

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

33.<sup>a</sup> Reunião  
(6 de dezembro de 2012)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 48 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º José Luís Brandão, Presidente do Conselho de Administração da Metro Sul do Tejo. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Eurídice Pereira (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Emídio Guerreiro e Carina Oliveira (PSD) e Altino Bessa (CDS-PP)

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 21 horas.

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

*Eram 17 horas e 48 minutos.*

Os nossos trabalhos de hoje são ainda dedicados à apreciação da parceria público-privada (PPP) Metro Sul do Tejo e vamos proceder à audição do Sr. Eng.º José Luís Meneses Brandão, a quem agradeço a presença nesta reunião.

Como de costume, começo por elucidar o Sr. Engenheiro acerca da metodologia que vamos seguir. Terá a possibilidade, querendo, de fazer uma intervenção inicial e haverá, depois, um período reservado às perguntas que os Srs. Deputados entendam fazer. Cada grupo parlamentar, numa primeira ronda, disporá de 8 minutos para colocar questões que serão respondidas de imediato.

Esta reunião, nos termos da lei, será pública, a menos que o Sr. Engenheiro entenda que há alguma matéria reservada, sobre a qual a Comissão deva deliberar a reunião não ser pública. Como me informou que não tem qualquer objecção, a reunião será pública, nos termos da lei.

Sr. Engenheiro, pergunto-lhe se pretende usar da palavra, inicialmente, antes de podermos passar ao período de perguntas.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão** (Presidente do Conselho de Administração da Metro Sul do Tejo): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, boa tarde. Cumprimento todos os presentes.

Como sabem, sou Presidente do Conselho de Administração da concessionária Metro Sul do Tejo. É nessa qualidade que cá me encontro.

Quero, desde já, manifestar a minha disponibilidade e pôr-me à disposição para esclarecer quaisquer questões que tenham ficado ainda subjacentes à resposta que enviei do inquérito, onde tentei ser tão detalhado quanto possível, mas naturalmente que, sendo um inquérito que é comum a outras PPP, não pode abranger todas as matérias que, certamente, esta Comissão pretende averiguar.

Nesse sentido, não só hoje, mas em qualquer outra futura ocasião em que entendam ser necessária ou conveniente a minha presença a minha disponibilidade é total.

A partir de agora, Sr. Presidente, estou à disposição.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, agradeço-lhe também, em nome da Comissão, as respostas que enviou ao questionário indicativo que lhe foi enviado.

Vamos, então, passar ao período de questões. Segundo o nosso *roulement*, cabe hoje ao Partido Socialista iniciar os trabalhos.

Assim sendo, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira, para colocar as suas questões.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria cumprimentar, em nome de todos nós do Partido Socialista, o Sr. Eng.º José Luís Brandão e agradecer a sua disponibilidade para connosco trocar aqui um conjunto de informações.

Tive oportunidade de ler as respostas que deu ao questionário que a Comissão lhe fez chegar. De qualquer maneira, penso que há algumas matérias que, para clareza dos factos, convém aqui abordar.

Da leitura imediata que se faz da documentação e mesmo de algumas observações que são feitas, como por exemplo, ontem, numa reunião desta

Comissão com a presença do ex-Ministro Valente de Oliveira, fica-se com a ideia — a ideia de uma leitura imediata —, aparentemente, de que esta concessão é para a concessionária uma espécie de «galinha dos ovos de ouro», diga mesmo uma espécie de «árvore das patacas».

Gostaria que comentasse, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.ª Deputada, o comentário é muito simples: como pode haver uma «galinha dos ovos de ouro» que não põe ovos e muito menos de ouro?

Esta concessionária está a explorar o projeto Metro Sul do Tejo desde 2002, como sabe; até hoje, não conseguiu distribuir um único cêntimo a qualquer um dos seus acionistas; tem em dívida do Estado mais de 3 milhões de euros há meses; tem a tesouraria permanentemente depauperada; não vislumbramos qualquer hipótese de poder remunerar os acionistas nos anos mais próximos.

Portanto, pergunto: onde estão os ovos?

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Coloco-lhe, então, outra pergunta, Sr. Engenheiro. Tinha a possibilidade de fazer um resgate excepcional até determinado mês deste ano, que já está ultrapassado. Perante toda a descrição que fez, por que não utilizaram esse resgate excepcional?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — É muito simples. Não utilizámos esse resgate por uma razão: coincidência ou não, o Governo lançou o processo de renegociação do contrato e caiu-se num vazio legal. Caiu-se num vazio legal em que nós tentámos, junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), junto da Secretaria de Estado, junto dos nossos juristas, que reuniram com os juristas do concedente, estudar uma

possibilidade de não se cair num vazio legal e ir exercer um resgate de uma coisa que estava a ser negociada e que não sabíamos o que iria ser.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, sejamos claros. Se o Estado cumprir as suas obrigações, como não tem cumprido, isto é, se pagar atempadamente as compensações trimestrais que são devidas à concessionária, a concessionária não tem problema, não é uma «galinha dos ovos de ouro»... E teremos de recuar, se calhar, 10 anos para perceber, então, por que é que lá estamos, mas já lá iremos, se Deus quiser.

Dizia eu que caímos num vazio legal, porque estávamos numa renegociação do contrato e entendemos que... Todos os outros acionistas da concessionária, deixe-me que lhe diga, queriam que se exercesse o resgate. Porquê? Porque os construtores civis e os fornecedores de equipamento e de material circulante têm o seu trabalho feito. Acabou! Portanto, para eles, exercer o resgate extraordinário era muito simples e até era benéfico: recebiam o que lá tinham posto, já tinham feito o seu negócio de vendas de equipamentos de construção civil e de execução dos seus trabalhos de construção civil. E eu compreendo isto.

O Grupo Barraqueiro, que é o operador, esteve até agora... Não era um *sleeping partner*, porque lhe custou bastante dinheiro estar dentro da concessionária, a preparação da proposta e tudo isso teve um esforço financeiro importante. É prestigiante para o Grupo Barraqueiro estar num projeto destes, numa área destas, em que tem também a Fertagus, não tem já a Transportes Sul do Tejo (TST), mas tem a Rodoviária do Alentejo, tem a Rodoviária de Lisboa e, portanto, tem algum domínio sobre os transportes coletivos desta zona. E, realmente, entendeu — e penso que politicamente era correto — ficar na concessão. É tão simples quanto isto.

O Grupo Barraqueiro está lá desde o início exatamente por causa disso, ou seja, para poder assegurar, numa zona de sua influência, a

atividade deste projeto novo, inovador e implantado no meio das suas empresas.

Portanto, sobre a decisão do exercício do resgate excecional, nós tentámos, repito, que a decisão pudesse ser adiada para quando estivesse concluída a renegociação do contrato, o que não conseguimos e ninguém nos conseguiu garantir que, depois, íamos exercer e ele não era considerado juridicamente válido ou que íamos exercer e era muito delicado politicamente. Convenhamos, era muito delicado politicamente! Foi só por isso que o Grupo Barraqueiro aguentou esta decisão que tinha de ser tomada a 100% no seio do conselho de administração. Senão, se o Grupo Barraqueiro tivesse votado favoravelmente, a concessão tinha sido resgatada, se calhar para prazer de algumas pessoas que estavam de fora a ver o processo.

Realmente, não é uma «galinha dos ovos de ouro» nem se afigura que seja muito fácil vir a ser.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, não sendo uma «galinha dos ovos de ouro», acabou agora de fazer uma referência de que era correto ficar na concessão. Diria eu: não acredito que os acionistas sejam mecenas da Metro Sul do Tejo. Não acredito!

De duas, uma: há críticas de que o Estado paga demasiado à concessionária e a concessionária vem-nos aqui dizer que não tem nenhuma «galinha dos ovos de ouro», que não tem nenhuma «árvore das patacas» e que tem dificuldades de tesouraria e que as coisas, de facto, não correm pelo melhor.

Bom, temos de conseguir desempatar isto, porque assim é que não se entende!

Inclusive, na resposta que o Sr. Engenheiro dá, na página 7 do documento, diz: «É convicção da concessionária que a mesma...» — a concessão — «... é favorável ao Estado concedente dado que, em verdade,...» — e repare no que diz — «... o único risco por este assumido foi o de tráfego e que, se assim não fosse, com enorme probabilidade o concurso público internacional para a concessão teria ficado vazio.»

O que é que isto quer dizer? Afinal de contas, o Estado só assume um único risco, que, segundo diz na resposta, se não fosse assumido pelo Estado, «nós também não estávamos lá, nem nós nem ninguém, porque o concurso ficaria deserto». Então, é porque esse risco, afinal de contas, era o mais temido, visto que, se não fosse o mais temido, o Sr. Engenheiro não responderia nesses termos.

Pergunto eu: afinal de contas, que riscos é que a concessionária assumiu? E, de preferência, gostaria de saber quanto àqueles que são considerados grande risco, porque, em geral, estabelece-se um patamar e há alguns que são considerados grande risco, como é o risco de procura. Assim, se só este é que está no Estado, como o Sr. Engenheiro diz, então, que outros riscos perigosos a concessionária assumiu?

Coloco esta pergunta para que possamos entender esta concessão como uma verdadeira parceria entre o público e o privado.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — A Sr.<sup>a</sup> Deputada fez referência a isso, mas basta avançar uma página, ir à página 8, e tem lá a matriz de riscos. É simples. Os riscos estão aqui bem elencados. Pensei que eram claros, mas pelos vistos não são.

Começou com a garantia em todos os contratos de fornecimento que a concessionária assumiu. Portanto, são contratos fechados em preço e em prazo. Não pode haver derrapagens. Em todos os contratos de construção e

fornecimento de equipamento e material circulante não havia qualquer possibilidade de revisão de preços.

Depois, assumiu o risco de todas as expropriações. São 20,5 milhões de euros de todas as expropriações. Não foi risco do Estado.

Depois, assumiu os riscos com todos os serviços afetados. Como sabe — penso que saberá —, os cadastros, infelizmente, nas câmaras, estão sempre desatualizados, o que é um risco enorme, isto é, o de ter de assumir um montante para todos os serviços afetados que tiveram de ser movimentados durante a fase da obra.

Depois, temos a publicidade, por exemplo. Para garantirmos uma tarifa que fosse compatível com aquilo que se pratica naquela zona, assumimos, como risco da concessionária, em 1999/2000, que — à semelhança daquilo que estava a acontecer na Fertagus nessa altura, ainda conseguimos ter algumas receitas significativas de publicidade — íamos ter receitas na ordem de 1,5 milhões de euros por ano. E estamos a falar de 1,5 milhões numa concessionária cujo volume de negócio é da ordem dos 11 milhões ou 11,5 milhões de euros. Portanto, 15% das receitas são risco da concessionária, porque assumiu que 1,5 milhões de euros era uma receita de publicidade. Obviamente, hoje não ultrapassa, sequer, 100 000 €, aliás, nem chega a 100 000 €.

Depois, o tão falado, aqui, aquando do processo da Fertagus, risco do financiamento do material circulante. Vi ser apontado muitas vezes à Fertagus o facto de a Fertagus ter deixado de ter esse risco. Pois, nós continuamos a tê-lo. O financiamento do material circulante é todo da responsabilidade da concessionária, assim como também é da responsabilidade da concessionária se for amanhã necessário aumentar a frota — infelizmente, não se antevê que a procura venha a justificar o



aumento da frota, pelo menos nos anos mais próximos, mas potencialmente existe esse risco e o financiamento é assumido pela concessionária.

Depois, todos os custos operacionais também é um risco da concessionária. O modelo financeiro está fechado com aquele valor de custos de operação e os custos financeiros é risco da concessionária. Assim, como é as grandes reparações, mas poderá ser um risco mais mitigado, porque é mais ou menos padrão e está mais ou menos escrito o que para este equipamento pode ser uma grande reparação.

Portanto, entre estes 10 riscos, há um que é claramente do Estado e que realmente, deixe-me dizer-lhe, é o mais importante. Sem dúvida que é o mais importante! Não é o mais importante pelo valor ou por outra razão qualquer. É o mais importante, porque um projeto novo, numa zona que não tem nada disto, que não tem um metro de superfície, um tipo de projeto com esta dimensão não existe em Portugal — ou existe o metro de Mirandela, que é uma linha, ou existe o metro do Porto, que tem 72 km —, um projeto com esta dimensão numa zona em que a mobilidade é pouco conhecida, realmente, para conseguir ter uma tarifa que se ajuste àquilo que se pratica nesta zona, o Estado tem de garantir um tráfego. Qual é? Não sei. O Estado é que tem de o definir e, ao defini-lo, a tarifa sai em função dele.

Os cálculos são fáceis de fazer. O Estado define a procura, nós, a concessionária ou o concorrente, no caso, define o modelo de operação, o investimento que é preciso, os custos operacionais, faz a ligação de um com o outro e vê qual a receita de que precisa para equilibrar a concessionária. A receita, mediante aquela procura, dá-lhe a tarifa. Isto é simples.

Agora, pelo menos devo dizer-lhe que o Barraqueiro, como maior operador de transporte rodoviário e ferroviário ibérico, não iria a este concurso — e, mesmo assim, foi muito ponderado internamente se deveria

ou não ir... Ou seja, sem que lhe fosse assegurado o risco de tráfego, o Grupo Barraqueiro não se apresentava ao concurso e, sem o Grupo Barraqueiro se apresentar ao concurso, acredito que seria difícil haver algum consórcio nacional que se viesse a apresentar. Se com isto lhe disser que os operadores estrangeiros são muito mais seguros, arriscam muitíssimo menos do que nós, por isso lhe digo — é escrito por mim e assumo tudo o que está escrito — que não acredito que houvesse algum consórcio que se viesse a apresentar a concurso.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Falámos no risco de procura e, ainda dentro dele, nomeadamente pelas suas últimas palavras, quando nos diz «nunca iríamos para um negócio destes caso o Estado não garantisse o risco de procura», eu tenderia a acrescentar, porque deduzo da sua explicação, que «não iríamos caso não fosse, inclusive, desenhado o risco de procura nos termos em que foi».

Ou seja, estava garantido, era o vosso seguro de vida. O formato do risco de procura, que não prescindiam que estivesse do lado do Estado, seria o vosso seguro de vida.

Por que é que estou a dizer isto? Porque — e faço-lhe a pergunta, mas diria que estou a fazer também uma afirmação — a forma como este risco de procura foi desenhado, dando à concessionária um conjunto de garantias, assegurando, portanto, um determinado rendimento acontecesse o que acontecesse, não acabou por ser estimulador da inércia da vossa parte? Perguntará: «Estimulador da inércia em que sentido?» Em cativar passageiros, em melhorar um conjunto de operações que poderiam chamar à empresa, chamar à concessionária, chamar ao metro mais passageiros.

Por que é que eu digo isto? É que na base deste risco de procura estiveram, como estão sempre, um conjunto de pressupostos económicos,

um dos quais tinha a ver com a existência de passes combinados, com a articulação do metro com a rodovia, coisa que, tanto quanto me parece, não aconteceu até agora.

Por que é que a concessionária não estimulou esta realidade que sabia que lhe trazia mais passageiros? Ou não precisava de o fazer, porque tem sempre ali aquela bitola de dinheiro garantida, que foi assegurada pelas condições do risco de procura?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — A Sr.ª Deputada vai perdoar-me, mas penso que está mal informada, porque não é verdade que o metro não tenha títulos combinados com os outros operadores. Aliás, ontem ouvi isso ser aqui referido, nesta sala, na audição do Prof. Valente Oliveira e, realmente, admirou-me. Admirou-me, porque não é verdade!

O metro articula com todos os operadores da margem sul através de um complemento que custa 9 € por mês, com o qual qualquer passageiro de qualquer um dos operadores daquela zona pode usar o metro. Dir-me-á: «Ah! Mas o passe social é que não!» Isso está bem. Nisso tem razão. Mas não me venha perguntar isso a mim! Eu já disse publicamente muitas vezes que o metro não tem problema... Até mais! Aquilo que tem sido voz corrente em determinados âmbitos é que o metro devia autorizar os portadores de passe social a serem transportados sem qualquer custo, uma vez que é recompensado pelo Estado pelos passageiros em falta. Então, era recompensado na mesma e esses passageiros vinham para o sistema sem custo.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — A Barraqueiro faz serviço rodoviário ali na zona?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não. Faz a Transportes Sul do Tejo (TST). A TST é uma empresa que foi do Grupo Barraqueiro, mas já não é.

Portanto,...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — E foi do Grupo Barraqueiro na altura em que o metro foi concessionado?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Foi, sim senhora!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Depois foi vendida?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Foi vendida.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — E, agora, não há interesse em estabelecer contactos para que os passageiros possam usufruir dos dois transportes apenas com um passe, porque já não é do grupo, porque foi vendido e porque agora são concorrentes. Não é isto que está em causa, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não, não é isso. Isso não está em causa!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Mas isto é uma realidade!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não, não! Espere!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — E que veio prejudicar!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não! É uma realidade para esse como é para todos os outros operadores! Por que é que não pergunta isso à Soflusa? Por que é que não pergunta isso...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não! Não há! Eu não conheço nenhum conjunto de operadores que diga: «Olhe, você com um título daquele operador viaja em dois ou em três.» Não! Há passes combinados!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, mas não acha que, na altura da concessão, foi relevante o facto de a Barraqueiro ter serviço rodoviário que depois compatibilizaria com o serviço do metro no sentido de poder oferecer, no mesmo passe, os dois serviços? Acha que foi indiferente?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Nunca, minha senhora! Nunca foi! A proposta é pública e, portanto, está lá! A proposta está lá! Nunca foi proposta nenhuma solução desse tipo!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Então, faça-lhe uma pergunta.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.ª Deputada, peço-lhe o favor de me deixar acabar!

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — O que é que a concessionária fez para atrair mais passageiros?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Olhe, minha senhora, tanto fez que tem um índice de satisfação do cliente entre 7,5 e 8.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, tem de tratar os Srs. Deputados por Deputados.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Peço desculpa, Sr. Presidente e Sr.<sup>a</sup> Deputada. É falta de hábito. Vou tentar não falhar. Não considerem que seja desconsideração, porque não é, de forma nenhuma.

Na proposta não há nada que contemple uma solução desse tipo nem nunca vi nenhuma solução desse tipo em quaisquer dois operadores do mesmo grupo ou de grupos diferentes no território nacional.

A solução que se encontrou foi conseguir disponibilizar um título que o passageiro, possuidor de um passe de qualquer outro operador que toca com a rede do metro, pode adquirir. Mostrando o seu passe desse outro operador com o complemento ou validando esse passe, ele tem direito a usar a rede toda do metro durante o período de validade do complemento.

