

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

20.^a Reunião
(20 de setembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 57 minutos.

Foi ouvido, em audição, Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva, ex-Presidente do Conselho de Administração do INTF — Instituto Nacional do Transporte Ferroviário. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Adriano Rafael Moreira (PSD), Renato Sampaio (PS) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 22 minutos.

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

Eram 17 horas e 57 minutos.

Srs. Deputados, como sabem, a nossa audição de hoje é com o Dr. Álvaro Neves da Silva, a quem agradeço, desde já, a presença e a colaboração com os trabalhos desta Comissão.

Sr. Doutor, a metodologia que temos seguido é a seguinte: uma primeira ronda em que cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato, e uma segunda ronda na qual cada Deputado, querendo, terá a possibilidade de colocar questões durante 3 minutos.

O Sr. Doutor informou-me que não tem qualquer objecção ao carácter público desta reunião, pela que será pública, como tem sido hábito e como é de lei, e que tenciona fazer uma intervenção inicial sobre a matéria. Assim sendo, vou dar-lhe a palavra e depois iniciaremos a primeira ronda.

Tem a palavra o Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva** (ex-Presidente Conselho de Administração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário): — Muito boa tarde, Srs. Deputados.

É com alguma emoção que retorno a esta Casa, onde exerci também funções de Deputado nos anos 80 — há muitos, muitos anos!

Eu não sequer vivi em Portugal nos anos mais recentes e, portanto, sobre os aspetos concretos do inquérito, não penso que possa ser de grande utilidade, a menos que, para minha surpresa, se chegue à conclusão que sim.

Contudo, com a vossa benevolência, e já que aqui estou, quero dizer-vos que penso que alguns aspetos subjacentes a toda esta questão parecem-me importantes e podemos trazer à colação questões que, eventualmente, podiam não parecer muito importantes.

Já agora, Sr. Presidente, quem vai ser o relator?

O Sr. **Presidente**: — O relator é o Sr. Deputado Sérgio Azevedo que, neste momento, não está presente.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Penso que, depois, tudo dependerá da forma como for feito o relatório, mas vou tentar, muito rapidamente, fazer dois ou três comentários.

Primeiro, a contratação público-privada é um caminho sem retorno.

Fui administrador do Instituto das Estradas de Portugal e, para minha surpresa, visitando as direções distritais, em todos os sítios havia um terreno muito grande que tinha sido o parque de máquinas. Ainda encontrei muitos engenheiros que se lembravam do tempo em que a manutenção e até, às vezes, em pequenos troços, a construção de estradas era feita por meios diretos do Estado. Hoje, isso não nos ocorreria e este é um aspeto, entre outros, dos infinitos mecanismos de contratação que o Estado tem como agente económico, que também é. As casas de cantoneiros que encontramos no País estão abandonadas, mas também são de um tempo em que o Estado tinha uma intervenção direta na conservação.

Na CP, onde fui técnico, também encontrei capacidade endógena de fazer obras públicas, de fazer construção de ramais de caminho de ferro, de fazer manutenção industrial, mesmo manutenção industrial pesada, e ainda o fabrico de caminho de ferro. Claro que, depois, a Sorefame foi uma

forma de encontrar um parceiro estável, de ter uma relação que era em parte com o exterior e em parte de dentro.

Um segundo aspeto que queria referir tem a ver com o papel dos administradores nas entidades públicas.

Vivemos, em Portugal, um tempo em que todos os servidores do Estado, todos os funcionários públicos, tinham letras e o *a* correspondia, por exemplo, a presidente do Supremo Tribunal de Justiça, ou a juiz do Supremo Tribunal e por aí fora. Hoje, esta ideia da hierarquização absoluta no Estado não existe.

Na primeira reunião que tive com os vários diretores que não eram das áreas das engenharias, quando fui administrador do Instituto das Estradas de Portugal, disse-lhes: «Meus caros senhores, eu não sei mais do que vocês nos vossos ramos de especialidade. Eu sou apenas, aqui, nomeado pelo poder político, o representante dos cidadãos, dos acionistas, se quiserem. Eu quero que me expliquem, por miúdos, as vossas propostas nas várias áreas: financeira, do património, o que for.»

Os diretores ficaram um bocadinho surpreendidos, porque estavam habituados a um modo de vida em que o administrador era mais que o diretor e, portanto, fazia parte da hierarquia. E eu disse-lhes: «Eu não sou mais. Sou diferente! Quem sabe mais tecnicamente são os senhores, mas eu tenho uma legitimidade, que me foi dada pelos órgãos políticos que têm essa legitimidade, para estar aqui a representar os cidadãos, os acionistas.»

