

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

35.^a Reunião
(11 de dezembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 47 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º João Cravinho, ex-Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Bruno Dias (PCP), Emídio Guerreiro e Paulo Batista Santos (PSD), Renato Sampaio (PS), Hélder Amaral (CDS-PP) e Carina Oliveira e Fernando Virgílio Macedo (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 13 horas e 15 minutos.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que vamos dar início aos nossos trabalhos.

Eram 10 horas e 47 minutos.

Hoje, vamos proceder à segunda audição do Eng.º João Cravinho nesta Comissão. Como se lembram, a primeira audição foi respeitante ao eixo ferroviário norte-sul e nesta audição vamos abordar os temas do Metro Sul do Tejo e da concessão Oeste.

Agradeço, mais uma vez, ao Sr. Eng.º João Cravinho a participação nos nossos trabalhos. Desta vez, o formato é relativamente mais reduzido, pois não temos três rondas mas, sim, duas: a primeira ronda em cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos e, depois, aquela que era a terceira ronda, a dos 3 minutos, é agora a segunda e última.

Tal como sucedeu na anterior audição, pergunto-lhe se pretende usar da palavra no início ou se podemos passar às perguntas.

O Sr. Eng.º **João Cravinho** (ex-Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território): — Sr. Presidente, pretendo usar da palavra, se me permitir.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Em primeiro lugar, queria saudar, na pessoa do Sr. Presidente, a Comissão e todos os seus membros.

Em segundo lugar, queria dizer-vos que considero um dever de qualquer cidadão, sobretudo de um ex-Deputado e ex-governante, colaborar abertamente com os trabalhos da Comissão.

Em terceiro lugar, ficava grato que, quando não for preciso, enfim, quando não for suficientemente claro, me fosse pedida a explicação necessária, porque nestas coisas o pior é existirem dúvidas ou ambiguidades.

Em relação ao Metro Sul do Tejo, devo dizer que me limitei a conduzir o processo que levou à abertura do concurso público internacional, que foi aberto pelo Decreto-Lei n.º 337/99, de 24 de agosto. Como se recordam, houve eleições a 5 de outubro e saí do Governo em finais de outubro desse mesmo ano. Portanto, não tive qualquer conhecimento, já não digo intervenção, sobre a condução deste concurso, os seus resultados e, evidentemente, a operação que daí resultou.

Portanto, julgo que estou em muito má posição para responder a interrogações que tenham que ver com as fases subsequentes à abertura do concurso — isto em relação ao Metro Sul do Tejo.

Já quanto à concessão Oeste, a situação é totalmente diferente, pois aí tive, de facto, uma intervenção, e gostaria de recordar, muito brevemente, os antecedentes da concessão Oeste.

Quando cheguei ao Governo, estavam já em funcionamento alguns lanços, estava concedida provisoriamente à Brisa a exploração e a manutenção até ao Bombarral e estava em construção a parte relativa ao Bombarral. Esta disposição de concessão à Brisa ou de realização da A8 no IC1 é uma questão antiga, que vem de 1991. Nessa altura, previu-se, precisamente, o primeiro lanço.

Quando cheguei ao Governo, logo nesse primeiro ano, houve, de facto, uma grande polémica — o Sr. Presidente António Filipe recorda-se bem — sobre se se deveria ou não portajar o lanço entre Torres Vedras e Bombarral, porque até Torres Vedras tudo estava em funcionamento com portagem, e sobre se se deveria ou não abrir uma concessão com portagem

até Leiria. Esse debate ocorreu centrado aqui, na Assembleia, do ponto de vista político e, evidentemente, teve repercussão pública e houve manifestações por parte dos interessados nos seus locais de residência ou em locais próximos.

Do debate realizado aqui, na Assembleia, resultou a publicação do Decreto da Assembleia n.º 196/VII, que, devo dizer, é a primeira SCUT oficial do País. Foi a primeira SCUT na sequência de um projeto que todos os partidos então da oposição subscreveram. Esse decreto não foi promulgado pelo Presidente da República. Entretanto, ele pediu a verificação da constitucionalidade. O Tribunal Constitucional pronunciou-se pela não existência de qualquer inconstitucionalidade. Na altura, o próprio Presidente da República não promulgou o decreto, mas criou condições que permitiram que houvesse um entendimento com diversas forças políticas.

Esse entendimento é importante para o que temos que ver aqui, porque dele resultou muito claramente uma vontade muito enraizada na população e com grande expressão política nesta Assembleia, no sentido de não portajar, tanto quanto se pudesse, os lanços que já estavam construídos ou cuja construção tinha sido decidida antes da entrada em funções do Governo de então.

Também resultou uma coisa muito importante, que ainda hoje acho que é de grande relevância, que foi a seguinte: já tinha sido decidido que a EN8, entre Torres Vedras e o Bombarral, necessitava de grande requalificação, o que tinha sido decidido logo em 1997, ou seja, ainda antes da abertura de concurso, já havia diligências nesse sentido. Mas, na sequência das negociações que houve, o meu Ministério, na altura, prontificou-se a fazer um investimento de 11 milhões de contos no total,

que incluía não só a retificação da EN8, mas um conjunto viário muito importante de acesso ou de escoamento da nova autoestrada.

Por que é que isto hoje ainda é relevante?

Por um lado, porque se consagrou de uma maneira muito clara, com o apoio de todas as forças políticas, que não deveria haver portagens sem existirem vias alternativas de qualidade mínima, digamos assim. E esse princípio, que já existia, ficou então consagrado de uma maneira muitíssimo forte e serviu sempre de guia para o futuro.

Por outro lado, também foi influente na medida em que nas negociações sobre a concessão, quer por iniciativa do Estado nuns casos, portanto, por iniciativa do Ministério, quer por iniciativa, no caso, de um concessionário que ganhou — refiro-me à Vias do Atlântico —, as variantes que estavam construídas à época não tinham portagem, pelo menos para o tráfego local. O que mais uma vez é um princípio razoável, que fez doutrina, digamos assim, e que continua a ser relevante.

Sobre o concurso propriamente dito, esse concurso acabou por dar em competição final duas propostas: uma da Vias do Atlântico, outra da Oeste Vias. A proposta da Vias do Atlântico era bastante superior à outra, claramente superior. Do ponto de vista de qualidade técnica de conceção (quando refiro qualidade técnica, são aspetos puramente técnicos), as duas propostas estavam muito próximas, a que perdeu até era ligeiramente melhor, mas, em relação a todos os outros critérios, a proposta que ganhou era de tal maneira superior que, depois, em termos de resultado final, veio a dar-lhe o primeiro lugar na classificação.

Tenho comigo duas coisas que julgo que deverão ser objeto do vosso interesse: uma sobre os riscos e as condições de reequilíbrio financeiro, que é uma matéria que tem sido debatida frequentemente; uma segunda matéria

que também tem sido invocada a propósito de outras concessões é a questão da taxa interna de rentabilidade (TIR) para os acionistas.

Portanto, estou na disposição, e é do meu interesse, de esclarecer estas duas matérias, se for caso disso.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, passar à primeira ronda, que hoje começa pelo PCP.

Sr. Deputado Bruno Dias, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, começo naturalmente por cumprimentar o Eng.º João Cravinho e agradecer a sua presença, que é mais uma de algumas presenças que temos nesta Casa e nesta Comissão de Inquérito em concreto.

A nossa reunião de hoje, sendo subordinada às questões relativas aos processos do Metro Sul do Tejo e da concessão Oeste, exige que se faça aqui algum enquadramento, para além daquilo que o Sr. Engenheiro já partilhou connosco nesta sua intervenção inicial.

Em relação ao Metro Sul do Tejo, gostaria de pedir-lhe que nos informasse sobre esse processo de preparação que aconteceu durante o seu mandato enquanto Ministro. Gostava de lhe perguntar, até para registo nos nossos trabalhos, sobre o início e términos das suas funções enquanto Ministro nessa fase e sobre o papel que assumiu e desempenhou, enquanto tutela sectorial neste processo.

Como foi que decorreu esse processo de preparação que, depois, culminou na publicação do lançamento do concurso com o Decreto-lei n.º 337/99. Isso é, digamos, a face visível do resultado de um trabalho de preparação que no caso do Governo durou alguns anos, já para não falar em todo o trabalho de planeamento, de projeto, de estudo e de muita insistência

da parte dos municípios em relação ao Governo que até durou dezenas de anos. Mas em relação ao Governo esse trabalho de preparação implicou alguns anos, pelo que lhe pedia que, se pudesse, fizesse o favor de especificar um pouco mais do que se passou nessa preparação.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado Bruno Dias, muito bom dia e muito obrigado pelas suas palavras.

Relativamente à preparação, teve parte preponderante, teve grande intervenção nessa preparação o municípios de Almada, bem como o município do Seixal, mas sobretudo o de Almada.

Em 1996, os municípios de Almada e do Seixal submeteram ao Governo um estudo já bastante aprofundado sobre o Metro Sul do Tejo, que incluía estudos de tráfego, estudos de implantação e estimativas de custos vários associados ao metro.

Esse estudo apresentado pelas Câmaras de Almada e do Seixal foi a base dos trabalhos que o Ministério empreendeu. O Ministério não pretendeu replicar que estava na origem de tudo e foi verificar o estudo que a Câmara de Almada tinha apresentado, estudá-lo e, enfim, num caso ou noutro, ou em vários importantes, acrescentar correções ou negociar alterações com as câmaras. Portanto, uma vez afinado esse estudo pelo processo de colaboração entre o Ministério e as câmaras, o Ministério procedeu às diligências necessárias para a preparação do concurso.

Essas diligências fazem parte das normas de procedimento do Ministério, neste como em qualquer outro: a nomeação de uma comissão que começa por preparar o concurso, propondo cadernos de encargos, propondo, enfim, condições de realização do concurso. As condições de realização do concurso não digo que sejam «chapa 21», mas têm uma espécie de formato. Simplesmente, esse formato, depois, é preenchido e

nalguns casos alterado, segundo a natureza específica do concurso. Portanto, foi tudo isto que essa comissão fez. Uma vez aprovado o caderno de encargos e as condições do concurso, seguiu-se a última fase, que é a abertura do concurso.

Não sei se fui suficientemente claro em relação ao que pretendia, mas foram estas as diligências. De 1996 a 1999, foram três anos de preparação a nível do Ministério, um pouco mais se considerarmos os trabalhos que as Câmaras de Almada e do Seixal empreenderam.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em relação ao poder local, às autarquias, até me parece que, salvo erro, este processo já vem da década de 80, em termos de planeamento regional.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Admito, admito! Sempre ouvi falar disto como uma reivindicação. Mas confesso que só tomei conhecimento do peso da reivindicação mediante o estudo que a Câmara de Almada fez, porque até ali era uma reivindicação como muitas outras, que poderia ter a sua justificação, mas não tinha uma preparação técnica mínima. Pelo contrário, a Câmara de Almada fez o trabalho de base bem feito.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que se pode depreender desta situação relativamente ao processo de 1996 a 1999 no que respeita ao Ministério e ao Governo é que, do ponto de vista da estratégia do projeto e da orientação, digamos, da filosofia em termos económicos e técnicos deste projeto, deste processo, deste empreendimento e deste negócio, o essencial ficou desenhado precisamente nessa época.

Quando se define quer o caderno de encargos quer as condições de negociação, a própria filosofia de base do projeto em termos da sua

concretização do ponto de vista técnico e económico, pode dizer-se que foi nessa altura que, em larga medida, se definiu aquilo que mais tarde veio a ser concretizado. Ou não será bem assim?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Devo dizer que não será bem assim, por uma razão óbvia: quando se abre um concurso, há com certeza estudos técnicos, há pressupostos e há como que uma antevisão do que poderá ser a boa solução, mas tudo depende das propostas concretas que estão presentes, da negociação, da flexibilidade dos concorrentes para alterar ou atender a reclamações, e nunca se exclui a possibilidade de dar o concurso, pura e simplesmente, por encerrado, por findo a qualquer momento das suas fases, sobretudo na fase final, por lesão do interesse público ou por não haver suficiente fundamentação do interesse público.

O decreto-lei que abriu o concurso tem um artigo expresso, que diz que o concurso pode ser terminado a qualquer momento sem que daí resulte ónus para o Estado. Porquê? Porque não seria a primeira vez que se abria um concurso e ele seria dado por não concluído, encerrando-o o Governo por entender que, apesar de ter expetativas, essas expetativas não se concretizaram em termos de propostas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se não estou em erro, é o artigo 11.º.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Exato. Aliás, é um artigo que aparece, pelo menos no meu tempo apareceu, em todos os contratos ou legislação que promovi, exatamente porque me parece que é muito importante que o Estado, para defesa dos seus interesses, conserve claramente, desde o início, a faculdade legal de terminar o concurso sem qualquer indemnização, sem qualquer ónus, visto que estes concursos

podem dar origem a despesas muito, muito consideráveis por parte dos concorrentes e estes, se não houvesse uma disposição desta natureza, poderiam alegar que entraram no concurso de boa-fé, chegaram até à fase x e tiveram perdas y , porque o Estado, unilateralmente, sem ter base legal, fundamentação jurídica suficiente, tinha dado o concurso por terminado.

Esta é, portanto, uma disposição que deve existir numa legislação deste tipo — e julgo que não é do meu tempo, que já viria de trás e que foi continuado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, há uma questão, que tem, aliás, um certo parentesco com um aspeto que suscitámos quando tivemos a reunião com a Fertagus, que tem a ver com aquilo a que, mais tarde, o Tribunal de Contas — e não só, até em termos internacionais essa ideia está consagrada — veio a dar o nome de comparador público.

