? Por que é que o Estado vai readquirir o material circulante e, portanto, fazer um encaixe à Fertagus de um montante que não é despiciendo? Pergunto-lhe se isto não lhe parece um pouco como aquele banco que financia a aquisição de uma

casa e, depois, às tantas, o comprador da casa acaba por devolver a casa ao banco, mas fica lá dentro à mesma a pagar uma renda.

Portanto, pergunto-lhe se considera que isto foi um bom negócio para o Estado. Tem noção do desenrolar, da narrativa deste negócio do material circulante, até que tomou uma decisão?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Quanto à narrativa deste negócio, gostava que ficasse claro... Aliás, depois, podemos ver aquilo que foi a própria análise do Tribunal de Contas e, quando acharem adequado, podemos passar ao relatório de 2005 e ao cumprimento das recomendações do relatório de 2002.

Vamos ver qual é a narrativa que está em cima da mesa. Primeiro, passamos de um contrato que era de 30 anos mais 15 para um contrato de 6 mais 9. Esta questão do período é fundamental, porque isso tem uma implicação direta na questão do material circulante. Mas, antes do material circulante, só para pôr isto em contexto, o que é que tínhamos? Tínhamos um modelo de concessão com bandas de tráfego com compensação variável por referência a essas bandas — e daqui surgiu o principal problema — e passámos, então, para uma contratualização de serviço público com compensação fixa.

Porquê? Porque o segundo elemento importante é que o risco de tráfego era alocado ao Estado e passou a ser alocado inteiramente da responsabilidade do concessionário.

O prazo da concessão, como já referi, passou de 30 mais 15 para 6 mais 9. Um pequeno detalhe que também me parece importante é que deixou de haver compensação financeira caso houvesse novas travessias no Tejo — coisa que estava prevista no primeiro contrato e que, se acontecesse, tinha de haver uma compensação.

Portanto, o que decorria daqui? E, depois, já vamos ver os termos que são utilizados.

Quem tem um contrato de concessão de 6 anos não pode, obviamente, ser responsável pelo material circulante. Porquê? Porque o material circulante dura mais do que 6 anos. Nesse sentido, o que se impunha aqui? Impunha-se — com resultados que, aliás, foram positivos —, ou seja, era uma condição para poder reduzir o prazo de concessão que o material circulante estivesse com quem tivesse o poder de adjudicar essa concessão.

No fundo, o que conseguiu o Estado com isso? Conseguiu passar dos tais 30 mais 15, para 6 mais 9, algo que com o material circulante do lado do concessionário seria impossível, porque ninguém financia uma coisa a 30 anos com as receitas a 6 anos, como é óbvio, portanto tinha de acabar esse *mismatch*. Mas teve outras vantagens muito significativas, ou seja, conseguiu, com isso, uma taxa de juro mais baixa do que aquela... Porquê? Porque, na altura, enfim, hoje diferente de algumas grandes companhias em Portugal, o Estado financiava-se mais barato do que as companhias e não mais caro.

Portanto, nessa altura, resultou obviamente um custo financeiro associado ao *leasing* e não há propriamente um encaixe da Fertagus. O que acontece é que a Fertagus tinha uma responsabilidade perante uma locadora e continuou, no fundo, ela a assumir, do ponto de vista de tesouraria e de fluxos de caixa, essa mesma responsabilidade — e isto é que é importante! Ou seja, quem continuou a pagar o *leasing* do material circulante continuou a ser o concessionário. A única coisa é que, obviamente, teve de sair do seu balanço para passar a estar no balanço de uma entidade — que, neste caso, era a Parpública, que criou um veículo especial —, de modo a que fosse o Estado que passasse a ter o controlo estratégico sem nenhuma

consequência de caixa (pelo contrário, já vimos associada a um custo financeiro mais baixo), para que, no fim do prazo dos 6 anos, se assim o entendesse, se considerasse as condições adequadas, provocar uma nova concessão. E, quanto ao material circulante, ele tinha nessa altura poder de manter a flexibilidade total para fazer o que quisesse no segundo período, no terceiro período, no que considerasse. Ou seja, ao fim de 6, quanto ao material circulante, apesar de até aí ser totalmente pago pela Fertagus, caso o concessionário fosse diferente, ficava esse novo concessionário com a responsabilidade de pagar as rendas restantes.

Porém, isto resulta de uma coisa que é óbvia: eu não posso ter no balanço de uma qualquer entidade uma responsabilidade a 30 anos com receitas a 6. Portanto, a Fertagus não podia estar... Ou seja, isto era uma condição indispensável para a renegociação do contrato, caso quiséssemos — e queríamos — ter um prazo de concessão curto e não de 30 anos.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Falou-se, há pouco, da questão da taxa interna de rentabilidade, da TIR acionista, e de como através de uma boa negociação se conseguiu renegociar a TIR acionista que inicialmente, no caso-base, em 1999, tinha sido fixada em 10,89% e passou, na renegociação de 2005, para 7,44%. Obviamente que o Sr. Dr. António Mexia não é responsável político pelo que veio a seguir, no entanto, sabe-se hoje que a TIR efetiva entre 1999 e 2011 se veio a situar em 11,02%, ou seja, muito acima do que foi a TIR renegociada pelo Dr. António Mexia.

Pergunto-lhe, como homem habituado a lidar com TIR ao nível empresarial, se não o choca este desvio de 40%. Quando está em causa um serviço público e a prestação desse serviço, não o choca proporcionar taxas internas de rentabilidade tão elevadas? Qual é o seu comentário em relação a isto?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, eu sou responsável por uma coisa, que são os 7,76%.

No que respeita à média a que se está a referir, não fui eu que fiz os cálculos e estarão, eventualmente, bem-feitos — e digo «eventualmente», porque não verifiquei essa conta —, a primeira observação que faço é que pega neste prazo para o qual é suposto estar a falar de 7,76% mas também pega no anterior, no de 10,89%. Ou seja, não podemos comparar 11% com 7,76%. Porquê? Porque, efetivamente, estamos a falar de uma média nesse prazo.

A segunda questão que me parece importante é que, para o prazo de 7,76%, estávamos a discutir a rentabilidade para o caso-base e o caso-base, ao contrário do anterior que deixava de falar de bandas, porque essas, sim, eram muito perigosas para o Estado e se revelaram, aliás, muito dispendiosas... Para termos uma noção, estive a fazer umas contas rápidas e, em termos de valores pagos e recebidos pelo Estado, no primeiro prazo, antes da renegociação, até 2004, o Estado pagou em média, isto é, entre o que pagou e o que recebeu, mais ou menos 11 milhões de euros por ano. E, para o período de 2005-2010, por várias razões, como a partilha do *upside* na receita e o facto de agora a infraestrutura passar a ser paga e não era — só aí são 15,3 milhões de contos — mais a coleta, temos que o saldo anual é apenas de 4,8 milhões, ou seja, menos de metade do que era na primeira fase.

Há aqui um elemento, que é o seguinte: quando se negoceia 7,76% num caso-base... O princípio básico é aquele em que o concessionário aceita uma coisa que acho que foi muito importante e que, aliás, é o princípio de uma PPP bem negociada: uma estimativa de mercado realista. E ela estava adequada à realidade, aliás, veio a revelar-se que a realidade

até era um pouco melhor do que se estimava nessa altura. Portanto, pegar num caso-base credível e introduzir-lhe aquilo que eu gosto que é uma assimetria entre quando a coisa corre bem e quando a coisa corre mal.

O que é que acontecia a partir de um caso em que o cenário fosse pior que o cenário base? O concessionário privado não teria 7,76%, teria menos. E teria muito menos porquê? Porque não haveria lugar a nenhuma compensação. Isto é, o caso-base tinha 7,76%, mas se as receitas viessem a ser inferiores, ao contrário do primeiro contrato, neste não tinha nenhuma compensação. Portanto, teria 7%, teria 6%, teria 5%, teria o que tivesse se corresse pior.

Por outro lado, o que é que se negociou? Se tivesse melhor do que o caso-base, negociou-se o princípio saudável de que o Estado não abdicava de parte desses benefícios. E, a partir de uma diferença que fosse superior a 5% do que estava previsto, o Estado ficava com 75% do diferencial. Portanto, mesmo que marginalmente neste prazo tivesse acima de 7,76%, só se podia dever a um facto: estarmos acima do caso-base. E, estando acima do caso-base, o que é que sucede? Mal estivesse, salvo erro, 5% acima do caso-base, o Estado recebia dinheiro. Foi, aliás, o que aconteceu. Entre 2005 e 2010, a partilha do *upside* gerou 11,815 milhões para o Estado. Ou seja, o Estado foi buscar uma receita por esta partilha acima do caso-base.

A assimetria é a seguinte: abaixo, zero de responsabilidade para o Estado; acima, partilha, que poderia ser, logo que variasse 5%, 75% do benefício dessa atividade que era gerida por um privado revertiam para o Estado.

Portanto, efetivamente, sou apenas responsável pelos 7,76% e sou também responsável por uma lógica em que o Estado beneficia do *upside*,

mas não partilha o *downside*. Acho que isto é uma ótima solução para o Estado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Passamos à questão dos «benefícios sombra». Tem certamente a noção do que poderão ser «benefícios sombra».

Pergunto-lhe se considera que, na negociação que fez e que, de certa maneira, quase concluiu, podemos dizer isso, a taxa de inflação prevista no caso-base de 2% e de 2008 a 2011 de 1,68% poderá ser um «benefício sombra» que irá beneficiar o concessionário. Pergunto-lhe o mesmo em relação às receitas acessórias, o mesmo em relação à própria taxa do IRC e o mesmo em relação às reduções de capital.

Pergunto-lhe se considera ou não que estes quatro parâmetros poderão constituir «benefícios sombra» no desenvolvimento posterior desta concessão, após a primeira renegociação.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — O Sr. Deputado referiu algumas coisas em que as regras eram claras. Não havia nada à sombra. Embora aquilo fosse tudo vagões fechados e não a céu aberto, não há nada à sombra.

Aliás, isso é reconhecido pelo próprio Tribunal de Contas. Muitas vezes, nestes sítios, fala-se no Tribunal de Contas, e bem, independentemente de as pessoas do Tribunal de Contas serem humanos, como todos nós. Acho interessante o relatório de 2005 (onde há uma palavra que refere logo a questão da sombra) que diz: «O processo de renegociação culminou com a assinatura pelas partes da minuta renegociada do contrato de concessão (...), do qual resultou um modelo de concessão mais equilibrado, mais transparente...» — transparente é, para mim, por oposição àquilo que se chama a «sombra» — «... e mais

consentâneo com os contratos celebrados na União Europeia para o setor ferroviário (...). Ou seja, estávamos a fazer aquilo que, no fundo, era esperado.

Tivemos, aliás, o cuidado de, em algumas coisas, embora não sendo muito significativas... Vou dar dois exemplos. Ficou claro no contrato que todas as receitas que resultassem das atividades que não eram, pura e simplesmente, o transporte de passageiros não podiam ser consideradas para efeito daquilo que seria uma compensação. Ou seja, se era suposto ter determinada receita e se tivesse receitas que não eram do tráfego, mas de outras coisas, elas tinham de ser retiradas àquilo que eventualmente o Estado tivesse de dar. Esse é um aspeto fundamental! Se, pelo contrário, estivessem associadas a um resultado negativo, o Estado não tinha nenhuma obrigação de compensar o privado.

Portanto, o privado tinha um serviço público, pelo qual era pago com esta rentabilidade mais baixa. Se dessa atividade houvesse outras, que poderiam estar mais sombreadas ou não, e resultassem daí receitas, essas receitas eram totalmente reduzidas ao pagamento do serviço público. Isto é importantíssimo!

Segundo: a transferência da própria publicidade, as receitas passaram a ser exploradas pelo próprio Estado. Portanto, para não haver ali uma zona que as pessoas, eventualmente, poderiam achar que os contratos eram menos claros, passou a ser do próprio Estado.

Em relação àquilo que é considerar o caso-base o princípio da partilha das receitas com regras claríssimas, mostra justamente que também não estava nada à sombra. Pelo contrário, era um incentivo claro àquilo que também era a concessão de uma coisa muito importante: aquele serviço tinha que atrair pessoas. Nós habituamo-nos, muitas vezes, a ter coisas que, depois, as pessoas não utilizam ou não querem. Aliás, alguns dos

problemas que hoje vivemos é porque fizemos coisas que não são utilizadas. Esse é um problema grave.

Portanto, o que é que isto também pretendia ser? Pretendia ser um investimento que tinha de ser gerido de uma forma a que a procura quisesse aquele serviço. Começava por ter critérios de comboios, de frequência, de não atrasos de maneira a que a oferta tivesse a qualidade suficiente para gerar, fomentar e manter essa procura ativa.

Tratava-se, justamente, de providenciar aquilo que é um serviço público com o menor risco possível para o Estado, com o menor pagamento possível para o Estado, com a maior flexibilidade possível para o Estado, com o prazo de concessão mais pequeno para o Estado e podendo o Estado manter ele o controlo do jogo, em vez do que acontecia no primeiro contrato — que, aliás, levou à renegociação — em que o controlo estava do lado do concessionário. Foi uma mudança radical!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — O Sr. Dr. António Mexia citou, se não me engano, o relatório n.º 31/05 do Tribunal de Contas.