Uma coisa muito importante para um administrador, para um representante dos acionistas, é verificar uma coisa — e, como auditor, também tive essa experiência —, que é a seguinte: que os mecanismos de controlo existem ou não existem e, se não existirem, estamos à espera, com certeza, da borrasca.

São várias as formas de referir a mesma ideia: em Contabilidade falamos de partidas dobradas; em Direito Penal falamos do contraditório, há uma dialética entre estes argumentos todos; em Organização e Gestão de Empresas falamos do controlo interno das empresas.

A primeira coisa que um auditor faz, mesmo antes de fazer auditoria financeira a empresas privadas, é verificar como está montado o controlo interno e se há auditoria interna. A mesma fatura por auditoria, numa grande empresa de auditoria internacional, pode variar de 1 a 50 vezes mais em função da boa organização interna em matéria de controlo interno e de auditoria interna. Escusamos de pensar que órgãos de jurisdição, de fiscalização, Tribunais de Contas, inspeções de Finanças conseguirão fazer tudo se não começarmos, mesmo antes de olhar para cada concreto, a exigir a existência de mecanismos adequados de controlo interno e de auditoria interna.

Lembro-me do caso na Rodoviária Nacional, em que também fui administrador uns anos mais tarde, de haver um presidente, um homem muito esforçado e muito dedicado, que dava despacho a 18 diretores principais. O diretor de auditoria estava entregue, perdoem-me a expressão, «aos bichos», porque uma das poucas pessoas que deve depender do presidente da empresa deve ser o diretor de auditoria interna e os outros depender de vogais. Facilita imenso a vida da auditoria interna!

Há outra coisa que é uma enorme confusão. A maior parte dos nossos governantes — e falo dos nossos governantes desde... Acho que há, aqui, uma fronteira entre Cavaco 1 e Cavaco 2, desculpem-me falar assim dos Srs. Primeiros-Ministros, e há uma inflexão, que, daí para cá, é praticamente sempre a mesma. A tutela é considerada, cada vez mais, uma dependência hierárquica.

Ora, os órgãos de administração das pessoas coletivas de direito público são colegiais em boa parte para impedir, exatamente, a lógica de obediência hierárquica, porque, quando se tomam decisões em conselho de administração, qualquer vogal pode pedir voto secreto e, como compreenderão, a transmissão de uma ordem hierárquica não passa quando um órgão colegial toma uma deliberação por voto secreto. Quem é que desobedeceu ao Sr. Secretário de Estado?!

Eu próprio tive alguns problemas quando estive num conselho de administração em que só o presidente ia ao secretário de Estado e só o presidente recebia as instruções do secretário de Estado e dava-nos essas informações como se ele fosse diretor-geral e nós diretores de serviço. Portanto, havia aqui um problema de instrumentalização de uma relação hierárquica: secretário de Estado/presidente do conselho de administração/administradores. É contra a lei! Infelizmente, é cada vez menos contra a cultura das entidades públicas.

Eu desafio alguém a verificar quantas vezes, em conselhos de administração, do que é público, onde era de esperar que acontecesse mais vezes, há votos de vencido exarados em ata. A primeira vez que fiz um voto de vencido exarado em ata passei a ser classificado como: «Este não é de confiança! Então, exarou o voto de vencido em ata?» E, se formos às empresas privadas, onde muitas vezes os administradores representam partes, acionistas minoritários, há declarações de voto em ata.

Ou seja, há uma cultura que fragiliza extraordinariamente a ocorrência de abusos. O conselho de administração não funciona colegialmente. A relação de tutela, tal como nos menores, pressupõe que o tutelado tem uma vontade própria que depois é homologada ou não homologada. Em princípio, um secretário de Estado da tutela deve homologar ou não homologar uma decisão no conselho de administração,

não deve tomá-la por ele nem mandar dizer quais são. A prática é muito diferente disto.

Finalmente, acho que, embora tenha feito progressos obviamente notáveis — e tenho alguma informação sobre isso —, o Tribunal de Contas continua a verificar, tradicionalmente, se a assinatura está no sítio certo e se o carimbo está no sítio certo. Eu tive um problema com o Tribunal de Contas, porque comprei um carro mais barato do que estava autorizado a comprar e paguei, por isso, uma multa de 3000 €. Fui aconselhado a pagar para não levantar chatices, porque era preciso alguém para pôr no pelourinho e, se eu continuasse a mandar vir, se calhar, ia ser eu apresentado à opinião pública como o gestor mal...