Nesta altura, admito que essa fosse uma expressão que ainda não estivesse muito em voga, mas pelo menos pela nossa parte, do PCP, já então chamávamos a atenção para a importância de, quanto mais não fosse, equacionar as condições de desenvolvimento de um projeto ou de uma infraestrutura do ponto de vista da exploração pública, de direção em termos de setor empresarial do Estado, eventualmente até aplicando e dando corpo ao quadro de conhecimentos e de experiências que o setor público tinha em matéria de transportes e infraestruturas, que não era pequena.

Gostava de lhe perguntar se, porventura, ao nível do seu Ministério, quando esteve em funções e nesta fase de decisão sobre a filosofia do projeto e do processo — ainda não estávamos em fase de negociação, mas estávamos em fase de decisão política sobre as estratégias fundamentais e do que estaria em cima da mesa para aquele projeto —, alguma vez foi

equacionada, do ponto de vista político e do ponto de vista do Governo, para além daquilo que veio a ser o resultado de um contrato de concessão e de gestão por parte de um consórcio privado, esta opção, a alternativa da gestão pública deste projeto e deste empreendimento.

Gostava de lhe perguntar se, porventura, essa questão foi equacionada e em que termos.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Nunca foi equacionada em termos do projeto não ser objeto de uma concessão.

Desde o início dos contactos com a Câmara de Almada, que também tinha esse mesmo entendimento, o que estava em jogo era a atribuição de uma concessão. A hipótese de fazer de outro modo, fosse ele qual fosse, nunca foi posta por ninguém.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E relativamente à possibilidade dos operadores de transporte do setor público, do setor empresarial do Estado? Estamos a falar já numa fase de separação da CP, que coincide mais ou menos com esta época, salvo erro, a separação da infraestrutura da operação ferroviária de transporte, e a criação da REFER, etc.

Nesta época de reestruturação e reconfiguração do setor dos transportes, ao nível do setor empresarial do Estado, pergunto-lhe também se em alguma ocasião foi equacionada a questão de ser colocada em cena neste concurso uma entidade pública, um operador público que pudesse surgir para assumir este projeto e este sistema de transporte.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — A haver uma entidade pública, não seria nunca com a CP nem com outros operadores rodoviários associados, ou semelhante. Mas com a CP também não. Porquê? Porque a CP,

fundamentalmente, instala e explora o modo pesado, que tem características técnicas e, sobretudo, modos de exploração muito diferentes.

A haver essa consideração, presumo que o lógico seria associar o Metro de Lisboa, que já existia como entidade com experiência técnica e de operação deste tipo de projetos. Mas esse problema também nunca foi equacionado. Nunca ninguém lembrou ou trouxe à mesa a ideia de fazer uma entidade pública, com ou sem Metro de Lisboa, que se ocupasse da questão.

A questão foi sempre posta em termos de concessão, como, de facto, veio a ser considerado no tal decreto-lei que abriu o concurso público internacional.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, não quero estar afirmar nada em sentido inverso à sua explicação.

Não pondo em causa o modelo de concurso, lembro que, no caso da Fertagus, até foi decretado por parte do Governo que a CP não podia concorrer e senhor fez o favor de nos lembrar que não foi o primeiro a decretá-lo, porque repetiu a opção que vinha do Governo anterior, de Cavaco Silva, do PSD, na primeira tentativa de concessão do eixo ferroviário norte-sul, com a ligação a Setúbal.

Portanto, nessa primeira ocasião, no início da década de 90, foi decretado que o operador público não podia concorrer. O Sr. Engenheiro, no âmbito das suas funções, repetiu essa opção.

No caso do Metro Sul do Tejo essa questão nem sequer se colocou, não foi preciso dizer que era proibido quem quer que fosse aparecer.

Recorda-se, porventura, de uma ocasião em que os municípios lhe trouxeram a defesa da ideia de um operador público que pudesse assumir este projeto e, inclusivamente, o Sr. Engenheiro teria dito — isto foi

público, veio na imprensa — que se os municípios quisessem, então, que formassem o seu próprio operador, porque o setor público não estaria envolvido nesta operação? Recordar-se desta situação?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não tenho bem presente isso. É uma questão de memória. Não estou de modo algum a pôr em causa o que acaba de narrar. Agora, corresponde ao meu pensamento.

Se me pergunta se, apesar de não ter bem presente, acho isso anómalo, direi que não acho, pois era uma reação que estava mais ou menos em linha com aquilo que pensava na época e de que me lembro bem, que era a seguinte: concurso público internacional era a solução que os próprios municípios não tinham problema nenhum em a sufragar; poderiam escrever e dizer o que quisessem, um pouco para memória futura, mas, na prática, nunca, nunca levantaram qualquer problema relativamente ao concurso público internacional — nunca!

Sobre a ideia de os municípios apresentarem uma solução de promoção e exploração por associação entre eles, era uma ideia que, à época, eu consideraria perfeitamente razoável, se tivesse fundamento. Não tinha nenhuma objeção de princípio a essa ideia.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pelo contrário!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Exato! Não tinha, de facto.

É tudo quanto posso dizer, daquilo que me lembro, mas não acho nada de extraordinário que tenha dito isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tenho mais questões, mas, como já não tenho mais tempo, aguardo pela segunda ronda.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, cumprimento o Sr. Eng.º João Cravinho e agradeço-lhe o facto de estar connosco mais uma vez.

Vou focar as minhas questões no Metro Sul do Tejo, porque estamos na presença do «pai da criança», digamos assim, embora o Sr. Engenheiro tenha dito que se limitou ao lançamento de tudo isto.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Eu não sou o «pai da criança»!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Quando digo que é o «pai da criança», refiro-me a dois momentos, desde logo, à questão de ter «comprado» a ideia dos municípios e de ter transformado isto num projeto do Governo e não dos municípios.

Gostaria de lhe perguntar se tem noção, em função das negociações feitas à época, ou que não foram feitas, de quanto é que isso custou posteriormente ao Estado.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, por me colocar esta questão.

Compreendo perfeitamente que esta Comissão tenha necessidade de atribuir paternidades, e até admito, com toda a franqueza, que, no processo político, isso é quase tudo e o resto praticamente nada. O que é preciso é encontrar um «bode» ou semelhante.

Ora bem, em relação à Metro Sul do Tejo, não contribuí para esse rebanho, pela simples razão de que, quando se abre um concurso público internacional — e eu abri um concurso público internacional um mês antes de sair do Governo —, quem o faz não pode ser minimamente responsabilizado seja pelo que for, sobretudo quando há o tal artigo 11.º, que diz que o Governo que vai decidir, a qualquer momento do próprio concurso, pode dá-lo por terminado, atendendo ao interesse público. Bom, a mesma coisa se poderá dizer da questão da paternidade. Acho que a paternidade ocorre 9 meses antes, porque 12 meses ou 2 anos antes é um bocado difícil. Não digo que seja impossível, o que digo é que é difícil.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas custou 77 milhões de euros aos cofres do Estado o facto de as negociações com os municípios não terem decorrido no momento próprio e de não ter ficado tudo esclarecido. É que, anos depois, foi necessário fazer um reequilíbrio financeiro e os contribuintes tiveram de desembolsar 77 milhões de euros. Esta era a pergunta que lhe havia formulado.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, se me permite, só para que isso tudo fique claro, porque não quero que suceda como sucedeu com a Fertagus. Vim aqui e, sobre à Fertagus, perguntaram-me: «Mas, então, os 45 milhões de contos que se pagaram de indemnização poderiam ter sido evitados?» Eu disse: «Poderiam ter sido evitados.» E pareceu-me que, no contexto, meia palavra bastava. E como é que poderiam ter sido evitados? Porque há responsabilidades técnicas, de âmbito técnico, que são reguladas por um determinado tipo de juízos e procedimentos, e há responsabilidades políticas, e o que estava em causa era responsabilidade política.

Bom, no caso da Fertagus, a questão era muito simples: se, de facto, se tivesse verificado, como se verificou, que o tráfego nada tinha a ver com aquele que estava previsto, e essa é a razão da coisa, a obrigação política era dar por resolvido o conflito e não esperar três ou quatro anos, como sucedeu no caso. Portanto, poderia ter-se evitado? Poderia, se se tivesse atuado politicamente logo, em cima do acontecimento.

Aqui, em relação aos 70 milhões, bom, fiquei informado — por acaso, nem sequer tinha bem presente esse número —, mas isso decorre da exata maneira como foi atribuída a concessão e do modo como foi gerida a concessão, matéria sobre a qual não me pronuncio. Agora, não sei se não estarei aqui um pouco naquela posição que foi traçada por La Fontaine, no sentido de «se não foste tu, foi o teu pai».

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, os 77 milhões não têm a ver com isso, têm a ver com o facto de as negociações, os acordos entre o Governo e os municípios envolvidos não terem sido feitos na devida altura, e têm a ver com beneficiações, com terrenos, etc. Por isso, isto não tem a ver com a concessão, ou seja, tem a ver exactamente com um tempo anterior que, na minha opinião, devia ter sido acautelado, por parte de quem ia decidir isto.

Mas, Sr. Engenheiro, se me permite...

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, mais uma vez, desculpe, não quero interromper, mas quero esclarecer.

Esse tipo de negociações decorre quando há um objeto bem definido, não é que se diga «bom, vai ser preciso», com certeza que vai ser preciso. Agora, o objeto bem definido é a proposta *a*, que prevê isto ou aquilo, por exemplo, expropriações ou o que for, que pode ser bastante diferente

daquelas que existiam até ali, porque é disso que se trata, é de haver concursos. Portanto, isto é o chamado *final close*. Há o *final close* financeiro, como há o *final close* com todos os parceiros envolvidos, e isto corresponde a uma data razoável do projeto, não é uma data qualquer.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O Sr. Engenheiro sabe quanto é que custou cada quilómetro deste Metro Sul do Tejo? Acha que 22 milhões de euros é um valor razoável?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, como disse, pronuncio-me sobre tudo o que foi da minha responsabilidade, salvo erro, até ao dia 28 de outubro de 1999. Em relação ao que não é da minha responsabilidade ou que ocorreu depois disso, sem que eu tenha responsabilidade no caso, posso ter uma opinião, mas, de facto, devo dizer que não me preparei para vir aqui falar de coisas que não são da minha responsabilidade.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas não me responde se acha razoável ou não esse valor, tendo em atenção a sua experiência de tantos anos...

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Respondo, Sr. Deputado, respondo e sem qualquer ambiguidade.

Não creio que me seja exigível, dentro do espírito de colaboração com a Comissão, responder a assuntos que não são da minha responsabilidade, que não são até do meu conhecimento e sobre os quais para poder responder com o mínimo de seriedade ter-me-ia documentado a tempo e horas. Bom, não é o caso de hoje nem é o caso futuro, a não ser

que a Comissão entenda que devo responder a questões que não são da minha responsabilidade, mas, então, nesse caso, peço o favor de especificarem exatamente isso.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — As coisas foram todas devidamente especificadas e são comuns. O que temos, hoje em dia, é uma concessão que foi feita nos moldes que foram definidos pela sua equipa, ou seja, aquilo que foi concretizado resultou daquele que foi o seu concurso. E a pergunta que lhe faço, uma vez que o senhor diz que colocou uma cláusula de salvaguarda que consta de todos os concursos, é a de saber se, na sua opinião, o seu sucessor, ao analisar aquilo que o senhor e a sua equipa tinham deixado, devia imediatamente ter cancelado o concurso.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, vamos ver se a gente se entende e se estamos a falar da mesma coisa.

Nós não podemos inventar figuras de direito administrativo que não existem e dizer «bom, deveria ter sido feito isto ou aquilo», quando isso não corresponde, de maneira nenhuma, à figura de direito administrativo.

A figura de direito administrativo do concurso é uma figura em que, através de um caderno de encargos, se especifica qual o teor admissível, o conteúdo admissível das propostas, e mais nada. Inclusivamente, muitas vezes, são admitidas variantes, é sabido que sim. Agora, o modo como isso é usado vai desde a anulação pura e simples, no momento da primeira análise das propostas, até à outorga da concessão. Na figura do, digamos assim, concurso público internacional, não há, por si, nenhuma situação em que se diga: «Ah, isso é responsabilidade do senhor *a*.»

O Sr. Deputado não sabe o que eu teria feito se continuasse no Governo e, na altura, tivesse de me pronunciar por lei no sentido de dar ou

não esta concessão. Não sabe e eu também não sei, porque nem sequer, nunca, pus essa hipótese. Imagine que eu vinha aqui conjecturar o que é que teria feito, a propósito disto ou daquilo, se tivesse tido um período de duração de vida, como ministro, de 20 anos?! Não é possível, sequer, pôr-me nessa posição.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — De facto, percebi agora que ninguém sabe, mas a questão é esta...

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Ah, não sei se ninguém sabe...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não, ninguém sabe, ninguém sabe! Pelos vistos, ninguém sabe, Sr. Engenheiro! Ninguém fez, ninguém sabe, mas o povo paga! É a moral que se retira disto.

Do concurso, da forma como foi lançado no caderno de encargos definido pela sua equipa, resultam os dois problemas que, ainda hoje, decorridos todos estes anos, estão no terreno e que têm a ver, exatamente, com a questão do controlo dos passageiros, porque a sua equipa, na altura, definiu para o caderno de encargos que ela deveria ter sido feita de uma determinada forma, dentro das carruagens, o que faz com que haja uma certa dificuldade, pois é algo contrário ao que sucede em muitos outros metros que existem pela Europa fora. Gostava de tentar perceber se, na altura, isto não o preocupou.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não sei se o Sr. Deputado exerceu, alguma vez, funções ministeriais, mas admitamos que sim.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas não, digo-lhe já que não!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Tenho muita pena.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas não tenha pena, porque eu não tenho.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — É que, se visse como deve funcionar um ministério nesta matéria, veria que há determinados aspetos técnicos que um ministro não pode e não deve, a menos que tenha fundamento, dispor por si mesmo.