Dentro das conclusões que se podem extrair desse relatório está também uma observação, sobre a qual gostaria que respondesse. Tem sido alvo de algumas críticas o facto de esta renegociação ter tido lugar em vez de ter havido a abertura de um concurso e de se ter aberto à concorrência — aliás, como se fez em relação ao metro do Porto. Neste caso, faltou esse concurso, ir ao mercado, onde poderia, porventura, até haver preços mais competitivos e condições mais favoráveis para o Estado.

Pergunto-lhe também se a necessidade de um comparador público é, para si, um fator importante ou não, ou seja, haver da parte do Estado a possibilidade de apresentar uma proposta e fazer o mesmo tipo de serviço. A CP existe e a CP poderia estar também no lugar da Fertagus.

Pergunto-lhe, portanto, como vê esta decisão de não abrir um concurso, de não consultar o mercado e de, ao mesmo tempo, não ter um comparador público para fazer a sua comparação.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Primeiro, pergunta-me o porquê de renegociar. Porque, em primeiro lugar, era uma imposição do próprio contrato e o Estado, como pessoa de bem, independentemente de assinar coisas em relação às quais, em alguns casos, eventualmente, poderia ter feito melhor o trabalho de casa, respeita os seus compromissos.

Ora, o que tínhamos é que o contrato de concessão exigia que houvesse uma renegociação do contrato de concessão — é a primeira coisa.

Segundo: quando se vai tentar pôr um caso que tinha um volume relativamente grande de problemas que tinham de ser resolvidos e em que, se não os resolver, eles caem todos no colo do Estado: resgate da concessão com as indemnizações que daí resultam, todo o material circulante sem saber se tenho ou não depois um novo operador... E sem saber, sobretudo, uma outra coisa: será que o novo operador me vai dar condições melhores? É preciso ver que, na altura, não havia 36 000 concorrentes a nível mundial que fizessem este tipo de... Ou seja, era muito claro quais os operadores que tipicamente estavam interessados. Aliás, vemos hoje, numa situação em que muitas vezes também se fala de concessão de transportes públicos com entidades privadas, que não há 36 000 candidatos. Isto é, há um conjunto limitado de empresas a nível mundial que têm qualidade e capacidade de fazer isto.

Portanto, primeiro, era uma obrigação e, segundo, esse resgate ia trazer um enorme volume de problemas, até do ponto de vista financeiro, e nada lhe garantiria que, numa situação absolutamente caótica que resulta desse ponto, tivesse uma solução melhor.

Eu poderia até ter de chegar a esse assunto. Mas o que é que bom senso para além do contrato exigem? Que se tente renegociar com as partes à mesa. Se não houvesse, então, capacidade de chegar a uma conclusão equilibrada... E esta foi equilibrada: passámos de um prazo de 30 anos para um prazo de 6; passámos de uma TIR quase de 11% para uma TIR menor que 8%; passámos para risco totalmente do privado, coisa que não sabíamos se iríamos depois conseguir noutra operador. Este operador, pelo menos, tinha já vivido e sofrido na pele alguma coisa e, portanto, conhecia a realidade para, eventualmente, ser até a parte que estava mais disponível para encontrar uma solução do que alguém que nunca tinha visto este assunto. Esse, inicialmente, o que é que iria fazer? Pôr, provavelmente, um prémio de risco adicional pelo desconhecimento da solução.

Portanto, o contrato e o bom senso obrigavam a fazer isto. Se não se conseguisse, fazia-se outra coisa. Conseguiu-se, e bem!

Quanto à segunda questão, a questão pública, falou há bocado dos 6 meses e depois houve mais uns trocados, 3 meses, mas nesse prazo houve, enquanto fui Ministro, uma tentativa de pôr uma perspectiva de melhoria clara das contas dos operadores, em particular da CP, mas também do ponto de vista dos operadores dos metropolitanos e das companhias. Enfim, isso, aliás, tem um pouco a ver com aquilo que faço na vida. Portanto, tem a ver com aquilo que era a melhoria do ponto de vista operacional e para a redução daquilo que é a enorme sensação de semiburaco negro que existe na área dos transportes e que resulta... Uma empresa que perde 120 milhões ou 80 milhões por ano tem poucos incentivos, sobretudo na atual estrutura, a poupar 1 milhão. Ou seja, mais um menos um, é igual! Mais 3 menos 3, é igual! Se lhe disser até que mais 30 ou menos 30, é quase chocante, mas é quase igual. Porquê? Porque a vida das pessoas não muda absolutamente nada por isso. Portanto, os incentivos são poucos.

Estávamos num ambiente em que se tratava de tentar que as companhias, como a CP, etc., que têm imensa gente de qualidade, mas que tinham um conjunto de problemas muito grande, que resultava, aliás, a maior parte das vezes, de o próprio Estado não cumprir os contratos que tinha com essas empresas, porque comprava serviços que nunca pagava, pelo menos adequadamente aquilo que comprava... A ideia foi isolar um problema para que se conseguisse, aqui, ter um serviço que respondesse às tendências europeias e às normas de privatização de alguns serviços e que correspondesse àquilo que era a introdução de concorrência nestes serviços, o que, no fundo, até seria útil para a própria CP no contexto de criar algum *benchmarking* ou alguma referência que servisse justamente para se perceber como é que, através de melhores práticas, a CP poderia melhorar.

Portanto, está aqui um ato puro e simplesmente saudável, porque senão era mais uma coisa que, marginalmente, ia para um sítio muito complicado, onde se diluía em 500 problemas e onde, provavelmente, teria um serviço com menor qualidade — e o objetivo, em última instância, de um serviço público é que ele seja de qualidade, que sirva as populações. E pretendia-se tirar o enfoque e o efeito demonstrativo, que houve, aliás, noutros sectores. Agora estou num, como o caso da energia, em que a introdução de outras empresas, nomeadamente internacionais, trouxe enorme disciplina, enorme concorrência, *benchmarking* e tornou toda a gente mais eficiente. Era isso que estava em cima da mesa.

Além de mais, quando temos um problema à frente — e este problema era grande, porque estávamos a falar de dezenas de milhões que era preciso pagar e de um contrato problemático —, o melhor é não nos sentarmos em cima dele a estudar até à morte. Têm de se tomar decisões! E esta decisão... Aliás, estive a refazer esta viagem ao passado sobre as decisões da altura e tenho a noção de que se criou aqui aquilo que é um

exemplo da capacidade de o público e o privado cooperarem de uma forma saudável, num negócio totalmente transparente e eficaz, que cumpre a sua missão de serviço público com o menor envolvimento e, sobretudo, com preço fixo e sem riscos para o Estado. Essa é a questão essencial.

Hoje, debatemo-nos, na nossa sociedade, com aquilo que resultou de intervenções do Estado em que ele não percebeu que riscos estava a assumir — tivemos um pouco disso na primeira versão —, não sabia quantificar os riscos que estava a assumir, por prazos desconhecidos e sem noção do que isso implicava nas suas responsabilidades e no seu fluxo de caixa.

Este caso é o contrário: eu sei o que estava a assumir, sei o que estava a comprar, sei com que critério estava a comprar, sabia exatamente quando estava limitado no tempo, sabia que chegava a 2010 e podia acabar e que os outros nove só existiriam em determinadas condições e nunca mais haveria nenhum pagamento pelo Estado a partir daí... Quantos casos destes é que temos? Gostava que me dissessem um segundo. Não é uma mão cheia, é um segundo! Que outro caso temos nós assim? Mais nenhum.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Pode concluir-se que, na sua opinião, o arrastamento deste processo de renegociação, que terminou com o Sr. Dr. António Mexia, mas que se arrastou por 3 anos com uma multiplicidade de intervenientes, foi negativo para o Estado.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, acho que a renegociação feita entre 2004 e 2005 foi suficientemente compacta, suficientemente clara e os resultados estão à vista e são confirmados, mais uma vez o digo, pelo Tribunal de Contas, tendo nós, aliás, é importante ver, seguido as

recomendações do Tribunal de Contas e dificilmente, quando se seguem essas recomendações, estamos a fazer um mau caminho.

Gostava de dizer que a recomendação de não assumir o risco comercial, a rendibilidade dos promotores adequada ao perfil de risco, a introdução de mecanismos de *clawback* e de partilha de *upsides*, a consideração das receitas acessórias para efeitos de reposição do equilíbrio, o respeito do princípio da proporcionalidade na fixação do prazo, a criação de comités independentes e o reforço das capacidades de monitorização foram todas respeitadas. Ou seja, tinha um prazo, teve de se assinar, começou em 2003, peguei no processo em 2004 e fechou-se em 2005. Depois, obviamente, houve negociações em 2010, com alterações que foram, penso, nessa altura, já relativamente marginais e que, no fundo, consagram que o que foi conseguido em 2004 e 2005 tornou esta concessão um exemplo único, infelizmente, pela positiva.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Doutor, vou fazer-lhe uma pergunta que provavelmente poderia ser feita por outro grupo qualquer e que já foi colocada, na anterior audição, ao ex-Ministro Mário Lino, que é a seguinte: sabemos que há uma continuidade do Estado e sabemos que, ao longo de uma concessão, sucedem-se os governos, sucedem-se os responsáveis políticos e, por vezes, até é difícil determinar a quem compete, em exclusivo, a responsabilidade política de uma decisão.

Mas neste caso concreto há uma data para a qual gostaria que o Sr. Doutor, de certa maneira, desse uma justificação, porque não será talvez muito normal que três dias depois de um ato eleitoral, que foi a 20 de fevereiro de 2005, tenha sido assinada a minuta renegociada do contrato de concessão.

A minha pergunta é se considera que é uma boa prática que, em termos gerais — e não estou aqui a fazer qualquer subentendimento —, antes da tomada de posse de um novo Governo e logo imediatamente a seguir a um ato eleitoral, contratos com um valor financeiro não menosprezável e que vinculam o Estado durante um período de médio e longo prazo sejam assinados.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Acho que é um bom sinal. E é um bom sinal de quê? Nós temos, com demasiada frequência, se quer que lhe diga, a tendência de voltar sempre à casa de partida.

A única coisa que tenho para dizer é o seguinte: o facto de haver um contrato que não assinei, mas que negocieei e alguém, que o considera como bom apesar de não o ter negociado, o assina, acho que quer dizer que, provavelmente, o trabalho não era mau e, provavelmente, não era preciso voltar de novo à casa de partida. A verdade é que nós, às vezes, com esta mania de que é preciso rasgar tudo e começar tudo de novo, perdemos muito tempo. Parece aquele jogo em que as pessoas têm umas escadas e estão quase a chegar à casa 100, sai-lhes a moeda, vão até à casa 99 e voltam para a casa 5. Esse é um problema que gasta muito dinheiro aos portugueses.

Portanto, o que é que eu acho? Acho que não é mau.

Não fazendo publicidade em causa própria, porque isso fica sempre mal ou, pelo menos, tem de ser feito de uma forma disfarçada, acho que isto, pura e simplesmente, quer dizer que o que as pessoas encontraram estava bem negociado. É isso que eu me limito a dizer, ou seja, que não é um mau sinal. É sinal de que o trabalho não estava mal e, portanto, que o trabalho da minha equipa (eu, basicamente, ia reagindo e isto implica que houve gente a trabalhar) foi bem feito.

No entanto, gostava de dizer que, em todo o caso, há aqui diferenças que separam muito. Entre o primeiro contrato e o segundo a filosofia e a abordagem a estas questões foram muito diferentes. Ou seja, as PPP não podem ser uma maneira de desorçamentar, não podem ser uma maneira de diluir responsabilidades no tempo. A contabilidade pública é uma contabilidade de caixa e, por isso, perde muitas vezes a noção da responsabilidade geracional.

Ora, o que eu acho e o que sempre defendi — e até estou à vontade, porque houve um programa de umas eleições, do qual fui responsável, pelo menos, pela sua coordenação, mas que não devia prestar, visto que se perderam as eleições — é que me parece importante que haja a noção de que uma vez feita a escolha se deve dar visibilidade a tudo aquilo que são as suas consequências. E nesse ponto há diferenças muito claras entre o antes e o depois e, obviamente, independentemente de um negociar e o outro assinar, acho que há abordagens de filosofia que são sistematicamente diferentes.

Na minha opinião, é claro que neste tipo de iniciativa não deve haver nada à sombra. Pelo contrário, deve ser tudo muito claro.

Nada pode ser avaliado se não puder ser medido. Isto é óbvio. Não se deve deixar nada por definir, em particular no que diz respeito à afetação dos riscos. Foi esse o trabalho que fizemos, ou seja, saber a quem compete ficar com os riscos. E o Estado não ficou com nenhum... Aliás, ficou com um, que eram os riscos que resultavam para o operador de decisões unilaterais do Estado. É óbvio que o Estado tem de ficar pelo menos com os riscos da sua responsabilidade. Com esse tinha de ficar, é óbvio, a não ser que não fosse uma pessoa de bem. Há países em que não fica com esses, mas não é, com certeza, em Portugal. Ou seja, naquilo que tem a ver

com mudanças unilaterais do Estado, eu acho que o Estado deve assumir. Foi o único com que ficou. Os outros ficaram para quem tinham de ficar.