Portanto, esta é a estrutura de títulos, que, aliás, na altura, até foi criticada, porque era ampla demais, tinha títulos a mais. Essa foi uma das vertentes que foi estudada e aprovada depois, em sede de concurso: a multiplicidade de títulos, simples e combinados, que existem. Tudo aquilo que for alterar a estrutura de títulos que está consignada no contrato de concessão não depende da concessionária e, não dependendo da concessionária, também não é da responsabilidade da concessionária autorizar ou não autorizar a integração do passe social.

Diz-me a Sr.<sup>a</sup> Deputada: «Então, não estão a fazer tudo o que é possível para melhorar a qualidade.» Não, nós fizemos aquilo que entendemos que era a melhor estrutura de títulos. Não vemos que haja senão esse problema do passe social, mas esse é um outro problema que não depende da concessionária. É um problema que depende da tutela autorizar ou não que o passe social seja usado e de que forma na rede da Metro Sul do Tejo. De resto, não sei mais o que lhe posso dizer.

Em termos de atratividade para o cliente, primeiro, acho que a panóplia de títulos que já existe na rede da Metro Sul do Tejo que conjuga com todos os outros operadores que com ela tocam é perfeitamente suficiente. Mas é evidente que, tal como refiro relativamente ao passe social, a empresa está completamente aberta a outras soluções, só que elas não existem, porque não existe essa solução de «agora, vou fazer um título cujo portador pode andar indiferenciadamente no metro ou nos TST». Esse título é dado por um complemento que custa 9 €.

Tudo o resto, em termos da qualidade da atratividade, é feito em muitas vertentes que não têm só a ver com o preço, que é realmente muito mais baixo do que qualquer outro operador da zona, mas com o conforto, com a qualidade, com a pontualidade, com a fiabilidade, com a gentileza das pessoas que atendem, do serviço comercial ao cliente, da disponibilização de informação, de aceitação de reclamações, da resposta aos pedidos de reclamações. Acho que isto é que é dar qualidade no serviço, o que acho que a Metro Transportes do Sul (MTS) dá, porque anualmente tem feito inquéritos de satisfação ao cliente e nunca andou abaixo dos 7,5 em 10. Portanto, acho que é bom.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, quantos passageiros é que circularam de forma regular, de forma legal, em 2012, no metro?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, passageiros ou PKT (passageiro/quilómetro transportado)?

Andaram à volta de 30 milhões de PKT. PKT são os passageiros que circulam vezes o percurso médio. O percurso médio é o tamanho da viagem que, em média, cada passageiro usa. Estou a falar-lhe em PKT mas se...

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, vamos utilizar o mesmo critério, que é aquele que permite à concessionária receber...

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — É esse!

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — E qual é a estimativa que têm de quem circulou de forma irregular, ou seja, de forma ilegal, que não tinha título?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Nesta altura, anda na ordem dos 26,5%.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Pedia-lhe números brutos em 2011, se faz favor.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Em números brutos não tenho o total em PKT, mas posso talvez fazer-lhe aqui uma pequena projeção...



Se estamos com cerca de 25,5% e 25 é um quarto, portanto, deve andar nos 10 milhões de PKT.

Deve andar próximo dos 10 milhões de PKT!

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Então, estamos a falar de 40 milhões?

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Sim.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — E quanto é a banda mínima, a partir da qual, não concretizada, a concessionária recebe comparticipação do Estado?

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — A banda mínima anda na ordem dos 80 milhões.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Estamos, portanto, a falar de metade.

Para terminar, porque já não tenho mais tempo, sendo estes 10 milhões expressivos, uma quantidade expressiva,...

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — É muito expressiva.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — ... pergunto, como funciona o sistema de validação de bilhetes e como é feita esta fiscalização.

Por último, peço-lhe que me esclareça uma carta que aqui tenho, que o Sr. Engenheiro recebeu do IMTT em agosto do ano passado e em que o IMTT diz ao Sr. Engenheiro: «É, afinal, possível calibrar os contadores

automáticos de passageiros, previstos na cláusula 47.10 de molde a contar as entradas e saídas de passageiros.» Esta carta dá a entender que havia uma divergência entre o IMTT e a concessionária relativamente à forma como eram apurados os passageiros e, por conseguinte, como é que, depois, o Estado desembolsava dinheiro para os compensar.

Curiosamente, esta carta é a resposta a uma reunião que terão tido dois anos antes — dois anos antes! —, em setembro de 2009.

O que se passa, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Eu gostava de lhe poder responder, Sr.ª Deputada. Às vezes, também tenho alguma dificuldade em entender. Mas vou tentar ser o mais resumido e expressivo possível na descrição que lhe vou fazer.

O sistema que é habitual para medir a fraude nos transportes públicos baseia-se no número de títulos fiscalizados e no número de autos levantados, isto é, quantas pessoas é que são apanhadas sem o título válido e, portanto, faz-se este quociente e encontra-se uma taxa de fraude. E, aquando da primeira apresentação do pedido de compensação que a concessionária fez ao IMTT, realmente, o IMTT disse que num metro com paragens abertas e sistema completamente aberto isto não vai funcionar, porque vai dar uma taxa de fraude muito mais baixa do que a fraude real. E é verdade! Entendemos que assistia razão ao IMTT e tentámos desenvolver ao longo de dois anos, pelo menos, uma metodologia que fosse aceite pelo IMTT. Razões de vária ordem, algumas que percebo melhor, outras menos bem, levaram a que nunca fosse totalmente aceite.

Até digo como é que fazíamos: há 5 veículos dos 24 que têm contadores automáticos e fazíamos a aferição desses contadores automáticos, comparando-os com contagens físicas, víamos qual era a

falibilidade desses contadores automáticos e, depois, durante um período de tempo, fazíamos contagens das validações, porque das validações eu tenho, diariamente, a informação toda, quantas e onde. Ou seja, nos veículos com contadores automáticos contava todas as validações, contava os passageiros que eram medidos pelos contadores automáticos, fazia a comparação e tinha a taxa de fraude.

Mas o IMTT, porventura, com alguma razão... Estes contadores automáticos são sistemas que têm alguma falibilidade. Nós andámos durante meses, com o fornecedor e, inclusive, vieram técnicos e especialistas da Áustria, mas era muito difícil conseguir ter alguma fiabilidade que nos permitisse ter uma certa confiança nos equipamentos. Até que, a determinada altura, nos pareceu, e parece, que os contadores — porque comparávamos com contagens físicas — começaram a ter a fiabilidade que era garantida pelo fornecedor, que era mais ou menos 5%.

Nessas circunstâncias, o IMTT aceitou que, então, a partir daí, o cálculo da fraude fosse determinado através da injeção dos 5 veículos que têm contadores automáticos, de forma estatística, todos os dias na rede. A extrapolação das contagens destes contadores para o total de veículos que andavam na rede dava-nos o número total de passageiros que se encontravam a circular; depois, comparávamos com as validações — as validações são os que não estão em fraude; e da diferença encontramos a taxa de fraude.

Era isso que o IMTT referia nessa carta, ao dizer: «Meus amigos, sim senhor, concordamos que nesta altura o sistema parece estar estabilizado e, portanto, vamos partir...» E é isso que temos feito no último ano. Penso que, desde outubro do ano passado, temos usado esta metodologia e, portanto, creio que está estabilizada. E é esta metodologia que nos permite calcular nesta altura uma taxa de fraude na ordem dos 26%, 27%.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, à bancada do CDS-PP.  
Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º José Luís Brandão, olhando para a página 8 da sua resposta ao questionário, de repente vejo que, de facto, todos os riscos descritos estão na concessionária, exceto o de tráfego.

A minha primeira pergunta é: foi opção da concessionária? Se assumiu todos os outros, por que não assumiu este? Foi sugestão do Governo? O que explica que tenha assumido todos, exceto este?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, é fácil de esclarecer.

O concurso é que definiu as regras do jogo! Quando eu assumo os custos operacionais, por exemplo, as grandes reparações, o financiamento do material circulante, enfim, quase todos os que estão assumidos pela concessionária, isso também são condições de concurso. O concurso obrigava a que os concorrentes assumissem esses riscos.

Não obrigava, por exemplo, a que os concorrentes assumissem os riscos da publicidade. Por que é que nós assumimos o risco da publicidade? Por uma razão: era a única maneira de ter uma tarifa competitiva, porque, naturalmente, ao termos uma receita suplementar que não advinha da receita de bilhética, estávamos a baixar os custos, o que nos permitia propor uma tarifa mais baixa.

Contudo, já o mesmo não se passa relativamente ao tráfego.

O concurso teve duas fases. Numa primeira fase foi entregue aos concorrentes um anteprojecto que já dava o traçado, relativamente bem

definido, o número de paragens e, mais ou menos, a localização das paragens. Portanto, já tinha, de facto, o esqueleto feito. E disseram-nos: «Amigos, façam-nos uma anteposta de um modelo de exploração que permita viabilizar este projeto.» E, depois, cada um dos concorrentes fez a sua proposta, fez as suas estimativas de procura. Não foram estudos de tráfego! Fez as suas estimativas de procura que permitissem, desde logo, fazer uma primeira proposta, que lhe permitisse dimensionar o material circulante, definir o modelo de exploração, isto é, as frequências, os horários, etc.

Portanto, a partir daí, estava construída a base de como é que iríamos, depois, partir para a segunda fase. Naturalmente, havia toda a parte importante nesta primeira fase, que era a orçamentação de toda a obra, e, depois, havia a possibilidade de cada um dos concorrentes pedir uma participação do Estado no que se refere ao custo da infraestrutura, que poderia ir de 0% até 100%. Ambos os concorrentes pediram 100% de participação do Estado na infraestrutura...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, isso já percebi.

A pergunta era: da mesma forma que assumiram a publicidade, por que não assumiram também o risco de tráfego?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Porque era condição de concurso. Na passagem à segunda fase — os concorrentes que passassem à segunda fase — o Estado iria entregar as bandas de tráfego e era naquelas bandas de tráfego que se tinha de construir o modelo de exploração definitivo. E foi isso que aconteceu. O Estado entregou aos concorrentes as bandas de tráfego e disse: «Nós garantimos o PK 3, o limite inferior da

banda de referência. Portanto, a partir daqui, meus amigos, façam favor, dimensionem o sistema para o PK 3.» E foi assim.

Portanto, era uma condição de concurso, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nas estimativas de tráfego que V. Ex.<sup>as</sup> fizeram, quando comparadas com as do Estado, elas eram coincidentes? Eram bastante desfasadas? E, já agora, gostaria de saber se conhece a empresa que fez os estudos de tráfego e que credibilidade é que esses mesmos estudos de tráfego lhe mereceram — se fez essa análise, claro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Do Estado? Não conheço. Nós não tivemos acesso aos estudos de tráfego e eu desconheço que empresa fez os estudos de tráfego para o Estado. O Estado não a divulgou. Não divulgou, sequer, os estudos de tráfego! Limitou-se a divulgar as bandas de tráfego, que tinham certamente subjacente um estudo de tráfego, mas esse não foi divulgado aos concorrentes.

Agora, nós fizemos uma estimação de procura — até lhe chamámos estimação de procura e não estudo de tráfego, porque não era propriamente um estudo de tráfego —, em que, de facto, se fazia projecção de uma série de acontecimentos que não se vieram a verificar em termos demográficos, em termos de obras no concelho de Almada, etc. Enfim, eu tenho esta informação aqui e, se quiser, depois podemos dissecar um pouco tudo isso. Mas a verdade é que os nossos estudos de tráfego e os do outro concorrente não andavam muito longe do que foi, depois, definido pelo Estado para a segunda fase do concurso. Não andavam!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, a pergunta faz sentido por uma razão muito simples: nós ouvimos, na primeira fase, um conjunto de especialistas (eu não sou especialista em PPP) e todos, sem nenhuma exceção, disseram que o grande risco que há nestas matérias das parecerias público-privadas é o tráfego. Aliás, houve até quem dissesse: «É tráfego, tráfego, tráfego!» E a verdade é que, se nós olharmos para a Fertagus ou para esta PPP, e foi assumido mesmo pelos decisores políticos, o grande erro e a razão porque tudo isto se transformou num péssimo negócio — e já podemos qualificar como um péssimo negócio, tendo V. Ex.<sup>a</sup> dito que até para a empresa, que recebe tudo isto, não é a «galinha dos ovos de ouro», mas poderá ser a «galinha dos ovos de prata», enfim — é o tráfego.

De facto, temos de perceber bem, porque até este último estudo da Ernst & Young diz que estamos a um terço do PK 3, devendo estar talvez no PK 4. Ou seja, durante este tempo todo, nunca se chegou, nem de perto nem de longe, aos mínimos olímpicos que seriam os estudos de tráfego, que tinham, volto a chamar a atenção, um outro risco, o da fraude — porque, como o tráfego anda pelo PK 4, obviamente, não atinge as percentagens previstas para que o risco seja efetivamente da concessionária, ou seja, ele é teoricamente da concessionária, mas como nunca atinge os níveis previstos no contrato, isto é, o risco de tráfego... Daí talvez o desentendimento e a pergunta que a minha colega fez quanto àquilo que é a da concessionária e do Estado no controlo, na percentagem e na avaliação da fraude. Mas não era isto, em concreto, que lhe quero perguntar.

De facto, a sensação que dá é que esta questão do estudo de tráfego fica no Estado — e temos, porventura, de chegar à conclusão que o Estado, aqui, não foi diligente —, porque pressupõe, no contrato, que, se o tráfego

estiver sistematicamente abaixo do PK 4 durante os primeiros três anos, a concessionária pode resgatar, recebe o reembolso do capital dos acionistas a uma taxa igual à Euribor a seis meses e ainda a soma dos *cash-flows* descontados à taxa Euribor.

Já avaliámos a Fertagus e a coisa é diferente, porque, por exemplo, o Estado assumiu a publicidade, ou seja, no contrato da Fertagus o Estado ficou com essa publicidade, mas depois não a soube gerir convenientemente.

Se somarmos a esta debilidade do tráfego estes riscos que o Estado pôs no contrato, que a empresa viu e que, pelos vistos, não quis saber — fez o seu papel, e bem, as empresas estão cá para fazer bem o seu papel —, o que diz o Tribunal de Contas, ou seja, que não há mecanismos de gestão e de fiscalização do contrato de concessão, que ninguém avalia... Por exemplo, condição necessária e suficiente para renovações do contrato na Fertagus era a qualidade do serviço prestado. Aqui, nunca se avaliou essa qualidade do serviço prestado. Não estava, pelo menos, diz o Tribunal de Contas, nos seus pontos 88 e 89, nem o IMTT, nem o Estado nem o concessionário. E, pela explicação que agora deu da fraude, também andam há anos a tentar encontrar o modelo que possa explicar ou trazer à luz do dia alguma certeza deste negócio.

Portanto, se V. Ex.<sup>a</sup> diz que isto não é a «galinha dos ovos de ouro», querendo dizer com isso que é um mau negócio, se o Estado já pagou de dinheiros públicos 384 milhões, 77 milhões na renegociação e, diz a Ernst & Young, em 2013 serão 19,7 milhões, pergunto: como conseguimos sair daqui a perceber, afinal de contas, quem ganha com isto? Por que é que temos este metro a sul do Tejo, quando a empresa diz que é um péssimo negócio, o Tribunal de Contas diz, e posso citar, que o Estado fez aqui um



péssimo negócio? Como é que toda a gente consegue fazer um péssimo negócio? É uma coisa que me está a escapar, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Se me permite, Sr. Deputado, vou começar por esclarecer uma das últimas afirmações que fez e que tem a ver com os 19 milhões em 2013 que são referidos pela Ernst & Young e que não têm a ver com nenhuma compensação à concessionária. Se vir bem, o que eles dizem é que o Estado, se quiser esse direito ao resgate, pode exercê-lo e eles estimam que, mais ou menos, de acordo com as condições estabelecidas no contrato, seja esse o valor da indemnização à concessionária. E até nem é assim uma coisa extraordinária, porque, repare, nunca houve uma única remuneração aos acionistas e os acionistas têm lá 13,6 milhões de euros metidos. Portanto, veja que continuava a não ser a «galinha dos ovos de ouro». Mas isto foi só uma precisão.

No entanto, se o Estado entender fazer esse processo de resgate a que tem direito, quero aqui afirmar, solenemente, que a concessionária não vai levantar qualquer objecção — nenhuma! No mesmo dia em que o Estado assim o entenda fazer, a concessionária sai tranquilamente e o Estado pode pegar naquilo com as suas empresas públicas ou lançar outro concurso. Fica aqui, perante esta distinta Comissão, o compromisso por parte da concessionária MTS.

Sr. Deputado, em relação à fiscalização por parte do Estado, queria dizer-lhe o seguinte: o não existir essa fiscalização não quer dizer que o serviço não esteja a ser feito de forma adequada. Porquê? Porque o Tribunal de Contas refere e repete várias vezes que o IMTT entende que não tem ainda a estrutura preparada e que está a preparar um manual para exercer eficazmente essa fiscalização.

Contudo, quero dizer-lhe que a concessionária entrega mensalmente no IMTT todos os elementos necessários para que este faça essa avaliação, seja pontualidade, de fiabilidade, tudo! Têm lá esta informação toda e, portanto, poderá exercer essa fiscalização e se não o faz é porque, realmente, é moroso, é trabalhoso e, porventura, não tem a estrutura. E compreendo que não é fácil manter uma estrutura que faça o acompanhamento e a fiscalização cuidada de um projeto destes. Realmente, não é muito fácil. Mas isso não é representativo de uma falta de cuidado ou de um menor empenho da concessionária na qualidade do serviço que presta aos seus clientes e que é sempre avaliada de forma que nos orgulha.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, faltou só explicar-me como considera que isto não é a «galinha dos ovos de ouro». Tendo em conta as compensações que o Estado já pagou e prevê pagar por défices de tráfego e pelos reequilíbrios financeiros, as cláusulas do contrato que colocam o risco de tráfego para o Estado, o próprio preço, o custo médio suportado pelo Estado, que é elevado em relação a todos os outros — é mais caro, pelo menos, em relação aos outros —, os níveis de fraude que existem e que correm claramente ao nível do Estado, como é que o Sr. Engenheiro, ainda assim, considera isto não é a «galinha dos ovos de ouro»? Onde é que estão os riscos?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, considero que não é a «galinha dos ovos de ouro», porque talvez o nosso conceito de «galinha dos ovos de ouro» seja diferente. Para mim, «galinha dos ovos de ouro» é um bom negócio!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Era aí que eu queria chegar!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Para mim, a «galinha dos ovos de ouro» é a figura que se usa para dizer: «Isto é um grande negócio! Enches-te, ficas todo satisfeito e levas isto direitinho e não tens com que te queixar! Ora isso, exatamente, não se passa nesta concessão.

Deixe-me, então, ir ponto a ponto em relação ao que referiu como podendo contribuir para que isto fosse uma «galinha dos ovos de ouro».