Bom, isso é uma questão de exploração, que é dada por técnicos. Por acaso, diga-se de passagem, eu nem sequer entendo que resulte, digamos assim, de um concurso, de um caderno de encargos, uma responsabilidade futura, porque a responsabilidade só decorre da concessão. Isto é um problema simples de direito administrativo. Não posso dizer mais nada!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas, Sr. Engenheiro, o segundo problema que ainda hoje existe tem a ver com aqueles que foram os resultados dos estudos de tráfego, que fizeram com que, de facto, esta concessão tenha o desempenho que tem. Estamos a falar de um metro que transporta menos de um terço daquilo que está definido para a banda inferior dos estudos de tráfego.

O Sr. Engenheiro já esteve aqui connosco por causa da Fertagus e, relativamente à Fertagus, que é anterior a esta concessão, o senhor disse que houve, de facto, um problema inesperado: «não tínhamos experiência nenhuma neste tipo de problema», «houve um erro grave». Há erros graves, deste tipo, com frequência, e que têm consequências graves. Mas isto foi antes, ou seja, houve um erro grave com a Fertagus e com a Metro Sul do

Tejo o erro ainda é maior. E o modo como o concurso foi lançado no caderno de encargos, aquelas que foram, até hoje, as premissas do negócio fazem com que resulte naquilo que o Sr. Presidente do Conselho de Administração confirmou aqui, na semana passada, ou seja, que é um negócio certinho.

Ora, havendo um histórico das dificuldades, que o senhor já conhecia por causa da Fertagus e havendo também a tal inexperiência toda, numa matéria destas, que envolvia tantos milhões, pergunto-lhe se não lhe parece que, independentemente de os ministros estarem muito ocupados com outras preocupações, isto devia ter sido ponderado e este risco de tráfego devia, pelo menos, ter sido partilhado entre ambas as entidades.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, volto outra vez a falar do grau de responsabilidade e da natureza da responsabilidade de um ministro, que é política, não é técnica.

Alguns de vós têm experiência das câmaras e sabem perfeitamente que é um princípio absolutamente fundamental do direito administrativo que, perante pareceres técnicos ou informação técnica devidamente autenticada por entidades supostamente competentes, só há responsabilidade da autoridade que decide em duas condições: a primeira é a de não se ter tido em conta toda a informação existente, aplicável; a segunda é a de se ter alterado, de alguma maneira, ou ter induzido a alteração dos termos técnicos. Isto, digamos assim, é uma matéria tão consensual em direito administrativo que não me vou alongar.

Agora, há responsabilidades políticas e, no caso vertente, a responsabilidade política é do seguinte teor: quando se verifica que, de facto, não há conformidade entre os pressupostos, que são relevantes, e os factos (mas isto só depois da operação), nessa altura, quem tem

responsabilidades políticas tem de indagar que recursos políticos é que tem para sanar a situação ou para a estancar imediatamente. Aí é que está a responsabilidade política!

Agora, se esta Comissão se vai ocupar do que fazem os estudos de tráfego, gostaria de colaborar, mas, nesse caso, teria de pedir a colaboração de gente mais competente do que eu na matéria, que sou incompetente, isto é, não tenho qualquer experiência nem tinha de ter, porque não foi por essa razão que fui para o ministério e não é da minha responsabilidade.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Também não queria que o Sr. Engenheiro respondesse pelos estudos de tráfego. A questão é mesmo de responsabilidade e de decisão, porque, se houve um problema deste tipo numa concessão, numa parceria público-privada (PPP) chamada Fertagus, e, ao lançar-se esta, não há o cuidado de tentar perceber o que pode acontecer, penso que há aqui uma responsabilidade de decisão. É que, depois, o resultado prático é este: aquilo que todos pagamos, por passageiro/km transportado, na Metro Sul do Tejo, são 28 cêntimos, o que é nove vezes superior ao que se paga no Porto e seis vezes superior ao que se paga em Lisboa. Esta é que é a realidade! O que faz com que, todos os anos, os contribuintes tenham aqui um peso, um alocamento de recursos enorme. E isto tem tudo a ver com a maneira como a concessão foi idealizada — já ouvimos aqui um conjunto de entidades, como o regulador, o conselho de administração e outras pessoas —, mas já percebemos que ninguém a idealizou.

Depois, na segunda ronda, colocarei mais questões.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, não se escape facilmente! Há de desculpar, mas isto são questões de Estado, não são questões, digamos assim, de arremesso e de procura do «bode».

A responsabilidade política vem com a outorga da concessão, nos termos exatos que vierem a ser acordados. Bom, os termos da outorga da concessão resultam da apresentação de propostas e da negociação de propostas, podendo, inclusivamente, não haver qualquer outorga de concessão e o concurso ser dado por terminado em qualquer fase.

Se o Sr. Deputado acha que o simples facto de abrir um concurso torna a entidade que abre esse concurso responsável pelo resultado final, que ocorre dois anos depois, tenho de dizer que é uma interpretação que, de facto, não aceito e suponho que ninguém de bom senso aceitará, perdoe-me dizer-lhe assim.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para prosseguir no tempo do PSD, o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º João Cravinho, a quem agradeço os esclarecimentos e pergunto, desde já, uma vez que anunciou à Comissão que tinha dois documentos sobre a TIR e sobre reequilíbrios financeiros, se pode distribuí-los.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, estava preparado para elucidar a Comissão sobre o assunto, mas é sobre a Oeste, não é sobre isto. Sobre isto, não faço a menor ideia! Tire-me deste filme!

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Peço desculpa, Sr. Engenheiro, mas, então, percebi mal, porque entendi que tinha documentos para entregar à Comissão.

Em relação à Oeste, quero deixar duas notas.

Nos antecedentes que o Sr. Engenheiro referiu, e bem — eu sou da região e conheço bem a questão, acompanhei-a bem de perto —, esqueceu-se de mencionar que, de facto, mais de metade da concessão já eram troços de autoestrada que o Estado detinha. É assim, não é?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Tinha até Torres Vedras Sul uma concessão que era da Brisa, normal, e que, por sua vez, resultou de um Decreto-Lei de 1991 com atualizações em 1993 e suponho que também em 1995. Portanto, essa parte, de facto, estava construída e estava em exploração, e foi transferida. Também estava, na altura em que a concessão foi outorgada, construído o troço Torres Vedras-Bombarral, mas tudo o resto não estava construído à exceção das variantes.

E o que é que sucedeu por isso? Sucedeu que os ativos que o Estado transferiu e que já estavam construídos foram valorizados, na época, em 17 milhões de contos que o concessionário, no caso, pagou integralmente no dia da assinatura do contrato. Isto é, pagou 17 milhões de contos, integralmente, no dia da assinatura do contrato, e isso correspondia, digamos assim, ao valor dos ativos que foram transferidos.

Para além disso, na parte que diz respeito às variantes, várias delas foram especificamente excluídas de portagem local e algumas até de portagem de atravessamento, exatamente para respeitar o sentimento da população e, de certo modo, uma expectativa que havia sido criada anteriormente. Cumprido isso escrupulosamente. Portanto, é o que lhe tenho a dizer.

Agora, havia construção nova e até com algum relevo. Por exemplo, a concessão tinha 82 km e, salvo o erro (estou à procura do número nos meus papéis), teríamos qualquer coisa como metade de construção nova — isto na A8, porque na A15 era tudo construção nova, que eram 36 km. A concessão tinha, no total, perto de 80 km de construção nova.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Por conseguinte, Sr. Engenheiro, na sua opinião os ativos foram bem valorizados!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, confesso que acho que foram bem valorizados. E porquê? Porque há uma coisa muito importante que é preciso ter em atenção e não sei se tem sido devidamente ponderada.

Estes concursos, estes trabalhos todos, não eram feitos exclusivamente pelo Ministério das Obras Públicas. Eram feitos pelo Ministério das Obras Públicas na parte que lhe competia e pelo Ministério das Finanças na parte que lhe competia. Daqui resultava que a comissão ou as comissões que tratavam do assunto integravam representantes de um e de outro Ministério. E, como pode calcular, neste tipo de trabalhos não se ia perguntar ao Ministério das Obras Públicas se, de facto, achava bem ou se achava mal a taxa de cobertura da dívida sénior ou que tipo de seguros seriam ou não aceitáveis; tal como não se perguntava ao Ministério das Finanças se o nó das Caldas devia ser em trevo ou semitrevo e se os painéis deviam ter seis graus ou cinco graus!

No entanto, trabalhavam em conjunto — e este ponto é importante. Cada um tinha o seu *apport*, a sua contribuição. E o Ministério das Finanças — porque isto é património de Estado e, como se sabe, o património do Estado é sempre avaliado pelo Ministério das Finanças sobretudo quando está em comissão com esta missão — concordou com a

valorização do ativo em 17 milhões de contos, e eu aceitei o número, porque me pareceu, à época, razoável.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, o modelo desta concessão — com o qual, pessoalmente, concordo — é um modelo do princípio da autossustentabilidade, do princípio do utilizador-pagador, e os ativos foram valorizados, conforme está aqui a indicar. Mas não fica espantado pelo facto de a operação, face ao caso-base, todos os anos, desde que está em funcionamento, apresentar diferenças superiores na casa dos 50 milhões de euros?

Dados de 2011: a operação apresenta, face ao caso-base, em termos de resultados líquidos, uma diferença de 30 milhões e em relação ao volume de negócios da concessionária de 45 milhões.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Em que sentido vai essa variação?

Sr. Deputado, como sabe, o caso-base é negociado na fase final — neste caso o caso-base foi negociado, salvo erro, em 1998 — e representa a referência para quaisquer ajustamentos e reequilíbrios futuros.

Quer dizer: representa o quê? Não é uma certeza! Ninguém pode dar certezas sobre isto, nem sequer se põe esse problema. Representa, digamos assim, uma hipótese probabilisticamente plausível, razoável, completamente aceitável.

Bom, se há diferenças, vamos ver quais são os fatores. Com certeza que alguém estudou isso. Agora, francamente, na época, eu aceitei o caso-base, que era um produto conjunto do meu Ministério e do Ministério das Finanças, como plausível e razoável.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sim, mas está consciente que este caso-base, depois, tem efeitos naquilo que são os reequilíbrios financeiros da operação.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, La Palisse não diria melhor. Peço desculpa, mas precisamos de nos entender!

É preciso percebermos o que é, de facto, o caso-base, qual o papel que ele tem e como é feito. É feito na base, digamos assim, de uma expectativa e, como tal, é feito na base de um raciocínio de algum modo probabilístico. Os desvios podem ser os mais variados: para baixo, para cima, para a esquerda ou para a direita.

Se fosse capaz de prever com exatidão, não era Ministro das Obras Públicas, ganhava era todas as semanas a lotaria!

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, o que se percebe é que as suas expectativas, na altura, eram altas, mas o que se confirma é que a realidade é bastante distinta e isso custa dinheiro ao Estado.

Vamos, então, ao dinheiro que custa ao Estado. Nessa matriz, que V. Ex.^a desenhou, assinou e rubricou no que é o contrato de concessão, previa-se, entre outras coisas, uma TIR acionista inicial de 14%. Parece-lhe ajustado?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, esse número deve estar no Anexo 21 do contrato de concessão.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Consta do relatório do Tribunal de Contas.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não sei se é o mesmo. Eu não tive acesso ao tal anexo do contrato de concessão.

Como sabe, a TIR pode entrar no reequilíbrio financeiro, mas não tem necessariamente de entrar. Há três critérios para o reequilíbrio financeiro, dos quais dois têm de ser escolhidos, e a TIR é um dos possíveis candidatos.

No Anexo 21 do contrato de concessão está especificada qual é a TIR. Não tive acesso a esse documento ultimamente e já não me lembro muito bem se o número é esse. Mas admito que o número que consta do relatório do Tribunal de Contas de 2005 seja 14%.

Ora bem, Sr. Deputado, vamos, então, ver o seguinte: como é que esse número foi tratado?

Em primeiro lugar, esse tipo de número, ao contrário do que se poderá julgar, não foi objeto de negociação direta. Porquê? Porque, neste tipo de contratos isso é um resultado e o que o Ministério das Finanças faz é verificar se acha esse resultado razoável ou não. Mas não está a negociar: «olhe que você tem 14 e devia ter 12.»

A questão seguinte é saber se é ou não plausível. Bom, sobre isso, eu queria dizer-lhe o seguinte: em cerca de 700 contratos deste tipo que foram examinados pelo Tribunal de Contas, se assim se pode dizer, pelo National Audit Office inglês (é onde o assunto está mais desenvolvido), diz-se expressamente — está escrito no relatório e tenho-o aqui —, que a expectativa do mercado, e que se vinha a concretizar na grande maioria desses contratos, era a de uma taxa interna de rentabilidade do capital acionista (que é isso que está em causa) entre 12% e 15%.

Ora, suponhamos que a expectativa do mercado era entre 12% e 15% — e isto é dito por uma entidade inglesa equivalente ao Tribunal de Contas

e é confirmado pela tesouraria inglesa que examinou 700 contratos feitos em Londres, em Inglaterra, com uma administração pública como é a *treasury* e num mercado financeiro como é, apesar de tudo, a *city*.

Se era de 12% a 15%, a questão que ponho é a seguinte: acha que era em Lisboa que essa expectativa internacional não se concretizava e que aqui se impunha 10%?

Segundo ponto: saber se era ou não plausível o número de 14%, supondo que é esse o número do Anexo 21. O Ministério das Finanças achou-o plausível e declarou que examinou a TIR e que aceita perfeitamente a TIR que lá está.

Repare que no mesmo relatório, na mesma altura, o Ministério das Finanças dava um fator de atualização de quase 10% não a todos, mas a alguns fluxos para efeitos de análise do valor atualizado. Bom, à época, 10% e não era para todos, era para alguns.

Se temos uma TIR acionista de 14% e temos um valor de atualização da análise de certos fluxos intermédios de 10%, está a ver que a diferença não é tão grande. De qualquer maneira, acima de tudo isto tenho de dizer que em Inglaterra era entre 12% e 15%.