E tem uma abordagem clara de prazos de concessão mais curtos, de pagamentos fixos e de pagamentos zero a partir de um determinado momento. Isto é o quê? É a antítese do que foram muitas parcerias, que eram uma maneira de «como eu não quero ter isto na contabilidade pública deste ano, vou pô-lo durante 20 anos» e é uma conta que fica invisível, porque ninguém vê o Orçamento Geral do Estado a não ser o do ano que vem ou do último ano.

Portanto, isto é o oposto disso, ou seja, que justamente se dê a visibilidade, a transparência total aos fluxos e à responsabilidade do Estado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, quero apenas 10 segundos para dizer que nesta renegociação o risco das grandes reparações ficou parcialmente no Estado também.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Em relação aos riscos, é preciso que fique claro o que, por vezes, é esquecido, ou seja, que a extensão para Setúbal, que no contrato inicial estava prevista com mais 27 milhões de euros de investimento em material circulante que iriam recair sobre o Estado, foi feita sem um único tostão de investimento e com o mesmo material circulante.

O que ficou aqui foi que, quanto ao material circulante, quer a renda normal quer aquilo que eram as grandes reparações, tanto as correntes como as que têm a ver com o uso normal, ficavam do lado do concessionário. A única coisa que ficou aqui, obviamente, foi um caso absolutamente extraordinário de colapso total do material, em que o Estado

— que tinha o veículo e em que havia a responsabilidade final — tinha depois de negociar com o fornecedor. Mas todas as grandes reparações programadas e adequadas àquilo que era a utilização ficaram no contrato a pago pela Fertagus.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, à bancada do Partido Socialista.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, agradeço ao Sr. Dr. António Mexia a disponibilidade de estar aqui, hoje, connosco para falar particularmente da primeira renegociação desta concessão.

Antes de irmos concretamente à concessão, gostaria de lhe perguntar se vê o modelo das parcerias público-privadas como tendo sido um instrumento crítico quer para o investimento quer para o desenvolvimento do setor que aqui estamos a abordar.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — As parcerias público-privadas têm sido ultimamente... Há, assim, umas siglas. Eu também estou num setor em que de repente ouvi umas siglas que passaram a ser um problema.

As parcerias público-privadas nasceram tipicamente numa cultura anglo-saxónica com um conceito interessante, que foi o de, em projetos relativamente complexos, atribuir a gestão dos diferentes riscos a quem melhor os sabe gerir. Este é o princípio das parcerias público-privadas, tendo por trás disso, obviamente, a noção de que a introdução de alguma concorrência e de privatização de algumas dessas funções na sua função de gestão traz resultados estruturalmente positivos.

Ora, o que acontece? Tem de se ter cuidado — e eu estou à vontade para dizer isso, até porque, depois, tive um outro *dossier* conhecido, que é o das SCUT — em que não seja, exclusivamente, um fenómeno de desorçamentação, acabando o Estado por ficar com riscos que não devia ter e com responsabilidades que não consegue temporizar, nem calendarizar, nem quantificar.

Mas antes da PPP, há um outro problema, que devia ser respeitado, mas nem todas respeitaram: será que o objeto para o qual eu quero a PPP se justifica? Essa é a questão de fundo.

Nós achamos que o problema está na PPP. Não! O problema está em saber se aquela coisa que eu quero fazer com PPP ou sem PPP se justifica. Esse é o problema de fundo. Ou seja, quanto a uma estrada, o problema de ela ser pública ou privada é uma questão secundária. Primeiro, temos de saber se aquela estrada tem valor seja para o utilizador seja para o utilizador-contribuinte. Essa é a questão de fundo.

Nós tendemos a enfiar o problema todo em cima da estrutura e não em cima do objetivo. Em cima do meio, melhor ou pior, pode ser bem ou mal gerido... Eu acho que aqui foi bem gerido, ao contrário de outros casos. Mas o problema está em saber para que é que eu quero a coisa. E há muitas coisas que não devíamos ter querido! Também há muitas coisas, hoje, que temos a noção de que não devíamos ter querido, mas não podemos todos querer ganhar o Totobola à segunda-feira — embora agora seja à terça, porque há jogos à segunda-feira à noite.

É obviamente hoje mais fácil ver que há coisas que não devíamos ter querido, mas já na altura era visível que não devíamos ter querido muitas delas, pelo menos daquela maneira. E qual é aquela maneira? É que em muitas das PPP considerou-se que o único responsável pelo pagamento das PPP era o contribuinte. Porquê? Porque é mais difuso e o contribuinte não

percebe bem, às vezes, o que é que está a pagar e ninguém lhe vai perguntar se ele está de acordo diretamente com a estrada *a* ou *x*. Eu sempre defendi, ao contrário, que, sempre que possível, quando possível e excluindo apenas quem não tem condições sociais para o fazer, deve prevalecer o princípio do consumidor-utilizador. Até porque isto faz logo um teste: se eu não tiver clientes, não devo ter aquele investimento.

Portanto, para responder, de forma muito breve, à sua pergunta: o problema não está nas PPP. Começa por estar em decidir fazer ou não aquele investimento. As PPP não podem ser uma maneira de desorçamentar nem sobretudo de ter responsabilidades intertemporais do Estado que não consigo calendarizar ou quantificar. A única coisa é: temos de saber do que estamos em cada caso a falar. Não há uma regra geral.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Diz o Sr. Doutor, e concordamos, que não pode ser um mecanismo de desorçamentação.

No entanto, apesar de agora o ter dito de uma forma um pouco diferente, há pouco disse que não pode ser também um mecanismo para «diluir responsabilidades no tempo» — foi a frase que aplicou.

Pergunto-lhe, então: não acha que investimentos de grande envergadura e recorrendo a este modelo das PPP — que, aliás, já se verificou que não abomina — não implicam também um compromisso financeiro intergeracional, dada a dimensão desses próprios investimentos? Ou, melhor: acha que é possível termos dado um salto civilizacional apenas com verbas de Orçamentos do Estado? Seria possível termos infraestruturado o nosso País, preparando-o para uma maior competitividade, inclusive externa, se nos pendurássemos, exclusivamente, do ponto de vista financeiro, nos Orçamentos do Estado? Seria isso uma realidade possível?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Reforço aquilo que lhe disse: a questão é saber se se justifica ou não a infraestrutura e o investimento que estamos a querer fazer. Alguns deles, como vimos, aliás, eram baseados... E havia sempre um empolamento... O papel aceita tudo. Na banca, dizíamos: «No papel até a água sobe escadas.» Portanto, pode pôr-se no papel o que se quiser.

Qual é a ideia? Havia, tipicamente, por exemplo, nestes casos dos transportes, uma sobrestimação dos clientes, dos utentes, do tráfego (como quisermos) e, a partir daí, os números batiam. Ou seja, altero a primeira hipótese e, a partir daí, tudo parece fantástico.

A questão está claramente em, primeiro, decidir se queremos ou não a coisa e, segundo, basear essa decisão numa variável transparente, debatida. Aliás, sempre defendi — e estou à vontade para dizer que defendi isso também nesse programa — que temos um período de avaliação, de audições públicas sobre questões ambientais, etc., mas temos muita dificuldade em fazê-lo para questões de racionalidade económica. Ou seja, gastamos imenso dinheiro com uma enorme facilidade, sem perguntar grande coisa ao contribuinte que no fim deve pagar e, depois, somos muito transparentes em coisas como o ambiente e toda a gente pode fazer observações. Até isso é um esbanjamento que não faz qualquer sentido.

A questão está claramente em saber se a coisa se justifica ou não e as hipóteses que presidem a essa decisão. É óbvio que uma coisa que vai durar 30, 50 ou 100 anos não deve ser financiada a 3 anos. Essa é a razão pela qual o material circulante não podia ficar com alguém que tinha uma concessão com 6 anos, ou seja, não podia financiar a 6 uma coisa que vive 30. Aliás, lembramo-nos que a seguir à Revolução Industrial os caminhos de ferro eram financiados com obrigações perpétuas

Ora, estamos todos de acordo em que uma coisa que dura 15 ou 20 anos, se puder ser financiada em 15 ou 20 anos, traz até, justamente, uma justiça geracional de todos os que vão utilizar essa infraestrutura. Mas não é esse o problema. O problema verifica-se quando o Estado assume responsabilidades que não sabe traduzir em números e, depois, quando sabe os números, eles acabam por ser diferentes porque havia uma hipótese qualquer sobrestimada, e esse número muitas vezes não é revelado. Ou seja, como a contabilidade pública é essencialmente de caixa — que não é essa das empresas, é de responsabilidades —, tudo aquilo que é a responsabilidade que estou a assumir para 20 anos não vai lá aparecer. Porquê? Porque estou apenas habituado a falar do fluxo de caixa desse ano.

Estou de acordo com o que me está a dizer. O problema é o que depois faz disso. E o que faz disso é que a maior parte das vezes é «está bem, estou a assumir por 30 anos, nalguns casos nem sei o que é que isso é, mas só vou falar da do próximo ano». E, depois, chuta-se tudo resto para um bolo, que é tão grande e que aparece tão diluído que ninguém sabe exatamente do que se está a falar.

Portanto, cada vez que estamos a falar de uma coisa com 30 anos temos de ter o quê? Temos de ter 30 vezes mais cuidado. É só isso. Isso é verdade para o setor da energia, é verdade para o setor das estradas. Cada vez que estamos a falar de coisas que têm uma vida longa, têm de ser financiadas a longo prazo, não podem ser financiadas a curto prazo. Depois, eu tenho é de fechar a equação, não posso deixar tudo em aberto, sobretudo com o Estado a pagar aquilo que não bater na contabilidade. Essa é que é a questão. E houve muitas em que o Estado ficou a pagar o número que faltava pagar. No entanto, estou de acordo que as PPP são um instrumento que deve ser considerado.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Pode dar-nos um exemplo do que acabou de dizer, isto é, de algumas que o Estado paga indefinidamente, não sabe exatamente o quê.

Referiu também há bocado que há muitas coisas que não devíamos ter querido. Como por exemplo, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Uma e outra são fáceis de revelar, embora, com certeza, não foi para isso que me chamaram. É suposto eu saber hoje de vagões e de pontes. No entanto, as estradas parece-me um caso óbvio. Exagerou-se nas estradas...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Qual é que o Sr. Doutor não faria?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Exagerou-se nas estradas gratuitas e, sobretudo, exagerou-se num princípio: eu até as punha gratuitas nuns sítios em que há muito mais tráfego e mais capacidade de as pagar e depois queria que elas fossem pagas nos sítios onde há menos tráfego e onde é mais difícil e eventualmente aí é que poderia haver alguma tentativa de perequação nacional.

Estou à vontade para dizer isto, visto que passei alguns meses difíceis a querer pôr portagens nas SCUT, porque chocava-me, a mim, que houvesse circulares à volta de cidades onde o poder de compra é maior e onde as pessoas podiam pagar e que depois não houvesse autoestrada para Bragança porque não havia dinheiro — e essa, obviamente, já então era a pagar, mas, se calhar, se fosse a pagar, depois, era difícil ter o tráfego.

Portanto, estávamos a pôr coisas com preço para sítios que precisavam de alguma perequação no sentido da solidariedade regional e, depois, púnhamos coisas de graça num sítio — que obviamente era muito

cómodo para todos — onde as pessoas tinham o dever de participar nesse esforço. A única coisa que não achei é que devessem ser as pessoas que não têm carro, no interior do País, a terem de pagar estradas suburbanas.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Foi pena que não tivesse sido o Sr. Doutor, enquanto Ministro, a aplicar aquilo que concorda e que acha que é correto, que era as portagens nas SCUT. Parece que não o fez.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr.^a Deputada, já agora, sobre esse comentário, quero dizer que seria difícil fazê-lo em 6 mais 3 meses. Deixei as coisas prontas para serem feitas e depois demoraram 10 anos.

Portanto, é difícil pedir a alguém para fazer em nove meses o que as pessoas, depois, não conseguem fazer em nove anos. É só isso.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Na altura, quando estivermos a discutir as SCUT, teremos oportunidade de pedir, então, os documentos que o Sr. Doutor deixou e aos quais não foi dado andamento.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Terei o maior prazer!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Vamos, então, ao caso concreto da Fertagus.

Gostaria de saber se partilha da opinião do Tribunal de Contas numa auditoria muito recente — que, julgo, conhecerá, porque é um documento público — que considera esta PPP um caso exemplar. Aliás, há uma referência no próprio relatório de auditoria, que diz que «a concessão Fertagus tornou-se um caso único na Europa». Claro que se está a referir a partir do período da segunda renegociação.

Concorda com esta afirmação do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Concordo, mas não tem a ver com a segunda renegociação, tem a ver com a primeira.

Passo a explicar, porque este detalhe parece-me importante. O facto de considerar isto como um exemplo a nível europeu não é a partir de 2011, mas a partir de 2005. Porquê? Porque o grosso do que foi renegociado em 2011 já estava previsto.

Então, passo a explicar. Primeiro, aquilo que era comum, em particular a questão de que o segundo período de nove anos, a prorrogação, sem prejuízo da necessidade de negociação com vista ao acerto das condições, ocorreria se se verificassem duas condições. Mas não foram estabelecidas em 2010. Foram por mim em 2005.

Primeira: «Se o concessionário demonstrar objetivamente que, durante tal período adicional, não haverá lugar a qualquer comparticipação financeira do Estado.» Isto é que tornou o pós-2010 ótimo. É o quê? É que não há nenhuma compensação. Mas isso não foi negociado em 2010; foi negociado em 2005. Peço desculpa, mas essa eu atribuo à minha negociação. E esta é a principal.