As contribuições do Estado não são mais do que o complemento que a concessionária precisa para equilibrar o seu modelo financeiro. Há um montante de receita que é o que equilibra a concessionária perante os seus custos operacionais, custos financeiros e todos os seus compromissos. Portanto, se ele vem da bilhética ou se vem das compensações que o Estado atribui, não é isso que equilibra melhor ou pior. O que equilibra melhor ou pior é o montante ser aquele ou deixar de ser aquele!

Como tal, poder-se-á dizer «pois é, mas é uma pena, porque 60% das receitas e dos proveitos da exploração advém de um esforço financeiro do Estado». Essa é outra análise que temos de fazer. E relativamente a essa, vamos perguntar se esta parceria público-privada deveria ou não ter sido lançada. Mas, quanto a essa, estou aqui e não me importo nada de discutir! Ainda que não venha cá para dar opiniões, não me importo nada de lha dar!

Realmente, esta parceria público-privada tem custos sociais importantes, mas continuo a entender que, para a zona que ela cobre, é um projeto importante! E mais importante será se um dia tiver viabilidade para se estender a rede para baixo, isto é, para o Barreiro, para o Seixal, para a Costa da Caparica, não sei. Penso que desta forma o projeto começa a ficar mais consolidado.

Contudo, não podemos esquecer uma coisa, Sr. Deputado. Ontem, com o Sr. Prof. Valente de Oliveira (tive, depois, ocasião de escutar

atentamente o debate), foram feitas algumas referências relativamente aos estudos de tráfego no sentido de que eram feitos por ignorantes ou por má-fé.

É evidente que os estudos de tráfego são estimativas e, como estimativas, não são coisas que tenham rigor, exatidão, não se pode prometer. Eu não sei quais foram os pressupostos do estudo de tráfego do Estado. Como lhe digo, não tivemos acesso a ele. No entanto, nas estimativas de procura que fizemos contámos, por exemplo, com grandes equipamentos e serviços anunciados pelo município de Almada: o Almada Fórum, o centro de congressos, o hotel, os paços do município, o Almada parque, o palácio de justiça, o Parque de Ciência e Tecnologia, a ampliação da Universidade Nova, a melhoria das acessibilidades entre as duas margens do Tejo, a anunciada construção da ponte Chelas-Barreiro, etc. É esta uma série de pressupostos a que, naturalmente, se poderá dizer: «Isso era muito otimismo!» Era o que estava anunciado. Nós estávamos no ano de 2000.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que é que falta aí, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Olhe, o hotel!

O Sr. **Presidente**: — Os Srs. Deputados terão oportunidade de colocar questões. Não interrompam, porque, senão, fica inaudível.

Queira prosseguir, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Havia, de facto, aqui uma série de pressupostos, mas há um pressuposto muito importante! Um dos pressupostos que, penso, todos os estudos de tráfego levaram em

consideração e que, penso, o do Estado também terá levado, porque foi alvo de análise em sede de negociação do contrato de concessão, foi a supressão das carreiras dos TST na antiga N10 no eixo atravessado pelo metro. Mas as carreiras nunca foram suprimidas, continuam lá! Esse foi um dos mais importantes.

E, depois, temos outra coisa...

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Como disse? Não, mas isso é a supressão...

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, mais uma vez, peço que não interrompam, porque a audição fica inaudível e depois não se consegue transcrever.

Queira prosseguir, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Além disso, há uma coisa que poderá não justificar tudo, mas nós arrancámos a exploração da rede completa em 2008. Se nos recordarmos, 2008 foi o primeiro ano da crise, foi quando começou a quebra de passageiros e no sistema todo, portanto também terá influenciado. Agora, não lhe vou dizer que, realmente, o sistema poderia garantir os 80 000 passageiros que estavam previstos. Não sei! Não sou especialista na matéria! Essa técnica de estimar os fluxos de tráfego é muito complexa e, portanto, não sei.

Mas há, de facto, muitas vertentes que se deve analisar se foram ou não cumpridas e se tiveram ou não alguma influência no número de passageiros que viaja no Metro Sul do Tejo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, concluiu ou deseja prosseguir?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não. Estou quase a concluir.

O Sr. **Presidente**: — Ainda tem tempo. Pode prosseguir.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, é evidente e nós aceitamos que não há aqui nenhum processo de intenções. Aceitamos que foi assumido sempre pelo poder político que queria ter privados neste setor. Nós damos de bom que haja privados e damos até como benéfico que os privados também partilhem risco neste tipo de parcerias, porque há um profundo desconhecimento do que pode acontecer na realidade. Não queremos acertar sempre e nem ponho em causa a utilidade deste modo de transporte para a região onde se insere. Tudo isso faz sentido.

Agora, nunca acertar, até hoje, e ficar muito longe dos estudos de tráfego é que nos leva a pôr em causa se os estudos tinham um mínimo de rigor. Era só isso que lhe queria dizer.

Neste momento, está a haver em quase todos os transportes queda de tráfego. Queria perguntar-lhe que previsão temos de mais indemnizações compensatórias e se a empresa já tem esse estudo ou não.

Bom, utilizei a expressão da galinha e gosto da expressão da galinha, porque acho que é o animal mais inteligente: só canta depois de pôr o ovo. Portanto, é um sinal de forte inteligência.

Quando diz que é porque é um grande negócio, gostava que me dissesse, para terminar, na sua expectativa, se o Estado o fez, de facto, tendo os dados que já estão em cima da mesa, os valores pagos, os custos da obra, descontando até os atrasos e as possíveis dificuldades. Ou seja, se isto é, de facto, um bom negócio e se era possível ou não ter aqui uma partilha de risco mais efetiva, tanto que o Estado pagou sempre indemnizações compensatórias.

Repito: qual é a previsão que já tem hoje do que o Estado tem ainda de pagar, uma vez que, seguramente, há quebras de tráfego?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Quanto à primeira questão, que, se bem entendi, é se eu entendo que este projeto foi um bom negócio para o Estado, foi aqui afirmado ontem — quanto a mim, com toda a razão — que há custos financeiros, há custos económicos e há custos sociais. Não sei distribuí-los, mas, realmente, há custos para o Estado. Há! São 7 milhões ou 7,5 milhões por ano. Esses 7,5 milhões são adequados? É muito? É pouco? Não sei.

Quem decidiu lançar este concurso é que tem de fazer a avaliação se os custos sociais... Porque eu acho que o projeto é um bom projeto, porque eu acho que o projeto valorizou esta zona que precisava de um projeto destes para ser valorizada. Isso, eu acho sempre. Agora, em contrapartida, custar sete ou oito ou seis ou cinco, não sei. Sinceramente, não lhe sei dizer se é um bom negócio para o Estado. Bom negócio acho que nunca é, mas se é um negócio aceitável para Estado ou não não lhe sei responder nem me compete.

Em relação à concessionária, tem-se falado muito nas TIR e eu acho que as TIR que estão subjacentes a este projeto também não são especulativas. Infelizmente, não se podem...

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

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Oito na altura. Não, hoje não é oito, porque, nunca tendo conseguido distribuir nenhuma remuneração a ninguém, a TIR é zero! Esperemos que um dia isto se possa regularizar. No entanto, não é isso que estamos agora a analisar, certamente.

Portanto, não sei se, realmente, é ou não é um bom negócio para o Estado. O que sei é que o projeto, tal como foi implementado, é um bom projeto. É caro. Dava para adiar? Se calhar, seria melhor. Dava para fazer naquela altura, mas hoje todas as condições conjunturais fazem-nos ver melhor o peso que tem um projeto destes? Porventura!

Para mim, é delicado estar, realmente, a emitir uma opinião, quando ela não... A única opinião que dou é que acho que as parcerias público-privadas são um bom princípio; tem, contudo, de se saber escolher quando é oportuno lançar essa parceria, que custos tem e se tem algum retorno que permita ao Estado pagar, depois, ao privado as rendas que com ele definiu.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, se me permite, quero colocar uma última pergunta.

Numa futura negociação, estava disponível para assumir o risco de tráfego? Sim ou não?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, nós estamos em renegociação. Ou estávamos em renegociação... Pois, não sei bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Havia essa dúvida!



O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Pois, surgiu, e várias vezes interpelei seja a comissão seja a própria Secretaria de Estado. Mas estávamos em renegociação. E digo «estávamos», apesar de pensar que ainda estamos, porque tivemos uma reunião de negociação no dia 25 de julho e, depois disso, não tivemos mais notícias por parte da comissão. Mas admito também que se meteu o verão e que, por causa disso também, venham ainda a ser retomadas as negociações.

Deixe-me dizer-lhe que a negociação está assente numa reformulação do modelo de exploração no sentido de tentar encontrar uma forma de economizar alguns dos custos que ali estão para também economizar algumas contrapartidas do Estado.

Se me permite que estenda um bocadinho este ponto — não sei se, depois, pretende ir mais longe, mas naturalmente a minha disponibilidade é total —, devo dizer-lhe o seguinte: primeiro, respondendo à sua pergunta diretamente, se estaria disponível a assumir o risco de tráfego, a resposta é não! Volto a dizer que, se essa fosse condição para o concurso, não tinha lá ido. Como não vou agora a jogo, se me disserem: «Assumes o risco de tráfego!» Não assumo, ponto! E, depois, se quiserem, resgatem.

A negociação tem muito que se lhe diga! Podemos lá ir, depois, quando entender, Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, à bancada do PCP. Os Srs. Deputados podem gerir o tempo como entenderem. Portanto, começa o Sr. Deputado Bruno Dias.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, vamos repartir os 8 minutos que temos.

Gostaria de cumprimentar o Sr. Eng.º José Luís Brandão. Já temos reunido por diversas vezes, nesta Casa e não só.

Vou começar por lhe colocar algumas questões relacionadas com o tráfego verificado de passageiros e os valores atingidos e espectados.

Queria recordar, quer por experiência própria quer pela experiência da empresa, que há um número de passageiros muito significativo — de certeza que será muito significativo — que, nos concelhos de Almada e do Seixal, naquela zona de Corroios até Cacilhas e até à universidade, vai de autocarro e não no Metro Sul do Tejo, precisamente por causa dos 9 € de que falou há pouco — de que maneira e ainda mais nos tempos de hoje!

Toda a gente que por lá passa percebe o conforto, a segurança, a fiabilidade, mas não é, certamente — e desculpem a crueza da palavra —, por estupidez que as pessoas abdicam desse meio de transporte e utilizam um transporte menos confortável, menos fiável, menos pontual. É pelos 9 €, não é por outra razão. É pelos 9 €! O passe L12, por exemplo, que é o que eu uso, custa 58,20 € e houve uma altura em que o usava e pagava 8,5 € de complemento, passou depois para 9 €, e agora não já faço isso. Há muita gente que também não o faz. São opções!

A pergunta que lhe faço é se existe alguma estimativa ou se há uma perceção do número de pessoas que passariam a andar no Metro Sul do Tejo se não houvesse esse acréscimo.

O Sr. Engenheiro disse-nos, uma vez, numa reunião com o PCP, que para a empresa não havia qualquer objeção se, em vez de receberem a compensação do Estado pelo número de pessoas que não transportam — que é o problema da banda de tráfego —, recebessem do Estado pelas pessoas que transportassem a mais. Ou seja, é a questão do passe social ser

integrado, sem custos acrescidos, para as populações, que é a nossa reivindicação há muitos anos!

Neste contexto, pergunto-lhe qual o número de passageiros a partir do qual passariam para a fase seguinte da expansão da rede.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado Bruno Dias, aproveito também para cumprimentá-lo. Já há muito tempo que não nos víamos.

Há pouco, referi exatamente a nossa posição relativamente a essa matéria, embora não com a resposta que me está a pedir, porque não lhe sei responder. Isto é, não lhe sei responder quantos passageiros do sistema multimodal iriam para o Metro Sul do Tejo. Tenho a certeza de que seriam muitos!

Repito aquilo que há pouco afirmei: da parte da concessionária, nós não temos... Se o Estado concedente assim o permitir e desde que, naturalmente, o equilíbrio da concessionária não seja afetado... E o que é que isto quer dizer? Quer dizer de temos de arranjar uma forma — mas hoje em dia, como dizia ontem também o Prof. Valente de Oliveira, com estas informáticas tudo se faz — de os passageiros que vêm do sistema multimodal, isto é, do passe social, e que entram ali serem diferenciados para sabermos que aquelas pessoas que ali entraram são passíveis de ter compensação por parte do Estado, porque não estão a pagar bilhete.

Portanto, se o Estado aceitar este princípio — porque é o Estado que não o tem aceite — e disser à concessionária «MTS, vocês vão passar a aceitar o passe multimodal, o passe social, o L12, etc., deixem-nos entrar, porque nós compensamos na mesma esses passageiros como se não tivessem entrado», a única coisa que se tem de fazer é arranjar um sistema

para, na validação, sabermos que esse é um passageiro que tem de ser compensado porque não pagou o seu título.

Nesse sentido, gostaria que ficasse claro que não há, da parte da concessionária, qualquer objeção a que isso se faça e se implemente esse sistema, naturalmente desde que, quando ele for implementado, se consiga tecnicamente assegurar o que lhe disse, ou seja, que estes passageiros estejam metidos, digamos, no pacote dos não passageiros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Vamos lá ver, Sr. Deputado, o sistema de passe social é simples, é um bolo que tem várias fatias — a fatia da TST, a fatia da Transtejo, etc. Cada um, depois, chega à festa e vai tirar a sua fatia: a minha é maior, a tua é mais pequena, etc. Ora, se entrar mais um convidado na festa, ele também quer comer!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas o bolo é maior.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Se o bolo for maior é porque o passageiro está a pagar! Mas, se bem o entendi, a sua ideia era que o passageiro não pagasse mais por isso, não era?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O bolo é maior, porque há mais passageiros, Sr. Engenheiro!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não. Mas está a falar do passageiro que anda já no sistema, não é verdade?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, a atratividade do transporte público tem esta coisa extraordinária: há mais pessoas que passam a andar de transportes públicos e, portanto, há mais passes a serem vendidos. Como tal, o bolo é maior.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — O bolo é maior, mas não tem lá a fatia da MTS.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é que é a questão!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Pois! Se lá for meter a fatia da MTS, vai tirar aos outros e os outros não vão deixar.

Sr. Deputado, eu percebo o princípio que tem sido definido, nomeadamente em Almada, por si e por Deputados do seu partido, que têm falado nisso muitas vezes, e não me repugna absolutamente nada essa possibilidade! Acho que até faz algum sentido, uma vez que estamos longe da banda de tráfego e, portanto, temos aqui uma almofada grande que certamente alberga esses passageiros. Só que esses passageiros vão beneficiar disso na Metro Sul do Tejo, mas a MTS não pode ser prejudicada com isso, portanto continua a ser compensada por esses passageiros como se eles não existissem, deixando-os entrar. E, de facto, estas coisas, às vezes, são as que trazem motivação para aumentar o tráfego e a atratividade do próprio transporte.

Portanto, deixe-me dizer-lhe que, quanto a qualquer solução desse tipo, por parte da concessionária, que não tem poder de decisão sobre essa matéria, há toda a recetividade para poder estudar com o Governo uma

solução. Nunca será por parte da concessionária o impedimento para que isso se venha a concretizar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para que fique claro: a proposta do PCP, caso fosse levada por diante, significava que o Estado, em vez de pagar por passageiros que não existem, passava a pagar por passageiros que existiriam.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Uma parte dos passageiros que não existem seriam passageiros que vêm do sistema e que não pagam para andar na Metro Sul do Tejo. Seria prestar um serviço gratuito, sem prejuízo nem da concessionária nem do próprio Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não é gratuito, porque as pessoas pagam o passe! Os 58 € já lá estão!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Mas esse passe engloba um determinado número de operadores e passava a englobar mais um.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O passe ainda não é uma coisa que se receba pelo correio todos os meses.

Falta só responder à questão do número de passageiros a partir do qual a segunda fase da rede passaria a ser construída.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Desculpe, não entendi que há pouco me tivesse questionado sobre isso.

Pergunta-me qual o número de passageiros para que a segunda fase da rede... Bom, precisava de estar dois anos, pelo menos, acima do limite

inferior da banda de referência. E isso está definido no contrato de concessão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, se o passe social integrasse o Metro Sul do Tejo, se as pessoas, por causa disso, aderissem em maior número e se atingíssemos a banda de referência, teríamos hoje uma rede maior, que não temos por causa daquela opção política!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não sei bem se é assim exatamente. Porquê? Porque esse raciocínio está correto se esses passageiros estivessem a contribuir para reduzir a participação do Estado. Ora, a compensação do Estado, no esquema de que estamos a falar, manter-se-ia, porque esses passageiros era como se não existissem. Eles viajavam, mas, como não pagavam, era o Estado que estava a pagar por eles.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço-lhe o favor de, para vantagem da discussão, não dizer que os passageiros não pagavam, porque eles iam pagar sempre o passe.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não é isso, Sr. Deputado!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não iam, no entanto, pagar mais em cima daquilo que já pagam. É isso?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Claro! Não pagavam aquele troçozinho em que são transportados pelo MTS. Percebe?

Obviamente que não estou a dizer que não pagavam. Infelizmente, desses temos lá muitos. Mas não é desses que estamos a falar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já pagam e de que maneira!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, há pouco disse, por erro meu, que os Srs. Deputados do PCP poderiam repartir o tempo, mas não é assim. Segundo o Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, os Deputados suplentes só podem intervir estando em substituição dos efetivos, o que não acontece.

Portanto, houve um equívoco da minha parte e peço desculpa por isso. Tem de ser o Sr. Deputado Bruno Dias o único Deputado do PCP a intervir, embora o Sr. Deputado José Alberto Lourenço, sendo membro suplente da Comissão, possa assistir aos trabalhos, não podendo apenas intervir.

É o que diz a lei e *dura lex, sed lex*.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, não sendo qualquer tática de contingência perante o que acabou de dizer, a verdade é que tinha colocado ao meu camarada José Lourenço a necessidade de ter de me retirar mais cedo, só com a diferença: em vez de me retirar em *off*, retiro-me em *on*. Isto é, vou retirar-me da reunião, porque era o que estava previsto, e o meu camarada vai continuar em meu lugar, visto que, a partir deste momento, eu deixo de estar presente.

O Sr. **Presidente**: — Só não pode é usar da palavra.



O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a lei é muito estrita e diz que a substituição tem de ser feita pelo período de uma reunião.

O Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares é, de facto, muito rigoroso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, nesse caso, dá-me licença que eu termine o tempo que me resta, começando por pedir desculpa por não continuar na reunião, mas é o que vai ter de acontecer.

O Sr. Eng.º José Luís Brandão falou, há pouco, das negociações relativamente ao processo de renegociação iniciado este ano, processo que me pareceu que foi promovido ou desencadeado pelo Estado.

Queria pedir-lhe que aprofundasse um pouco mais essa matéria relativamente aos momentos de reuniões de trabalho entre o Estado e a concessionária, ou seja, os encontros que mencionou há pouco, as datas e o ponto de situação. Pareceu-me que estava neste momento num impasse.