Não tenho meios para estar aqui dizer que em Portugal, neste pequeníssimo, neste enorme mercado financeiro que temos, com o enorme poder de fôlego que tem a nossa bolsa e semelhantes, tínhamos condições de impor abaixo de 12%. Não tínhamos, de certeza! E entre 12% e 15% era a expectativa no mercado financeiro mais evoluído do mundo. É preciso ter isto em conta, porque não estamos a falar de um negócio que é feito paroquialmente entre entidades nacionais. Os bancos que participavam nisto, em segunda linha, muitos deles, tinham enorme experiência disto, operavam globalmente e aplicavam aquilo que era a expectativa do seu mercado.

Ponto seguinte: «Ah, então, nessa altura não se devia fazer!» Isso é outra coisa!

Agora, querer fazer parceiras público-privadas com regras portuguesas, talhadas à medida da nossa dimensão do mundo, parece-me não ser possível, mas isso...

O Sr. Paulo Batista Santos (PSD): — É uma teoria.

Mas, para termos a ideia de que valores globais estamos a falar, estamos a falar, em termos de remunerações acionistas, de 1200 milhões de euros até ao final da concessão.

Sr. Engenheiro, permita-me uma outra questão. De uma concessão que era autossustentável e que foi como tal apresentada, resulta, em termos de encargos diretos para o Estado, cerca de 120 milhões repartidos globalmente por 6,5 em relação a pagamentos contratualizados, que tem a ver com a suspensão das portagens, com as expropriações na ordem dos 65 milhões, com contratos de reequilíbrio financeiro de trabalhos a mais de 11,75 e mais 11,5 decorrente de uma sentença do Tribunal Administrativo e mais 24 milhões da CRIL.

Vou centrar-me na questão da CRIL.

O Sr. Engenheiro já aqui referiu, numa anterior audição, em relação aos «benefícios sombra», se existem ou não existem nestes contratos.

Quanto às obras da CRIL, que foram rubricadas no contrato de concessão, foi dito ao concessionário, sem concurso público, «os senhores vão ter de fazer este tipo de obras».

Parece-lhe adequado que o alargamento do troço da CRIL no valor de 24 milhões tenha sido realizado sem concurso público?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Bom, em primeiro lugar, vou fazer, pura e simplesmente, uma pequena observação que não vai ao fundo da questão, mas que é importante para que não se cite números fora do seu contexto. O Tribunal de Contas diz que as transações entre o Estado e o concedente são abaixo do número que aqui tenho de 2005 e que o máximo que poderá ser é de 95 milhões. E eu disse que não, não é verdade, as transações entre o Estado e o concessionário são de pelo menos isso que está estimado menos os 17 750 000 contos que ele pagou, porque, se estamos a falar de transações do Estado, não estamos só a falar de desembolsos, estamos também a falar de receitas.

Em segundo lugar, nas diferenças que eu vi, o que é que aparece? Aparecem, fundamentalmente, obras a mais, trabalhos a mais. E quais são esses trabalhos a mais? São dois, fundamentalmente...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — São 11 trabalhos a mais!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — São 11 trabalhos a mais, mas dois é que são importantes.

O facto de se ter feito em parceiros um túnel... E fez-se em parceiros um túnel, porquê? O projeto inicial não o previa, porque é o velho problema de atravessamento ou de proximidade de povoações, mas a população local protestou de tal maneira e fez valer os seus direitos, as suas esperanças e as suas razões que se decidiu fazer túnel e não a céu aberto, o que deu um sobreencargo.

Depois, apareceu uma outra coisa muito importante, que é o IC36, o nó do IC36. E por que é que o nó do IC36 não estava no projeto inicial? Porque na época em que isto tudo foi lançado não se previa a concessão do IC36, que veio a ser concessionado mais tarde e, portanto, como veio a ser

concessionado mais tarde, isso alterou a geometria da articulação do IC36 com a A8, daí que se tivesse feito essa retificação.

Por outro lado, temos 24 milhões de euros de alargamento da CRIL. Por que é que se quis fazer isso assim? Quis fazer-se isso assim, porque se entendeu — e o entendimento pode ser errado, não estou a dizer que é de direito divino — que essa obra era urgente, a Junta Autónoma das Estradas (JAE) na altura não tinha grande capacidade para estar a promovê-la com a urgência que se queria e a solução era dizer: o concedente dá ao concessionário a obrigação de fazer isso contra pagamento. E contra pagamento em que termos? Em termos de custos unitários.

Portanto, a sua questão resume-se a dizer o seguinte: os custos unitários da obra que se fez eram, de facto, muito diferentes e excessivos relativamente aos custos unitários *standard* — é o fundo da questão.

Confesso que não sou capaz de lhe responder, no sentido de dizer: «Não, não! Eram, de certeza, os mesmos!» A 15 anos de distância, não tenho, de facto, noção de qual era a exata diferença entre custos unitários aplicados ali e outros quaisquer que fossem aplicados.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O Sr. Engenheiro não percebeu. O ponto era este: por que é que uma obra de 24 milhões de contos não foi feita por concurso público?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não, desculpe. Normalmente, deveria ser feita em concurso público, processo JAE. Se não foi feita, em parte foi pela razão que já referi, ou seja, pela urgência de fazer a obra.

Agora, posso dizer-lhe que não se deve subtrair a concurso público seja lá o que for desse relevo, seja qual for a invocação... Eu, João Cravinho, em 2012 digo-lhe que sim.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Eng.º João Cravinho pela sua presença, mais uma, nesta Comissão de Inquérito. Espero que seja a última, embora, provavelmente, ainda terá de vir cá mais algumas vezes.

Sr. Engenheiro, temos acompanhado bem as suas explicações e sentimo-nos relativamente satisfeitos. De qualquer maneira, há duas ou três questões que gostaria de lhe colocar, umas que têm a ver com o Metro Sul do Tejo e outras com a Oeste.

Em relação ao Metro Sul do Tejo, tem sido muito discutida a questão dos reequilíbrios financeiros, que têm sido feitos nesse projeto, muitas vezes motivados pelo atraso no projeto. Sabemos que houve dificuldades de relacionamento da concessionária com as câmaras.

Gostava de lhe perguntar quais foram as razões do atraso no projeto e se isso teve influência direta e negativa no reequilíbrio financeiro que foi necessário negociar com a concedente.

Por outro lado, Sr. Engenheiro, pergunto-lhe se conhece alguma irregularidade ou ilegalidade relevante neste projeto, que esta Comissão de Inquérito deva saber, e, se conhecer, gostaria que, para atingirmos os nossos objetivos, pudesse referi-la.

Em relação à Oeste, é uma autoestrada que envolve a Brisa, a Autoestradas do Atlântico, uns troços com portagem, outros sem portagem, troços que já estavam construídos e que passaram a fazer parte da concessão, e temos também o problema da TIR inicial de 14%.

Ora, gostava que o Sr. Engenheiro nos pudesse esclarecer o seguinte: em primeiro lugar, sendo a TIR inicial de 14%, se tem conhecimento, depois de todas estas renegociações, de qual é hoje a TIR desta parceria público-privada.

Em segundo lugar, aquela autoestrada teve troços que inicialmente estavam previstos com portagem e há aqui um problema de custo para o Estado, pois ter ou não ter portagem é uma coisa que tem algum significado, nomeadamente na autossustentabilidade do projeto, nos prejuízos que o Estado tem de suportar, de seguida, se tirar portagens. Tanto quanto julgo saber, Sr. Engenheiro, aquela era uma autoestrada toda portajada e, em determinado momento, passou a haver troços que não foram portajados.

Pergunto-lhe, então: quais foram esses troços? Por que é que deixaram de ser portajados? Quais foram os prejuízos para o Estado pelo facto de esses troços deixarem de ser portajados? Quais são as razões objetivas da existência de troços não portajados numa autoestrada que, teoricamente, era toda portajada?

Sr. Engenheiro, estas são as questões que queria colocar-lhe e julgo que não tenho mais nenhuma.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado Renato Sampaio, relativamente à questão do Metro Sul do Tejo e ao atraso do projeto, suponho que se refere ao atraso do programa de trabalhos do projeto após a concessão, a ter havido problemas, fossem de que natureza fossem, que levaram ao atraso. Sr. Deputado, não tenho informação sobre isso, não tenho conhecimento direto do assunto e não sou capaz, honestamente, sequer, de fazer suposições, nem que fosse para partilhá-las consigo no âmbito nesta nossa reunião.

Não tenho, de facto, essa possibilidade, porque isso ocorre, talvez, três ou quatro anos depois de eu ter saído do Governo, e eu, de facto, não tenho radar que vá tão longe, devo dizer-lhe.

Quanto à questão da Oeste, em primeiro lugar, sobre o que estava e o que não estava portajado e porquê, quero dizer-lhe que o que ficou portajado foi o troço... Ou, se quiser, quanto ao que está ou não portajado, porque é essa a natureza do que lhe interessa, vou dizer-lhe o seguinte: não ficaram sujeitos a regime de portagem o lanço CRIL-Loures numa extensão de 5,2 km, a variante Bombarral-Óbidos numa extensão de 12,3 km e a variante Óbidos-Caldas da Rainha numa extensão de 8,6 km.

Portanto, não ficaram sujeitos a portagem qualquer coisa como 26 km. Aliás, se o Sr. Deputado for ver essa extensão corresponde mais ou menos a Cascais (26 km), mas em movimento é outra coisa totalmente diferente.

Por que é que isso não ficou portajado? Não ficou portajado, porque, quanto a CRIL-Loures, à semelhança com o que sucede com Almada-Fogueteiro e à semelhança do que sucede com Lisboa-Estádio Nacional, era a filosofia da época que os troços iniciais das autoestradas não deveriam ser portajados.

Para lhe dar a minha opinião *n* anos após, devo dizer-lhe que — e esta filosofia não é minha — não faz sentido económico. Pode fazer sentido social, visto que nos troços iniciais habita muita gente. Ao contrário do que muita gente julga, o económico não é tudo na vida, mas, do ponto de vista económico e do ponto de vista de gestão de tráfego, se se entender a portagem como tendo ou não um efeito moderador,...

Aparte inaudível na gravação.

Exato! Hoje não faz sentido e, inclusivamente, estou convencido que é uma das coisas que, no futuro, será revista, mas na época era assim.

Depois, temos as variantes Bombarral-Óbidos e Óbidos-Caldas da Rainha que já estavam construídos à época e as populações estavam habituadas, não de longa data mas de muito curta data, em todo o caso tinham formado expectativas e tinham feito os seus planos de vida, no sentido de utilizarem esses troços sem portagem. E verificou-se que todas as forças políticas tinham, na época, uma determinada atitude anti-portagem, coisa que hoje já esqueceram, mas não há virgens neste mundo.

Portanto, como havia essa atitude, achei por bem que houvesse um mínimo, digamos assim, de atenção a um pensamento que era subscrito por tanta gente, a fim de evitar conflitualidades várias, porque estas autoestradas, quando se constroem, dão origem a imensas conflitualidades e escusava de estar a acrescentar essas.

Como os concorrentes tiveram isso em conta desde o início e fizeram as suas propostas nesse sentido, digamos que isso foi incorporado nos termos da concessão.

Quanto a um outro tipo de exceção, o tráfego local entre Torres Vedras sul e Torres Vedras norte, entre Caldas da Rainha e Tornada e Arnóia, esse tráfego local, com uma extensão de 5,9 km entre Torres Vedras sul e Torres Vedras norte, de 3,6 km entre Caldas da Rainha e Tornada e de 4 km da Arnóia até à estrada nacional n.º 115, também não tinha portagem para o tráfego local, mas só para o tráfego local.

E o que era o tráfego local? Era o tráfego que tinha entrada e saída dentro destes limites e que não atravessava este espaço para fora, e também não tinha portagem. Mas quem atravessava pagava. Bom, a razão disto já a dei.

Finalmente, pergunta-me qual é a TIR de agora. Sr. Deputado, confesso que não sei, mas já agora gostava de saber. Confesso que não sei.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, quero colocar-lhe só mais uma questão.

Partilho completamente da sua filosofia de que, à época, isto era assim, depois o mundo evoluiu e, hoje, não faz sentido, do ponto de vista ambiental e do ponto de vista económico, que nos perímetros das áreas metropolitanas — e, neste caso, não é bem área metropolitana, mas entender-se-á assim — não haja troços portajados.

Contudo, se é verdade que há habituação das pessoas que circulavam nessas variantes, como o Sr. Engenheiro referiu, e eram só essas pessoas que usavam nessas variantes, o facto da existência de uma autoestrada que vai, no fundo, de Lisboa a Aveiro e se prolonga pela A28 até ao Porto, significa que há um aumento substancial de tráfego nesses troços.

Portanto, gostava de ouvir a sua opinião, Sr. Engenheiro, porque não sei se faz sentido que esses troços não sejam portajados quando o tráfego maior, do meu ponto de vista, julgo eu, será quem circula em toda a extensão da autoestrada e não só das pessoas que utilizam aqueles troços, que eram praticamente tráfego local.

Pergunto se isso não foi tido em conta, se as pressões que existiam das forças políticas tiveram algum efeito — o Sr. Engenheiro referiu-as, não as vou aqui citar, mas recordo-me bem, neste Parlamento, de pressões que algumas forças políticas exerceram junto do Governo para que esses troços se mantivessem não portajados. Ou seja, qual foi o impacto negativo que tiveram na sustentabilidade de uma autoestrada deste tipo?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, respondo-lhe por dois lanços, se assim se pode dizer.