Segunda: «Desde que, durante o período inicial, hajam sido cumpridos pelo concessionário os parâmetros destinados a avaliar a qualidade do serviço prestado pelo concessionário, a definir no contrato de concessão.»

Ou seja, não há nenhum pagamento e o concessionário cumpriu. Estas são as duas coisas que levam a que a concessão de 2011 seja melhor.

Estou completamente de acordo, mas sendo totalmente justo, ou seja, o grosso estava negociado em 2005. Se isso não estivesse garantido, a negociação de 2010 não tinha sido um sucesso.

Vamos ver, então, onde há alterações (dei-me ao cuidado de fazer aqui uma tabela).

Liberdade tarifária condicionada: na altura da primeira renegociação em 2005 o tarifário dentro do intervalo de 5% real, inferior ou superior, ou seja, uma banda de 5; e a concessionária pode fixar o respetivo tarifário, agora, depois de 2011, apenas em 1% acima da inflação. Parece muito diferente, mas são coisas que estão a ser dialogadas em épocas de inflação muito diferente. Bom trabalho, efeito marginal importante, mas marginal. Mas estou de acordo que é uma diferença... Fui buscar aquilo que estava tudo garantido em 2005 e que fui acrescentando em 2010.

Partilha do *upside*: o Estado, até 2019, recebe 75% do excedente das bilheteiras face ao previsto. É verdade. Na anterior, era acima de 5% 25%-75% e depois passava a 75%-25%. Mais uma vez, um afinamento importante, que eu felicito quem fez. Gostava, em todo o caso, de dizer que até esse momento, antes da negociação, o Estado recebeu quase 2 milhões.

Uma outra alteração: na primeira negociação, em 2005, as receitas da publicidade eram para o Estado; a seguir passaram a ser para a concessionária. Aqui, não sei se é bom se é mau; teoricamente, acho que o Estado deu qualquer coisa — talvez para pagar a questão da flexibilidade tarifária.

A TIR é igual.

Quanto à eliminação dos mecanismos de incentivos, passou a haver uma atualização de cumprimento das penalidades para concessionárias de acordo com as regras europeias relativas ao desempenho. Portanto, aqui não houve alteração.

O que eu gostava de dizer é que, tirando a questão do intervalo tarifário e dos 25%-75% passarem sempre a ser 25%-75% e não até 5% o *mix* era contrário, 90% da negociação foi feita em 2005.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, temos mesmo de ir aqui a contas, mas antes queria só ler a primeira frase da página 7 do Tribunal de Contas: «A partir de 2011, a concessão Fertagus tornou-se um caso único na Europa».

Portanto, o Sr. Doutor, pelas palavras que nos disse agora, concorda, discordando. É assim, mas o mérito é seu. É isto?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não! Comecei por dizer que concordo.

A questão é saber se isso nasceu em 2010... Se aquilo que foi a estrutura que acabou por tornar isto em 2011... Se calhar, não me expliquei bem e vou repetir-me, mas peço desculpa.

O que estou a dizer é o seguinte: aquilo que foi renegociado em 2005 e que implicava que o Estado em 2010 tivesse terminado, as prerrogativas estavam consagradas em 2005. Portanto, a partir de 2011, é verdade, passou-se a verificar a realidade que, diria, 90% estava prevista em 2005.

Portanto, a resposta é muito clara: muito bem, concordo. A única coisa que acrescento é que as previsões que tornam isso verdade estavam previstas no contrato de 2005.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, na sua explicação disse, em dado momento, aquela que considera principal e estava, obviamente, a reportar-se a que deixassem de existir compensações financeiras do Estado e que essa já tinha tido origem anteriormente.

Bom, é aqui que temos, efetivamente, de fazer as contas. Porquê? E vou retomar uma conversa muito recorrente aqui, em sede das audições, que tem a ver com o facto de o Estado ter pago à concessionária, no

período de 1999 a 2009, em números redondos, 102 milhões de euros, o que, aliás, vem de forma recorrente nos *takes* da Lusa, na imprensa.

A que é que se reportam estes 102 milhões de euros? A um processo indemnizatório, a indemnizações num primeiro período de 1999 a 2004, ou seja, antes do Sr. Doutor assumir funções, na ordem dos 45 milhões de euros. E vêm de uma crítica que o Sr. Doutor já aqui fez dando-a como o grande problema desta concessão, o problema inicial desta concessão, que tem a ver com a consagração, no contrato inicial, do mecanismo de bandas de tráfego — o que resultou no facto de o tráfego ter sido substancialmente menor do que o previsto e que, por força disso, o Estado teve que compensar a concessionária. Resultado: nestes primeiros cinco anos da década de que estamos a falar, uma indemnização de 45 milhões de euros.

Disse o Sr. Doutor: «A partir da minha renegociação, da renegociação a que eu presidi, deixou de haver este problema, porque nós acabámos, terminámos, suprimimos este mecanismo de bandas de tráfego e introduzimos outros mecanismos.»

Ora bem, o facto é que a supressão do mecanismo que revelei pretendia, segundo o Sr. Doutor, desonerar o Estado de assumir o risco financeiro da concessão. Portanto, contratualizou uma outra forma: passou a pagar pelo modelo de disponibilidade, ou seja, passou a pagar o serviço público a concessionária.

Curioso é que, nos segundos cinco anos da primeira década, o Estado não pagou os 45 milhões de euros que pagou nos primeiros cinco anos, mas pagou, sim, 54 milhões de euros.

Ou seja, o Sr. Doutor — e explique-me de outra forma, se assim for — fez com que efetivamente desaparecesse o mecanismo de bandas de tráfego que custou, em cinco anos, 45 milhões de euros, contratualizou o pagamento do serviço público a partir do tal modelo de disponibilidade,

mas isso implicou que nos cinco anos seguintes o Estado pagasse 54 milhões de euros, o que dá, então, os célebres 102 que, de forma recorrente, vêm na imprensa.

Sr. Doutor, isto foi um bom negócio?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr.^a Deputada, agradeço muito a sua pergunta, porque isso permite qualificar os 102 e permite também ajudar, se calhar, a clarificar a pergunta anterior, que talvez não tenha tido a inteligência suficiente para responder.

Temos de ter a certeza de que temos todas as parcelas que são relevantes para a soma ou para a subtração. Ou seja, quando fazemos as contas, temos de ter a noção, exatamente, de que não estamos a comparar alhos com bugalhos, mas que estamos a comparar alhos com alhos e bugalhos com bugalhos.

Então, vamos só a números! Já para não falar da questão de que, quando eu tiro risco, tiro incerteza e que tirar incerteza tem valor. Portanto, tirar incerteza ao Estado para passar a uma renda fixa, é melhor, sobretudo uma renda fixa, sobre a qual eu gostava de dizer o seguinte: o contrato inicial fala até 2004 como se, depois, não tivesse mais para a frente. Não! Teria! Até teria durante 30 anos, porque era suposto isso ser durante 30 anos. Não posso comparar 5 com 5. Tenho de comparar os primeiros 5, a seguir aos quais vinham mais 25 com umas tarifas parecidas, com um segundo que tem um pagamento fixo por um prazo fixo.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Com todo o respeito, ainda não me conseguiu responder a nada.

E os 102 milhões de euros?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não? Então, vamos a isso! Vamos comparar alhos com alhos e bugalhos com bugalhos, o que é importante.

Não posso comparar 55 num prazo com 54, que acho que não são 54, mas são até 57. Falou-me em 45 com 54, mas acho que são 57. Portanto, isso talvez até ajudaria a esse aparente paradoxo, que vamos ver que não é.

Qual é a ideia? Não posso pegar em 5, a seguir aos quais viriam outros 25 com as mesmas regras, com outros 5 anos, ao fim dos quais, aliás, tinha um término a qualquer pagamento. Portanto, não posso comparar coisas diferentes.

Mas vamos, então, exclusivamente, mesmo só a estes dois períodos.

Primeiro período: fala-me em 45 milhões, aos quais tem de juntar 10 milhões que o Estado pagou de utilização das infraestruturas, que no primeiro contrato ficavam assumidos pelo Estado e no segundo passaram a ser da Fertagus. Portanto, o que foi efetivamente pago pelo Estado não são 45, são 55,204 milhões, que dividido pelo número de anos, que são 5, dá 11 milhões ao ano. Ou seja, 55 a dividir por 5 dá 11 — esta conta consegue fazer-se de cabeça.

Vamos ao segundo prazo que também são 5 anos. Valores pagos pelo Estado: 57 milhões — são, aliás, os 57 que somados aos 55 dão os tais 102 muito referidos. E estes 57 parecem, assim, à primeira vista, maiores do que os 55. Não são! Porquê? Porque o Estado, no novo modelo, recebeu 11,815 milhões de partilha de *upside*, que no primeiro modelo não tinha, recebeu 15,388 milhões de euros de partilha da infraestrutura, porque passou a receber em vez de pagar, e, se quiser somar também, passou a ter uma coisa que não tinha antes que é a tributação autónoma e coleta, pela qual recebeu 6,289 milhões. Ou seja, teve um saldo negativo de 24 milhões e, se dividir isso pelo número de anos, passa a ter 4,8 milhões por ano.

Os primeiros 5 anos dão 11 milhões por ano, os segundos 5 anos dão 4,8 milhões, isto é, 40%. Ou seja, ano por ano, euro por euro, custo por custo — e sem aquilo que a Sr.^a Deputada estava a perguntar-me e que é relevante, enfim, não é um prazo curto, que são os outros 25 anos —, tínhamos 11 milhões por ano e passámos a ter um sistema que, só neste prazo, teve 4,8 milhões. Portanto, o sistema é melhor — com uma vantagem que não está aqui quantificada. Qual é? É que, na renegociação de 2012 para 2019, a partir daí, deixaria de ter qualquer pagamento pela prestação do serviço público.

Portanto, comparando só prazos iguais, embora não o devesse fazer, só isso dá uma redução de 60% ao ano.

Isto é matemática, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Exatamente por ser matemática, mas é a matemática do Sr. Doutor, o Partido Socialista vai requerer que esses números que aqui explanou sejam apresentados por escrito.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Acho bem!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Até porque, repare: quando faz a comparação — e foi o Sr. Doutor o primeiro a fazer essa comparação em intervenções anteriores — dos 5 primeiros anos com os segundos 5 (porque os números que disse agora, já tinha dito anteriormente), coloca no segundo período, ou seja, nos segundos 5 anos e acrescenta que a Fertagus passava a pagar a renda pelo uso do material circulante. Isso é verdade. Esqueceu-se, no entanto, de dizer que o Estado teve de pagar à Fertagus pelo facto de ter ficado com o material circulante.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não teve, não!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, as contas, se calhar, necessitam mesmo de ser revistas.

Sr. Doutor, estou mesmo no limite do tempo. Responde no final, porque queria interligar...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Mas tenho de responder a isso, porque, mais uma vez, há uma mistura de alhos com bugalhos.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Responde a seguir, porque tem mais tempo que eu, como sabe,...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Peço desculpa, mas cedo-lhe algum, se houver aqui qualquer dúvida...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Não pode ceder. Quem autoriza essa cedência é o Sr. Presidente.

De qualquer maneira, aproveitando a conversa que estamos a ter sobre o material circulante, acho que era importante falarmos numa matéria que é aqui muito chamada — até numa retórica que entendo como algo manipulada — que tem a ver com a suposta distribuição de dividendos na ordem dos mais de 30 milhões de euros pelos acionistas da Fertagus.

Gostaria que o Sr. Doutor me ajudasse a raciocinar. Vou simplificar o raciocínio explicativo, no sentido de lhe perguntar se estou correta no meu raciocínio e no que estou a dizer ou se carece de alguma ratificação ou explicação por parte do Sr. Doutor.

O capital social da Fertagus havia sido constituído para a aquisição das automotoras, entre outros, como a bilhética. Portanto, no seu bolo do capital social havia a previsão de adquirir um conjunto de coisas, entre as quais as automotoras. Com a compra, pelo Estado, das automotoras — e faço questão de utilizar exatamente esta linguagem muito simples — entra receita na Fertagus. Como não se conhece nenhum termo contabilístico para anular capital social, este valor transforma-se em dividendos que são distribuídos pelos acionistas. Daí resulta, então, esta permanente discussão que aqui é tida de que o Estado está permanentemente a compensar a concessionária, ao ponto de ela ter superavit que lhe permite fazer distribuição de dividendos.

Quer explicar-nos, por favor, o que conhece desta situação?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Em relação ao material circulante, gostava de dizer que o Estado não pagou nada à Fertagus. O material circulante não era da Fertagus. O material circulante era objeto de uma locação financeira, em que a Fertagus era responsável pelo pagamento de uma renda e, tal como responsável pelo pagamento dessa renda antes, passou a ser também responsável pelo segundo.

Gostava de deixar muito claro que isto não tem absolutamente nada a ver com questões de infraestruturas. Nada! Aliás, o material anda em cima do carril, mas o carril e o material foram tratados de forma diferente.

O que estamos a falar é que o Estado, no material circulante, passou a estar num veículo, em que, pode dizer-se, assumiu responsabilidade de balanço, mas não, nem de caixa, e também não provocou nenhum encaixe na Fertagus. A Fertagus continuou, aliás, a ter a mesma responsabilidade de pagar a renda da locação.