Eu gostava que me confirmasse isso e que me desse um pouco mais de informação sobre o ponto de situação neste momento.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe que, aquando do envio da primeira documentação que nos foi solicitada, enviámos um *dossier* onde constam as atas das reuniões — das reuniões que têm atas, porque, pese embora o nosso pedido insistente à comissão, não temos ainda todas as atas dessas reuniões.

Contudo, posso dizer-lhe que a comissão de negociação foi nomeada o ano passado, no dia 5 de março de 2011, e só em novembro (dia 4, se não estou em erro, não é relevante) de 2011 tivemos a primeira reunião.

As primeiras reuniões foram de alguma forma assíduas, houve duas a três semanas de intervalo nas primeiras duas a três reuniões, e depois coincidiu com aquele período delicado de «vamos ou não vamos pedir o exercício do resgate extraordinário». Houve ali muitas conversações e muita aceleração para ver se conseguíamos chegar a um acordo da renegociação.

A verdade é que, não se tendo chegado a um acordo e fechado o acordo sobre a renegociação, porque havia muitos pontos ainda pendentes, depois houve, de facto, uma desaceleração do ritmo de negociação, até que a 25 ou a 27 de julho passado tivemos creio que a oitava reunião de negociação. Portanto, está a ver, entre novembro e o final de julho tivemos oito reuniões.

Nós, concessionária, apresentámos à comissão de negociação um documento de página e meia com seis ou sete condições que entendíamos serem relevantes para podermos fechar a negociação.

Devo dizer — e digo-o aqui, pelo que, como a sessão é pública, pode ser ouvida pelas pessoas que connosco têm estado sentadas à mesa da negociação — que acho que até há pontos que, se houvesse alguma flexibilidade de parte a parte, se poderiam fechar e a negociação seria possível. E nós continuamos completamente abertos.

Informei a comissão de que estava disponível para me sentar em qualquer dia e a qualquer hora para ver se levávamos para a frente a negociação a contento das partes, porque acho que nesta altura o Estado está mais interessado em encontrar uma negociação que lhe permita ter algumas economias do que a concessionária. Até lhe digo que os modelos

com que temos estado a trabalhar têm uma TIR baixíssima, de pouco mais de 4%. Portanto, não há, da nossa parte, um interesse que não seja o interesse público de, de facto, numa altura destas, podermos contribuir para melhorar as condições em que o Estado tem de suportar esta concessão.

Agora, sem entrar nos detalhes da negociação — compreenderá que também não é elegante da minha parte, tanto mais que ainda não vieram aqui as pessoas que estão do outro lado da mesa —, portanto, sem entrar em grandes detalhes, eu diria o seguinte: naturalmente que a redução de custos para o Estado passa por uma redução de oferta. Portanto, ao haver uma redução de oferta, há uma degradação da qualidade de serviço; ao haver uma redução da qualidade de serviço, há, muito provavelmente, uma quebra na procura; se houver uma quebra na procura, há um aumento das compensações.

Nesse sentido, poderá criar-se aqui a seguinte situação: há uma redução de custos que revertem para o Estado, mas também pode haver, conseqüentemente, uma redução de procura e um aumento da compensação trimestral. Qual é o balanço entre estas duas coisas? Eu tenho muito medo que o balanço seja quase zero e acabamos num modelo de qualidade degradada.

Esta é, para mim, a grande reflexão e a grande ponderação que o Estado tem de fazer.

A concessionária, como lhe disse e repito, está completamente disponível para tentar ajudar o Estado a encontrar uma solução que lhe seja mais adequada, no sentido de não representar o esforço que o Estado tem nesta altura e que anda na ordem dos 7 a 7,5 milhões de euros por ano.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, neste momento, pelo que percebemos, da parte da empresa concessionária existe uma situação de

expectativa quanto a uma resposta do Estado para que se prossiga ou não o processo de renegociação que ficou aparentemente em suspenso desde julho. É isso?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Absolutamente. Aguardamos uma reação da comissão de negociação ao documento que lá deixámos e que sustenta, de facto, os pontos que é preciso fechar para, depois, encontrarmos um acordo final.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para sintetizar ou para confirmar a leitura que possamos fazer dessa informação, a perspetiva que o Governo atual está a querer impor no sistema de transportes públicos, de redução geral da oferta de transporte, de corte de circulações, de diminuição da oferta, de degradação da qualidade da oferta de transporte público... Aliás, nos termos daquela «coisa» que teve o título de Plano Estratégico dos Transportes, que também referia o Metro Sul do Tejo, nesse aspeto havia a perspetiva, que o Sr. Engenheiro agora referiu, da diminuição da oferta. Presumo que isso tenha ver com a cadência de circulações, com o fim do horário de funcionamento ou o encerramento da rede à noite e com a ligação direta, que chegou a estar em cima da mesa, nomeadamente entre Corroios e a universidade ou, melhor dito, e o Pragal. Percebi bem?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Percebeu bem.

Deixe-me, contudo, fazer uma precisão, sem violar aqui as bases da negociação. Da minha parte, não há qualquer secretismo. É uma questão deontológica, digamos, quando estamos numa negociação não quebrar sem a outra parte estar aqui.

Deixe-me apenas fazer uma precisão, porque acho que é importante. Foi falado e, aliás, nesse documento da reestruturação da rede de transportes de Lisboa falava-se na supressão da linha 2, de Corroios para o Pragal. Quero dizer-lhe que isso não está em cima da mesa nesta altura. Há, realmente, algum ajustamento nas frequências, nas horas de início da exploração... Repare: aquilo começa às 5 horas e 30 minutos e acaba às 2 horas! Às vezes, andamos com veículos com uma ou duas pessoas, que não pagam! Esses, então, é que não pagam!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso significa que o último barco, quando chega a Cacilhas, já não tem metropolitano a funcionar?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não sei. Muito provavelmente, isso poderá vir a acontecer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso não acontece já hoje?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não sei a que horas é que vem o último barco, mas nós saímos de Cacilhas às 2 horas. Não sei, sinceramente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que significa que o último barco, que sai às 2 horas e 30 minutos do Cais do Sodré, quando lá chega já não há metro.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Mas esse já não tem nem nunca teve! Essa não está degradada, porque mantem-se na mesma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ainda é mais difícil.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Acho que é importante saber isto em relação à linha 2, porque foi houve uma hipótese académica que se levantou, mas nós próprios entendemos que não era justo! Não era justo, porque podíamos, praticamente com o mesmo nível de economias, manter a linha 2 com um ritmo mais adequado. Portanto, não há supressão de nenhuma das 3 linhas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, há ainda uma questão que gostava de lhe colocar e que tem a ver com a questão da bilhética.

Já mencionou a questão da contagem, a avaliação do nível de taxa de fraude. Queria perguntar-lhe sobre a presença de fiscalização.

Não vou colocar o problema, que ainda vai ter de se resolver, sobre os seguranças que não são fiscais, mas trabalham como tal. Essa é uma outra discussão, que nos levaria muito longe.

Qual foi ao longo do tempo a resposta da empresa para, no seu próprio interesse, garantir que não se colocava a situação que tantas vezes o senhor mencionou?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, ainda bem que toca nesse assunto.

Muito rapidamente, queria explicar-lhe o seguinte: primeiro, em termos de fiscalização, não deve haver empresa nenhuma na Europa (não estou a falar em Portugal) que fiscalize uma percentagem tão elevada dos títulos como aquela que é praticada na MTS. Nós estamos, nesta altura, a fiscalizar cerca de 12%, não dos passageiros que validam, mas dos

passageiros que validam mais os de fraude. Portanto, de todo o volume de tráfego estimado entrado estamos a fiscalizar cerca de 12%.

Depois, há o problema de que se falou há pouco, ou seja, o validador está a bordo. Essa foi uma condição já do caderno de encargos que depois foi consignada no contrato de concessão: a introdução e a instalação dos validadores a bordo dos veículos. Isto permite, como alguém referiu (não me lembro qual dos Srs. Deputados), e muito bem, que as pessoas têm um bilhete simples, guardam o bilhete e, se vêm o fiscal a entrar, como têm um validador ao pé de cada porta, encostam o bilhete e ele fica validado. Portanto, só são apanhados aqueles que querem ser apanhados, isto é, aqueles que nem sequer isso têm. Os que têm podem andar 1, 2, 5, 10 viagens, até que um dia lhes apareça o fiscal, nessa altura validam e já não são apanhados.

Esta situação leva a que o sistema tenha de ser alterado.

Devo dizer-lhe o seguinte: no dia 6 de abril de 2011, fiz uma exposição ao IMTT também sobre essa matéria, pedindo até para alterar os validadores e para trazer os validadores para as plataformas. Temos vindo a discutir isso, mas ainda não temos uma decisão, porque também é um investimento que alguém tem de suportar.

Por outro lado, há uma matéria que aqui também poderia ser muito útil. Há um mês estive na Suíça e tive de me deslocar no metro ligeiro. Comprei o bilhete na máquina e o bilhete tinha a duração de uma hora. Ao fim de uma hora, foi usado ou não? Se foi, muito bem. Se não, o bilhete perde a validade. E isto também nos parecia fácil poder implementar aqui, no sistema, e levava a que o tal indivíduo que tem o bilhete e o valida quando vê o fiscal, à segunda vez já o bilhete não estaria válido e, quando o fosse validar ou mostrar ao fiscal, seria apanhado.

Portanto, há aqui coisas que se poderiam fazer.

Por outro lado ainda, temos intensificado e temos tido uma excelente colaboração por parte da PSP de Almada e do Seixal — quero aqui deixar publicamente esta referência. Trabalhamos mais em Almada com a PSP, porque a parte mais importante da rede desenvolve-se no município de Almada. Temos feito fiscalizações fora das estações, isto é, o veículo para fora da estação e os fiscais entram com a PSP, e a PSP que faz a fiscalização. E assim temos conseguido, realmente, começar a reduzir a fraude, porque as pessoas entram, já não podem sair — também havia muitos que saíam quando viam o fiscal a entrar — e os fiscais vão de olho neles e a quem se aproximar do validador para validar o bilhete, porque não entrou nessa altura e já vai sentado, dizem-lhe: «Ó meu amigo, acabou de validar. Portanto, multa!»

Portanto, temos levado a cabo estas ações e temos conseguido, de alguma forma, melhorar o problema da fraude.

Agora, vi anteontem no jornal (e tenho cópia) o Sr. Provedor de Justiça a defender os coitadinhos dos prevaricadores, dizendo «baixem o valor das multas». Contudo, baixar o valor das multas é estimular a fraude. E a própria lei, como todos sabemos, também é equívoca com a história do «tem de ser»...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço desculpa, Sr. Engenheiro, mas penso que foi em 2006 ou 2008 que se deu a alteração da lei que aumentou muito o valor das multas. A questão é a de saber se isso fez com que a fraude baixasse.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sinceramente, nós temos tido... A multa é sempre a mesma, é cem vezes o preço do título. São 85...



O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas essa lei não é assim tão antiga!

O meu ponto é saber se a alteração da lei que colocou esses valores tão altos — e, na altura, nós protestámos, porque, de facto, achámos, como acha o Sr. Provedor de Justiça, que era um valor exagerado — foi ineficaz, como nós alertávamos, ou não? Porque a fraude aumentou!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — O problema também tem a ver com a lei que está agora a ser revista. O seu texto já está praticamente concluído, ainda há poucos dias ouvi falar novamente nisso. Também já nos foi submetida a nova lei, e a nova lei já é muito mais clara. Isto tem a ver com o *outsourcing* dos serviços de fiscalização por empresas de segurança e saber se podem ou não podem, etc.

Portanto, esperamos que, com todas estas ações que temos feito e com a revisão da lei, o problema da fraude consiga ser mais bem controlado, mas nunca deixaremos de ter um sistema aberto e, portanto, muito vulnerável.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estava aqui a verificar, porque, na dúvida, fui confirmar e há pouco, por lapso meu, referi-me ao horário antigo. Infelizmente, acabei por não ter razão em relação ao último barco, porque antigamente o último barco era às 2 horas e 30 minutos e, pelas piores razões, agora é mais cedo.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Por acaso, pensei nisso também.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por isso, acaba por ficar articulado pelas piores razões.

Como dizia um matemático e um grande cientista do meu partido, Bento de Jesus Caraça, «se não receio o erro é só porque estou sempre pronto a corrigi-lo».

Gostava de dizer ao Sr. Eng.º Brandão que, tal como já foi aqui dito, por engano nosso, tínhamos a convicção de que seria possível o meu camarada Deputado José Lourenço colocar um conjunto de questões relativo a uma série de aspetos que tinha preparado para esta reunião. Não tínhamos presente que só um de nós poderia ter o uso da palavra.

Estamos a chegar ao final, já passa dos 8 minutos, e há questões que gostaríamos de ter colocado. Não foi, no entanto, por desconsideração, foi mesmo por esta impossibilidade regimental, legal. Não vamos poder continuar na reunião e colocar mais questões, mas agradecemos a sua vinda e a contribuição que nos deu, com as respostas às perguntas que aqui foram feitas.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Quero aqui manifestar a minha total disponibilidade, sem ferir, naturalmente, os regulamentos em vigor, porque, da minha parte, não há qualquer objeção a que o Sr. Deputado as faça, se o Sr. Presidente assim o entender. Mas não quero interferir, não me compete.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, o Presidente teria todo o gosto em que todos os Deputados pudessem intervir, mas, de facto, a lei é a lei e temos de a respeitar.

Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, hoje mesmo eleito líder parlamentar do Bloco de Esquerda, quero saudar o facto de um dos membros desta Comissão passar a exercer tão elevadas funções.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, agradeço as suas palavras e espero que estas novas funções não afetem a prestação do Bloco de Esquerda nesta Comissão.

Quero cumprimentar o Sr. Eng.º José Luís Brandão e fazer-lhe uma pergunta, com a vantagem de já o ter ouvido em algumas das respostas que deu anteriormente, o que implica que, nesta fase, até já possa especificar um pouco mais ou pedir-lhe maior detalhe nas respostas que deu há pouco.

Pelo que se depreende das suas declarações de há pouco, quanto a este processo de renegociação que está em curso, ainda a procissão vai no adro, é um processo que ainda está longe do seu término.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — É uma pergunta?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É uma pergunta.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, agradeço-lhe e apresento-lhe também os meus cumprimentos.

Com a mesma clareza com que o Sr. Deputado colocou a questão, quero dizer-lhe o seguinte: penso que não haverá razão para que os trabalhos se possam reiniciar e que possam chegar a bom termo num prazo relativamente curto. Agora, para isso, temos de reunir e, como quem marca as reuniões é a comissão de negociação e não a concessionária, não lhe posso dizer se vai demorar muito tempo... No dia 25 de julho, pensava que íamos todos de férias e que em setembro estaríamos novamente a negociar, mas certamente houve, e há, alguns pontos que o concedente pretende esclarecer melhor. E, porventura, com esta audição que estava prevista, esta inquirição ao Metro Sul do Tejo, a comissão estará a aguardar.

Não lhe sei responder, porque, da nossa parte, se me perguntasse há seis meses, dir-lhe-ia: «No fim do ano, está completamente fechado! Não tenho qualquer dúvida!»

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Devo dizer-lhe que a sua resposta, de curiosa que é, demonstra também como esta própria Comissão está a ser muito mal informada pelo Governo, porque uma resposta recente do Governo a esta Comissão foi a de que o processo de renegociação estava já em fase final.

Aliás, se me permite até contextualizar toda esta história, porque, com certeza, não acompanhou esta Comissão desde o início, nós identificámos um conjunto de parcerias público-privadas que o Governo disse que estavam em renegociação e, por consenso, foi deliberado que iríamos partir para aquelas cuja renegociação não estivesse a ser executada, podendo esta Comissão, com toda a liberdade, avaliar e analisar todo o espaço, desde o início até à atualidade, sem tocar, em nenhum momento, nas renegociações e sem, sequer, fragilizar, caso às vezes isso pudesse acontecer, a posição do Governo.

O Governo disse-nos que a Metro Sul do Tejo não estava a ser renegociada. Foi um técnico que, numa das audições, nos disse que não era verdade, que havia uma renegociação em curso, pelo que pedimos esclarecimentos ao Governo, que nos respondeu que já estava numa fase final, não iria afetar em nada o processo comercial que o Governo estava a levar a cabo e, por isso, nada obstará a que os trabalhos da Comissão fossem levados por diante.

A sua resposta agora, dizendo-nos que, nos últimos seis meses, nada se passou, que esteve seis meses à espera de uma resposta por parte de uma comissão de renegociação, que teimou em dar sinais de vida, vai contra

aquilo que o Governo respondeu a esta Comissão, o que, para nós, é gravíssimo e demonstra que alguma coisa se está a passar.

A comunicação do Governo para com a Assembleia da República, que já é difícil em algumas matérias, nesta, em concreto, está a falhar redondamente e isto deixa-nos preocupados.

Não vou insistir sobre esta matéria consigo, obviamente, a responsabilidade das respostas do Governo a esta Comissão não é sua, mas gostei desse seu esclarecimento, porque é importante para nós.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Se me permite, junto só uma pequena informação, porque pode ser relevante.

O processo iniciou-se em novembro de 2011 e até fevereiro, março, abril as coisas correram com bastante celeridade, foram muito intensas as negociações e toda a questão ficou bem enquadrada.

Depois, foi a própria concessionária, talvez em maio, que pediu algum tempo à comissão, para poder ponderar alguns dos aspetos que estavam a ser pontos de bloqueio. E a concessionária esteve, durante maio e junho, talvez, ou abril e maio, a fazer vários ensaios, várias ponderações, várias reformulações de modelos, para poder voltar à negociação de uma forma positiva, para ver se dava avanço à negociação. Nessa altura, informámos a comissão e viemos a ser convocados, talvez um mês depois, para essa reunião do dia 25 de julho.

Nessa reunião do dia 25 de julho, apresentámos o tal documento com os pontos-chave sobre os quais entendíamos que nos deveríamos sentar à mesa, para ver se conseguíamos chegar a acordo.

Entretanto, meteu-se agosto, que era o mês de férias e, depois, setembro, mas mesmo o mês de setembro... É que as comissões são muito grandes, têm advogados dos dois lados, têm técnicos e consultores dos dois

lados. A comissão de negociação tem cinco pessoas, salvo erro, nós próprios, na nossa equipa, somos cinco pessoas. A sala tem sempre cerca de 20 pessoas. Portanto, em relação a agosto e setembro, não estranhei muito.

Depois, a verdade é que começaram as reuniões com a Comissão de Inquérito e, porventura, isto pode ter afetado. Não sei se afetou, mas... Não quero dizer aqui que, da parte da comissão, está a haver incúria, desinteresse ou seja o que for. Muito provavelmente, existirá alguma razão para que assim aconteça.