Primeiro lanço: é um princípio geral de gestão rodoviária que um corredor que tem um determinado modo de gestão, portajado ou não, enquanto se mantiver nas suas características geométricas, deve ter sempre o mesmo regime de exploração. Isto é, não faz muito sentido, do ponto de vista da gestão do tráfego rodoviário, ir a um corredor e fixar, por secções, que esta é portajada e aquela não. Portanto, é à luz desse princípio rodoviário que se faz.

Segundo lanço ou questão: desvio de tráfego. É provável! Isto é, é plausível o que acaba de dizer, visto que estamos a falar, apesar de tudo, de 26 km para tráfego de atravessamento. E, ao preço a que está hoje — ou a que estava na época — o quilómetro rodoviário em autoestrada, tinha algum significado e haveria, admito perfeitamente, quem fizesse contas e dissesse «bom, eu prefiro esta autoestrada», ou até «prefiro ir na autoestrada em vez de ir numa estrada nacional, muito pior». Portanto, há esse problema do desvio de tráfego.

Finalmente, pergunta-me se tudo isto foi pensado ou considerado. Diria que estas decisões são tomadas não apenas com régua e compasso. Elas são tomadas num ambiente político e para servir finalidades sociais, económicas, que são múltiplas, entre as quais uma que também é muito importante, que é a da adesão da população ao que se faz.

Ora, com o clima que havia à época, centrado precisamente na questão das portagens, pareceu que havia aqui um equilíbrio entre manter o regime geral de portagens na A8 — e não ficarmos por Torres Vedras —, mas, ao mesmo tempo, em relação àqueles troços que já estavam em exploração à data em que tudo isto foi lançado, não haver portagens nessas variantes. É um equilíbrio! Não tenho por ele a ideia de que é o único

equilíbrio possível. Há outras soluções, com certeza. Mas esta foi adotada num espírito, talvez, de compromisso com o ambiente político da época.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º João Cravinho, pela simples razão de o rever aqui outra vez, não sei se voltaremos a ter mais oportunidades.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Suspeito que sim!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Também suspeito que sim.

Tenho hoje a vantagem de muitas das perguntas já terem sido feitas, pelo que vou limitar-me, um pouco, à teoria geral.

Queria começar por falar sobre a concessão Oeste. É óbvio que perpassou da primeira intervenção de V. Ex.^a e, agora, das respostas que houve pressões. E eu faço já uma declaração de interesses: presumo que o meu partido não esteja virgem nessas pressões... Não fui ver que pressões é que teremos feito!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Tenho aqui a documentação!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas é difícil, avaliando os factos à data ou hoje, pensarmos que há sempre terceiros que ditam regras nessas questões.

Estamos perante uma concessão que tem, de facto, praticamente todos os modelos — é bom olhar para ela com alguma atenção —,

nomeadamente os regimes de portagem real nos troços Loures-Malveira, Malveira-Torres Vedras e Torres Vedras sul-Bombarral, no fundo, quase as maiores extensões. Mas também há troços que não ficam sob portagens.

Ao contrário do que aqui foi dito, acho que as portagens deviam ter um efeito regulador do tráfego e, portanto, teoricamente, entendo que deve haver portagens onde há mais tráfego, para haver não só um equilíbrio como um melhor aproveitamento das outras vias que o Estado constrói com dinheiro dos contribuintes. As portagens não têm só um efeito regulador, mas onde há mais tráfego supostamente devia haver mais portagens.

Portanto, fico sem perceber quais foram os critérios subjacentes a estes três modelos — porque, para além dos dois modelos que referi, também há a variante dos regimes de portagens com exceções ao tráfego local.

Na primeira intervenção que fez, o Sr. Engenheiro disse: se é assim e é mau, a culpa não é só minha. A culpa é das pressões da Assembleia da República, dos partidos políticos, porque houve uma vasta e grande discussão na altura e toda a gente pediu a proteção da sua zona de conforto, e até das populações locais, que fizeram pressão política e lá tiveram no túnel dos parceiros também a sua pretensão prevista.

Ou seja, parece que fica de fora o que deve ser o planeamento, os projetos previamente lançados, que supostamente são estudados e fixados, que já têm em conta as vontades das populações, os constrangimentos políticos, os direitos e deveres que se geram na esfera quer do Estado quer dos privados.

Há outras concessões em que, de facto, a meio, também houve alterações que custaram imenso dinheiro, e falaremos de uma delas, porventura, nas próximas semanas. Mas pareceu-me que era fundamental descobrir como se evita isto. Não estava cá na altura e, portanto, não sou profundo conhecedor — ao contrário de outros — de quais foram as

pressões do momento, mas já as constatei noutra traçado. Em todo o caso, não costumo dar para esse peditório.

Para minha defesa, sou de Viseu e se me virem alguma vez, quer em campanha quer numa declaração qualquer, a pedir a autoestrada Viseu-Coimbra, avisem-me! Penso que ela é necessária, fundamental e até já devia estar feita, mas não tenho por hábito fazer esse peditório em épocas eleitorais. Mas, enfim, é o que temos...!

Para além do comentário que gostava que fizesse sobre isto, até porque já disse que não foi exatamente assim, também gostava de lhe colocar algumas questões.

Segundo o artigo 47.º do contrato, havia a necessidade de entregar à concessionária lanços de portagem contratados — isso consta, nomeadamente, do Anexo 12. Ora, estive a fazer uma leitura, não muito profunda, do relatório da Ernest & Young e aí refere-se que ainda está em litígio essa entrega de concessões e daí eles partem para que se possam ter gerado «benefícios sombras». Ou seja, são essencialmente troços que deviam ser transferidos e, com essa transferência, levar associadas garantias de obras para a concessionária.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, importa-se de repetir esse último caso, porque não ouvi bem?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou a falar do estipulado no artigo 47.º do contrato, segundo o qual havia troços que deveriam ser entregues à concessionária, transferência essa que devia ter acontecido e não aconteceu. A Ernest & Young diz que há litígio ainda sobre essas transferências. E porquê? Porque faltavam garantias de obras... — isso também consta do Anexo 12.

Portanto, não consegui perceber o que se passou afinal, por que razão esses troços não passaram para as concessionárias, o que estava ou não previsto e se isso originará, ou não, o que a Ernest & Young refere como «benefícios sombras».

Não vou perguntar se estava a contar, ou não, com «benefícios sombras», porque já respondeu que não consegue adivinhar o que acontece na obra, como é óbvio, mas questiono-o sobre o que estava previsto nos contratos relativamente a troços que deviam passar para as concessionárias e que, eventualmente, não passaram — como refere o artigo 47.º do contrato — e ainda que «benefícios sombras» essa não transferência poderá gerar. Porventura, são obras não realizadas, mas quanto a isso a própria Ernest & Young não é clara. E, se não souber, teremos oportunidade de ver melhor essas questões.

Esta é a minha única dúvida sobre a concessão Oeste.

Sobre o Metro Sul do Tejo, quero dizer-lhe que lamento e que fico, de alguma forma, desiludido. Embora perceba que a sua passagem por esse contrato foi fugaz, a verdade é que estamos aqui perante um drama para encontrar não só a paternidade ou como, bem disse, o «bode». Esta concessão é uma verdadeira pega, no sentido de: «Paga o Estado e ganha alguém.»

O próprio presidente da empresa veio aqui dizer que este contrato não é a «galinha dos ovos de ouro», quase disse que lhes dava prejuízo, que não era um negócio interessante, praticamente. E, se olharmos para o calendário, verificamos que houve tantos governantes — não por culpa deles, porque houve eleições de permeio — e um conjunto de pessoas que foram passando pela decisão deste contrato que é muito difícil encontrar um fio condutor.

O Ministro Valente de Oliveira diz «eu apenas estive três meses», o Sr. Engenheiro diz «eu apenas deixei as bases para o lançamento do concurso», e temo que outros governantes respondam da mesma maneira, o que torna difícil perceber como é possível evitar aquela que será, talvez, a pior das parcerias público-privadas, fruto dos 7 milhões que se pagam em indemnizações compensatórias, fruto dos 77 que custou o reequilíbrio financeiro, fruto dos custos públicos, muito superiores a 300, envolvendo municípios, etc. E eu pergunto como é possível cometer estes mesmos erros quando já estávamos com 11 parcerias público-privadas no terreno à data de 2001, com 9 à data de 2000 e, pelo menos, com 5 à data de 1999?! E uma delas, a Fertagus, já trazia como pecado original, como V. Ex.^a bem disse, e nós já chegámos à conclusão de que é o principal problema, as previsões de tráfego.

Acontece que, no caderno de encargos, todos os riscos estão para a concessionária bem identificados. Perguntei ao Presidente da Metro Sul do Tejo se estava disponível para, numa renegociação futura, assumir os custos de tráfego, ao que ele respondeu: «Nem pensar! Aliás, não tenho culpa disso, estava no caderno de encargos. Foi o Estado que o fixou.» Ou seja, foi V. Ex.^a que deixou isso no caderno de encargos e, portanto, ele disse não ter nada a ver com o assunto: «Estava lá, nós assumimos o que estava no caderno de encargos e o que não está no caderno de encargos não fui eu que o fiz e, portanto, limitei-me a assumir o que lá estava.»

A pergunta é: como é possível? Quando digo «paga o Estado e ganha alguém», como é possível? Ao fim de 9 parcerias público-privadas, algumas delas com riscos constatados, como foi possível não fazer uma análise preventiva, cuidadosa, avisada sobre se o custo-benefício desse modelo de transporte é rentável, se a área geográfica onde se insere o justificava? Tudo indicava — e eu concordo — que era fundamental fazer-

se um metro, os municípios pediam-no e, eventualmente, a lógica deste transporte na malha urbana também era fundamental.

No fundo, queria perceber como conseguimos encontrar o tal «pai» tendo tanta gente envolvida no processo, alguns deles em curto espaço de tempo. Teremos de retirar da decisão política algum poder...? Ainda hoje, aquela concessão não tem fiscalização decente, diz o Tribunal de Contas, os modelos não estão fixados, não estão definidos, ninguém fiscaliza e estamos a pagar tudo! Tem uma fraude obscena, de 30%, mas é irrelevante, porque como está tão abaixo do PK3, da banda mínima, o Estado está a pagar integralmente esta concessão. Como se consegue evitar este tipo de situações é que não consigo vislumbrar!? É a angústia de quem não sabe por onde lhe há de pegar, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, tenho muito gosto em saudá-lo e vou procurar, sucintamente, esclarecer e responder a várias questões.

Deve haver portagens como regulador de tráfego? Em teoria ou em geral, sim. Mas há casos em que, para efeitos de regulação de tráfego, não deve haver portagens ou devem ser suspensas momentaneamente. Disse isto porque, depois de me ter exprimido como o fiz anteriormente, não queria deixar este problema, que não foi aqui evocado diretamente, mas que é importante.

Por exemplo, recorda-se da questão da CREL? Ora bem, independentemente de tudo o mais, enquanto não estivesse construída e finalizada a CRIL, pôr portagens na CREL significava atirar tráfego, como sucedeu, para a 2.ª Circular. A CREL tirava 15 000 veículos/dia, em Lisboa. E, construída a CRIL, tínhamos uma outra via de distribuição que permitia, com certeza, sem prejuízo assinalável, portajar a CREL.

Portanto, esta teoria de a regulação do tráfego ser feita por portagem é a regra geral; casos específicos podem ter outras interpretações, e eu só queria cobrir esse ângulo.

Em segundo lugar, Sr. Deputado, não retire das minhas palavras, quando digo, por exemplo, que havia uma grande pressão política ou da população *x*, que estou a arranjar desculpas. Não! Eu assumo por inteiro a responsabilidade da decisão tomada, porque é minha! E não quero apresentar desculpas, o que apresentei foram explicações por, no contexto da época, eu ter decidido como decidi. São explicações, não são desculpas. A responsabilidade é toda minha e não me permito isentar da responsabilidade por decisões que são mesmo minhas.

No fundo, eu queria dizer que, em relação a estas questões concretas, se voltasse à época, há casos em que eu faria totalmente diferente. Por exemplo, em relação à questão das previsões do tráfego, se eu soubesse as previsões ou, antes, as realizações de tráfego que vieram a verificar-se mais tarde e se estivesse ciente dessas realidades futuras, claro está que teria decidido diferente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — No Oeste?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não, estou a falar da Fertagus!

O que quero dizer é que neste caso eu não teria decidido diferente. Porquê? Porque uma grande obra pública não é apenas uma questão de tostões, de dinheiros, nem que sejam contos, milhares, há muita coisa a equacionar. No contexto da época, isto era uma maneira de resolver um problema geral que se sentia por todo o Oeste e que tinha de ter uma solução, a qual só poderia ser política, em conjugação com uma certa conformação da realidade económica, de normalização, isto é, de

normativos económicos. Quanto a isso, assumo integralmente a responsabilidade, não ando a procurar desculpas, mas estou a explicar porquê.

Não sei se este ponto está claro, Sr. Deputado.

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

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — No que respeita à questão do Metro Sul do Tejo, suponho que há aqui uma dificuldade real, que o Sr. Deputado bem identificou. Passaram por lá *n* entidades e, evidentemente, umas acompanharam uma certa fase, outras entidades acompanharam uma outra fase, umas terceiras fizeram a assinatura do contrato, umas quartas fizeram ou não fizeram a fiscalização, visto que aquilo tem uma série de anos.

No meu caso, sou responsável pelas coisas que se passaram no meu tempo; não sou responsável, de maneira nenhuma, pela sequência que essas coisas tiveram.

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

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Está bem, mas quando se inscreve o artigo 11.º, que permite ao Estado... Estas coisas não se fazem por acaso, Sr. Deputado! Exatamente porque nenhum de nós tem uma capacidade perfeita de antevisão, porque nenhum de nós adivinha o futuro, manda a boa prudência e a boa gestão política que se habilite os decisores seguintes a fazerem o que muito bem entenderem em nome do interesse nacional, e o artigo 11.º está aí para isso.