Portanto, é bom que fique claro que não houve nenhuma lei de compensação «passa agora a pagar a linha, porque já não passa a pagar o material circulante». Não! Continua a pagar o material circulante e passa a pagar a linha! São duas coisas. É bem diferente! Essa é a famosa questão dos dividendos.

O que é que sucede? A Fertagus tinha direito a receber indemnizações. Porquê? Porque, em 1999 e em 2000, como nas bandas de tráfego estava a um quarto do previsto e estava a menos de metade da média da banda prevista, teve de pôr na empresa mais de 20 milhões de euros, entre empréstimos subordinados e prestações suplementares. Para quê? Para obviar aquilo que é, pura e simplesmente, o buraco da concessão, que ao abrigo desse primeiro contrato tinha direito de vir a receber mais tarde, tal como veio a acontecer.

O que acontece? Não tem nada a ver com qualquer encaixe de material circulante. A única coisa é que começam a entrar na Fertagus, a partir de 2006, os montantes que resultaram do pagamento das compensações ao abrigo do primeiro contrato.

Portanto, o que é que a empresa faz? Recebe dinheiro e começa, por dividendos, a fazer o reembolso de coisas simples, que são as prestações suplementares e os empréstimos subordinados que tinha de ter posto na empresa por questões de tesouraria por ter entrado imediatamente em défice em 1999. Isto é: pura e simplesmente, ela não ia ficar com aquilo, porque era um capital do qual não necessitava. Não tem a ver com o material circulante. E não necessitava, porquê? Porque estava a tapar, pura e simplesmente, os défices de exploração dos anos anteriores ao abrigo desse primeiro contrato. Só isso!

Naturalmente, qualquer *leasing* está associado a um capital social mínimo e o *leasing* financeiro tem essencialmente como garantia próprio material circulante.

É normal que o novo contexto... E já não tem nada a ver com o período em que eu lá estava, mas estou apenas a ajudar, eventualmente, a raciocinar. Espero que, como já estava a fazer outras coisas na vida, o raciocínio não seja completamente distorcido, porque lembro-me bem do que fiz quando o faço, mas outras coisas, como já não têm a ver, não.

Acho que o capital social, obviamente, exigido para a nova concessão, que, aliás, é muito mais curta, de 6 anos, pode ser mais baixo. O que está sempre em causa aqui é o respeito, dentro desse capital, da nova TIR, que são os 7,75%.

Portanto, a questão fundamental é: que capital é que eu tenho e qual a rentabilidade efetiva face àquilo que foi o investimento dos privados. Não tem nada a ver diretamente com o material circulante.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, sei que já ultrapassei o tempo, mas, como não vou usar da palavra na segunda ronda, queria apenas colocar uma questão muito rápida.

Gostaria de perguntar ao Sr. Doutor se tem conhecimento, neste processo de concessão, de alguma ilegalidade ou de alguma irregularidade, se tem conhecimento de alguma atuação que possa constituir algum ilícito criminal.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Se tivesse, já tinha dado nota disso.

Aliás, porque acho que há muitas pessoas que falam em indícios e que, depois, quando se pergunta casos concretos, dizem «ouvi dizer».

Portanto, se tivesse alguma coisa concreta, já o tinha referido no primeiro momento, porque esse é o meu hábito.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, se permite, querendo penalizar-me por ter chegado atrasado, como era o primeiro, acho que devo ser o último.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Aceitamos essa penalização, se o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares não se opuser, e creio que não se opõe.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. António Mexia, vou começar por lhe fazer uma pergunta política, antes de passar a aspetos mais técnicos, para perceber a sua compreensão e o grau de responsabilidade que tem no que foi a renegociação e no que foi o contrato a que depois se chegou em 2005 e que vigorou até 2011.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Assumo claramente a responsabilidade por aquilo que foi a minuta que foi deixada e que, na minha opinião, aliás, corroborada pelo Tribunal de Contas, cumpre as recomendações de 2002 e que tornou este processo — usando as palavras do Tribunal de Contas, corro o risco de me repetir e, sobretudo, de repetir o Tribunal de Contas — um modelo de concessão equilibrado, transparente e consentâneo com os contratos celebrados na União Europeia para o setor ferroviário.

Portanto, na vida, é sempre mais fácil assumir qualquer coisa que, objetivamente, é positiva para o Estado em relação à situação que foi encontrada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Do que decorre dessa sua resposta e de uma outra, anterior, já dada, considera que a assinatura da minuta já após o resultado eleitoral que tirava do executivo o Governo que então estava em funções, que termos contrato assinado três dias depois dessas eleições, é normal, banal e aceitável?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Isso não me compete a mim. Eu assumo a responsabilidade pelo que fiz. Eu já não assinei.

A única coisa que estou a dizer é: pode concordar-se ou discordar-se de modelos sob o ponto de vista de transportes e gostar mais de mais público ou de mais privado, mas nós hoje estamos aqui a tratar de como é que o Estado ficou melhor depois do que estava antes. Eu assumo essa responsabilidade. Sobre o resto, sobre assinaturas, não tenho de fazer apreciação política nenhuma, porque não me diz respeito. De política, percebo pouco, aliás.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não me compete a mim, como percebe também, tecer comentários ou avaliações sobre essa afirmação. Por isso, não o farei.

Citou ainda agora o Tribunal de Contas e podemos recorrer à avaliação do Tribunal de Contas sobre o contrato renegociado por sua mão ou do qual se sente responsável e, curiosamente, os dados que o próprio Tribunal de Contas tem são diferentes dos que o Sr. Doutor aqui apresentou.

É verdade, por exemplo, que os tais valores globais dos 102 milhões de euros já estavam antecipados na altura em que o Tribunal de Contas fez a sua análise. Aproximadamente, é verdade, verificam-se também os valores que o Sr. Doutor aqui referiu: de 55 milhões num período inicial e de 57 milhões num período posterior.

O que difere da sua análise para a análise do Tribunal de Contas é que, enquanto no primeiro bloco, entre 1999 e 2005, o custo anual seria de 11 milhões de euros, o Tribunal de Contas diz-nos que, de 2005 a 2010, o custo anual é de 9,6 milhões de euros.

E isto ocorre depois de, por sua decisão, o Estado ter assumido aquela que era a posição de leão do financiamento a que a Fertagus tinha sido obrigada. Porque, se decomposermos o que eram os custos a que a Fertagus estava obrigada, dos 111 milhões de euros iniciais, 98 milhões de euros eram para a aquisição de material ambulante. Por isso, depois de o Estado assumir a responsabilidade por esse que é o patamar de leão deste contrato, há aqui um abatimento não de 40% mas, sim, de cerca de 20% daqueles que eram os pagamentos que o Estado fazia.

Gostava que me comentasse isso, porque, como lhe disse, as suas palavras diferem das que são ditas pelo Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Citei o Tribunal de Contas, entre aspas mesmo, naquilo que é a conclusão do relatório sobre a qualificação global da negociação. E, depois, dei-me ao trabalho de ir rúbrica a rúbrica, do ponto de vista de aspetos positivos e negativos qualitativos.

Em relação aos números que aqui estão, para mim, é claro. São números públicos: a partilha do *upside* de 11,8 milhões, a utilização da infraestrutura de 15,38 milhões e, quanto à coleta e à tributação autónoma,

tive o trabalho de ir ao relatório e contas da Fertagus para ver quanto é que ela tinha pago e são 6,289 milhões.

Nesse sentido, eventualmente, a única coisa que estamos a dizer é: a partilha do *upside*, na minha opinião, deve ser encarada como uma receita do Estado pós-2005? Deve! A utilização da infraestrutura, que antes não era paga e passou a ser paga, deve passar a ser uma receita? Deve! Devemos ou não pôr a coleta em tributação autónoma? Esta também poria. Porquê? Porque não existia antes. Portanto, quando comparo o *a* com o *b* e no *b* há uma coisa nova, que são impostos, bem ou mal é uma receita para o Estado. Nós, por vezes, esquecemo-nos, mas acho que é uma receita para o Estado. Se quiser, pode tirar estes 6 milhões, mas não muda nada àquilo que é a diferença entre o contrato antes e depois.

Portanto, isto é em relação aos números.

Em relação ao material circulante, volto a sublinhar que o material circulante, independentemente de o Estado... E é claro que o Tribunal de Contas refere, nos aspetos negativos, que gosta menos obviamente, as implicações para o Estado de uma estrutura de locação operacional, porque tem de adquirir. É óbvio! Não gosta disto. Eu percebo. Só que, se não tiver isto, não tem tudo o resto. Porquê? Porque, se eu não tirar o material circulante da responsabilidade a 30 anos de alguém que só tem 6, obviamente que não tenho contrato. Portanto, não era muito melhor pô-lo num sítio onde tem uma responsabilidade de balanço, mas onde tem o ativo e o passivo e, portanto, se tivesse um problema, tinha as locomotivas que são do Estado e, depois, podia fazer o que entendesse com elas? Concessionava outra vez à Fertagus, se assim o entendesse; concessionava à CP, se assim o entendesse; fazia outro concurso, se assim o entendesse. Ou seja, mantinha aquilo que muita gente, à volta desta mesa, penso que valoriza, que é a flexibilidade para o Estado.

Porém, eu não posso é ter o bolo e comê-lo! Quer dizer, ou está em cima da mesa ou está no estômago, não posso ter as duas coisas!

A única coisa que me permite dizer é: eu preferia não ter o material circulante num veículo do Estado. Então, tinha-o onde? Na Fertagus? A Fertagus não ia fazer um contrato de 6 anos com as locomotoras a 6 anos. Portanto, não há nada a fazer! Esta era uma condição.

Em todo o caso, deixemos claro: a renda da locação financeira associada a esse veículo ficou a ser paga por quem? Pela Fertagus! Não foi pelo Estado! Só iria ter responsabilidades para o Estado, se a Fertagus falisse. Porquê? Porque o Estado tinha de ficar de novo com os comboios. Mas, então, o que fazia o Estado nesse momento? Fazia nova concessão à CP ou a outro qualquer que entendesse. Porquê? Porque presumo que não quisesse acabar com o serviço. Ou seja, aqueles comboios só seriam um ativo que não teria lógica se, pura e simplesmente, quiséssemos deixar de ter serviço de transporte ferroviário de qualquer natureza na ponte sobre o Tejo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, segundo a sua análise e olhando para o relatório do Tribunal de Contas, no final dos 6 anos, o Estado teria ainda de arcar, pelo material circulante, com uma responsabilidade de 76 milhões de euros.

A pergunta que lhe faço, porque é a minha dificuldade de compreensão neste contrato, é a seguinte: como é que o Estado arca com aquela que é a posição de leão do ponto de vista de custos nesta concessão, dos 111 milhões iniciais, 98 milhões — e faço esta distribuição reportando-me ainda ao período inicial...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Foi sendo paga.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Obviamente, mas reportando-me ainda ao período inicial. Foi o Estado que assumiu. Por isso, o Estado assume aqui uma posição importante. Nas contas do Tribunal de Contas tem uma redução apenas de 20%, nas contas do Sr. Doutor tem uma redução de 40%. Bem, mas de 111 para 98 milhões,...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — E depois para 75, segundo as suas contas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... nesta lógica e nestas contas, a redução devia ser muito maior. Pergunto: por que é que não aconteceu? Porque, no final disso tudo, ainda fica com a responsabilidade de pagar 76 milhões de euros.

É certo que o Estado poderá dizer, como está a dizer o Sr. Doutor, que depois pode gerir o material circulante como quiser e abrir um novo concurso público para exploração e utilizar esse material circulante nesse concurso público. Não é isso que está em causa! Esse é um poder de gestão posterior. A minha dúvida é sobre os valores envolvidos, onde me parece que há uma desproporcionalidade entre a responsabilidade que o Estado assumiu e os ganhos que o Estado teve.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Deixe-me tentar explicar para que fique claro. Em caso de resgate inicial, em caso de colapso, ao abrigo do primeiro contrato, o material circulante ia na mesma cair no colo do Estado. Não tenha dúvidas.

Portanto, a questão era a seguinte: 75 milhões parece muito nessa altura. Mas a única coisa que o Sr. Deputado está a dizer é que o valor do

material circulante nessa altura e até ao final da sua vida útil, portanto daquilo que seja a utilização pela Fertagus, por uma CP ou por uma outra qualquer empresa privada, é o que está em cima da mesa.

E o que é que nós vemos? Aparentemente, essa opção não foi má, porquê? Não podemos, de repente, dizer «afinal, a rentabilidade foi melhor», porque isso quer dizer que, se foi melhor, foi porque o tráfego foi ligeiramente melhor, o Estado também já ganhou com isso, a procura apareceu, o serviço é bom. Ou seja, está a crer-se que há aqui qualquer coisa de positivo. E há uma boa notícia, que é a de que há dinheiro para pagar a renda dos comboios, que é da responsabilidade da Fertagus.

O que é que isto quer dizer? Que temos um negócio e que, pelo facto de a oferta ter ajudado a criar essa própria procura, vamos ter com a Fertagus, com a CP, com quem quiser, em qualquer formato, o quê? Um negócio. Que lhe paga o quê? A renda do *leasing*.