Da minha parte, a única coisa que posso dizer é aquilo que referi há pouco, ou seja, que estamos completamente disponíveis, em qualquer momento, para retomar a mesa das negociações.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo, mas a não ser que lhe saia esta prenda no sapatinho, provavelmente, chegaremos ao final do ano sem o retomar deste processo.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Admito que sim, porque faltam três semanas. Já sabemos que, na última semana, neste País, não se trabalha...

*Apartes inaudíveis na gravação.*

Há sempre uns sacrificados.

Contudo, mesmo que sejamos agora convocados, dificilmente chegaremos ao fim do ano... Mas tenho esperança de que isto se possa rapidamente desbloquear e que se intensifiquem novamente as negociações.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Posso pedir-lhe para nos dizer, de forma sucinta, quais os pontos-chave que entendia que, na negociação, tinham de ser reavaliados por parte da concessionária?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, pode perguntar e vou tentar responder, sem violar muito aquilo que está em cima da mesa.

Devo dizer-lhe que um dos pontos principais é o de que se tem de encontrar um mecanismo para que o Estado seja obrigado a cumprir as suas obrigações, da mesma forma que contratualmente estou obrigado a cumprir as minhas e, se não as cumprir, sou penalizado. Realmente, um dos pontos principais desta renegociação é o de que, seja qual for o modelo de exploração, temos de conseguir gerir uma casa que não pode estar 180 dias para receber uma compensação de janeiro, com entrega em janeiro, sendo que estamos em dezembro.

Portanto, tem de se arranjar um mecanismo que obrigue o Estado a cumprir as suas obrigações e, quando falo nas suas obrigações, refiro-me ao pagamento das compensações a que está obrigado. E, nesta altura, devo dizer que entendemos que o método de determinação dos fluxos de tráfego está estabilizado, não tem sido isso que tem... Segundo creio, porque nunca nos foi colocada qualquer objeção ou qualquer dúvida por parte de nenhuma das entidades que estão envolvidas no processo de apreciação até ao pagamento.

Nesse sentido, este é um ponto-chave para nós: não podemos continuar a gerir uma casa que não vai ter dinheiro para pagar, agora, o subsídio de Natal, se não receber a compensação relativa ao primeiro trimestre de 2012. Não vou ter dinheiro! Simplesmente, não há dinheiro para... É muito difícil gerir uma casa assim, porque as pessoas estão

descontentes, a paz social na empresa degrada-se... Portanto, este é um ponto fundamental!

Depois, há outros problemas. Por exemplo, se os bancos vierem alterar as condições de financiamento, quem é que assume a responsabilidade pelo agravamento das condições dos bancos? Se formos alienar material circulante, como é que dividimos a mais-valia dessa alienação? Enfim, são problemas bastante técnicos, mas continuo a dizer que acho que... Mesmo na determinação dos fluxos de tráfego — que creio que o Estado, na altura, disse que era o único ponto que ainda estava pendente — penso que hoje estamos em posição de conseguir, facilmente ou com algum grau de segurança, encontrar uma solução consensual com o concedente. Portanto, são coisas deste tipo.

Há alguns ajustamentos ao clausulado do contrato em termos de seguros, que, hoje em dia, já não fazem o mesmo sentido que faziam na fase da obra, mas que são encargos fortes para a concessionária, e nós repartimos essas economias com o Estado. Nós repartimos... Depois, relativamente aos mecanismos de resolução de conflitos, não há nada para pensarmos que possam existir conflitos, mas prevê-se um mecanismo do tipo conciliatório para o caso de haver conflitos.

Portanto, diria que as duas parcelas mais importantes desses pontos são, realmente, a de conseguir assegurar à concessionária que o Estado está obrigado a cumprir pontualmente as suas obrigações, como eu estou obrigado a cumprir as minhas, e algumas partilhas de algumas economias que se podem fazer, relativamente às quais temos de ajustar um bocadinho melhor para nós, diria eu, as contrapartidas que podem ter essas... Não são coisas muito complicadas!



O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, percebo a resposta que deu e até a forma como a deu, sendo que algumas das questões que referiu, de tão técnicas que são, exigiriam até uma resposta muito mais aprofundada, mas este não é o espaço para o debater.

No entanto, um dos pontos que elencou chamou-me à atenção, porque veio dar conta de uma realidade diferente daquela que tinha como verdadeira.

Disse há pouco que um dos pontos que estavam em cima da mesa era o da forma como se distribuía os rendimentos, as mais-valias da alienação do material ambulante. Mas o material ambulante foi todo comprado por dinheiro público...

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Privado?!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Pois, o problema é esse! No material circulante há 55 milhões de euros que foram investimento da concessionária e estão aí os 24 veículos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Falamos desses 55 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — O Sr. Deputado ainda não estava na sala, quando fizemos uma curta análise à matriz de riscos da concessionária, em que falei nisso. Realmente, o material circulante é um risco da concessionária, foi a concessionária que o adquiriu, é da

concessionária, é a concessionária que paga o financiamento desse equipamento.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Recuando uns anos valentes, falou ainda agora de seguros e devo dizer-lhe que uma das coisas que mais estranho neste modelo de parcerias público-privadas, para além da falibilidade recorrente dos estudos de tráfego, é a inconsequência dessa falibilidade. Qualquer pessoa que olhe para o modelo de parcerias público-privadas, que tem como um dos seus problemas fundamentais os estudos de tráfego, considera estranho que não haja sequer um seguro sobre estudo de tráfego. Não há responsabilidades quase... E, com isto, nem lhe estou a perguntar sobre a divisão dessas responsabilidades, se eram públicas ou privadas. Contudo, não há responsabilidades, quando se furam os estudos de tráfego.

Qualquer empresa que, normalmente, dá o seu aval e faz o estudo para alguma coisa, assume uma responsabilidade. Necessariamente, a sua resposta decorre, como está contratualmente obrigado, a que tenha feito alguns seguros, porque era obrigado contratualmente, e, se alguma coisa corresse mal, esses seguros cobriam o risco que estava em cima da mesa.

Da parte de estudos de tráfego nada existe, e isso é estranhíssimo! Devo dizer-lhe que estamos a assistir a um absurdo económico. Parece que é a isso que estamos a assistir. Confirma-me esta realidade?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, vou responder-lhe com toda a franqueza, como é meu costume, dizendo-lhe que eu nunca tinha pensado nisso, ou seja, no facto de haver seguros que pudessem assegurar a fiabilidade dos estudos de tráfego.

E devo dizer-lhe o seguinte: eu se fosse companhia de seguros, também não segurava um estudo de tráfego. Aliás, tivemos aqui várias referências ao facto de todos os projetos de parceiras público-privadas de âmbito rodoviário estarem suportados por estudos de tráfego que foram sempre um *flop* (desculpe-me a expressão), isto é, nunca vieram a representar a realidade depois, no terreno.

Realmente, há seguros para uma obra, mas uma obra está suportada por tecnologia, por projeto, por uma ciência exata. As estimativas de tráfego, todos os estudos de tráfego que possam ser feitos não são uma ciência exata. Por isso é que são estimativas.

Portanto, muito dificilmente vejo uma seguradora a atravessar-se, digamos assim, perante um estudo de tráfego. Mas é apenas uma convicção, porque este foi um tema sobre o qual nunca pensei e que até acho interessante.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo, mas deixe-me ler-lhe um pouco a introdução do estudo de tráfego inicial feito pela empresa VTM, que, com certeza, o deixará tão perplexo, porque disse que não o conhecia, como me deixou a mim quando o li.

Dizia o estudo de tráfego no seu relatório o seguinte: «A proposta...» — o estudo de tráfego — «... agora apresentada tem por base um estudo de procura realizado com grande grau de rigor, assente na construção de uma matriz origem-destino muito detalhada.» Mais: «Foi a base de partida de todo o modelo da exploração, quer para o início quer para o período de vida da concessão.» Diz ainda, para terminar este conjunto de citações brilhantes: «O modelo de exploração construído deste modo procurou maximizar a qualidade da oferta contemplando os seus diferentes fatores, minimizando, ao mesmo tempo, o risco do Estado determinado por uma

procura realista e cuja estimacão está alicerçada em bases corretas e bem determinadas.»

Devo dizer-lhe que vi o estudo de tráfego. Chegava ao pormenor de dizer que, a determinada hora, estariam 5, 10 ou 15 utentes na estaco à espera de apanhar o metro. Isto tudo era um *bluff*?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Pergunta-me se era um *bluff*? Só lhe respondo assim, Sr. Deputado: eu sou muito ignorante nesta técnica dos estudos de tráfego, que acho de uma complexidade enorme. Apesar de eu até gostar, tenho uma grande dificuldade em penetrar naquela técnica que suporta os estudos de tráfego.

Devo dizer-lhe que faço muita confiança na empresa que referiu, assim como também não posso deixar de mencionar que o estudo de tráfego do outro concorrente neste concurso batia exatamente nos mesmos valores — mais 2% ou menos 3%, já não me lembro. E, pelos vistos, no estudo de tráfego do concedente, que nós não consultámos porque não nos foi facultado, mas do qual temos as bandas de tráfego, as bandas de tráfego estão praticamente em cima das bandas de tráfego dos concorrentes, e sei que não foram retiradas dos estudos de tráfego feitos pelos dois concorrentes, porque houve um terceiro estudo de tráfego feito para o Estado.

Portanto, vamos lá ver: eu não acredito que as empresas, que ainda por cima são concorrentes no mercado, estejam cartelizadas e que encontrem alguma metodologia ou que se combinem para apresentar os mesmos resultados. Não!

A verdade é que, porventura, havia condições e pressupostos, na altura em que foram feitos estes estudos de tráfego, estamos a falar em 2000-2001, que hoje não se verificam, alguns dos quais, como h pouco

referi, cumpriram-se, outros, porventura, não se terão cumprido, sendo que as condições da própria situação económica do País têm influenciado brutalmente. Penso que não estou errado se dizer que a Fertagus perdeu 14% de passageiros e a Fertagus estava sempre a crescer. Nós somos talvez o único operador que está com uma diferença de 0,2%, porque todos os outros operadores têm perdido muitos passageiros.

Portanto, há um *mix* tão complexo de razões que podem levar a esta situação que eu não faço acusações de menor capacidade técnica às empresas. Acho que as empresas são capazes, há de ter havido algumas razões que nós não estamos a descortinar diretamente para haver um grau de falibilidade tão grande.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo o que me está a dizer, Sr. Engenheiro, nem lhe iria pedir aqui que me identificasse as razões, mas devo dizer-lhe que, em minha opinião, estes estudos, para além de uma bela peça literária que poderão ser, para pouco mais servem do que para pisa-papéis, porque, de resto, o que demonstraram foi que abriram um buraco nas contas públicas. É isto que demonstraram...

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Mas não foi...

Sr. Deputado, desculpe-me interromper. Termine, por favor.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não! Até gostava de ouvir a sua opinião.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, não foi esse estudo que suportou depois a formulação da proposta nem a definição das bandas de tráfego que sustentam os pedidos de compensação.

Portanto, não é esse estudo que pode ser acusado por o projeto estar a custar ao Estado entre 7 a 7,5 milhões de euros por ano. Foi outro terceiro estudo, que teria certamente pressupostos idênticos e...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas que estudo foi?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — O Sr. Deputado falou no estudo da VTM.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Exatamente.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Nós tínhamos uma estimativa da procura, nem lhe chamámos um estudo de tráfego. O outro consórcio que concorreu tinha outro estudo de procura, feito por outra empresa separada. Quando as propostas dos dois consórcios foram apreciadas e pontuadas no final a primeira parte — e, neste caso, só havia dois concorrentes e os dois mais bem pontuados passariam à segunda fase —, nesta passagem da primeira para a segunda fase, o Estado emitiu as condições de elaboração da proposta definitiva e, nessas condições, entregou as bandas de tráfego que deviam reger a proposta que iria ser elaborada pelos dois concorrentes.

Portanto, são de um terceiro estudo feito para o Estado — não pelo Estado — por alguma entidade que...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, permita-me...

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sei que foi!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sabe que foi?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não sei qual foi a empresa, mas sei!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É que, da documentação que recebemos, não há nenhuma constatação dessa realidade. Aliás, devo dizer-lhe que a minha interpretação...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o estudo da VTM é de quem?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O estudo da VTM foi pedido por...

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — O estudo da VTM foi o que suportou a nossa anteproposta, a proposta da primeira fase; na segunda fase, não. É o que está no Anexo 4 ao contrato, onde foi definido aos concorrentes as bandas de tráfego de referência. Isto foi-nos entregue pelo Estado com o sistema de bandas de tráfego...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo! Mas isso não é um estudo de tráfego.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não! É o que eu digo! Não nos foi entregue o estudo de tráfego, mas é o estudo de tráfego que permite depois chegar aqui. É o estudo de tráfego que faz isto!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, deixe-me tentar precisar um pouco mais, porque esta matéria é relevante e eu devo dizer-lhe que deu aqui uma informação que é diferente daquela que nós conseguimos constatar.

A nossa constatação, a ideia que transparece da análise da documentação é que essas bandas propostas pelo Estado são quase uma média entre os dois estudos de tráfego existentes. Não há aqui evidência de um terceiro estudo de tráfego.

Há pouco, disse-nos — e eu gostava de perceber se ouvi bem — que sabe que houve um terceiro estudo de tráfego.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sei que houve um terceiro estudo!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas não consegue precisar qual a empresa que o fez?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sei qual foi, mas não estou autorizado a dizê-lo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Como?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não estou autorizado, porque soube isto há pouco tempo numa reunião com o Tribunal de Contas europeu. É simples!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, então, devo dizer-lhe que pode, neste momento, se quiser, dizer que não quer que esta



parte da audição seja pública, mas, se tem essa informação e ela é relevante para esta Comissão, não pode negar-se a dá-la.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Então, eu faço o seguinte: digo-lhe a informação que tenho, mas é evidente que amanhã ninguém me pode dizer que eu disse comprovadamente... Mas a informação que obtive por representantes do Estado concedente, no âmbito da discussão de outras matérias, foi a de que a Ferbritas tinha feito este estudo de tráfego.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Como?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — A Ferbritas, uma empresa do universo do Metro/CP.

Esta informação vendo-lha pelo preço que a comprei! Não tenho nenhuma evidência material nem prova de que assim foi!

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Sr. Engenheiro e deixar-lhe uma primeira questão, que já foi largamente discutida aqui.

Gostaria de saber se a negociação que está a decorrer neste momento, de alguma forma, tem condicionado ou inibido os trabalhos desta Comissão no dia de hoje, nomeadamente as suas respostas às questões que foram sendo levantadas.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não, Sr. Deputado. Acho que fui bastante transparente naquilo que entendendo que não estou a violar o que se está a passar na negociação.

Disse qual era o objetivo, disse que já tínhamos trabalhado, inclusivamente ao Sr. Deputado Bruno Dias disse, porque era matéria que estava a ser referida nomeadamente em Almada onde se dizia que se ia retirar a linha 2, que não é isso que está em cima da mesa, uma vez que o que está é uma redução de frequências, uma alteração nos horários, uma redução de meios afetos à exploração por forma a conseguirmos obter algumas economias.

É claro que isto é a base da negociação! Depois, há detalhes, nomeadamente de como é que se repartem algumas mais-valias que se possam fazer de excedentes que se vão criar, porventura, em material circulante, noutros meios disponíveis, etc.

Portanto, basicamente é isso! Agora, se pretendem mais alguma informação que eu possa dar, estejam à vontade, porque eu, se puder, se sentir que não estou a violar o código deontológico que deve estar sempre subjacente a uma negociação, estou completamente aberto.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, agradeço a sua resposta, porque assim torna-se claro que, de facto, é coincidente com a resposta do Governo, ou seja, a negociação está em curso e nada obsta a que esta Comissão possa fazer o trabalho que tem de fazer, e é isso exatamente que estamos a fazer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O Governo disse que estava a finalizar, o que é diferente!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Gostaria agora de tecer algumas considerações para poder colocar algumas questões, uma vez que já estamos numa fase adiantada da reunião e já muita coisa foi perguntada.

Compreendo a preocupação do Sr. Engenheiro em usar a expressão, já várias vezes utilizada pela Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira, de que o negócio, na sua opinião, não é uma «galinha dos ovos de ouro». Contudo, olhando ao que os documentos nos dizem e também à forma como tem decorrido esta audição e as respostas que o Sr. Engenheiro tem vindo a dar, posso concluir que, não sendo um negócio da «galinha dos ovos de ouro», é no mínimo um negócio certo e seguro.

Porquê? Porque, independentemente do número de pessoas que circulem nos comboios, a concessionária, a Metro Sul do Tejo, irá ser compensada até, digamos, ao limite inferior das bandas, ou seja, o risco, de facto, acaba por ser diminuto. E, por isso, não sendo a «galinha dos ovos de ouro», é um negócio certinho e seguro, porque, quando não há passageiros, o Estado compensa. Penso que, depois, isso também entronca noutras questões que já foram levantadas, pois parece que, às vezes, há pouca preocupação de que o número de passageiros aumente, porque pode não ser relevante visto que a compensação está lá.

Há outra questão que o Sr. Engenheiro deixou aqui e que eu gostaria de perceber melhor. Disse há pouco que sai quando o Estado quiser. Mas minutos antes disse que em fevereiro só não saíram porque o Grupo Barraqueiro opôs-se no conselho de administração.

Eu gostaria de tentar perceber melhor: Afinal, há vontade em sair ou não há vontade em sair? O negócio vale a pena ou não vale a pena?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, começo também por o cumprimentar e por lhe dizer que acho que as duas questões que coloca têm todo o sentido.

Começo pela primeira, a do negócio certinho e da «galinha dos ovos» de ouro. É um negócio certinho. Não há dúvida que lhe diria que é um negócio certinho. Assim o Estado cumpra as suas obrigações que nós cumprimos as nossas e o negócio pode ser certinho. E porquê? Primeiro, porque há uma parte dos riscos que a concessionária assumiu, alguns deles graves, que eram muito complicados e que eram grandes riscos. Estamos a falar de 40 milhões de euros que estavam pendentes, tanto nas expropriações como no trabalho de serviços afetados, que conseguimos encaixar e não ultrapassar na realização da obra. Segundo, porque temos os outros riscos bastante bem monitorizados e, nomeadamente em termos dos custos operacionais, estamos a conseguir agora estabilizá-los. E isto é muito importante.

À medida que vamos tendo maior experiência com a concessão... Repare: quando nós iniciámos a exploração, não tínhamos experiência, não sabíamos como é que as pessoas iam... Houve, por exemplo, problemas complicadíssimos para resolver devido à sensibilidade das pessoas a um veículo que anda em cima das zonas onde antes andavam peões. O centro de Corroios é paradigmático relativamente a isso: o metro atravessa num sítio onde havia um passeio larguíssimo, em frente às lojas, onde as pessoas andavam. E, se as pessoas mais jovens, os jovens de *headphones*, as pessoas de meia-idade se apercebem disto, as pessoas de mais idade... Tivemos muitos problemas e alguns deles graves.