Devo dizer que não tenho aqui presente o caderno de encargos, portanto, não tenho presente os termos em que o tráfego aparece no

caderno de encargos, simplesmente nenhuma disposição do caderno de encargos é insuscetível de alteração ou de interpretação. Bem, não a seco... Um concorrente não tem legitimidade para dizer «eu não quero saber do caderno de encargos; eu apresento as minhas variantes e as minhas ideias», ou seja lá o que for, mas tem legitimidade para propor variantes ou alterações.

Quem gere o concurso, quem vai acompanhando e discutindo as propostas e vai preparando a decisão final, tal como quem toma a decisão final, tem recursos políticos para, eventualmente, prevenir situações que à data tenham sido verificadas como lesivas do interesse público. Mas quem está antes dificilmente pode ser responsabilizado por decisões que lhe são muito posteriores. Isto parece-me lógico! Aliás, não é lógico, é de direito! Se fosse só lógico, estávamos bem, mas é de direito!

Ora, é isto o quero dizer aqui. Percebo que haja uma dificuldade para a Comissão, mas a Comissão tem meios, com certeza, para fazer um juízo integrado. Espero eu! Julgo eu!

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

O Sr. **Presidente**: — Terminámos, assim, a primeira ronda de questões.

Para a segunda ronda, a Mesa regista já inscrições dos Srs. Deputados Carina Oliveira, Fernando Virgílio Macedo, Bruno Dias e Hélder Amaral.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, do PSD, dispondo de 3 minutos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, antes de mais, quero dar as boas-vindas ao nosso convidado.

Chegámos a esta fase das audições, ou pelo menos desta audição específica, e ninguém parece ser responsável por todas estas irresponsabilidades. O certo é que, estando também a chegar ao final de 2012, a experiência mostra que não foi, de facto, um bom negócio para o Estado.

O Sr. Eng.^o **João Cravinho**: — Refere-se ao Metro Sul do Tejo?

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Estou a falar do Metro Sul do Tejo, sim. Vou centrar a minha discussão apenas no Metro Sul do Tejo.

O senhor recusa a paternidade desta concessão, desta parceria público-privada, o certo é que, pelos documentos a que todos tivemos acesso, a génese, o início de todo este seguimento veio da sua decisão, enquanto decisor público, de lançar esta concessão e este concurso. Aliás, fiz uma pesquisa da época e vi que na página do PS de Almada, no dia 23 de março de 2007, os socialistas referem que «(...) o Metro Sul do Tejo, obra de consenso da nossa cidade e dos almadenses, tem a marca genética dos socialistas. Se há Metro Sul do Tejo, deve-se a João Cravinho!» Portanto, não sei de quem será a paternidade, mas o certo é que ela era bem engalanada, na altura, pela decisão que o senhor tomou.

Centrando-me em algo que é também objeto desta Comissão, ou seja, os vários relatórios do Tribunal de Contas, que têm sido essenciais para compreendermos o que se passou, diz o Tribunal de Contas que o Estado suporta riscos que extravasam os limites do razoável. Diz também que se trata, na prática, de um contrato de empreitada de obras públicas e não de uma verdadeira concessão.

Muito bem, o senhor diz que só lançou um concurso público internacional, usou a expressão «tirem-me deste filme». Faço um aparte: um filme que só custou 339 milhões de euros ao Estado de dinheiros públicos. Centrando-me apenas nessa decisão de lançamento do concurso público internacional, no início teve de haver um comparador público. Não sei se é este o «bode respiratório» desta história, mas o facto é que para lançar um concurso para uma concessão, para uma parceria público-privada, é diferente de lançar um concurso público internacional para uma empreitada tradicional, que, diz o Tribunal de Contas, afinal foi o que aconteceu.

Assim, pergunto: o que é que foi tido em conta para essa sua decisão de lançamento de uma concessão em vez de lançamento de uma empreitada tradicional?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr.ª Deputada, sobre a paternidade, já falei o suficiente e não me vou repetir. É que há coisas que são matéria de facto e, quando a matéria de facto é reforçada pela matéria de Direito, é o que é!

Já agora, peço-lhe que me dê um esclarecimento: quando é que foi assinado o contrato de concessão do Metro Sul do Tejo?

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — O contrato de concessão foi assinado, como sabe, em julho de 2002. Já tivemos aqui o Eng.º Valente de Oliveira que se pronunciou relativamente a essa assinatura.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Portanto, praticamente três anos depois de eu sair do Governo.

Relativamente ao problema que me põe do comparador público, devo dizer que não houve, de facto, nenhum comparador público. Isso é a mesma coisa que estar a perguntar, quanto a 1935, porque é que um doente não foi tratado com a penicilina! Porque não havia penicilina à época. Hoje seria tratado com penicilina e, em vez de morrer, em dois dias estaria aí fino!

A história do comparador público aparece no início de 2000. Mesmo no fim dos anos 90, no final do Governo, no meu último ano no Governo, começou-se a falar muito no comparador público, por comparação, se quiser, por absorção da tecnologia inglesa de tratamento destas questões. Até lá não havia a noção de comparador público em Portugal e, portanto, tal como o outro sujeito do exemplo da penicilina, eu não o considerei. Se me permite, a questão seguinte é esta: bom, eu não o considerei, mas devia ter considerado, porque na época já era possível considerar. Passemos isso em frente, porque já expliquei essa questão.

Neste caso concreto, não há comparador público possível na política que estávamos a seguir. Esta questão dos comparadores públicos tem andado muito, muito mistificada, é como se fosse uma espécie de panaceia: se houvesse comparador público tinha-se resolvido o *a*, o *b* e o *c*.

No caso, por exemplo, das SCUT não havia lugar a comparador público, porque ou se fazia assim ou se fazia em autoestrada com portagem. Aqui, sim, pode perguntar-se por que é que não se fez com portagem; isso está bem. Um comparador público significaria, no caso, um investimento à custa do Orçamento geral do Estado. O Estado não tinha, na altura, 1500 milhões de contos para meter nas autoestradas que estava a preparar em concurso. Não tinha! Não tendo, a ideia do comparador público é, peço desculpa, uma ideia pouco surrealista. Ou seja, eu estaria a respeitar um formulário que não tinha a menor substância. Poderia ter feito

uma outra coisa e dizer: «Não, não, eu gostaria que tivesse feito um estudo de portagem e sem portagem» — isso está bem.

No caso do comparador público fizeram-se alguns estudos sobre isso, que era dizer o seguinte: supondo que isto era feito com os preços das empreitadas públicas, o que é que isto dava? Dava que não era mais favorável, pela simples razão de que, na época, em 1997, o Tribunal de Contas auditou a construção dos IP e dos IC, sendo que o desvio médio dos preços era de 70% e o atraso médio das obras era de um ano e meio. Portanto, aplique-lhe não 70% mas 20%, 30% ou 40%, e está a ver como disparava em termos de preços a empreitada pública, porque era inevitável!

Dito isto, confesso que nunca me ocorreu, nem a mim nem a ninguém, que o Metro Sul do Tejo fosse feito dentro do setor público. Aliás, o Sr. Deputado Bruno Dias colocou essa questão e já respondi. Nunca houve a hipótese, sequer, de se considerar isso, sempre se considerou um concurso internacional.

Se fosse hoje, como seria? Porventura, poderia haver uma entidade pública que fosse considerada, não sei! Mas estamos a falar 15 anos depois e o mundo muda em 15 anos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Muito obrigada pelo seu esclarecimento, Sr. Engenheiro.

Desmistificando uma última questão, diz-nos também o Tribunal de Contas que foi descurada a avaliação dos riscos relativos a eventuais encargos com as indemnizações compensatórias.

Centrando-me só no concurso público, porque o senhor diz que só tem responsabilidades nessa matéria e que o lançou, só no concurso público ficaram definidos detalhes no caderno de encargos, como, por exemplo, o facto de os validadores da bilhética terem de estar dentro dos próprios

comboios. Portanto, estes detalhes estavam já no caderno de encargos; foi com este nível de detalhe que se lançou este concurso.

Portanto, quanto à partilha do risco, entre aquilo que seria espectável assumir pelo privado e aquilo que seria espectável assumir pelo Estado, já nesta altura deveria haver uma noção do que é que esta concessão ia originar. Ou ia-se mandando fazer e depois a fatura apareceria e depois via-se, então, como é que ia ser partilhado o risco? Não. Nesta altura já devia haver uma previsão. Esta é a pergunta que lhe faço.

Por último, mesmo para terminar, pergunto-lhe sobre o impacto desta concessão, o impacto desta parceria público-privada no Orçamento do Estado na altura. Pressupunha, o lançamento do concurso, ainda por cima público internacional, que houvesse um impacto naquilo que iria ser a cabimentação desta despesa por parte das contas públicas. Portanto, naquilo que ao Orçamento do Estado nessa altura diz respeito, pergunto qual o impacto que iria ter em termos de percentagem, por exemplo, e em que é que se traduzia, também, em termos de défice, ou seja, se foi tido este cuidado, pelo menos na altura, quando foi lançado este concurso público internacional — estou a referir-me apenas ao ato do lançamento do concurso público internacional —, ou se, de facto, isto foi com a ligeireza a que assistimos até aqui.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr.^a Deputada, permita-me que lhe diga uma coisa: a legislação em Portugal sobre a inscrição obrigatória no Orçamento dos encargos do Estado tem um mau autor, sou eu, e tem uma data, que é 2001.

Portanto, eu aprendi alguma coisa com o tempo, não fiquei agarrado imobilisticamente e fiz o que pude, dentro das minhas capacidades, para melhorar efetivamente as coisas e não apenas falar. Tanto assim que a Lei

de Enquadramento Orçamental, como sabe, onde isto está inscrito, na revisão de 2001, é uma lei muito especial, é uma lei reforçada, que só pode ser alterada por maioria de dois terços.

Portanto, quando me apercebi que, de facto, havia aqui um problema e que era claro, na época, dei o meu contributo. Outros também o deram, não fui eu sozinho, não fui eu que votei só, não fui eu que trabalhei exclusivamente nestas propostas, mas foi escrito pelo meu braço, que não quero amputar.

Dito isto, a previsão, no momento em que se lança um concurso, dos encargos orçamentais é impossível. Não podemos ser tão puristas e mais papistas que o próprio Papa. O Papa só existe depois do concílio, enfim, daquela famosa cena no Vaticano em que ele é eleito...

Aparte inaudível na gravação.

O conclave, exato! Ora, antes de haver conclave, não se fala se o Papa é deste modo, daquele ou daqueloutro. Há um conclave e, então, começam as pessoas a conjeturar, a prevenir, a fazer.

O conclave, aqui neste caso, são os termos da contratação que dirão se há muito ou pouco a inscrever no Orçamento. Da minha parte, em termos de concurso público internacional, não podia fazer rigorosamente nada. É que não é o caso de não ter previsto. Não podia fazer rigorosamente nada!

Relativamente à obrigatoriedade de inscrição e previsão orçamental, dou-lhe toda a razão, é fundamental! Tanto assim que desde 2001 que é necessário fazer isso. Inclusivamente, não sei como o Tribunal de Contas dá visto a determinado tipo de obras ou, se quiser, de empreendimentos que

têm conceitos legais prévios que nem sempre são verificados e escrutinados. Isso é outra coisa.

Isto para lhe dizer que, simplesmente, querer que eu, ao abrir um concurso público, viesse logo dizer «o encargo orçamental é x »... Há de desculpar-me, Sr.^a Deputada, mas um concurso público é aberto a n associações de consórcios e a única coisa que eu poderia fazer era dizer que em nenhum caso se aceita um encargo para o Estado superior a x .

Sabe que nos concursos públicos um dos critérios de apreciação é o esforço financeiro do Estado, por lei. Isto é, normalmente o decreto-lei que lança os concursos públicos estabelece um certo número de critérios de avaliação e num dos critérios, que costuma ser, aliás, o primeiro, está o esforço financeiro para o Estado. É a esse nível que se verifica se o esforço financeiro é grande ou pequeno, se as pessoas fazem juízos mais ou menos corretos.

Se não me engano, isso ocorreu três anos depois de eu sair do Governo. Agora, imagine que eu deixava ao meu sucessor uma carta de prego — que é aquilo que se dá aos comandantes de navios, quando dizem «saia da barra do Tejo, abra esta carta depois de sair da barra e faça o que lá está». Eu nunca deixei a nenhum sucessor meu uma carta de prego, porque ele não a aceitava sequer, como é lógico, nem me passaria nunca pela cabeça.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, nesta ronda, o tempo é muito curto e eu quero só chamar à atenção de que o

essencial aconteceu depois das suas funções de Ministro, mas é preciso aqui dizer que, se alguma coisa correu menos bem e correu mal do ponto de vista da concretização deste projeto do Metro Sul do Tejo, tem a ver com política tarifária e estruturação do sistema de transportes, porque as pessoas não são idiotas para recusar um sistema de transporte e utilizar outro ao lado que é menos confortável, menos seguro, menos pontual e menos eficaz.

Portanto, está ao nível das orientações do Governo e da política setorial de transportes aquilo que fez com que as pessoas não aderissem mais a este Metro Sul do Tejo e fossem, como vão hoje, para o autocarro, porque não têm dinheiro para estar a meter mais cerca de 9 € em cima do passe! E o Estado tem estado a financiar pessoas que não são transportadas, em vez de financiar aquelas que são.

Em relação à concessão Oeste, gostava de lhe perguntar se nesta altura tem a ideia de uma diferença que fosse substancial entre a remuneração acionista, que foi indicada como de 14% para a concessionária, em termos de autoestrada, para o juro que o Estado português teria de pagar em termos de endividamento para fazer isto. A verdade é que se endividava na mesma; a questão é a de saber se era em termos clássicos e em termos formais ou se era por via de uma PPP.