Portanto, o Estado não assume 75 milhões para pôr os comboios nas traseiras de qualquer barracão. Vai ter os comboios a circular nas mesmas linhas, geridos ou pela Fertagus, ou por um outro qualquer «Fertagus», ou por alguém. E a gerar o quê? A gerar dinheiro para pagar a renda. Ou seja, é aquilo que eu tenho dito até agora: há uma responsabilidade de balanço de um veículo que, de qualquer maneira, gera uma responsabilidade que, em caso de falência no primeiro contrato, iria parar ao Estado. Mas sobretudo isto deu ao Estado a capacidade de criar um negócio que paga as rendas. Os 75% são, absolutamente, um falso problema.

O que o Estado deixou de assumir — a que eu chamo não sei se a parte de leão ou o bafó de leão — foi o risco de tráfego. Deixou de assumir! Essa é que é a questão! Essa é que é a alteração decisiva da lógica disto tudo. O resto já teria em qualquer circunstância.

Estou de acordo com a Sr.^a Deputada a quem roubei uns minutos por interromper a sua pergunta, no sentido de que, efetivamente, o contrato até melhorou, marginalmente, em 2011. Ou seja, foram-se construindo coisas boas e chega-se hoje a qualquer coisa que gosto que se pense, que se esteja bastante tempo em cima dela. E porquê? Porque, bem ou mal, vamos aprendendo com as coisas que fazemos e este é um bom exemplo, perante muitos maus exemplos. Por isso, acho que, de certa maneira, é bom que passemos algum tempo em cima dele. Pode ser que evitemos erros de outros no futuro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, devo dizer-lhe que, para quem não percebe muito de política, a sua resposta foi extremamente política, mas não me respondeu à pergunta!

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Respondi!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A pergunta é que é...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Acho que não há nenhuma parte de leão. Disse-o! Respondi à sua pergunta. O Estado não assumiu nenhuma parte de leão. Essa responsabilidade, em caso de falência, ia-lhe parar na mesma. A única coisa que o Estado conseguiu foi criar um negócio que paga as rendas. Os privados pagam as rendas. O Estado não tem nenhuma responsabilidade de pagamento de rendas. Tem um serviço público e, a partir de uma determinada altura, não tem de dar nada por ele e tem um serviço público onde, mais uma vez, o grau de satisfação dos clientes é de 4,5 em 5, o que é uma coisa que não é despicienda nos dias que correm. As pessoas gostam do serviço que proporciona.

É isto um mau exemplo? Deem-me outro!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, como lhe disse desde o início, não estou sequer... Já fiz e acho que temos a necessidade de contrabalançar os dados que qualquer pessoa que venha a esta Comissão de Inquérito nos dê...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — E bem!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ...com aqueles que são os dados oficiais. Essa é a nossa obrigação.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Essa era a primeira parte!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Já fiz o contraponto aos seus dados. Isso está feito. Assimilei a sua resposta. Tirarei as conclusões que, depois, entender retirar.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Muito bem!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A minha pergunta nesta fase não é tanto sobre os dados.

Mesmo tomando os seus dados como bons, a pergunta é: mas o Estado não poderia ter ganho mais? Os cidadãos não poderiam ter ganho mais nesta renegociação? E isso é que não consigo perceber!

O Sr. Doutor diz que, se houvesse algum problema, o Estado ficaria sempre com o material ambulante. Certo! Mas agora pagou para ficar e continua a pagar um valor considerável ao privado. O Estado, se houvesse

uma falência do privado, teria sempre, depois, de gerir de alguma forma a parceria.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Teria de ficar com o material.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, quanto a isso, estamos entendidos. Não há dúvida sobre isso!

A minha dúvida é: face aos encargos assumidos pelo Estado — e os 76 milhões de euros, segundo o Tribunal de Contas, não foi em 2005 mas, sim, em 2010 —, ainda ficam por pagar, em 2010, 76 milhões de euros. Como é que o Estado, assumindo essa responsabilidade, agora tem uma redução tão curta do que são os seus encargos? Essa é que é a minha dúvida e a essa parte é que o Sr. Doutor não respondeu.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Pois, então, deixe-me dizer-lhe.

A minha pergunta é: podia ter feito ainda melhor? Enfim, talvez! Com a ajuda de outras pessoas, talvez tivesse feito melhor. É sempre possível fazer melhor. Agora, este é muito melhor do que o que estava.

A questão é a seguinte: podia o Estado não ter assumido esta questão do material circulante? E gostava, mais uma vez, de sublinhar que esta questão não lhe traz nenhuma responsabilidade do ponto de vista de fluxos financeiros, porque isso continua a ser pago pelo concessionário. Gostaria de deixar isso claro! Portanto, a renda... Mais: há um negócio que, hoje, gera o dinheiro suficiente não só para pagar o concessionário, como para partilhar com o Estado e pagar o material circulante.

Portanto, não estamos a assumir nenhum problema que seja o de, de repente, ter uma linha que não é utilizada, em que não há passageiros e ter

de arrumar, numa garagem, num armazém, 75 milhões de euros de material circulante — sobretudo *versus* o contrário.

Que riscos tem? Tem riscos de construção, que foram resolvidos, tem risco de tráfego, tem risco de infraestrutura, tem risco de material circulante. No fundo, o que é que o Estado está a dizer? A questão essencial era a de que se tinha de ter a certeza de que esse material circulante ia ser utilizado para pagar a sua renda. E foi isso que o Estado fez. Ele não está a assumir nada!

Podia ter conseguido melhor? Era preciso que o fornecedor do material — porque, no fundo, o Estado já estava, digamos, comprometido com o primeiro lançamento do primeiro concurso — estivesse disponível para uma coisa muito diferente.

Também podia fazer outra coisa e, obviamente, deitava umas dezenas de milhões de euros fora e nunca mais havia comboio na ponte!

Contudo, queria-se comboio na ponte, queria-se concorrência, queria-se menor custo, queria-se concessão mais curta, queria retirar-se o risco de tráfego do Estado, queria-se mesmo um negócio que pagasse a renda e que chegasse, obviamente, para isso e para mais, que é o que temos hoje? Conseguiram-se todos os objetivos. Todos!

Só espero que em todas as comissões que trabalham com todas as outras PPP a sua pergunta seja a mesma: não teria sido possível fazer ainda melhor? Eu até vivo bem com essa pergunta. Seria possível? Talvez! Nas outras é que poderia ter sido possível fazer alguma coisa menos mal.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sobre essa sua preocupação, também pode dormir descansado, porque os meus colegas são testemunhas de que essa é umas das perguntas recorrentes.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, pelo menos eu venho aqui para aquela que é... É sempre possível fazer melhor na vida.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, devo dizer-lhe que, neste contrato, mesmo o próprio Tribunal de Contas chama a atenção para alguns aspetos.

Em primeiro lugar, para esta alteração, que foi relevada, na transição sobre o material circulante.

Aliás, disse-nos aqui o concessionário que essa operação foi fundamental para reduzir a TIR, porque a TIR de 10,86% era uma obrigação do sindicato financeiro e que deixou de ser a partir do momento em que o sindicato financeiro foi substituído pelo Estado, e a redução ocorre dessa forma.

Diz-nos também o Tribunal de Contas que há dois aspetos fundamentais para a redução de custos: um primeiro, relativo à redução do número de circulações por hora, logo uma redução do serviço; e um segundo, que há um aumento de custos por utilizador. Também nos diz que estas duas opções foram fundamentais para ter esta PPP capaz de apresentar estes resultados para os privados e para não trazer mais encargos ou para reduzir os encargos que o Estado tinha.

Nesta situação, o que temos no contrato assinado é que, relativamente aos custos para o utilizador, o concessionário fica autorizado a aumentos de 5% ao ano, que são superiores a qualquer um dos indicadores de inflação que tivemos. Isto não é excessivo?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Repare: aí traduz uma questão clara sobre a redução dos custos.

As estruturas devem ser o mais eficientes possível e ter, obviamente, a alocação dos riscos a quem os deve assumir. A partir daí, quando compra um serviço público, tem sempre basicamente duas pessoas que o podem pagar: ou quem utiliza o serviço público ou o contribuinte. Acho que se deve, face às restrições do Estado e também àquele que é o equilíbrio das forças, em cada momento procurar um equilíbrio razoável entre essas duas intervenções. Aí, provavelmente, vamos discordar, por razões que me parecem óbvias.

Mas o que é que era por demais evidente na altura? Aliás, basta olhar para aquilo que são os aumentos dos preços dos transportes públicos nos últimos dois a três anos. Era tentar que houvesse, obviamente, uma aproximação, mesmo que parcial, um bocadinho maior aos custos de operação, mesmo eficientes, mesmo com uma rentabilidade mais baixa, ou seja, espremido, tudo espremido e feito por quem sabe fazer melhor, mas aproximando, um bocadinho mais, os custos a serem pagos pelo consumidor. Porquê? Porque, se não for ele a pagar, quem paga é o contribuinte. Portanto, nós não podemos achar que eles se evaporam. Depois de ser eficiente, paga.

E o que é que nós achávamos? Parece-me que já era claro, nessa altura, e o passado recente mostra isto: as companhias de transportes públicos, na sua generalidade, estavam todas tecnicamente falidas, por problemas de capitalização, mas também por problemas de receitas anormalmente baixas para a maior parte dos serviços que prestavam, totalmente distorcidas, nalguns sítios até demasiado altas para a qualidade de serviço e noutros absurdamente baixas.

O que aqui se pretendia era que, justamente, fosse encontrado um equilíbrio entre o contribuinte, que é quem paga e compra o serviço público à parte — a parte que compete ao Estado —, e o cliente. E acho que

conseguimos aqui um equilíbrio. Aliás, como o tráfego até subiu, como o tráfego está acima do caso-base, aparentemente não foi uma má decisão. Ou seja, ter-se-á conseguido, justamente, um equilíbrio razoável, porque, se o equilíbrio não tivesse sido razoável, não tinha tido procura.

Portanto, penso que se estabeleceu, com base num cenário que já conhecíamos, o quê? Este equilíbrio entre quem beneficia e quem paga, do qual acho que a sociedade portuguesa está muito carente. Esta é a questão essencial.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar à bancada do CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. António Mexia, gostaria de pedir, obviamente, desculpa pelo meu atraso, mas estava em reunião de grupo parlamentar, como é público.

Julgo que benefício, agora, por conseguir fazer muito menos perguntas...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a reunião do grupo parlamentar não era pública?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não!

O Sr. **Presidente**: — Ah! Era pública a sua realização!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A sua realização.

O Sr. **Presidente**: — Peço desculpa, Sr. Deputado.

Risos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quanto ao resto, tenho um forte desejo que se mantenha privado, mas veremos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, este aparte será descontado no seu tempo.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não faz mal, Sr. Presidente.

De qualquer maneira, gostaria de dizer ao Sr. Dr. António Mexia que, de facto, a utilidade de discutir esta parceria público-privada é, como diz, a tentativa de conseguirmos, pelo menos, registar alguns procedimentos que não se verificaram noutras. Ou seja, cada vez ficamos mais com a convicção de que estamos perante, de facto, a melhor das parcerias público-privadas. Outra coisa não seria de esperar. O difícil já era fazer tão bem, por exemplo, no metro a sul do Tejo ou noutras que se possam seguir. No fundo, estamos perante a rede principal de transporte da malha urbana, logo era fácil fazer isso.

No entanto, não podemos esconder que o primeiro contrato foi ruinoso. Foi dito pelo próprio Ministro da altura que o aspeto mais gravoso era o dos estudos de tráfego.

Por isso, registo, como bom, dois aspetos. O primeiro é que V. Ex.^a não veio aqui para dizer «bom, preocupei-me apenas que o Estado não saísse a perder», ao contrário de todos os outros ministros, que disseram «bom, desde que o Estado não perca, para nós, está bem» e nunca puseram a hipótese de o Estado poder vir a ganhar qualquer coisa. E essa hipótese,

pelo menos, foi posta por V. Ex.^a e vê-se pelo menos nos *upsides* que foram introduzidos nesta negociação. Esse já é um aspeto positivo.

Perguntamos sempre se era possível ter feito isto de outra maneira, não utilizando, sequer, uma PPP. Não vou perguntar-lhe se devia ou não haver, no primeiro ou no segundo contrato, um comparador público, uma vez que essa não era a tradição. Hoje já é a tradição e os modelos anglo-saxónicos quase obrigam a ter comparadores públicos nas várias fases, seja no lançamento ou na própria contratualização, para a todo o momento se saber se o Estado pode ou não fazer pelos seus meios melhor.

Não lhe pergunto isso, porque, mantendo a continuidade das decisões políticas que defendeu, com o que também concordo, o Governo assumiu que queria ter um operador privado neste setor. E obviamente que isso tinha de ter alguns custos e tinha de ter alguns benefícios para o privado, sob pena de um privado não querer fazer este serviço.

Posto isto, ainda assim, queria perguntar alguma coisa.

Partindo do princípio de que a estrutura existia, de que os riscos do material circulante estão por parte do Estado, até o risco político é do Estado, era ou não possível manter pelo menos alguns riscos, ainda assim, no privado?