Bem, já levantei aqui uns pontos, uns tópicos do que penso serem pedras fundamentais para perceber o contexto em que se tomam decisões no setor público.

O Sr. **Presidente**: — Vamos ver, agora, quais as questões que os Srs. Deputados entendem colocar sobre o objeto do nosso inquérito.

Segundo a nossa rotatividade, cabe hoje à bancada do PCP formular questões em primeiro lugar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Dr. Álvaro Neves da Silva e agradecer a sua exposição inicial.

Já houve um conjunto de ideias importantes que fixámos da sua intervenção, em relação às quais há alguns pontos que interessará aprofundar e abordar.

Também nessa intervenção, já nos deu conta de um conjunto de experiências, digamos assim, de funções que desenvolveu e que desempenhou no setor dos transportes. A sua convocatória para esta reunião prende-se, nos termos da proposta que tinha sido aprovada, com as funções que desempenhou no quadro do Instituto do Transporte Ferroviário ao tempo em que esta concessão da Fertagus foi lançada e se iniciou.

Assim, gostaria de saber se nos pode fazer um balanço ou uma síntese da experiência que foi a intervenção do Instituto do Transporte Ferroviário na preparação, no lançamento e no desenvolvimento e concretização deste negócio com a Fertagus.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Em tudo o que disser a seguir, tenho sempre a ideia de que, num contrato de concessão, um poder público se serve de um contrato com uma entidade privada para prosseguir um fim público, mas o concedente não tem o direito de se evadir do cenário. Ou seja, um contrato de concessão exige um concessionário ativo que está lá, gere o material ferroviário e gere o pessoal, mas o concedente tem a mesma obrigação de estar presente e de acompanhar.

Nós tentámos... E digo «nós», porque o esforço de celebração de um contrato com a Fertagus foi titânico e o contrato em si é um documento jurídico notável e, como os Srs. Deputados podem imaginar, muito para além das minhas fraquezas.

Eu, com o apoio das pessoas da universidade portuguesa que sabiam de Economia da Regulação, nomeadamente o Professor Amado, que estava na Universidade Autónoma, e de pessoas...

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

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Exatamente.

Acabámos por recrutar um *chief economist* — desculpem o anglicismo —, um senhor doutorado em Economia pela London Business School. Esta é uma história engraçada, porque, quando as escolas de economia começaram a dar doutoramentos em Gestão, a London Business School resolveu dar doutoramentos em Economia. A verdade é que o senhor tinha uma formação em custeio, o que permitia, por exemplo, perceber, na cisão entre a CP e a REFER, onde é que estavam, de facto, os custos; permitia ir de madrugada para uma estação do norte ou do sul, sentar-se no cais de Ermesinde, às 6 horas, e começar a ver chegar as pessoas e perguntar: «E você faz o quê, aqui, na estação?»

Havia 4000 pessoas que a CP e a REFER garantiam que não eram deles, porque não queriam os custos. Isto não tem a ver com as tais «gorduras» do Estado; eu nunca chamaria a pessoas, com toda a dignidade humana, «gorduras». Mas havia um *deficit* de gestão e havia umas frinchas, entre as quais havia 4000 pessoas que qualquer das empresas garantia que podia passar sem elas. Contudo, o que verificámos é que essas pessoas durante o dia ajudavam na bilheteira e ajudavam na sinalização e mudavam agulhas, faziam tudo o que era preciso fazer, numa noção de multiuso que, eventualmente, alguns considerariam, mais tarde, muito moderna, muito avançada.

Portanto, nós dotámo-nos... Eu não conhecia o Professor Baptista. Foi recrutado. Aliás, houve várias pessoas que recrutei nessa altura e devo dizer-lhe que não conhecia nenhuma delas. Tenho essa enorme vaidade. Tínhamos um jurista que hoje é vogal do Conselho da Concorrência e tínhamos um conjunto de pessoas. Foi um trabalho duríssimo. Várias vezes tivemos de recorrer a juristas externos para nos apoiarem pontualmente.

Acho que não agradámos a ninguém, para ser franco, e acho que o *know-how* acumulado por esse Instituto serviu de pouco, porque algum tempo depois ele foi dissolvido.

O processo para caminharmos para contratos de concessão — não estamos ainda a falar propriamente de parcerias, estamos a falar de contratos de concessão — exige uma experiência que leva algum tempo a amadurecer.