Faço-me entender, Sr. Engenheiro? Qual era a diferença, do ponto de vista da remuneração, entre ir para uma PPP ou ir para a gestão da empreitada direta e com a questão dos custos de financiamento?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, percebo a sua observação introdutória: política de tarifas e esquemas de dimensionamento por redes. Percebo isso. Acho que, de facto, há muita coisa a dizer sobre isso e que é uma boa abordagem.

No caso vertente, devo dizer que não tenho ideia sobre a questão que me coloca relativamente à TIR atual. Já há bocado referi. Quer dizer, o que eu conheço é o que o relatório do Tribunal de Contas de 2005 diz. Depois disso, não conheço, não sei como as coisas evoluíram, se desta maneira ou daquela. Os comentários que tive a fazer à TIR já os fiz.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha questão é outra! Perguntei-lhe se fosse para...

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — A questão é essa, está bem.

Agora, é uma longuíssima discussão, que não sei se está ou não no âmbito da vossa Comissão — se estiver, estou disposto a vir cá dar o meu contributo, mas não sei se está —, sobre onde e porquê se justificam portagens. Não é isso?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, peço desculpa, mas nem tanto. É só mesmo um problema de retificação, porque há aqui um mal entendido.

O senhor diz que o Estado não tinha 500 milhões de contos para meter nas autoestradas. Ninguém está à espera que tenha e dificilmente há países que pagam a pronto para construir autoestradas. Não sei se há algum. A questão é a de saber se um Estado se endivida através de dívida pública que contrai para financiar investimento ou, então, se se mete com estas parcerias com resultados imprevisíveis. É a diferença entre ir com uma espada à luz do dia ou dar tiros no escuro. Não sei se me faço entender.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Faz, faz, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em termos de custos de financiamento!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, a discussão reconduz-se um pouco àquilo que eu estava a dizer: onde e porquê se justificam portagens. Porquê? Porque, no fundo, o financiamento, a fonte financeira destas entidades é aquilo que tem de receita através das portagens.

Portanto, a questão põe-se, no sentido de dizer: bom, mas os contribuintes vão pagar uma portagem quando pagam também impostos e o Estado, por sua vez, tem receitas de impostos, como pode ter receitas de empréstimos a um juro bastante mais baixo. Por que razão o Estado não faz isto a juro de empréstimos?

Nalguns casos, não em todos, não tenho boa informação, porque a informação, inclusivamente, não chega ao público. nalguns casos haverá, e eu não conheço, mas duvido que neste caso seja isso. Noutros, há informação, por exemplo, do Ministério das Finanças que não é solta, que não é libertada.

Podia pôr-se a questão, hoje, em plena crise, de dizer se haveria ou não alguma racionalidade em resgatar concessões e substituir, digamos assim, todos os compromissos associados a certas concessões, precisamente compromissos do Estado contra o aumento da dívida pública. Poder-se-ia pôr essa questão! Não sei se o Ministério das Finanças está a considerar ou não, mas sei que foi uma hipótese que certos meios discutiram aqui há um ano. E, portanto, íamos bater ao seu problema.

Simplesmente no caso concreto não foi considerada a hipótese de fazer a A8 (é disso que estamos a falar) mediante fundos públicos. Não foi considerada essa hipótese.

Recordo-lhe o seguinte: o que foi feito com fundos públicos em termos de autoestradas? Fez-se esta variante de que já falámos; fez-se a ligação da A1 até Abrantes; há umas coisas, pequenas coisas, dispersas no País que não contam muito; depois, fez-se o Algarve, de Vila Real de Santo António até à Guia. No fundo é isto. Também se fez a autoestrada para o Estádio Nacional, etc.

Repare, isto são quantidades diminutas. Até 1995, a rede concessionada tinha 800 km e a rede construída tinha um pouco menos. E isto levou quantos anos? Levou 30 anos a construir 800 km — talvez não 30 anos, mas 25. Agora, imagine o que é passar, como se passou, de pouco mais de 800 km em 1995 para o triplo 10 anos depois. Se fosse com dívida pública, levava, pelo menos, 20 ou 30 anos. É essa uma das razões fundamentais. A outra razão é que há limites ao endividamento público, limites que não estão fixados legalmente, mas que são de gestão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em termos estatísticos pelo menos, não é?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não. Limites, se quiser, de gestão, de sentimento de gestão...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porque isto também é endividar o País!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Como, Sr. Deputado?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estas PPP, em termos de rodovia, também são endividamento para o País só que entra na parte estatística da

dívida pública, por assim dizer. É uma orientação comunitária que está a ser apontada nesse sentido.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Estão abaixo da linha.

Por outro lado, devo dizer-lhe — e é um assunto que interessa, certamente, à Comissão — que em matéria de saldo líquido, a situação é muito diferente daquilo que se tem dito. Por exemplo, as famosas SCUT. As SCUT correspondem a 1,3% da dívida pública atual — coisa que as pessoas nem imaginam, as pessoas acham que isto é uma coisa completamente espantosa!

Neste caso, de que é que estamos a falar? Estamos a falar em termos de dívida atual, não da época, muito abaixo de 1%. Portanto, se se estivesse a fazer de novo, alguém poderia pôr o problema. À época, não se pôs, porque a política era outra; era uma decisão política, se quiser.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, a minha última pergunta tem a ver com o contexto e com o enquadramento político-económico destas decisões em termos da concessão da linha do Oeste e do investimento nesta região. Esta região de que estamos a falar, na década de 90, verifica e testemunha este negócio — negócio, estrito senso — da autoestrada do Oeste, da concessão dos vários lances, etc., com as populações a protestarem e a revoltarem-se contra a penalização que sentem do ponto de vista das portagens, com tudo aquilo que veio a acontecer; e ao mesmo tempo remonta também a essa época o abandono que continuou a fazer-se sentir da linha do Oeste, em termos da ferrovia.

Portanto, há uma opção que não vem só do seu tempo, vem de mais atrás, do Governo PSD de Cavaco Silva, com a política do betão, autoestradas por aí fora, o abandono da ferrovia. Começa nessa altura, na

década de 90, o encerramento de linhas de caminho de ferro. A linha do Oeste sobrevive, ainda, até hoje, de uma forma heroica, a sucessivas tentativas do seu encerramento. E temos uma linha que, ao mesmo tempo, se constrói em forma de concessão, com esses negócios, com uma companhia, a Brisa, que, entretanto, veio a ser privatizada durante a sua gestão de Ministro.

Gostava que nos falasse um pouco deste contexto e desta estratégia político-económica de um Governo que, à semelhança dos anteriores e dos seguintes, honra seja, despreza a ferrovia de uma forma grave, opta pela autoestrada, nomeadamente por PPP que penalizam as pessoas sob a forma de portagem, em contexto de privatização da rede de autoestradas, na sua gestão, no que diz respeito à Brisa, visto que o período da privatização é do final da década de 90.

Gostava que nos desse a sua perspetiva e o seu testemunho como pessoa que esteve diretamente ligada a essas opções políticas, que, como digo, vêm antes do seu Governo e continuam depois dele.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — O Sr. Deputado põe problemas muito importantes. Não sei se o que diz tem exatamente os fundamentos que julga ter, mas é verdade que os problemas são importantes e merecem discussão.

Muito sucintamente, em Portugal, depois de Oliveira Martins — é preciso fazer justiça a Oliveira Martins —, que tinha uma política ferroviária muito bem definida e que era a principal linha do período em que passou pela governação, entrou-se nas autoestradas e em construção nova, chamemos assim.

Quando cheguei ao Governo, relativamente à política ferroviária, ao contrário do que o Sr. Deputado diz — e isso é muito simples de verificar —, houve uma redirecção em relação à ferrovia. E como é que se traduz

isto? Traduz-se de uma maneira muito simples. Se quiser ver, o investimento em relação à ferrovia mais que duplicou em relação ao quinquénio anterior.

Segundo ponto: a linha do Oeste estava incluída nas vias ferroviárias que era preciso modernizar. O problema que se põe aqui é um problema de competitividade ou de competição intermodal. Para que é que serviria uma linha do Oeste de cinco estrelas, admitindo que fosse de cinco estrelas, e para que é que não serviria? A ferrovia tem, a seu favor, três usos. Tem o uso pendular por modo de exploração ferroviária pesada, que é o caso da linha de Sinta e da linha de Cascais. O problema que se põe nesse modo de exploração pesado é que o raio de atração, na época, há 10 anos, de uma linha pesada anda 500 m, 600 m ou 700 m para cada lado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nas mercadorias é que não é bem assim!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, mas isso é a primeira coisa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — No Oeste era essencial!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — No Oeste a questão que se punha era a seguinte: para movimento pendular tinha tráfego, tinha capacidade de justificar ser uma grande via moderna? Não tinha, porque uma das características da linha do Oeste é servir um território com uma relativa dispersão habitacional.

Portanto, por estas razões, ou seja, nem os movimentos pendulares são tão grandes que justificassem uma linha pesada para isso nem o raio de

atração da linha pesada seria muito considerável, não era essa a questão que se poderia colocar.

Segunda questão: percursos de médio e longo curso. A ferrovia moderna está muito vocacionada, ou pode ser vocacionada, para dar soluções de médio e longo curso a preço razoável, sobretudo se tiver em conta as externalidades, os custos ambientais, que são muito pesados na rodovia, e a um preço razoável. Também não é o caso ali.

Restam as mercadorias. Admite-se que pudesse ter alguma vantagem para servir um pouco os núcleos à volta de Leiria, que estão em Pataias, parte dos cereais e do alimento para gado, para os animais e por aí fora. Mas, de qualquer maneira, vamos ser realistas, Sr. Deputado: a gente pode fazer o que quiser se houver linha do Oeste. A linha do Oeste, no esquema de exploração ferroviária português, não é importante.

Podemos ter um sentimento de que não se pode dizer isso às pessoas, mas objetivamente, por razões de não ter capacidade para o tráfego pendular, por razões de não ter suficiente curso para justificar soluções efetivas de médio e longo curso, por não ter procura de passageiros... Agora restam as mercadorias. Moderadamente, o que é que isto significa? A mercadoria, por sua vez, também ao contrário do que andam para aí a dizer, compadece-se com tempos de transporte muito longos. A velocidade média de transporte de mercadorias na Europa é da ordem dos 27 km, 28 km. Por isso é que todos pensam no TGV e por isso é que eu digo que o TGV é ótimo para transportar cocaína, que é a única mercadoria que precisa do TGV. Se temos uma velocidade na Europa, não em Portugal, de 27 km, 28 km, ali dava isso e, com a linha moderna, até podia fazer mais, porque aquela linha não ficava dependente da exploração da linha do norte e então fechava por Coimbra-Figueira-Coimbra.

Bom, foi uma hipótese que se esteve a estudar, mas uma hipótese que também não é muito forte. Porquê? Porque o tipo de atividade industrial que existe em toda esta zona até Coimbra, praticamente, ou até à Figueira, tem duas ou três concentrações industriais pesadas — os cimentos em Pataias e um pouco também de alimentos para animais e transporte de cereais —, mas, no fundo da questão, Leiria é uma zona extraordinariamente dinâmica, do ponto de vista industrial, à base de pequena e média empresa. Ora, essa zona é servida porta a porta, não é da vegetação para o contentor e do contentor para casa.

Portanto, tudo visto e ponderado, quanto à linha do Oeste, podemos dizer o que quisermos, e fica bem, sobretudo se eu for ao Oeste, mas não tem realidade objetiva do ponto de vista económico — ou tem uma realidade objetiva, porque a tem, bastante secundária.

Quanto à sua questão sobre a política da rodovia em relação à política ferroviária, a solução ferroviária do País... Eu tive um grande problema: autorizei (não fui eu que os fui fechar) que se fechasse uma série de serviços para Portalegre. Houve um protesto razoável. Sabe quantas pessoas utilizavam a estação de Portalegre por dia? Dez pessoas, ou seja, menos que um autocarro pequeno. Contudo, isto não passa de maneira nenhuma pelas populações, que ligam o caminho de ferro ao seu contacto com o mundo, porque já foi assim, mas hoje não é.

Excedeu-se muito a rodovia? Sim, sobretudo na ligação Lisboa-Porto, que tem uma ligação, a linha do norte, que conhecem, e que, na minha opinião, já devia ter um TGV, coisa de que não se pode falar. Fala-se do TGV Lisboa-Madrid, que é uma prioridade de terceira ordem — não é de segunda, mas de terceira ordem! É de primeira ordem política, economicamente é terceira ordem. E vejam o tráfego que tem a A6: tem 5000 a 6000 veículos/ dia, quase tantos como tem Viseu-Vila Real.

A ferrovia suscita, de facto, uma grande discussão. É do futuro? É, quando sejam mercadorias, quando sejam movimentos de médio e longo curso ou quando sejam movimentos pendulares de zonas muito tensas. Isso, sim, é imbatível.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou ter de sair mais cedo e, por isso, despeço-me do Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, tendo em conta o que acabou de dizer... Por isso é que, às vezes, são muito importantes as primeiras decisões, quer seja na conceção quer seja na decisão política, porque não só é preciso explicar, como é preciso perceber qual é o modelo de desenvolvimento de transportes. Eu também concordo que se explicou mal a realidade da ferrovia nacional e as prioridades da ferrovia nacional, mas não é matéria que queiramos aqui avaliar.

Porque é que digo isso? Estamos a fazer a análise de parcerias público-privadas um pouco depois de a coisa ter acontecido, o que, obviamente, é como acertar no Euromilhões à segunda-feira, é sempre mais fácil.

Descontando isso, não deixa de ser curioso que, quando olhamos para os casos-base, para os lançamentos de concurso, para aquilo que seria espectável ou previsível, mesmo tendo em conta o nível de conhecimento que já temos e o número de pessoas envolvidas, fica sempre uma sensação de que faltou ponderação.