Acontece que, em relação a tudo isto, se foi criando habituação. A nossa estrutura é uma estrutura jovem. Foi quase toda formada por nós, o que é muito importante e, portanto, temos hoje um quadro de pessoal

bastante bem estabilizado. Em termos operacionais, controlamos bem os custos. Por isso, podemos dizer que, relativamente a uma parte substancial dos riscos que a concessionária assumiu, esses riscos estão hoje em dia minimizados.

Assim sendo, isto é só um equilíbrio entre receitas e custos. Os custos estão relativamente bem dominados. Se temos os custos bem dominados, as receitas também acabam por corresponder ao que temos de ter do outro lado para compensar estes custos. Ainda que, continuo a dizer, quanto à «galinha dos ovos de ouro», nestes últimos anos ou desde o início (tinha um documento, mas não sei se está aqui à mão), tenhamos tido resultados longe dos resultados que estavam previstos no caso-base — muito longe! Estamos a perder... Em 2006, o caso-base previa 306 000 € de resultado positivo e tivemos zero. Em 2007... Estes dois não contam, mas, entre um e outro, num tivemos menos 8 milhões e no outro 6,6 milhões que tem a ver com o recebimento do tal reequilíbrio financeiro, temos uma diferença de cerca de 1 milhão...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Existe sempre essa compensação, não é? Do reequilíbrio financeiro que foi existindo.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não, Sr. Deputado. Se me permite que meta, a talho de foice, uma informação sobre o reequilíbrio financeiro, gostaria de dizer que o reequilíbrio financeiro para a concessionária representou pouca coisa. Porquê? Porque o reequilíbrio financeiro foi para remunerar fornecedores...

*Aparte inaudível na gravação.*

Não! A Câmara Municipal de Almada, não.

Como estava a dizer, foi para remunerar fornecedores, bancos e depois a concessionária também.

Como é que remunerou a concessionária? Nessa altura, a concessionária já tinha uma parte da estrutura montada para arrancar com a exploração e, portanto, foram calculados e negociados com o Estado quais os custos evitáveis, digamos assim. Nesse sentido, o que é que se fez? Fez-se a receita da banda menos os custos não evitáveis mais as receitas de exploração. E essa diferença, que andou na ordem dos 40% no primeiro ano, dos 70% no segundo e dos 90% no terceiro ano, é que deu os tais 27 milhões. Mas isso foi só para cobrir os custos operacionais que a concessionária já tinha, pelo que não afetou muito. A verdade é que realmente, até 2011, estivemos sempre no vermelho em relação aos resultados. Mas há de compor-se, se Deus quiser!

O grande problema e a inquietude em que vive esta concessionária, porque, como há pouco referi, não há dinheiro para subsídios de natal... Pois não, não há! Porquê? Porque, realmente, tenho 1,8 milhões de euros para receber, que deviam ter sido recebidos no dia 17 de junho e que ainda não recebi, e mais 1,8 milhões de euros, que deviam ter sido recebidos no dia 16 de setembro e que também ainda não recebi.

Este é que é o tal mecanismo que gostaria de poder consignar em sede renegociação para, então, ficar o tal negócio certinho: *cash-flows* constantes, não se ganha muito dinheiro, mas um transportador... E é por isso que, respondendo a parte da sua questão, eu não disse que queremos que o Estado exerça o direito que tem ao resgate. Eu não disse isso! Eu disse que, se o Estado quiser, nós saímos tranquilamente recebendo aquilo que está consignado no contrato e não levantaremos qualquer objeção ao Estado.

Já em relação ao resgate extraordinário, tive ocasião de o dizer há pouco, estávamos em plena renegociação, pretendemos que nos fosse dada a possibilidade de protelar o prazo para essa decisão, para ela ser tomada em função do resultado da negociação, e não a tomámos. Isto é, o Barraqueiro não tomou essa iniciativa de pedir o exercício do resgate extraordinário, ao contrário de outros acionistas que o pretendiam, por uma razão simples: é um transportador. E houve razões políticas também. Não ficava bem a um transportador estar numa concessão há três anos e dizer «agora, vou embora». Sejam os claros: acho que não há nenhum Governo que goste de assistir a isto e podia ser uma situação delicada para o futuro. É melhor não empenhar o futuro e tentar levar direitinha esta concessão, da melhor forma que for possível geri-la.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, da leitura dos relatórios do Tribunal Contas houve um dado que me chamou a atenção e sobre o qual gostaria de obter um pouco do seu auxílio, se possível, para me ajudar a compreender melhor. Tem a ver com as compensações e o preço de transporte por quilómetro, do passageiro transportado por quilómetro.

Diz no relatório do Tribunal de Contas que o custo para o Estado na Metro Sul do Tejo é de 28 cêntimos, mas no metro de Lisboa é de 3 cêntimos e no metro do Porto é de 5 cêntimos.

Ora, não consigo perceber estas diferenças tão grandes, pelo que gostaria de recorrer à sua experiência no setor para ver se me auxilia nesta matéria.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, penso que a sua pergunta tem toda a razão de ser. Eu próprio devo dizer-lhe que, quando li

isso, disse: «Não! Isto não é possível! Não é possível com as estruturas como tem o metro do Porto!» Não consegui ter acesso a informação que me permitisse fazer as contas. Portanto, a única explicação que consigo encontrar para as contas feitas dessa forma é a seguinte: acho que essa conta não devia ser feita em PKT mas, sim, em passageiros transportados, porque isso é cada pessoa que ali entra. Ao fazer o custo sobre os PKT, em denominador põe as pessoas que são transportadas vezes o percurso médio. Ora, o percurso médio de uma rede de 72 km, como é o metro do Porto, se calhar, é de 7, 8, 10, 12 km — não sei quanto é, não tenho essa informação — e, portanto, o denominador vai aumentar e vai reduzir substancialmente...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Peço desculpa por interromper, Sr. Engenheiro, mas não acha que poderá também estar relacionado com o facto de haver mais passageiros? Porque, desse modo, o denominador também se altera.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Claro! Aliás, não estou muito por dentro, mas acompanhei de alguma forma e, como sabe, hoje em dia, a exploração do metro do Porto é feita por uma empresa que também está no âmbito do nosso grupo.

Recordo-me que, quando o metro do Porto arrancou — já não me recordo, talvez há uns 10 ou 12 anos, não me lembro quantos anos estive lá a Transdev —, também era um poço sem fundo. Depois, começou a crescer e as pessoas começaram a habituar-se. Teve uma curva de crescimento lenta. E, quanto ao crescimento, às economias de escala e a tudo isso, hoje o metro do Porto é um projeto de sucesso. Contudo, se recuarmos uma



dúzia de anos, não era, era um poço sem fundo, toda a gente deitava as mãos à cabeça e dizia: «O que é que vai sair daqui?»

Portanto, admito que um dia que haja condições — porque acho que, nesta altura, realmente, não as há e com este pano de fundo será difícil conseguir justificar uma decisão desse tipo —, um dia que o Metro Sul do Tejo se possa estender, seja para a Costa da Caparica seja para o Barreiro/Seixal, nessa altura, vão criar-se economias de escala que podem fazer deste projeto, se calhar, um projeto de sucesso. E deixe-me dizer-lhe que o metro do Porto não apanhou esta fase crítica entre 2008 e 2012, como nós temos apanhado, e que nos transportadores tem sido muito complicada.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, uma outra questão que gostaria de levantar tem a ver com o risco de fraude.

Já vimos, até pela própria tabela, que, de facto, está do lado da concessionária, por isso, está do lado da Metro Sul do Tejo. Mas, pela análise que fiz dos documentos e dos vários relatórios, verifiquei que existe referência a uma chamada «taxa de fraude» que seria deduzida na fatura (se é que me é permitido dizer assim) da concessionária, ou seja, do saldo tirava-se 8% de uma taxa de fraude, que desapareceu em 2002.

A pergunta que faço, porque não consegui descobrir a resposta nos documentos, é: essa taxa de fraude está a ser paga?

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — 2002?!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sim, foi numa reunião de 6 de fevereiro de 2002 que, na fórmula, caiu a terceira parcela que consistia na dedução dos 8% de taxa de fraude.

Assim, gostaria de saber porquê, se ela está a ser paga ou não e se faria sentido, uma vez que a fraude que existe ronda os 26%, que o Estado... Quer dizer, se está a receber 8%, é uma coisa. Tenho, no entanto, dúvidas que isto seja descontado. Por isso, gostaria de ver isto esclarecido e de saber se não faria sentido isto ser convertido no valor real da fraude.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Esta questão da fraude não é muito evidente. Vou tentar esclarecer o Sr. Deputado e agradeço que me vá dando alguma orientação e que me interrompa, por favor, se assim o entender.

No fecho da negociação foi entendido... O problema da fraude foi um tema muito debatido, porque não queríamos aceitar 8% como taxa de fraude para um projeto deste tipo. É consensual que neste tipo de projetos de metros de superfície, com paragens abertas... E já não estamos a falar nos validadores dentro dos veículos, porque essa foi uma subtileza que passou a toda a gente. Nós, concorrentes, não tivemos a noção de que aquilo poderia ter este efeito perverso que depois viemos a constatar. Mas, realmente, a pessoa que conduzia as negociações por parte do Estado, a Eng.ª Ana Paula Vitorino, era muito determinada e não cedeu nem um milímetro em relação aos 8% que admitiu como taxa de fraude.

O que queremos dizer com «admitiu como taxa de fraude»? Quer dizer que as receitas que ali estão correspondem a 92% dos passageiros. Isto é, até aos 92% o modelo está equilibrado. Se conseguíssemos ter, por absurdo, 0%, dir-nos-iam: «Ah, mas, então, o Estado está a assumir 8%!» Está sim, senhor! Se conseguíssemos ter 0%, teríamos uma receita de 8% que era nossa e que iria melhorar o nosso resultado. É verdade! Foi assim que a coisa ficou definida e é assim que o modelo está equilibrado. Até 8%, se todos os outros pressupostos — das receitas, da bilhética, de

compensações e de custos operacionais e financeiros — chegarem ao fim dentro dos parâmetros do modelo financeiro, não temos problema, o modelo está equilibrado.

Só que, realmente, quanto à fraude, dizemos «nós temos uma fraude de 26%» e, depois, aparece no relatório do Tribunal de Contas... O IMTT, porventura, terá dito qualquer coisa deste tipo — e com razão! É preciso ver que estamos a dizer que o modelo continua equilibrado com 8% de fraude sobre o limite inferior da banda de referência. Suponhamos que o limite inferior da banda de referência é 1000 unidades (são PKT, mas 1000). Quer isto dizer que, se nós tivermos 920 passageiros, eles equilibram o sistema. Portanto, há 80 passageiros que podem andar em fraude que não me desequilibram o sistema.

Ora, eu estou não com 1000 passageiros, mas com 350, que é mais ou menos o que eu ando, a 35% da banda de referência. E 80 de 35% é... Peço desculpa, nós temos 350 e 80 são 23%. Portanto, esses 23% dos meus passageiros... Só acima desses 80 é que já é prejuízo meu. Se eu tiver 30%, que são 105 — eu estou nos 350 e tenho 30% de fraude que são 105 —, os primeiros 80 não me desequilibram o modelo financeiro, entre os 80 e os 105 é que já me desequilibram. Não sei se consegui explicar isto com alguma clareza.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Estou a perceber o mecanismo e a explicação, mas a minha pergunta era se, relativamente à fórmula inicial, ela está ou não a ser aplicada, ou seja, se esta taxa está ou não a ser deduzida.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sinceramente, já não me lembro qual é a fórmula que vem nessa ata, mas penso que foi a Sr.<sup>a</sup> Deputada

Eurídice Pereira que há pouco falou na fórmula da cláusula 14, que era igual à fórmula que está...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foi ontem!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Ah, foi ontem...! É possível.

Ora bem, na fórmula da cláusula 14 a compensação é definida pela diferença entre os PKT, ou seja, os passageiros vezes percurso médio da banda, e os nossos passageiros são aqueles que validaram mais todos os que estão em fraude. Logo, todos aqueles que estão em fraude são deduzidos à banda. Portanto, quem está a pagar esses passageiros é a concessionária e não afeta rigorosamente em nada a responsabilidade do Estado. O Estado não paga um único passageiro que esteja em fraude.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, para terminar, no âmbito do que já vamos ouvindo aqui e vamos compreendendo, penso que posso concluir que na Metro Sul do Tejo existem, na minha opinião, dois constrangimentos base à partida: têm a ver com os estudos de tráfego, com as dificuldades inerentes e os resultados que eles deram, e também com a questão da bilhética, ou seja, o modelo que foi escolhido onde se colocar o «pica», chamemos-lhe assim.

Contudo, estas são questões que estão no concurso base, ou seja, cuja responsabilidade não é, de todo, da concessionária. Se, neste momento, de facto, existem custos dirigidos ao esforço que os portugueses fazem no seu dia-a-dia para suportar todo este estado, eu não quero titular muito as coisas, mas diria que não houve aqui cuidado no sentido de que no concurso base estas questões, que têm efeitos ainda hoje, passados estes anos, e terão ao longo de toda a concessão, fossem acauteladas.

Há aqui, de facto, uma cautela que, se calhar, era exigida por parte do concedente, à qual a concessionária é alheia, mas concordará comigo que tem estas implicações para aquilo que é o esforço que o Estado paga à concessionária todos os anos.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Em relação às bandas de tráfego que foram definidas pelo Estado, logicamente que sim. Foram definidas ali e, se o tráfego é substancialmente inferior, como efetivamente se regista, é evidente que aí o Estado é penalizado, porque vai...

*Aparte inaudível na gravação.*

Não sei se é mal! É a tal coisa! Foi mal? Houve circunstâncias que levassem a que...? Já debatemos, penso que com alguma clareza, esta história de quem é a culpa de terem falhado tanto os estudos de tráfego. Mas é verdade que penaliza o Estado.

Já em relação aos equipamentos e ao aumento da fraude, não está a penalizar o Estado, está a penalizar-nos a nós, porque os passageiros que estão em fraude...

*Aparte inaudível na gravação.*

Não! Seja quais forem! Podem ser 1 ou 1000 que são acrescentados aos passageiros que validam e é depois esse somatório que é deduzido à banda.

Portanto, nós só recebemos a diferença entre a banda e o somatório de passageiros em fraude mais passageiros sem fraude.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Os 28 cêntimos advém desta diferença, que é a indemnização que o Estado nos está a pagar a dividir pelo número de passageiros. Claro! Mas não tem a ver com a fraude. Tem a ver com o custo que o Estado tem, porque foi um projeto caro e é um projeto que é caro pôr a funcionar.

No entanto, continuo a dizer que eu gostava de fazer essa experiência de ver porque o nosso percurso médio não chega a 3 km e o do metro do Porto deve ser quatro ou cinco vezes superior. Mesmo assim ainda acho uma diferença muito grande. E penso que vamos ter de crescer na procura para conseguir chegar a números competitivos com aqueles que são referidos pelo Tribunal de Contas.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.ª Deputada Carina Oliveira vai prosseguir no tempo do PSD. Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por apresentar as boas vindas ao convidado.

Não posso, a esta altura, deixar de fazer referência à semelhança de modelos que nós temos entre esta parceria público-privada ferroviária, em que há um pagamento andem ou não passageiros, ou seja, até à banda mínima o Estado paga, e o pagamento também pela disponibilidade nas autoestradas andem ou não veículos, mas o Estado paga. Estes pagamentos por disponibilidade e estes modelos, de facto, trazem-nos aqui algumas semelhanças óbvias que eu gostaria de registar.

Li atentamente os relatórios e contas de 2008, 2009 e 2010 da empresa e gostaria de obter o seu comentário a algumas das coisas que li, conjugadas também com algumas coisas que são referidas nos relatórios do Tribunal de Contas.

No relatório de 2008 é assumido que, de facto, as contas da empresa têm tido os fundos do Estado, que são o garante da sobrevivência deste negócio. A implementação do acordo de reposição de equilíbrio financeiro é prova disso mesmo, porque veio permitir à concessionária não só regularizar a sua situação no âmbito do contrato de financiamento com os bancos, mas permitiu, inclusivamente, regularizar também os capitais próprios da empresa.

Em 2009, este facto é novamente referido e é neste relatório que se inicia o relato — porque vem no relatório do Tribunal de Contas — de alguns problemas na obtenção de mais receita na comparticipação dada pelo Estado à questão da fraude, porque as discrepâncias entre aquilo que é a opinião do IMTT e aquilo que é a opinião da empresa, a tal fórmula de contabilização do tráfego, incluindo a fraude, vêm aqui referidas.

A pergunta que faço é: afinal, na vossa opinião, como é que se deveria fiscalizar contratos deste género? Não é, obviamente, através de uma ação de um regulador, do IMTT interventivo, que faz questão de verificar aquilo que são os pressupostos do contrato? Ou simplesmente mandavam as contas, independentemente do número de passageiros que tivessem nas contas ao vosso dispor, e depois ser-lhes-ia logo paga a fatura? Há aqui uma relação de equilíbrio de poderes, que o IMTT tem, obviamente, todo o direito a que seja feita.

Há uma matéria que me suscitou curiosidade nesse relatório e contas, que diz: «Houve um esforço da concessionária no sentido de ir ao encontro das exigências do IMTT, tendo, para isso, contratado acessória à empresa

VTM.» A VTM é a empresa que vos presta assessoria neste momento nessa contabilização de tráfego e, pelos vistos, fez também os estudos de tráfego iniciais para o concurso, ao qual se propuseram concorrer e foram adjudicatários deste metro a sul do Tejo.

O tal estudo da Ferbritas que refere e ao qual eu também tive acesso, diz, na página 75 de um relatório preliminar, onde fazia a comparação entre os estudos de tráfego do lançamento do concurso e aqueles que foram os dos concorrentes ao metro a sul do Tejo, o seguinte: «De notar que, relativamente à oferta considerada pelos concorrentes ao concurso internacional, estes valores apresentam diferenças muito significativas que nalguns casos são superiores ao dobro do considerado.» Portanto, os vossos estudos ainda eram o dobro daquilo que teria sido considerado pelo concurso para lançamento da parceria público-privada.

A pergunta que eu faço é a seguinte: não contentes com o facto de vos terem dado valores de estudo de tráfego muito otimistas, nas palavras do Tribunal de Contas, eu diria surrealistas, ainda assim, foram contratar a mesma empresa para fazer a verificação agora daqueles que são os passageiros que estão a ser transportados pelo Metro Sul do Tejo?

Sei que já não tenho tempo, Sr. Presidente, mas com a sua tolerância gostaria ainda de perguntar como é que esta concessionária acharia justo que lhe fosse feito o pagamento. Se não é através da banda mínima, que diz que não são ovos que se apresentem a esta omeleta, seria, então, pago pelo número de passageiros efetivamente transportado. Pergunto-lhe se consideraria mais justo que isso ocorresse.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.ª Deputada, vamos ver se consigo correr estes pontos.