V. Ex.^a disse, e bem, que 76 milhões são razoáveis, pagam a renda. Gostava de lembrar que também fez aqui uma alteração, que nos foi sempre dito pelos anteriores governantes que era um fator que obrigava à renegociação do contrato, que era a manutenção da qualidade e do serviço. Ou seja, essa mesma manutenção da qualidade e do serviço desapareceu na renegociação que fez. E acabou até por dizer «bom, inclusivamente, fizemos a extensão do serviço com o mesmo material circulante». O que quer dizer que o Estado aqui poderá ter dado um benefício, a que eu chamaria ou não sombra, uma vez que esta não necessidade de

manutenção... Vou concordar que, se houvesse aumento de tráfego e houvesse necessidade de mais material circulante, o contrato previa a partilha desses riscos. Mas ainda assim pode parecer aqui que o Estado deu um «benefício sombra» à concessionária. Ou seja, o Estado assumiu para si o material circulante e estendeu a rede; tinha o critério de qualidade como um dos critérios de avaliação desta PPP e retirou esse critério de qualidade, isto é, há aqui um «benefício sombra».

Gostaria de saber se é verdade ou não que existiu esse «benefício sombra».

Também vou referir agora outro aspeto positivo, para perceber por que é que isso aconteceu. V. Ex.^a retirou, na contratação que fez, o risco político, ou seja, retirou a capacidade de haver ou não indemnizações, caso houvesse uma terceira travessia. Pergunto, se isso é assim, o que é que esteve subjacente, para conseguir perceber por que é que em 2010 se voltou a pôr esse mesmo risco político da parte do Estado. Isto é, se houvesse alta velocidade — que, felizmente, não houve —, teria. Ou seja, há aqui dois momentos que podemos comparar.

Esse risco político pareceu-me positivo e gostava de saber se o que esteve subjacente era, de facto, evitar — e, na altura, pensava-se na criação de uma terceira travessia — que esse risco político pudesse reverter a favor do privado. Embora tenha dito que não quer comentar aquilo que ultrapassa este contrato, gostaria que explicasse por que é que, mais tarde, num cenário em que a terceira travessia já era menos realista e a alta velocidade poderia ser ainda realista no governante, esse risco voltou a existir nesse contrato.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não queria falar muito sobre esta questão dos *unbundlings* do caminho de ferro. Os *unbundlings* do caminho de ferro depois, obviamente, trazem problemas e exigem...

Aliás, contava-se uma anedota que era: nos caminhos de ferro em Inglaterra quem geria a rede era diferente de quem geria as estações que era diferente de quem geria o material circulante. Assim, se uma locomotiva entrasse em fogo quando estava parada numa estação, quem era o responsável? O do material circulante, o da linha ou o da estação? E quem é que chamava os bombeiros?

Ou seja, este *unbundling*, obviamente, causava desafios. Acho que, de qualquer maneira, este caso também na Fertagus era uma experiência que me foi útil, em que não levava isto ao extremo absurdo de ninguém saber quem era responsável pelo quê. Pelo contrário, ao pôr a renda do material circulante na Fertagus e as manutenções, ao pôr a questão de todas as questões acessórias de receitas aí... Ou seja, focou-se naquilo que era a operação e o Estado basicamente pôs-se como comprador de serviço de operação. O Estado, basicamente, comprou um serviço de operação do sistema: «Vocês operam melhor. Eu quero, aliás, concorrência. Façam favor, operem!» Quando peço uma coisa a determinada pessoa, tenho de saber o que peço, e o que nós pedimos foi: «Opere! Não quero, pelo contrário, que desorçamente. Opere esta coisa.»

Já agora, entre operador privado e público, só é preciso dizer que, na altura, os custos do privado eram superiores aos do Estado e hoje, nalguns casos, o financiamento do Estado está acima do privado. Embora acredite que isso seja conjuntural, também é preciso ver, nalgumas questões temporais, que a inversão daquilo que é o custo de quem tem acesso a dinheiro mais barato se terá invertido, pelo menos momentaneamente.

Sobre a questão do risco da qualidade de serviço, a qualidade de serviço não está pior. Se estivesse pior, aliás, não tínhamos os índices de qualidade, relativos a 2011, dados pelos clientes de 4,5 numa escala de 1 a 5. Ou seja, está basicamente no topo. Haverá poucos serviços que tenham essa qualidade. Portanto, acho que a qualidade de serviço...

Sabe que esta questão de menor frequência, maior frequência, obviamente não era a minha especialidade. O que foi pedido foi: tipicamente, devo pedir às pessoas que paguem um serviço, mas basicamente isto tem de ter uma lógica de regra de 80-20. Aquela coisa que eu à margem peço, porque acho que é sensacional e gostaria imenso de ter, mas que me custa em termos marginais um balúrdio, devo abster-me de a ter. É como a tal estrada a mais que tem poucos carros. Era ótimo ter, mas o custo marginal é enorme.

Portanto, o que se tentou aqui não foi alterar a qualidade de serviço. Foi pedir coisas que fizessem sentido, *value for money*, para este equilíbrio consumidor-contribuinte. Senão, o melhor era oferecer um carro a cada um e não havia Fertagus. No limite, todos tinham carro.

Já agora, a extensão é o contrário de um «benefício sombra» e é o contrário, também, porque muitas vezes a estrutura, quando é pública, tem a mais. As estruturas, quando não têm de quantificar os custos das coisas e não têm de pagar por elas, não têm incentivo, isso é o quê? Tenho sempre reserva a mais. Tenho centenas de coisas paradas, não vá isto precisar. Aliás, defrontei-me com esse problema em vários sítios. O que é que isto exigia? Eu não queria mais material circulante, porque, senão, era mais responsabilidade que tinha sido assumida e mais custos. Façam mais com o mesmo! Aliás, acho que a sociedade portuguesa se debate, neste momento, não com «façam mais com o mesmo», mas «façam mais com menos». Esse é o nosso principal problema!

Portanto, é um problema de eficiência e utilização de recursos.

Neste caso, vejo isto pelo contrário, ou seja, como uma coisa que responde a um problema, que era importante, sempre foi importante na nossa vida e que hoje ainda o é mais, que é ter a certeza de que eu não tenho recursos subutilizados. O que é facto é que opera a Setúbal com os mesmos materiais circulantes, sem ter gasto mais 27 milhões de euros! Isto é importante? É importantíssimo! E não é um «benefício sombra» para eles; é um benefício às claras para o Estado e para os contribuintes. Esta é que é a questão!

Foi este tipo de decisões que não foram tomadas em centenas e em milhares de outros momentos, porque, depois, ninguém é chamado a perguntar por que é que o senhor fez aquilo a mais. É o contrário.

Acho que, muitas vezes, quando se mudam as regras do jogo... Infelizmente, aqui já, bem ou mal, se podia ter feito melhor. Pode fazer-se sempre melhor na vida. Mas o que é facto é que isto tem, até neste aspeto, uma preocupação de absoluta eficiência na utilização dos recursos do Estado, do dinheiro dos contribuintes, daquilo que deve ser um equilíbrio entre o consumidor e o contribuinte. Até no aspeto que me levantou eu gostaria de dizer-lhe que é um benefício às claras para o Estado e não um «benefício sombra» para ninguém.

Em relação ao risco político, por que é que nós o quisemos retirar? Porque, na altura — aliás, é público —, eu até tinha lançado a ideia, sem qualquer custo para o Estado, de um túnel, que fosse uma terceira travessia rodoviária, paga totalmente pelo privado e sem nenhuma participação pública, com um *road pricing* mais agressivo, porque acho que isso é importante para poder beneficiar quem, efetivamente, precisa de ser beneficiado, como o utilizador. Na altura, quisemos, como era possível, que houvesse uma terceira travessia. Hoje, muitos desses projetos são... Eu não

diria que hoje está mais credível do que estava na altura. Se calhar, na altura, havia a perceção de que era mais fácil fazê-la do que é hoje.

O que é que eu acho? Acho que se queria, justamente, também aí, introduzir um bocadinho de concorrência.

Se me disser que, em 2011, foi retirado... Eu não estou a dizer que, se calhar, não teria sido conduzido a fazer o mesmo, até porque qualquer negociação... Melhoraram só alguns aspetos, como já aqui referi: o intervalo de preço, em vez de ser 5%, passou a ser só 1%, embora a taxa de inflação fosse diferente. Acho que isso é positivo. Quando se obtém qualquer coisa, às vezes, tem de se dar outra. Portanto, longe de mim dizer «eu não estava cá em 2010. E, se fosse eu, era bestial!» Não é isso que estou a dizer. Só estou a dizer que não me parece que seja um problema dramático, até pela pouca probabilidade que, hoje, tem de ter por aí travessias. Portanto, não me parece mal.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Gostaria de reforçar a ideia de que, de facto, quer o Tribunal de Contas quer os vários especialistas que fomos ouvindo, consideram as duas renegociações como as boas renegociações.

Devo reconhecer que, em 2010, foi bom, sendo certo que tenho para mim, é a minha opinião, que a de 2005 é que quebra completamente o paradigma, porque, como é óbvio, estávamos com estudos de tráfego completamente irrealistas, com um conjunto de riscos assumidos para o Estado que a experiência dizia que devíamos evitar. E eles foram evitados, de facto, em 2005. Até as próprias observações que o Sr. Juiz Conselheiro Carlos Moreno fazia era sobre os tais «benefícios sombra» na utilização quer seja dos espaços das estações quer seja da publicidade. E o relatório do Tribunal de Contas dava às receitas dessas bilheteiras um grande valor e

um valor de que o Estado abdicou — vou ser simpático e dizer que abdicou por inexperiência, pois porventura, na altura, em 1990, não quantificou que benefício poderia existir aí.

O certo é que, em 2005, essas receitas da publicidade ficaram, claramente, para o concedente. Tivemos oportunidade de ouvir aqui o Presidente da Fertagus dizer que o Estado nem as utilizou — o que diz bem do pouco cuidado, às vezes, na gestão da coisa pública — ou utilizou pouco. E ainda se percebe menos por que é que, depois, em 2010, as receitas resultantes de publicidade revertem outra vez para a concessionária. Não sei se é, como diz, uma tentativa de compensar ou a assunção do Estado de que, de facto, não tinha jeito nenhum para retirar desse aspeto o verdadeiro benefício ou todo o potencial que ele possa ter. Também fica aqui essa observação.

Por outro lado, gostaria de dizer que, quando fazemos a avaliação desta PPP, ficamos com a ideia de que ela, a determinada altura, estava perfeitamente equilibrada, muito graças à introdução dos *upsides*, ou seja, de 0 a 5, julgo que era 25, passava só para 25, acima de 5, para 75 — coisa que o ex-Ministro António Mendonça diz que foi da sua autoria e hoje fica claro que não foi. Aliás, perguntei-lhe, em concreto, se sabia que, abaixo de 5, era só 0,25 e ele disse que não tinha lido. Portanto, percebi que fez bem em continuar com esse *upside*.

Mas temos um problema em relação ao caso-base. Temo, porque agora há nota de que o tráfego está a decair, que, porventura, em 2010, devia ter sido feita uma correção desses *upsides*, porque, se estávamos em 2005-2010 ainda em crescendo na procura — porque o *break-even* tinha sido atingido, a operação estava perfeitamente estável —, temos hoje riscos de porventura perder esta receita. Gostaria de perceber se partilha ou não

desta visão, porque hoje o tráfego tem representado quebras significativas e, portanto, podemos não ter esse benefício.

Por último, vou colocar-lhe uma pergunta de cariz filosófico. Não lhe vou perguntar por que é que o Estado pôs num contrato uma data para renegociação do contrato, visto que devia haver certeza e segurança jurídica e esse sinal deve ser dado aos mercados. Deu até origem a uma providência cautelar legítima, a que os tribunais depois não deram provimento, percebe-se que pela segurança e pela estabilidade, obviamente, da coisa pública.

Ainda assim, gostaria de saber se era possível ou não, a todo o momento, o Estado ter resolvido este contrato. Ou seja, se percebo a negociação de 2005, porque ela tinha em contraponto um negócio ruinoso e qualquer leigo percebia que era possível melhorá-lo, em 2010 — e por isso a pergunta é política, pode não querer responder — julgo que estaríamos perante uma situação em que podíamos ou fazer um novo concurso público ou, eventualmente, até o Estado resgatar para si essa mesma parceria público-privada.

Por que é que pergunto isso? Porque estamos hoje confrontados com isso. O Estado, porventura, vai ter de usar da alteração superveniente da circunstância, do estado de necessidade, da impossibilidade de cumprir os seus compromissos para fazer exatamente isso com algumas parcerias público-privadas. Há quem diga... Fiz essa pergunta ao Dr. João Duque, que dizia que o Governo tem até mandato para isso, porque foi eleito já num cenário em que tinha de ir para além daquilo que são os contratos. Mas acho que o Estado podia ter dado exemplos numa boa parceria antes, porque, se foi possível fazer uma coisa fantástica, que é reduzir a TIR... Estranho que ninguém tenha realçado esse aspeto. Toda a gente pede hoje que se baixem as TIR. Quer dizer, tínhamos 10,89%, baixa para 7,76% e

acham pouco. Hoje, acho que isso é impossível de fazer, fruto das contingências dos contratos.

Para terminar, gostaria que me dissesse, já numa perspetiva mais de opinião e de política, como é que o Estado hoje pode resolver este problema que tem em mãos, incluindo oito concessões que começamos a pagar em 2014 — daquelas que falava, e bem, que nunca deviam ter sido feitas. Para quem não percebe quais, essas oito não deviam ter sido feitas, claramente.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Em relação à primeira parte do que referiu, que, enfim, não era bem uma pergunta, cabe-me apenas, humildemente, concordar com a sua avaliação.