As razões pelas quais o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário foi extinto têm a ver com o facto de que já tinham existido funções semelhantes numa Direção-Geral de Caminhos de Ferro que já tinha sido incorporada na Direção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT). A cultura da DGTT é do século XVIII, a cultura que tentámos criar no Instituto Nacional do Transporte Ferroviário é do século XXI.

Há um dos membros do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) que segue problemas de regulação.

Antes de voltar para Portugal, trabalhei na reforma da política ferroviária europeia e fui algumas vezes ao Parlamento Europeu representar a comissão para discutir com os Srs. Deputados do Parlamento Europeu. Passei, primeiro, por uma comissão de transportes, onde tudo o que nós propúnhamos de novo parecia um atentado à visão tradicional muito estatizante do Estado, e depois fomos à Comissão Parlamentar de Economia e Finanças. Era Vice-Presidente o Eng.º João Cravinho, e as instruções que tinha da Comissão era, em princípio, quando era eu a começar, dirigia-me aos Deputados em francês ou em inglês — o alemão estava fora de causa, porque não sei falar alemão —, mas, se as perguntas me fossem feitas numa língua que eu dominasse, podia responder nessa língua. Tive o supremo prazer de ter animado, em debates prolongados com

o Eng.º João Cravinho, debates na comissão parlamentar de economia e orçamento do Parlamento Europeu.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, peço desculpa por o interromper, mas a nossa audição é muito longa e pedia-lhe que fizesse um esforço de síntese e que nos cingíssemos, exatamente, ao objeto da nossa Comissão de Inquérito, sob pena de alongarmos excessivamente os nossos trabalhos.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sim, Sr. Presidente.

Vim para cá para montar o Instituto Ferroviário, a convite do Eng.º João Cravinho, e devo dizer-vos que, sem ter havido eleições, nem ter havido novo Programa do Governo, nem ter havido nenhum outro ajustamento visível, e não discutindo sequer as pessoas, a passagem, naquele Ministério, do Sr. Eng.º Cravinho para o Dr. Jorge Coelho representou um mundo completamente diferente. É difícil ser-se servidor do Estado, quando as coisas mudam sem a gente perceber porquê.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor Álvaro Neves da Silva, da explicação que acabou de nos dar, fico com a ideia de que o Instituto foi, digamos assim, lançado e construído muito com o trabalho e com a direção...

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — O entusiasmo, sobretudo, no trabalho e a competência vieram de outras pessoas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... da sua organização e da sua coordenação e que, a partir da contribuição das pessoas que citou e que recrutou para este processo, teve a própria incumbência de garantir, do

ponto de vista técnico, a base que se traduziria na própria elaboração das peças contratuais e da documentação que concretizou o contrato para esta obra. Percebi bem?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — As rotinas de verificação frequente, diárias, semanais, mensais, da intervenção do Instituto Ferroviário em nome do concedente na vida da empresa eram enormes. Eram um volume de direitos de verificação e de deveres de verificação de tudo o que se passava ali: desde a contratação de pessoal até às normas de segurança e tudo. Ou seja, o concedente Estado não se alienou, não virou costas à sua responsabilidade de serviço público. Arranjou quem fizesse da mesma forma. De uma forma mais simples, o Estado arranja uma empresa para construir uma estrada. Aqui, era construir e gerir. Mas a presença do Estado, em nome dos acionistas, em nome dos cidadãos, era permanente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, a ideia que já trazíamos, em função da documentação que existe, da própria memória histórica, dos registos que estão disponíveis sobre a própria missão do INTF, é mais ou menos indiciadora, precisamente, desse acervo de deveres, de direitos e de responsabilidades em nome do Estado no acompanhamento à operação e à exploração de transporte ferroviário após o lançamento.

O pedido de confirmação que lhe deixo é no sentido de saber se, a montante desse momento, no âmbito do lançamento do concurso, da definição das peças contratuais, eventualmente nalgum apoio técnico ao Estado concedente no quadro da negociação que viria a resultar no contrato de concessão firmado, houve o fruto do trabalho e a marca do trabalho do INTF. Faço-me entender? Esta pergunta resulta da explicação que começou por dar.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — No meu entendimento, ficámos muito aquém do que seria de esperar e, rapidamente, nós, no INTF, os técnicos, os especialistas, os economistas, os juristas... Repare que, nalguns casos, contratei pessoas cuja ligação ao mundo político só percebi que existia depois de as ter contratado.