Primeiro, em relação ao estudo da Ferbritas, eu falei na Ferbritas e disse que nunca tive acesso, pus todas as reservas na informação. Portanto, confirma-se que foi a Ferbritas. Acho muito estranho que aí se refira que a nossa projeção de tráfego, se bem entendi, andava em valores do dobro daqueles que a Ferbritas apurou...

*Aparte inaudível na gravação.*

A nossa proposta andava também nos 80 000 passageiros por dia. Então, há qualquer coisa que... Essa não conheço. Conheço a minha. Portanto, não posso pronunciar-me sobre isso.

Relativamente à VTM, devo dizer e reiterar o que disse há pouco: eu faço toda a confiança técnica na VTM. A VTM trabalha connosco e com outros operadores há anos. É a empresa mais conceituada nesta área de negócio e nunca tive razão para duvidar da competência e do rigor...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O Tribunal de Contas acha que sim!

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Os estudos da VTM, tal como os estudos do outro concorrente e os estudos do Estado, falharam! Mas falharam todos! São todos incompetentes? Ou, então, são todos pouco sérios? Também não acredito.

Em relação à VTM, atravesso-me, porque já trabalhei com eles em muitas coisas.

Agora, dizerem-me: «Porque eles fizeram os estudos, não podem certificar e avaliar...»

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Eu não disse isso!

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Não! Digo eu! Mas foi o que o IMTT disse. Se não foi o que a Sr.<sup>a</sup> Deputada disse, foi o que entendi, talvez viciado por aquilo que... Mas, então, fui eu que compreendi mal e agradeço-lhe um esclarecimento.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Posso, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Pode, Sr.<sup>a</sup> Deputada, mas peço-lhe que seja breve, porque já ultrapassou significativamente o seu tempo.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Para precisar: eu li aquilo que estava escrito no vosso relatório de apresentação de contas, isto é, que queriam corresponder às exigências do IMTT e, assim, escolheram a VTM.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Exatamente!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Percebo que a redação possa não ser muito feliz. Percebi, no entanto, que escolheram uma empresa para garantir aquilo que seriam exigências do IMTT,...

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Exatamente!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — ... que é o regulador. Obviamente tem exigências.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Talvez me tenha explicado mal, porque foi isso que entendi.

Nós escolhemos a VTM quando estivemos dois anos com o IMTT, porque o contrato de concessão, em relação a esta determinação dos fluxos de tráfego na cláusula 14, ocupa duas linhas, e estas duas linhas ocuparam quatro anos.

Eu tenho aqui o contrato de concessão, mas não vale a pena estar a fazê-la gastar muito tempo. A cláusula 14 diz que até ao dia 20 a concessionária tem de apresentar os fluxos de tráfego e depois, sem fazer parágrafo, continua: «A apresentação dos fluxos de tráfego deve ser acompanhada de uma certificação por auditor independente» — ponto!

Há pouco, resumidamente, fiz referência à metodologia que nós tentámos implementar, e implementámos: comparações entre os contadores com contagens físicas e depois os veículos com os contadores automáticos, comparávamos também com as validações e a aferição... E fazíamos, por diferença e depois por quociente, a determinação da fraude. E a VTM era quem auditava as contagens feitas, assistia, fazia a distribuição estatística dos veículos — tudo matérias que nós não temos competência. E entendemos que, pelo facto de a VTM ter trabalhado connosco, não representava menos rigor por parte do nosso auditor. Mal será se um dia um auditor de contas certificar as contas um ano e no ano a seguir não puder certificar. Eles têm trabalho e fazem trabalhos para o Estado em variadíssimas componentes e atividades e muitas vezes fazem-no duas, três, quatro, cinco vezes. Nós não entendíamos que isso fosse um motivo de desconfiança, porque a empresa, de facto, tinha feito estudos de tráfego.

Enfim, o IMTT não aceitou, pelo que, depois, passámos por dois auditores independentes, que eram revisores oficiais de contas, e que nos diziam que tinham capacidade. Também não foi aceite. E, assim, passámos

para um auditor independente, que é a Faculdade de Engenharia do Porto. Foi-se buscar ao Porto para não entenderem que era suspeito. E é como estamos a trabalhar.

A metodologia, como há pouco referi também rapidamente, depois de estabilizarmos a contagem pelos contadores automáticos, parece agora estar estabilizada e aceite pelo IMTT.

Isto em relação às contagens que são, de facto, o elemento essencial para que o Estado receba e dê parecer favorável ao pagamento.

Obviamente, e estou totalmente de acordo, que temos de ser rigorosos tanto quanto possível, porque o relatório do Tribunal de Contas também tem uma coisa engraçada. Diz, em determinada altura, o próprio IMTT, quanto ao sistema de validação de títulos: «No tocante a este ponto, o IMTT referiu que: ‘A questão que se põe quanto ao mecanismo de pagamento prende-se com o cálculo dos fluxos de tráfego, o que em sistemas de transporte de grandes massas, como é o caso do MST, é sempre muito difícil de apurar (...)’» É o próprio IMTT que diz! Nós sabemos que é difícil, mas temos de arranjar um sistema que seja...

Por outro lado, há aqui uma vertente interessante: porque, apesar de todos os sistemas poderem ter a sua falibilidade, essa falibilidade tanto pode ser para cima como para baixo. Não quer dizer que isto esteja sempre a prejudicar o Estado, porque tanto pode estar a prejudicar o Estado como a concessionária. O que interessa é que se consiga estatisticamente garantir que a variação será dentro de parâmetros aceitáveis estatisticamente. E parece-me que agora conseguimos isso.

Penso que a Sr.<sup>a</sup> Deputada colocou também a questão em termos da fiscalização por parte do IMTT. Quando fala em fiscalização, está a referir-se à fiscalização à concessão em geral, certo?

Pois, como eu disse há pouco, mandamos pontualmente, todos os meses, toda a informação. Agora, admito que não haja meios humanos no IMTT que consigam trabalhar toda essa informação durante o mês. Quanto a isso, nós cumprimos a nossa parte. Aliás, até o Tribunal de Contas diz isso.

Quanto àquela história das penalidades e bónus, nós não temos bónus, eles foram suprimidos do contrato de concessão. O título da cláusula continua, mas os bónus desapareceram. E eu acho bem, porque isto é como em certas empresas públicas: pagava-se para as pessoas que se apresentavam ao serviço de manhã, recebiam um bónus. Nós somos pagos para fazer aquele serviço. Mas nunca tivemos, graças a Deus, nenhuma penalidade. Aliás, é deixado à consideração do concedente poder ou não aplicá-las, porque o apuramento das penalidades é complexo. Mas, de facto, nunca tivemos.

O IMTT tem alguma dificuldade em fiscalizar e acho que humanamente é muito difícil fazer a fiscalização sem ter um grupo de pessoas afetas a isso. Sinceramente, acho. Mesmo assim, acho que muito trabalho, e bom, faz o IMTT.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à segunda ronda.

Estão inscritos os Srs. Deputados Eurídice Pereira, Carina Oliveira, Altino Bessa e Pedro Filipe Soares. Como sabem, cada Deputado dispõe de 3 minutos.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria aproveitar o momento final desta audição para solicitar ao Sr. Presidente que o IMTT e o Sr. Engenheiro pudessem ser confrontados com as respostas que ambos

deram, porque apresentam valores diferentes para situações idênticas. Não são valores radicalmente opostos, mas são, de facto, valores diferentes. E, portanto, justificava-se, no meu entendimento, trocar as respostas da concessionária e do IMTT para que fiquemos a saber, no fundo, quais são os valores reais, porque há necessidade, creio, de fazer esse ajuste.

Eu queria simplesmente, neste momento, dizer o seguinte: foram falados aqui valores e penso que para a nossa discussão e abordagem futuras convirá fazer alguma recordação de valores. Particularmente, o Sr. Deputado Hélder Amaral, ontem e hoje, fez aqui referências a valores soltos que somados parece que estamos perante uma barbaridade. Efetivamente, também não é verdade.

Ora, em nome e em reposição da verdade, convirá referir que o Estado concedente gastou em infraestruturas de longa duração 193 milhões de euros e não 339, como o senhor referiu, porque esses 339 são o somatório de um conjunto de parcelas, nomeadamente os 55 milhões que a concessionária gastou — através de empréstimos, mas gastou —, ou seja, investiu do material circulante e do equipamento de bilhética. E, portanto, em nome dessa verdade, é conveniente dizer isto.

Também em nome da verdade, convém dizer que o acordo de equilíbrio financeiro dos 77 milhões de euros teve a ver, numa parte substancial de valores, com trabalhos adicionais na ordem dos 13 milhões e com os custos de estaleiros na ordem dos 29 milhões. E, depois, sim — e penso que esta Comissão deveria equacionar a possibilidade de isto ser melhor esclarecido —, a existência de 27 milhões que resultam da comparticipação por perda de receita dos tais três anos de atraso, os quais têm na sua génese problemas com a cedência de terrenos por parte do município de Almada. Acho que esta Comissão deveria esclarecer, porque 27 milhões de euros não são trocos.

Depois, por efeito da compensação por défice tarifário, desde 27 de novembro de 2008 até setembro deste ano, o Estado concedente pagou — enfim, parte ainda não pagou, pelo que fomos aqui informados — cerca de 28 milhões de euros, o que dá, efetivamente, uma média anual, tendo este período de tempo todo, de 7,4 milhões de euros por ano.

Mas eu gostaria, para ficar para reflexão futura, que fizéssemos outro tipo de contas, porque se fala aqui neste valor e, depois, toda a gente entra em roda livre do ponto de vista do «papão».

O que é que isto representa, de facto? Representa que o Estado está (chamemos-lhe) a contribuir — ou a subsidiar, se quiserem — com 25 cêntimos por ano por cada passageiro, referindo-me aos 30 milhões de passageiros. Repito: 25 cêntimos por ano por cada um dos 30 milhões de passageiros que anualmente circulam no Metro Sul do Tejo. E convém comparar estes números, inclusive, com os passos sociais que o metro não tem.

Eu deixaria isto à discussão. É evidente que para quem quer mandar números para a frente, porque tem intenções diferentes das da própria Comissão de Inquérito, que é apurar factos, estas realidades incomodam, mas as realidades têm de ser postas em cima da mesa e, portanto, todos levarão trabalhos de cada para as próximas audições.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, não sei se tem alguma consideração a fazer.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não. Acho que foi mais uma consideração que a Sr.<sup>a</sup> Deputada fez.

Já agora, se me permite, Sr. Presidente, queria dizer à Sr.<sup>a</sup> Deputada que, em relação às suas reflexões, não tenho nada a objetar. A única coisa

que lhe quero manifestar é a total disponibilidade. Não sei quais são os valores que estão tão díspares assim entre o nosso esclarecimento e o do IMTT. Contudo, da nossa parte, não temos qualquer problema, pelo que, quando e como entender, estaremos disponíveis para procedermos a esse esclarecimento. E, se houver algum lapso ou direito a correção, naturalmente que o faremos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Eng.º José Luís Brandão e passo rapidamente às questões que lhe quero colocar.

Primeiro, há pouco referiu que foram constatadas fraudes na ordem dos 25% a 26% ultimamente ou este ano. Pergunto-lhe: quanto é que a concessionária perdeu com estas fraudes?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Quanto? Se pensarmos que a concessionária tem de receitas de bilhética na ordem dos 3,1 milhões a 3,2 milhões de euros por ano, se tivermos uma fraude na ordem dos 25%, poderemos estar a falar em 700 000 ou 800 000 euros. Se, por absurdo, pudéssemos pensar que a fraude pode ser erradicada. Não pode!

E note-se: houve uma coisa que não foi aqui referida...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Sr. Engenheiro afirma que a empresa perdeu 700 000 euros com a fraude?



O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não! Eu não afirmei isso! Estou a dizer que, se, por absurdo, entendêssemos que poderíamos levar estes passageiros a zero, talvez pudéssemos dizer isso.

Contudo, eu ia agora precisar outra coisa, e não me deixou, que é que aquilo a que chamamos fraude contempla passageiros de três tipos diferentes: o passageiro que tem o título e que pode validar se entrar o fiscal, mas que, não entrando o fiscal, não o valida e, portanto, anda com ele várias viagens; o passageiro que não valida, porque nem sequer tem título — é o fraude pura, digamos assim, é a fraude um; e, depois, há outro que tecnicamente é fraude, mas não é prejuízo para a concessionária. Que é quem? É o passageiro que tem um passe mensal, que comprou, que é receita da concessionária, mas que não valida, porque acha que já pagou e que, portanto, não vale a pena pagar. No entanto, quando é apanhado pela fiscalização... Há, naturalmente, o papel de a fiscalização também não ser muito punitiva e há sempre uma tentativa de explicar às pessoas que têm de validar. Aliás, temos nos veículos grandes autocolantes a dizer «a validação é obrigatória», etc.

Agora, nem todos estes 25% ou 30% são prejuízo para a concessionária. Admito que, se calhar, 10%... Há uma coisa que já tentámos várias vezes, até com inquéritos, mas é muito difícil, mesmo com inquéritos a bordo, que é obter do passageiro a confissão de que não validou: «Tenho o bilhete, mas não validei!» É muito difícil! Eles ou não respondem ou dizem que sim e é não. Mas nós estimamos que, se estivermos a falar num universo de 20%, 15% seja fraude sem título ou com título não validado e os outros 10% seja de pessoas com o passe.

Porém, esta é uma receita que nós perdemos, mas que o Estado não está a pagar! Portanto, não representa nenhum sacrifício para o Estado. Representa um sacrifício para a concessionária. Que fique claro! Esta

receita, que se for na ordem dos 10% a 15%, que está a ser repartida e que pode representar 300 000 ou 350 000 euros, não é um prejuízo para o Estado, porque o Estado não está a pagar. Estes passageiros estão acrescidos àqueles que validaram. Portanto, na diferença para a banda de tráfego, estes passageiros não estão lá.

É um prejuízo para a concessionária e não para o Estado!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vai desculpar-me, mas ou estou a perceber mal ou, então, o raciocínio que o Sr. Engenheiro faz é muito rebuscado.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Talvez!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Repare: se tem uma banda mínima de 100 passageiros, se tem 15%, ou seja, 15 passageiros que são fraude, que são passageiros que andam sem passe, se tem 30 passageiros que são aqueles que efetivamente pagam o bilhete, como a banda mínima são os tais 100, a concessionária tem sempre 70 passageiros a receber do Estado.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Por isso, a fraude ser 15%, ser 20% ou ser 30% vai dar exatamente ao mesmo.

A minha pergunta é exatamente esta: qual é o interesse efetivo da concessionária em reduzir o risco de fraude?

Gostava de ver um relatório e contas, porque não é capaz — ou, pelo menos, ainda não foi — de indicar aqui um número, do ponto de vista económico, que seja prejuízo efetivo em relação ao que nos acaba de

afirmar. Quanto é que a empresa perdeu no ano passado, quanto perdeu há dois anos, relativamente a esta questão da fraude? Em quanto é que isso se traduziu financeiramente para a empresa?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Bom, Sr. Deputado, vou tentar não ser rebuscado e vou pegar nos seus números.

Tem 100 passageiros na banda de tráfego, o limite inferior no PKT tem 100 passageiros — é ali que o Estado compensa. Eu recebi 30 passageiros pagantes, mas houve 15 passageiros que não pagaram.

Quando faço o pedido de compensação ao Estado, digo: validaram 30; quanto à taxa de fraude, vou buscar todos os elementos que sustentam a determinação da taxa de fraude,  $x\%$ , que são 15; 30 mais 15 igual a 45. Para a banda de tráfego, que é 100, o Estado paga-me 55. Não me paga 70, paga-me 55. Não me parece que seja assim tão rebuscado. Acho que isto é fácil de perceber. Portanto, estes 15 que o Estado não me pagou e que não me pagaram o bilhete, é um prejuízo meu. Efetivamente é.

Disse há pouco que não é muito fácil... Eu não tenho de estar a determinar quanto pago ou quanto perco com estes passageiros. Tenho de determinar, sim, qual a percentagem de passageiros que está a viajar sem validar e, dentro desses que não validam, quais são os que não pagam. Não faz nenhum prejuízo ao Estado o facto de a fraude ser mais ou menos elevada. É por isso que eu gasto uma fortuna em fiscalização a bordo, ou seja, exatamente porque o prejuízo é meu e não é do Estado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, então, aquilo que vem no relatório do Tribunal de Contas, no ponto 31, está completamente errado.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Talvez!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Diz: «O IMTT esclarece ainda que ‘Só no caso do volume de PKT que viajam em fraude ser superior a 8% do limiar inferior da banda de tráfego de referência é que a concessionária terá uma efetiva perda de receitas (...)’.» Como isto nunca acontece, porque a banda de referência nunca é atingida, significa que...

Sr. Engenheiro, há pouco referiu que efetivamente há dois tipos de fraude, se são 26, se são 15... Então, qual é o diferencial?

A concessionária tem a receita dos 30, ficam 70 até à banda mínima. Desses 70, afinal, a concessionária tem prejuízo de 26 ou só tem prejuízo de 15, visto que, desses 26 ou 25, há 10% que tinham o passe? Como se fazem essas contas? Como se fiscaliza isso? Como é que o Estado sabe que isso é verdade?

Então, desmente o que é dito pelo Tribunal de Contas. Significa que há um prejuízo efetivo, segundo as palavras do Sr. Engenheiro, para a concessionária, que vai no sentido contrário do raciocínio que está aqui em causa e, ainda por cima, diz que isso não está contabilizado naquilo que eram as próprias receitas da concessionária em termos contabilísticos.

Gostava de ver, no relatório e contas, onde é que está, em termos de perdas, esse valor e em quanto é que foi quantificado. Já perguntei ao Sr. Engenheiro quanto é que a empresa quantificou, entre o tal diferencial que diz que tinha de receber, supostamente dos 45 para os 55, esses 15, como é que isso está contabilizado no relatório e contas da concessionária.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, vou tentar esclarecer. Já há bocado pensei que tinha sido claro relativamente aos 8%. Vou repetir e, se não for claro, por favor, diga-me.

Primeiro, devo dizer-lhe que não tenho problema nenhum em corrigir documentos sejam do Tribunal de Contas sejam da Ernst & Young, porque esta também diz que a fraude é um risco do Estado e tem lá mais umas asneiras, mas isso o Estado paga e não tem problema.

Em relação ao Tribunal de Contas, ao ponto 31, aquilo que o IMTT diz é que só superior a 8% é que a concessionária é prejudicada. Não é! Porque, se eu tiver 0% — como estava a tentar explicar há pouco ao Sr. Deputado Emídio Guerreiro, que me falou também neste problema dos 8% — se eu conseguisse, por absurdo, chegar a 0%, esses 8% eram uma receita minha, que acrescia à minha receita. Nos 92% de receita consigo equilibrar o modelo, mas assim ganhava mais 8% sobre a banda de referência.