Quanto a manter este benefício, esperando que o tráfego vá diminuir, dado que é óbvio que hoje a procura pode cair por questões relacionadas com o menor poder de compra, e a saber se isso poderia ter levado ou não a fazer com que o nível a partir do qual o Estado teria compensações fosse estabelecido mais abaixo, eu acho difícil. Porquê? Porque o que está a acontecer, neste momento, é que, provavelmente, a prazo, vamos ter o quê? Vamos começar a extrair aquilo que é o grande valor desta assimetria: acima, tenho 75% do benefício e 25% para o privado; abaixo, o Estado não perde nada. Portanto, o que é que está a acontecer? A diminuição de tráfego...

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

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Abaixo, não perde nada. Ou seja, se a rentabilidade estiver abaixo do caso-base e, portanto, abaixo da rentabilidade prevista, é exclusivamente um custo para o concessionário.

Ora, se a procura continuasse a cair, o Estado deixaria de ter compensação, mas vai, sobretudo, entrar numa zona em que o concessionário privado vê a sua rentabilidade descer e o Estado não perde nada, porque deixou de ter risco. Esse é, aliás, o principal valor do contrato.

O *upside* é ótimo, mas o Estado dificilmente podia hoje começar a dizer «agora, como isto está tudo pior, quero o *upside* mais abaixo». E ele dizia «não, isso não. Isso quer dizer que a minha zona negra começaria mais abaixo». Isso seria ótimo, mas do outro lado precisaríamos de ter alguém que estivesse absolutamente distraído para aceitar uma coisa dessas, porque é impossível. Ou seja, não posso melhorar o *upside*, ao mesmo tempo que, no fundo, estou a implicar que o outro esteja na zona de risco mais rapidamente. É impossível!

Em relação àquela que é a data para renegociar ou não, vejo com dificuldade... Entrámos numa época em que basta olhar para aquilo que são os fluxos de caixa... Para termos uma ideia: as 300 maiores empresas europeias tinham, em 2004, um fluxo de caixa que, em média, era de 2 biliões; em plena crise de 2008 era de 4 biliões; e o fluxo de caixa hoje, em média, das 300 maiores empresas europeias é de mais de 10 biliões. O que é que isso quer dizer? Que mesmo as empresas que têm acesso a dinheiro barato, no norte da Europa, se sentam em cima do dinheiro, vão buscá-lo e sentam-se em cima dele. Ou seja, há um contexto, obviamente, macroeconómico que leva a que aquilo que peço para investir, o prémio sobre aquele que é o *risk free* seja muito maior.

Portanto, duvido que em 2010 e 2011, neste turbilhão, conseguíssemos lançar com sucesso qualquer outra coisa. Reconheço que a

renegociação, com grande parte das regras que já estavam estabelecidas em 2005, era provavelmente natural — nesta concessão!

Em relação às outras concessões, não conheço grande parte delas. Quanto à questão dos contratos, acho que as pessoas falam com muita facilidade em mudar coisas, mas os contratos, se não forem respeitados, têm as suas consequências de descredibilização. Estamos a falar, essencialmente, num problema de credibilização do nosso sistema e convém não começar a fazer coisas que vão em sentido contrário. Não sei. Enfim, é um detalhe. Obviamente, não quero ir muito mais longe do que isto. As pessoas saberão o que estão a fazer. Há advogados para isso. Eu sou apenas economista, portanto não me vou meter nisso. No entanto, é muito mais fácil dizer do que fazer.

O que é que acho que acontece? Tal como nesta negociação — e conseguiu-se uma coisa boa —, acho que há que olhar numa perspetiva de livros abertos. Acho que se tem tentado e vejo, nomeadamente nalgumas estradas, alguns sucessos de redução de programa, de redução de questões... Ou seja, estou a comprar menos coisas, estou a comprar um bocadinho mais barato. Até onde posso ir? Não faço a mínima ideia. Desculpe, Sr. Deputado. Não conheço os casos um a um. Tenho a certeza de que as pessoas que hoje estão à frente — algumas das quais até conheço pessoalmente — estarão a fazer aquilo que é o seu melhor. Há, com certeza, que abrir esses livros e ter a certeza de que, pelo menos, se calhar, vou comprar outra coisa que não o que era suposto comprar — isso, no mínimo — e depois ver aquilo que, dentro da alocação eficiente de riscos a quem mais sabe gerir e minimizando o... O que é preciso é minorar o buraco negro para o contribuinte. Essa é que é a questão: essa incerteza.

Contudo, falar em muitos «benefícios sombra»... Eu também gostava de deixar aqui uma nota. Se me perguntar qual é o problema inicial

desta concessão, digo que tem muito a ver, essencialmente, com uma questão filosófica, que é saber se deve o Estado assumir risco de tráfego. Eu não gosto disso. Segundo, a questão de pôr estimativas de tráfego no espaço para que o papel aceite tudo.

Agora, quanto aos «benefícios sombra», não vi, em momento algum, nem nesta nem em nenhuma outra, nenhum indício de «benefício sombra». Gostava de deixar isso claro, porque, às vezes, parece que se lança um anátema sobre as questões de que as pessoas... Pode acreditar-se mais numa coisa ou noutra. Nunca vi, em nenhum dos *dossiers* que conheço — e conheci poucos, porque estive lá pouco tempo —, nenhum indício de qualquer coisa que não resultasse de uma convicção qualquer, com a qual se pode concordar ou não, como esta do risco de tráfego. Mas nunca vi nada de sombra! Há aqui convicções sobre quem faz melhor, como se faz melhor, etc., mas essa sombra dá sempre um ar de que está qualquer coisa escondida e eu nunca vi, propriamente, nada de escondido — há coisas melhores e há coisas piores —, talvez por inocência e por isso é que digo que não percebo nada de política.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Estava escondido! Não viu!

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não! As variáveis estão todas à mostra.

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

Para a segunda ronda, tenho apenas a inscrição do Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

Tem a palavra, Sr. Deputado. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, sei que tenho sido até dos mais contidos do ponto de vista de utilização de tempo, mas não é todos os dias que temos cá o Dr. António Mexia, particularmente alguém que diz que assume com responsabilidade um documento nas PPP que é relevante.

Agora, vou confrontá-lo, exatamente, com os relatórios de avaliação que o IMTT fez da aplicação do contrato que foi assinado.

O relatório da avaliação de 2005 diz que o montante de receitas ferroviárias atingiu mais 18% do que o previsto na parte 3 do Anexo VI. Nas conclusões do relatório de avaliação de 2006 diz que os proveitos ferroviários em 2006 cresceram 13% relativamente ao ano anterior e 18% relativamente ao previsto no Anexo VI do contrato de concessão. A situação anterior originou um aumento dos ganhos para o concessionário.

Em 2007, diz-se na conclusão que, ao nível operacional, a concessionária apresentou um resultado líquido positivo de 5 381 000 € que se propunha aplicar em distribuição de dividendos. Para o resultado líquido positivo contribuíram, sobretudo, os subsídios à exploração que remuneram o serviço público contratado, os resultados financeiros e o resultado extraordinário. Diz-se também que os proveitos continuaram a crescer desde o ano anterior, mas que 2008 continua nesta senda, indicando que, ao nível operacional, a concessionária apresenta um resultado líquido positivo de 5 439 000 €, que se propunha aplicar em distribuição de dividendos. Novamente, para o resultado líquido positivo, contribuíram, sobretudo, o aumento dos proveitos, os subsídios à exploração que remuneram o serviço público contratado e os resultados financeiros.

Fez-se uma renegociação do contrato e o que dantes estava abaixo do previsto, que era o tráfego, que era o esperado para esta PPP, saiu ao

contrário. Nunca mais o tráfego ficou abaixo do cenário mínimo e, não tendo ficado abaixo, não houve risco para o privado. O privado começou a ter resultados positivos líquidos consideráveis, pois em 2007 e em 2008 distribuiu mais de 5 milhões de euros em dividendos. Tudo resultado desta renegociação.

A pergunta aqui é aquela que lhe fiz há pouco: com estas conclusões, com estes resultados, o Estado não ficou lesado? Os aumentos que foi permitido fazer-se perante os utentes não foram superiores ao que era o necessário para ter aqui um *break-even* desta exploração?

Gostaria de saber como é que se permite que haja esta garantia de rendimento para o privado, no fundo à custa de pagamentos continuados do público, porque muitos destes resultados líquidos decorrem dos subsídios à exploração que remuneram o serviço público e a outra parte decorre do aumento das tarifas.

Esta é a pergunta que considero a mais relevante de todas as que lhe posso fazer nesta segunda ronda.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, agradeço a sua pergunta.

O que é que nós fizemos? Não posso não gostar de previsões irrealistas de tráfego e depois querer, justamente com base nessas previsões irrealistas, fazer um contrato realista. Para fazer um contrato realista tenho de ir buscar evoluções realistas de tráfego.

Passámos de um horizonte de cerca de 800 000 para 200 000. Ou seja, foi um bom princípio. Portanto, passámos a ter como caso-base um caso mais realista. Mas como havia o risco de que isto corresse bem — agora, ao contrário, porque estávamos a partir de uma coisa mais realista — tínhamos uma rentabilidade que era agora mais de 3% abaixo da anterior, a TIR para o acionista no caso-base e, por aquilo que, no fundo... Aliás, está

aí a dizer que isto até correu melhor. Ou seja, teve qualidade. Muitas vezes fala-se em coisas que não têm qualidade, em coisas que não tem utilidade. Estas tinham utilidade e tinham qualidade. Não devemos ver aí um problema. Devemos ver aí qualquer coisa que correu bem.

Além do mais, tivemos o cuidado de no contrato fazer o seguinte: 75% de tudo o que estivesse acima do que estava previsto era para o Estado. E com o detalhe de que se, por acaso, isto, afinal, corresse pior do que estava previsto, o Estado não gastava um tostão. Ou seja, havia até uma assimetria que foi garantida: para cima tenho 75%, para baixo custa-me zero. Não é mau. Para já, tenho o tráfego a aparecer e as pessoas satisfeitas. É um *win win*.

Se cinco anos depois poderia ter sido qualquer coisa ainda mais ajustada, sabendo que, afinal, havia mais 30 000 pessoas do que o esperado, com certeza. Agora, partíamos de um momento em que aquilo estava a um quarto do esperado e fomos para uma base realista, fomos para uma base de redução de TIR, fomos para uma base de recusar que o Estado tivesse custos para baixo, fomos para uma base em que ele partilha 75% do *upside*. Isto é mau para o Estado? Acho que não!

E mesmo sobre os consumidores, os consumidores foram chamados apenas a aproximar-se mais do que no resto, é verdade, mas os outros estão tecnicamente... A última coisa que queríamos aqui era mais um operador tecnicamente falido. Porquê? Porque, senão, era mais dinheiro para o contribuinte. Portanto, acho que conseguimos os equilíbrios.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, nesse *upside*,...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Eu só gostava de lhe dizer, em relação a 2005...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... convém concretizar que são só com os resultados de bilhética. Todos os outros resultados não entram nessa...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Deixemos claro que todos os outros resultados eram retirados ao pagamento do serviço público. Todos! Ou seja, numa base de 10, se eu tinha de pagar 10 por serviço público, se ele tinha 1 no resto, eu já só pagava 9. Isto ficou contratualizado, ou seja, o Estado protegeu-se também daquilo que são outras receitas que reduzem ao seu custo. Portanto, põs alguém a gerir qualquer coisa e a reduzir aquilo que é o custo para o contribuinte. Isto também é um benefício.

Aquilo que o Sr. Deputado mencionou quanto aos resultados líquidos, etc., é apenas resultado de quê? A partir de 2005, peço desculpa, mas não era eu quem estava a controlar coisa alguma. Quando falo aqui o número, que está aqui e é público, de partilha do *upside* de quase 12 milhões de euros, é disso! Ou seja, são os tais 75%. Quando falamos de tudo o resto que aqui falámos, dividendo é a remuneração, porque entraram em compensação dos primeiros anos de prejuízo forte, em 2009 e em 2000, e eles basicamente pegaram no dinheiro e reembolsaram as prestações acessórias que lá tinham posto.

Quando me pergunta se, para o Estado, isto foi mau, acho que esta foi uma boa renegociação para o Estado: ficou sem riscos, encurtou a concessão, partilhou os *upsides*, retirou qualquer custo no *downside*, conseguiu hoje um serviço público em relação ao qual as pessoas estão satisfeitas e, mesmo na questão do material circulante, que era uma condição sem a qual não conseguia ter feito isto, conseguiu um negócio

que, obviamente, cobre qualquer risco de *cash-flow* associado, portanto também aí não assumiu nenhum risco.

Sinceramente, havia coisas que eu podia ter feito melhor, com certeza. No entanto, quanto aos objetivos principais, é preciso não confundir a árvore com a floresta e acho que, neste caso, temos uma floresta frondosa sem incêndios.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos, assim, esta audição.

Quero agradecer ao Dr. António Mexia a colaboração com os nossos trabalhos e, dados os trabalhos de discussão do Orçamento do Estado, despedimo-nos desta Comissão até ao final de novembro.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Obrigado, Sr. Presidente, por esta oportunidade.

O Sr. **Presidente**: — Boa tarde a todos e bom fim de semana.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 8 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.