Volto à Oeste. Por exemplo, o que dizem os relatórios? Dizem que a redução do volume de investimento face ao caso-base é inferior à prevista, que o investimento em CAPEX real ao longo da vida do projeto, 2004-2011, é inferior ao previsto, que a inflação real é superior à do caso-base e até que as receitas acessórias são superiores às previstas no caso-base. Alguns dizem «bom, estão aqui os tais ‘benefícios sombra’», termo, logo ele, pejorativo e que dá a sensação de que alguém deixou aqui margem para o lucro dos privados.

Para quem não tem nada contra as parcerias público-privadas em si, tirando o facto de, porventura, não termos tido o necessário cuidado de olhar para a realidade económica do País, para a dimensão do País, e não comparar com modelos de outras economias e de outros países, fica a sensação de que alguém, no caso-base, na primeira conceção, pensa sempre de forma mais voluntariosa. Por que é que isso acontece? Utilizou aqui frases, por exemplo, passando... No Metro Sul do Tejo acontece exatamente a mesma coisa. Na Oeste não é tão grave, aliás, agora deve haver fortes quedas de tráfego — obviamente, a culpa não é do Sr. Engenheiro, é da realidade e, porventura, trará a esta concessão problemas acrescidos. No caso do Metro Sul do Tejo, esse problema nem se põe.

A minha pergunta é a seguinte: utilizando um termo que ainda agora aqui explicou, é a realidade objetiva que estava desfocada? Ou seja, aquele metro fazia sentido naquela região? É uma fé inabalável naquilo que, como disse, foi o bom trabalho da Câmara de Almada?

E por que é que digo isto? Porque, se eu olhar para o plano que me foi dado aqui pela nossa assessoria, tivemos o Ministro Sousa Franco envolvido, assim como João Cravinho e Ana Paula Vitorino; o Primeiro-Ministro António Guterres, no Decreto-Lei n.º 397/99, de 24 de agosto, assim como Sousa Franco e João Cravinho; depois, tivemos Jorge Coelho e

Ana Paula Vitorino; depois, outra vez António Guterres, Luís Braga da Cruz, António Correia de Campos e Rui Nobre Gonçalves — tudo em períodos muito curtos.

Dizia o ex-Ministro Valente de Oliveira: «Acha que eu, como político, vou pôr tudo o que está feito para trás em causa e não tenho de confiar e acreditar que quem idealizou, pensou e lançou, fez um trabalho bem feito?» Não me parece que possa aqui chamar os técnicos e responsabilizá-los por decisões que são de conceção, de planeamento, de olhar para o sistema de transportes ferroviário/rodoviário de forma integrada, de olhar para a capacidade financeira do País de suportar estes custos, tanto mais que pelo decisor político foi aqui reafirmado várias vezes que nunca puseram outra hipótese senão a de fazer uma concessão. Ou seja, aqui nunca esteve a hipótese de fazer metade, de fazer menos, de utilizar a CP, de utilizar o Estado — não! Anteriormente, na Fertagus, houve quem dissesse aqui que a decisão política era: «Nós queremos privados nisto. Temos de trazer privados nem que isso possa, eventualmente, custar um pouco mais».

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu largamente os 3 minutos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vou terminar, Sr. Presidente.

O problema é que todo este modelo que foi feito deixou dentro o vírus, e o vírus era que, de facto, ele foi idealizado, foi pensado, foi estruturado de forma que todos os decisores subsequentes acreditassem no que estava feito para trás e o que estava feito para trás tem um desequilíbrio à nascença: é que até hoje este Metro Sul do Tejo é totalmente pago pelo dinheiro dos contribuintes. Ou seja, não há aqui uma parceria público-

privada, há um serviço público, pago pelos contribuintes, com a empresa privada, literalmente, sem nenhuma motivação para gerir melhor, sequer!

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, se fosse hoje — quando digo «hoje» refiro-me a 2012 —, uma hipótese que eu teria posto e que, portanto, ao nível político, mandaria explorar, seria uma conceção totalmente diferente do transporte no sul do Tejo, na outra margem.

Vou dizer-lhe o que eu pensava e, depois, dir-me-á se isto cabe, sequer, na agenda de hoje. Pensava numa articulação entre o metro de Lisboa, a sua projeção para a margem sul — isto é Buda e aquilo é Peste. Isto tem problemas técnicos, sei que tem, como tem problemas de custos, mas era isso que faria, do meu ponto de vista, uma melhor funcionalidade.

Se é ou não viável e a que custo, não há estudos. Há uns estudos preliminares, mas é uma matéria que, se fosse hoje, teria mandado estudar.

Na altura, o metro de Lisboa tinha um programa de trabalhos que posso dizer que era absolutamente extraordinário não só pelo volume de investimento, mas, sobretudo, pela extraordinária complexidade do que se estava a passar.

Os portugueses não têm a noção de que as obras do metropolitano feitas na estação do Rossio são consideradas entre os engenheiros de estruturas como das mais complexas que alguma vez se fizeram. As pessoas não têm a menor noção do que isto é! A tal ponto que, num grande congresso de estruturas da época, quando foi lá a gente do metro e os seus consultores explicar o que estavam a fazer, a secção russa do congresso — e a secção russa sabia de estruturas — disse que não era possível fazer isso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Já havia bastantes casos?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Não, não havia! Era a primeira vez que se fazia aquele tipo de obra com aquela metodologia de construção.

Ora bem, estando o metro nesta situação, pensar que se lançava o metro e se dizia «vão lá para a margem sul estudar isso, pelo menos», era absolutamente impossível. O metro estava ajoujado, que é o termo, por um programa de trabalhos absolutamente excepcional, na época. Lembro o caso do Cais do Sodré e por aí fora.

Portanto, hoje, diria: «Vamos lá explorar essa questão». Isso faria toda a diferença? Não sei. Provavelmente, não faria diferença nenhuma, porque logo se abandonaria isto. Mas se tivesse êxito faria toda, toda a diferença. No entanto, não se fez e as coisas têm de ser vistas no contexto da época e não 10 ou 15 anos depois!

O Sr. Deputado diz «as coisas estão na génese». É verdade. Quando se semeia um pomar de peras, nunca vai ter pêssegos, se me permite a expressão.

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

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Alguém do Oeste me dirá que estou totalmente enganado. Comece-se por onde se começar, depois, há as enxertias!

Mas o Metro Sul do Tejo, no que me diz respeito, como no que diz respeito a qualquer pessoa, depende dos termos dos concursos, no sentido das propostas que vêm e das propostas que, depois da primeira submissão, vão a negociação final. A negociação final é para melhorar a proposta — consegue-se ou não melhorá-la — e é nessas condições que se avalia e não em abstrato.

Se me perguntasse se eu acreditava que o Metro Sul do Tejo poderia vir a ter uma proposta razoável, diria que acreditava, pois de contrário não abria o concurso. Mas, se quiser, é a esse nível que se pode perguntar se eu devia ou não abrir o concurso, não é ao nível de dizer «vamos lá ver qual foi a decisão final, três anos depois». Não é o caso! Três anos depois, eu, se continuasse no Governo, não sei se aceitava ou não a decisão final, ou seja, não sei se faria ou não a concessão. Podia não fazer.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero agradecer a presença do Sr. Eng.º João Cravinho.

Sr. Engenheiro, relativamente ao Metro Sul do Tejo, disse que só esteve na origem do lançamento do concurso, ou seja, foi o decisor político que definiu as regras inerentes a esse concurso, e que os seus sucessores não puseram em causa o lançamento desse concurso e as regras pelas quais foi lançado.

Penso que isso é natural, dado que o seu sucessor foi também um ministro do PS e, sobretudo, pelo reconhecimento do conhecimento que o Sr. Engenheiro tem do setor, pelo que os seus sucessores, certamente, pensaram que o Sr. Engenheiro tinha salvaguardado devidamente o interesse público, o que, no meu entender, não foi o caso.

Disse também o Sr. Engenheiro que não podia fazer nada em relação à previsão dos encargos futuros, ou seja, que não conseguia adivinhar quais seriam os encargos futuros para o Estado da parceria público-privada referente ao Metro Sul do Tejo.

A minha questão é a seguinte: será que, se não houvesse uma partilha de riscos, nomeadamente ao nível do tráfego, entre concedente e concessionário, não seria uma forma clara de minimizar o risco dos encargos futuros para o Estado?

Relativamente ao Metro Sul do Tejo, e também no que respeita à PPP do Oeste — a pergunta é comum —, acha normal que, em concursos desta dimensão, não haja a análise de sensibilidade tanto a nível de tráfego como a nível de cenários macro e microeconómicos utilizados para a preparação e lançamento dessas obras?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Está a falar do Oeste ou de ambas?

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — A questão da análise de sensibilidade é comum às duas situações.

Em momento algum questionou que aqueles cenários previsíveis tanto no Metro Sul do Tejo como no Oeste seriam demasiado otimistas ou que não estavam devidamente fundamentados, até porque faltava essa análise de sensibilidade?

Acha que, para o interesse público, para o erário público, foi vantajosa tanto a construção do Metro Sul do Tejo como a concessão do Oeste, em termos da relação custo-benefício? Efetivamente, estamos a ver que, tanto a nível do Metro Sul do Tejo como da concessão do Oeste, mas sobretudo ao nível do Metro Sul do Tejo, praticamente, essa concessão está a ser paga pelos capitais públicos e quase que nem chega a ser uma parceria público-privada.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, relativamente ao Metro Sul do Tejo, não sei se fizeram ou não testes de sensibilidade.

Contudo, a questão essencial é esta: quando é que se fazem os testes de sensibilidade? Os testes de sensibilidade fazem-se quando estamos na fase de apreciação final das propostas. Então, diz-se assim: «Temos aqui um caso-base, temos um certo número de parâmetros que podem variar por isto e por aquilo e, então, vamos lá simular o que é que sucede se o tráfego, isto, aquilo ou aqueloutro variar.» E esses testes de sensibilidade são, de um modo geral, muito importantes para a tomada de decisão.

Se o caso-base aparece escoreito, sãozinho, mas é pouco estável, não é robusto relativamente a variações na conclusão, então, diz-se: «Alto! Há aqui riscos que temos de voltar a reponderar e temos de ver se fazemos ou não.»

Como disse, no Metro Sul do Tejo não faço a menor ideia do que é que se passou.

No caso da concessão Oeste, fizeram-se nada mais nada menos do que 13 testes de sensibilidade, incidindo sobre questões de tráfego, variando entre 5% e 20%; grandes reparações, custo variando entre 10% e 30%; custos de operação e manutenção, variando mais 10% ou mais 20%; custos de alargamentos futuros da própria via, variando mais 10% ou 20%; a inflação ser 2% ou 3%; as taxas de juro serem de x ou y . Fizeram-se 13 testes de sensibilidade!

Portanto, tem toda a razão quando diz que isso é importante e isso foi tido em atenção antes da decisão e não depois. Uma peça fundamental da decisão foram os testes de sensibilidade e chegou-se à conclusão de que o que havia era razoavelmente robusto.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, desculpe insistir, mas não me respondeu à questão da partilha de risco entre o concedente e o concessionário no Metro Sul do Tejo.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Tem toda a razão.

Sr. Deputado, isso é importante. Como lhe disse, há situações em que o Estado tem de partilhar o risco. E já aqui falámos. Quando aqui vim falar sobre a Fertagus, expliquei que sem a partilha de risco não havia, sequer, objeto de concurso ou não havia qualquer concurso com sucesso.

No caso da concessão Oeste, quero...

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Estou a falar do Metro Sul do Tejo.

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Quanto à Metro Sul do Tejo, não sei. Não conheço as propostas finais, quer dizer, não conheço as propostas que foram a concurso e as finais.

Sei que se admitia a partilha de risco, mas não faço ideia de quais seriam os termos exatos. Dependeria das propostas finais.

No caso da concessão Oeste, excluíram-se uma série de riscos, mas em total, nomeadamente riscos de tráfego, que são totalmente da concessionária, riscos de financiamento, com todas as variações de financiamento que pudesse haver, que são totalmente da concessionária, riscos de custos de construção. Enfim, há uma série de riscos que foram excluídos!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Mas reconhece que a não partilha do risco de tráfego entre concedente e concessionária, no caso do Metro Sul do Tejo, torna-se um fator de agravamento eventual dos encargos futuros para o Estado?

O Sr. Eng.º **João Cravinho**: — Sr. Deputado, gostaria de ser taxativo, mas há uma coisa que esta Comissão tem de ter em atenção: o custo de uma concessão depende, entre outras coisas, da partilha de riscos ou dos riscos associados à entidade.

Quando se diz que se não houvesse partilha de riscos a coisa era melhor para o Estado, desculpe que lhe diga, mas isso está para ser demonstrado. Isso é uma falácia.

Quando não há partilha de riscos seja no que for, o candidato a concessionário olha para a matriz de riscos e diz «estou sozinho aqui, não há ninguém que partilhe este risco ou aquele». Qual é a consequência? Eleva o custo, de uma maneira ou de outra.

Isto é uma coisa que os Srs. Deputados têm de ter em atenção quando dizem que não querem riscos. Se não querem riscos, então, também não podem comparar diretamente coisas com riscos e sem riscos, tão linearmente. Porque, se não tivesse riscos, o custo da concessão, o que o Estado teria a pagar de uma maneira ou de outra, era com certeza bastante superior, não sei quanto. Mas isto não invalida se a matriz de riscos foi bem ou mal feita, isso é outra coisa!

Agora, querer «sol na eira e chuva no nabal» não pode ser.

O Sr. **Presidente**: — Estamos a concluir os nossos trabalhos.

Agradeço, mais uma vez, ao Eng.º João Cravinho a colaboração com esta Comissão.

Srs. Deputados, lembro a próxima reunião terá lugar amanhã, às 17 horas e 30 minutos, na qual ouviremos a Sr.ª Eng.ª Ana Paula Vitorino.

Está encerrada a reunião.

Eram 13 horas e 15 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.