A nossa expectativa geral foi de uma enorme frustração. Tentámos servir a República o melhor possível — uso sempre República, no sentido de *res publica*, não tenho nada contra as repúblicas que são monarquias do norte da Europa, sobretudo — e a nossa enorme frustração, porque nós quisemos servir a República, foi não conseguirmos servir a República como desejaríamos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porquê?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Porque éramos demasiado inovadores, porque exigíamos a presença constante do próprio Estado paredes-meias com o concessionário. E devo dizer-lhe uma coisa: o concessionário portou-se lindamente! A empresa concessionária Fertagus mostrou uma capacidade para entender o papel do Estado e a presença do Estado na operação normal da concessão muito superior a muitas outras entidades públicas.

Quero, em particular, saudar o papel extremamente clarividente do Dr. José Luís Catarino, que tinha trabalhado comigo no mesmo gabinete na Rodoviária Nacional, alguns anos antes. Crescemos juntos, temos opções muito diferentes em muitas coisas na vida, mas ele é, primeiro, um senhor, depois, um homem muito inteligente e percebeu que aquele nível de

investimentos não era possível sem o Estado e que o Estado era um parceiro que ele precisava.

Mas a minha opinião ou a do José Luís Catarino não tiveram grande relevância no que se seguiu depois. Era preciso gente prática!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, em relação ao contrato que foi estabelecido entre o Estado concedente e a concessionária, que veio a ser a Fertagus, há um conjunto de características e um conjunto de elementos, o primeiro dos quais que se destaca tem a ver com o modelo de partilha de risco e tem a ver com o sistema de bandas de tráfego e tem a ver com as estimativas e as previsões de tráfego que estão associadas ou subjacentes a essas bandas.

Gostava de lhe perguntar em que termos é que esse modelo foi proposto e quem o apresentou como modelo e como metodologia na base deste contrato, porque é o elemento chave para o contrato que veio a firmar-se. Ou seja, pergunto-lhe quem o propôs, em que termos foi desenvolvido aquele modelo e como é que se chegou àquelas estimativas e àqueles valores que depois foram vertidos no contrato.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — A inspiração é o modelo do Rail Regulator no Reino Unido. Destacámos pessoas que foram ver como é que as coisas correram no Reino Unido e voltaram de lá.

A formulação inicial favorecia ou tinha alguma consideração por níveis de risco difíceis de estimar e poupava bastante o concessionário privado, mas havia cláusulas de revisão. A nossa expectativa é que essas cláusulas de revisão fossem sendo apertadas à medida que a experiência fosse sendo acumulada, no sentido de se ser mais exigente, de ter uma partilha de risco mais justa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Durante a negociação ou já depois do contrato...?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Havia mecanismos de revisão anual.

A minha constatação... Já eu vivia no estrangeiro de vez e voltei a Portugal, pondo termo a uma saída bastante grande. A primeira vez que saí foi pelo sentido de aventura e a segunda vez saí com a noção... Tenho algum medo de usar esta expressão, porque tenho um grande respeito por quem verdadeiramente foi para o exílio, mas eu não tinha condições para trabalhar em Portugal. E reparei, ainda deu para eu reparar, que as revisões não eram feitas no sentido de apertar, de atarraxar, se me permite a expressão, mas de desapertar. Ou seja, quando eu pensava que o mecanismo de temporização inicialmente assumido, para depois ajustar, fazer o *fine tuning* dos riscos... Havia uma lista muito grande de riscos e havia riscos que, eventualmente, podiam ser mais chamados para o Estado. Mas era um caminho de *fine tuning*.

Isto caminhou ao contrário. Não posso opinar nem julgar os meus sucessores, mas a ideia é: «Eles meteram-se numa coisa muito complicada. Deixa andar que depois a gente entende-se.» Tem a ver com aquilo que eu tentei caracterizar há pouco, ou seja, a cultura permissiva.

Não tenho nada contra a relação contratual público-privado, mas ela exige muito, muito, muito do Estado, não em quantidade, não em milhares de trabalhadores, mas em qualidades, se me permitem, sobretudo de caráter e humanas. E, depois, foi o «vamos andando».