Portanto, se eu não receber esses 8%, governo-me com os 92%. Mas, se em vez de 92%, eu só receber 90%, tenho esses 8% que ainda me equilibram o modelo financeiro, mas os outros 2% já vão em prejuízo do equilíbrio do meu modelo financeiro. Nesse sentido, tenho de arranjar uma contrapartida qualquer ou perco dinheiro, como tem acontecido.

Nada disto está a contradizer o que foi dito — mesmo aquilo que aqui está dito pelo IMTT —, ainda que possa, para quem ainda não está muito familiarizado com isto, não ser fácil: «Só no caso do volume de PKT que viajam em fraude ser superior a 8% do limiar inferior da banda de tráfego de referência é que a concessionária terá uma efetiva perda (...)». Eu não tenho uma efetiva perda, mas tenho um ganho! Se eu não tiver 8% e só tiver 5%, tenho um ganho de 3%! Qualquer um de nós gosta de ter um ganho. Lá porque me admitem que tenha 8% e que esses 8%, se eu não os tiver, não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Nunca chega à banda mínima!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Eu nunca chego à banda mínima! Pois, não chego à banda mínima! Mas os passageiros que não pagam somo-os aos passageiros que validam. Eu tenho 1000; tenho 550 que validam e tenho 150 que não validam, mas que andaram lá e que são detetados no sistema. Portanto, tenho de somar esses 150 aos 550, o que dá 700. O Estado paga-me 30, os 150 sou eu que os pago. E, se tiver 150, são 15% da banda de tráfego.

Acho que isto não é muito complicado de entender. Só que nunca vi contabilizar somas fantasmas que deviam ter aparecido e não aparecem. Portanto, não sei onde é que o Sr. Deputado já viu um relatório e contas que contabilize isto. Eu nunca vi! Nem estou preocupado com isto, porque é evidente que nunca vai aparecer no relatório e contas — nunca! Contabilizar uma receita que não existe, que é virtual?! Não! Ou não estou a perceber bem ou têm de me explicar melhor.

Eu tentei explicar como funcionam os 8%, e realmente os 8% é da banda de referência. Mas em relação a tudo o que anda em fraude, seja sem título, com título, com passe, esses passageiros são encargo meu! O Estado não nos paga! É simples.

Por isso é que tenho de gastar o que gasto a fiscalizar, a fazer ações de fiscalização, a ter de pagar à polícia para vir comigo, a fazer as ações que faço, para tentar moralizar um pouco o sistema e conseguir baixar a fraude para níveis que, apesar de tudo, como a procura é baixa, não andam muito acima dos tais 8% da banda de tráfego.

Sr. Deputado, espero ter conseguido esclarecê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, tentando esclarecer e pegando nas palavras que o Sr. Engenheiro nos deixou nesta Comissão de Inquérito de que o relatório da Ernst & Young conteria algumas «asneiras» (estou a usar a sua expressão, porque eu não o diria dessa forma), gostaria de um documentário relativamente a algo que vem precisamente nesse relatório, ou seja, os «benefícios sombra».

Ontem, eu dizia ao convidado que aqui tivemos que não sei se serão sombra, porque os benefícios parecem-me muito às claras. E diz a Ernst & Young, nesse relatório, que não haveria qualquer tipo de incentivo da parte da concessionária em fazer a captação dos clientes. Porquê? Porque tinha uma correlação inversa com a TIR.

Gostaria de ouvir o seu comentário e saber se seria, da parte da Ernst & Young, alguma «asneira» daquelas que diz que constam no relatório.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, eu ouvi isso e, de facto, registei. E quando...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Eu sei. Aliás, nem devo ter este documento. Apareceu-me, porque ele não é público e foi encomendado pelo Estado. Mas consegui ver o que diziam do Metro, as coisas que aparecem.

*Aparte inaudível na gravação.*

Exatamente!

Quando estava a falar nisso com o Prof. Valente de Oliveira, fui ver o que se passava e... Deixe-me ver em que página é que isso está, porque já não me lembrava disso... Ah! Penso que era esta a frase a que a Sr.<sup>a</sup> Deputada se referia. E perdoe-me se o lapso é meu, que assumo que possa ser. Portanto, como não quero fazer uma afirmação que possa estar errada, queira fazer o favor de me interromper e de me corrigir, se assim for.

A frase que entendi que estava expressa e que falava nisso dizia: «A TIR acionista estimada pela Ernst & Young na concessão Fertagus corresponde à TIR acionista efetiva do período de 1999-2010. A TIR efetiva 11,02% é superior à TIR implícita no contrato renegociado em 2005, que, assim, indicia a existência de ‘benefícios sombra’.» Se a frase é esta, estamos a falar da Fertagus.

Agora, eu não encontrei... Sinceramente, pode estar aqui, mas eu não encontrei.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Na página 193, Metro Sul do Tejo, capítulo «benefícios sombra».

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Deixe-me ver. Sinceramente, tinha visto esta e fiquei... Cá está: página 193.

Pois, estas são as tais frases que não consigo entender, está a ver?

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Acho que sim. Vai perdoar-me, mas acho que sim.



A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Não! Até lhe devo dizer o seguinte, Sr.<sup>a</sup> Deputada: penso que a Ernst & Young recebeu um relatório relativamente, por exemplo, às remunerações dos acionistas, o qual, depois do reequilíbrio financeiro, esteve fechado, assinado pelas partes, porque pressupunha um financiamento entre o Estado e a concessionária para suportar os 77 milhões do reequilíbrio financeiro. Depois, o Estado veio a assumir esse pagamento e, por isso, essas remunerações dos acionistas que adinham desse financiamento. Portanto, alguns são deficiência da informação que lhes foi prestada, mas há outros, como, por exemplo, a história da fraude...

E mesmo esta frase, francamente, eu não consigo perceber: a concessionária não tem incentivos para incrementar o nível de tráfego até ao valor definido no caso base dado que a TIR acionista apresenta uma correlação inversa em relação ao tráfego. Eu não percebo como, sinceramente! Aliás, sabe qual é o meu grande...

Não sei se posso falar tecnicamente, mas penso que não é muito difícil lá chegar...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Não! Tecnicamente, mas de transportes.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Eu sou engenheira, não se preocupe!

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Ah, ótimo! Então, peço desculpa, não estava a querer desvalorizar.

Até temos um grande incentivo para procurar mais tráfego. Sabe qual é? É que a nossa BTM (base tarifária média) real é muito superior à BTM pela qual o Estado nos paga as compensações.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Como?

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, se não falar ao microfone, ninguém ouve.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Não queria desenvolver mais este assunto, porque acho que esse tipo de coisas tem de colocar em cima da mesa agora, na altura da renegociação. Não gostaria, obviamente, de falar desses capítulos que estão e devem estar em confessionário, digamos assim, daquilo que são as vossas conversas.

Quero prosseguir. Continuando naquilo que são os tais riscos que se assegura, não falando mais de fraude nem de tráfego, há um outro risco, ao qual o Estado está sujeito a uma tal comparticipação pública num projeto desta natureza. Diz o Tribunal de Contas, e bem, que com este horizonte temporal e com este tipo de natureza de projeto poderá ocorrer com muita

probabilidade — ainda assim, é um risco que o Estado assume. Trata-se do risco tecnológico.

Pergunto-lhe: quando quiser modernizar os seus comboios, o Estado paga?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não! Tenho de fazer as grandes reparações e as grandes reparações têm de ser feitas ao fim de... Sinceramente, não sei, mas acho que é aos 12 e depois aos 18 anos. Depois, vão escalonadamente pela frota toda. Eu coloquei aqui como um dos riscos da concessionária as grandes reparações. É um risco da concessionária que tem de se suportar com todos os requisitos técnicos que, na altura, se justificarem.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Talvez mais um erro do Tribunal de Contas.

Da mesma forma, diz Tribunal de Contas que, na eventualidade da ocorrência de um caso de força maior que leve à rescisão do contrato, o Estado paga; em caso de rescisão do contrato por iniciativa da concessionária por motivo imputável ao Estado, o Estado paga; em caso de resgate, o Estado paga; no caso de um resgate excepcional exercido pela concessionária, cabe ao Estado assumir. São, de facto, uma série de riscos que o Estado tem de assumir praticamente na totalidade.

Faço-lhe a última pergunta, que já tinha feito na minha primeira intervenção, mas talvez não tenha sido clara o suficiente. Gostaria de saber como acharia justo que fosse feito o pagamento à concessionária: se por bandas de tráfego, se por tráfego efetivamente passado na circulação dos comboios.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr.ª Deputada, antes disso, se me permite, gostaria de fazer só uma pequena nota relativamente a essas compensações — tantas compensações — que a concessionária receberia em caso de resgate, etc. Certo! É como nós: se formos despedidos, o patrão paga! Tem de pagar uma indemnização, se não tiver justa causa, e tenho de me ir embora! Agora, eu fiz um contrato para 30 anos, se me mandarem embora aos 10 anos sem motivo aparente e sem justificação que não seja por incumprimento... Porque, se for por incumprimento, quem paga sou eu!

Portanto, acho que isto é justo em qualquer contrato. Vai perdoar-me, mas acho que mal seria que um contrato que vincula o Estado e vincula um privado pudesse ser cancelado de um momento para o outro sem qualquer direito para ao que é posto a andar.

Como é que acho que isto poderia ser pago? Sr.ª Deputada, tenho alguma dificuldade em encarar, num projeto destes e depois de já conhecer o histórico deste projeto, outra solução que não seja aquela que está em cima da mesa. Há pouco, perguntaram-se se eu estaria disposto, em sede de renegociação, a abdicar das participações do Estado. E eu digo-lhe «não!», como lhe digo a si «não posso!».

Vamos ser claros: eu não tenho esperança que o volume de tráfego vá aumentar de forma a que me permita ter o número de passageiros que me viabilize o equilíbrio das contas. Ora, se eu não tenho passageiros para me viabilizarem as contas, só tenho duas maneiras: ou perco dinheiro ou aumento tarifas. Mas, se aumento tarifas, perco passageiros e, portanto, nunca mais daqui saímos.

Portanto, até isto ter uma forma de estar... Ainda que, naturalmente, a concessionária esteja sempre aberta a estudar qualquer cenário que o

concedente entenda introduzir, seja na renegociação ou noutro fórum qualquer. Agora, que é difícil, é!

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, concluiu?

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Concluí. Só queria dizer que é precisamente esse o objetivo também desta Comissão de Inquérito, ou seja, ser um pouco pedagógica daquilo que deveria ter sido o comparador público que precisasse este tipo de contas — se seria o Estado a assumir ou se, de facto, um privado poderia entrar no negócio de uma forma interessada, que talvez não fosse desta maneira — e perspetivar daqui para o futuro de que forma uma parceria público-privada deve ser precisamente partilhada entre os dois entes, para que não seja apenas prejudicial para o Estado.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Deixe-me, então, fazer só um último comentário. Dou-lhe toda a razão no que acabou de dizer, mas, se não for assim, temos de chegar a uma conclusão: esta parceria não devia ter existido. Não é com certeza o privado que se vai atirar para a frente para vir perder dinheiro para o mercado. Não é esta, propriamente, a vocação de um privado.

O Sr. **Presidente**: — Para terminar, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Felipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, de forma muito sintética, queria pedir desculpa ao Sr. Engenheiro por, nesta primeira afirmação, não estar diretamente a fazer-lhe uma pergunta, mas importa,

em termos de ata, compararmos aquela que foi a sua resposta — que foi, até, a posição do Deputado Emídio Guerreiro — com aquilo que foi respondido pelo Sr. Secretário de Estado aqui, a esta Comissão.

No ponto 3 da resposta do Governo sobre se a Metro Sul do Tejo estava, ou não, em renegociação é dito o seguinte: «Neste momento, outubro de 2012, o processo de revisão do contrato de concessão do Metro Sul do Tejo está em fase de finalização, existindo apenas uma questão pendente relacionada com a metodologia de contagem dos passageiros transportados.»

Devo dizer que a preocupação da Deputada Carina Oliveira no sentido de salvaguardar a posição pública neste processo de renegociação é completamente descabida face a esta resposta por parte do Governo. Mas as suas afirmações aqui demonstram que não é verdade esta resposta que o Governo deu. A responsabilidade não é sua, logo esta afirmação que estou a fazer não se prende com nenhuma pergunta que lhe esteja a fazer em concreto, mas para efeitos de data teria de a fazer para ficar registada.

Diretamente sobre a Metro Sul do Tejo, queria dizer-lhe que não percebo bem a sua conclusão de todo este processo. Ainda agora dizia que, se esta é uma má PPP que dá prejuízo ao privado e ao público, não deveria ter existido, que não está cá para ter prejuízos. Disse, antes, que, se o Estado quiser resgatar esta PPP, o pode fazer, não se vai opor.

Faço-lhe, então, a pergunta ao contrário: se o Estado resgatasse esta PPP nesta fase, o que é que teria de pagar?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, deixe-me ir por partes.

Em relação à história de haver uma afirmação por parte da tutela que diz que a renegociação do contrato está só pendente de um ponto, acho que

esse ponto, a par do outro que referi há pouco, que é encontrar um mecanismo que obrigue o Estado a cumprir as suas obrigações, são os principais! E acho que até é ultrapassável e que, se houver bom senso das partes, pode chegar-se a um acordo.

Agora, se essa afirmação por parte da tutela, de que só existe um ponto pendente, quer dizer que esse ponto ainda pode ser discutido e que nem sequer olham para todos os outros, já é mais complicado. Mas admito que não seja isso.

A única coisa que posso dizer é que nós estamos aqui com a melhor das intenções, prontos a negociar, seja 1, 2, 5 ou 10 pontos. Esse será, talvez, o ponto nuclear, mas há outros que nós também gostaríamos de garantir e que fazem parte de algum bom senso que se tenha de pôr nisto. No entanto, porventura, a tutela entende que esse é o principal e que os outros, de duas, uma: ou são inegociáveis ou são facilmente negociáveis.

Portanto, às vezes é uma força de expressão. Não valorizo demasiadamente aquilo que a tutela terá afirmado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Compreendendo isso, Sr. Engenheiro, devo dizer-lhe que, respeitando a sua opinião, não partilho dessa conclusão. E explico-lhe porquê. Porque esta resposta é uma insistência desta Comissão, não é uma troca de comunicações entre amigos. Por isso, o Governo sabe que o conteúdo de cada uma destas palavras será medido aos olhos desta Comissão.

Assim, percebendo a sua resposta e respeitando obviamente a sua interpretação, devo dizer-lhe que me distancio dela, porque levo a sério aquilo que o Governo nos responde.

Poderá dizer que, se calhar, levo demasiado a sério. Concordo que o Governo tem mostrado que não está à altura dessa confiança. É verdade.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, entenda também a minha resposta como um «por água na fervura». Dizer....

*Por razões de ordem técnica, não ficaram registadas algumas palavras do orador.*

O Sr. **Presidente**: — Creio que já pode prosseguir, Sr. Engenheiro. Faz favor.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, agora com isto perdi-me um pouco, mas a segunda questão tinha a ver com o resgate...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A segunda questão tinha a ver com a sua afirmação aqui no sentido de que, se o Estado quisesse resgatar a parte pública desta PPP, não se oporia. Imagino que não se oporia, mas também não ficaria sem direitos nesse resgate.

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A minha pergunta é: do seu ponto de vista, qual era o preço para o Estado desse resgate?

O Sr. Eng.º **José Luís Brandão**: — Sr. Deputado, sinceramente, não lhe sei dar o valor exato. Há uma série de cláusulas e está definindo contratualmente de forma clara o que é que a concessionária... Aliás, penso que nesse ponto o relatório da Ernst & Young elenca com fidelidade o que está expresso no contrato de concessão. Quando eu digo que a



concessionária não se opõe e sai tranquilamente, é naturalmente, como há pouco referia a Sr.<sup>a</sup> Deputada, recebendo aquilo a que o contrato lhe dá direito.

A fazer fé, e faço fé, nos valores que estão aqui da Ernst & Young, devo dizer-lhe que não os confirmei, porque são uma série de rúbricas que têm de se ver: lucros cessantes por mais 15 anos, entradas de capital, etc. Esse valor, diz a Ernst & Young, serão 19 milhões de euros. Repare: os acionistas já lá meteram quase 14 milhões. Portanto, admito que possa andar qualquer coisa por aí, mas teria de fazer contas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, faço-lhe uma última pergunta, mesmo sintética. Dado que teve hipótese de sair fora desta parceria público-privada, porque contratualmente tinha esse direito, e ser ressarcido por isso, e não o fez, queria perguntar-lhe se de alguma forma esta opção teve a ver com uma escolha estratégica, por exemplo, relativamente aos interesses no metro do Porto, se teve a ver com alguma pressão da tutela, ou se nunca foi equacionado, porque esta PPP era um bom negócio.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **José Luís Brandão**: — Não teve a ver com nenhuma pressão, não houve rigorosamente pressão nenhuma da tutela. Não tem a ver com o metro do Porto, porque ele já estava a andar em fevereiro quando estávamos com a concessão já há quase dois anos. Portanto, também não teve nada a ver com isso.

Teve a ver, como referi há pouco, com o facto de o maior acionista desta concessão ser o Grupo Barraqueiro e ser politicamente muito delicado para um grupo, que é o maior grupo transportador privado da península, sair de uma concessão a um terço da sua duração e dar uma

imagem de grande fraqueza e de grande vulnerabilidade que o grupo não quer passar. É nesse sentido que, apesar de não ser a tal «galinha dos ovos de ouro», o grupo tem esperança que, sendo uma concessão que entre no seu ritmo normal, não seja um grande negócio, mas prestigiante para o Grupo Barraqueiro.

O Sr. **Presidente**: — Obrigado, Sr. Eng.º José Luís Menezes Brandão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Altino Bessa, já falou na segunda ronda e gastou o tempo de que dispunha. Pergunto-lhe a que título é que quer usar da palavra.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, ler documentos a esta hora? Pode remeter-nos para o documento e, depois, quem quiser vai ler.

Se começamos agora aqui todos a ler documentos fora da ordem de trabalhos, não há racionalidade dos trabalhos que resista.

Portanto, se o Sr. Deputado quiser, diz-nos qual o documento e nós vamos ler.

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

O Sr. **Presidente**: — Então, o Sr. Deputado terá oportunidade depois, quando o Sr. Engenheiro sair, de o convidar a ler o documento.

Sr. Engenheiro, agradeço a sua participação.

Srs. Deputados, os nossos trabalhos prosseguirão amanhã, às 14 horas e 30 minutos, para a audição da Dr.<sup>a</sup> Ana Pereira de Miranda sobre a presidência do Sr. Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

*Eram 21 horas.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.