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa evolução ou essa desilusão no que viria a acontecer, esse soltar em vez de apertar, que agora mencionava, tem a ver com aquilo de que há pouco nos falou da cultura que fragiliza totalmente o papel do Estado, nomeadamente esta relação hierárquica e instrumentalizada entre os representantes do poder político e os responsáveis ao nível técnico e administrativo? Era em relação a isso que se estava a referir? Isto é, em que sentido é que o Estado e a intervenção do INTF foram, na sua opinião ou na sua visão, mitigados?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Quando deixei de ter um interlocutor político que quisesse, de facto, saber como eu podia continuar a construir a INTF, foi-me dito, ao fim de dois anos e pouco... Iniciei funções em novembro e não dei atenção a estas coisas, mas, de acordo com a legislação, o primeiro ano contava por inteiro, portanto, devia ter esperado por janeiro para tomar posse em janeiro. O mandato era de três anos, o que significa que, dois anos e dois meses depois, tinha o meu mandato extinto. Não dava para fazer nada. O Ministro, na altura, disse-me: «Não te vou aguentar cá. Fazes muitas críticas ao setor ferroviário. Fazes muitas críticas à gestão ferroviária. Vais-te embora.» Portanto, fui despedido ao fim de dois anos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, por isso é que estava a mencionar há bocado as diferenças que verificou depois da tomada de posse do Ministro Jorge Coelho? Só para nos situarmos em relação ao Ministro.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — É verdade.

Há uma carta escrita por cinco administradores da REFER, dirigida a mim, dizendo que se sentiam insultados pelas coisas que eu tinha dito numa entrevista ao *Expresso*. Os meus dois colegas do conselho de administração disseram-me: «Não dê essa entrevista que vamos para a rua mais depressa!» E eu disse: «Não, dessas situações é que eu não vivo. Ou vou para a rua ou não vou para a rua. O Governo que decida. Mas vou relembra, em entrevista ao *Expresso*, qual é o meu mandato, qual é o meu objetivo, o que é que eu combinei com o Ministro que me contratou para vir para aqui!»

Portanto, devo dizer-vos que é verdade que em algumas críticas que se fazem ao setor ferroviário há as tais chamadas «gorduras», ineficiências, perdas.

Sr. Deputado, não há nada que se pareça mais a uma empresa superavitária com muitos milhões do que uma empresa deficitária com muitos milhões. O que têm em comum é que o milhão não conta nada.

Assisti a atos de uma generosidade absolutamente inacreditável: grande receção a um ministro estrangeiro; refeição na Lapa com sete pratos, três entradas e quatro pratos principais; ao ministro estrangeiro oferece-se *Vista Alegre*, *Atlantis* e trinta por uma linha. E eu pergunto a um assessor do gabinete do Ministro: «Quem paga?» Ele responde: «As prendas é a REFER, o jantar é a CP.» E eu digo: «Mas estão tão deficitários...!» Dizem-me: «Por isso mesmo! Um milhão a mais, um milhão a menos não conta!»

Nós temos de perceber que não é possível ter empresas... Quer dizer, tem a ver com a natureza do *deficit* das empresas públicas. Qualquer empresa para ser empresa não é eternamente deficitária, a menos que alguém queira. Ou seja, há uma procura, há alguém que compra a

existência da empresa, que está disposto a pagar pela existência da empresa, mas não contratualizando de modo a encontrar um preço.

Todo o desafio da gestão é a luta pela sobrevivência. O mais difícil haver nas empresas é um ato de gestão errado nos põe debaixo de água e um ato de gestão certo nos põe acima da água.

Quando as empresas são de tal maneira ricas que faça o Sr. Deputado o que quiser ela irá sempre dar muitos milhões, positivos ou negativos, acabou a gestão! Portanto, para criar as condições de gestão no setor público, nas empresas públicas, nos serviços públicos, são precisos contratos do Estado com as empresas, mesmo que elas sejam públicas.

Sr. Deputado, uma empresa extraordinária que fez uma evolução de setor público para setor privado e que hoje é motora da bolsa portuguesa é a TLP (Telefones de Lisboa e Porto). O processo de evolução é exemplar! Ela pouco a pouco foi-se afastando do setor público, ganhando a sua identidade, porque privatizar é um exercício muito mais sofisticado do que se pensa. Uma privatização bem feita leva tempo, exige consensos nacionais duradouros. Não é um Governo que privatiza hoje para nacionalizar amanhã ou vice-versa. Portugal pode orgulhar-se da forma como a PT se transformou de uma empresa concessionária, depois integrada ou numa gestão conjunta com os CTT — fui secretário-geral do CTT-TLP, portanto também acompanhei isso —, numa empresa de referência no mercado de capitais.

Quer dizer, é possível optarmos por modelos mais públicos ou mais privatistas, respeitando o que é próprio do setor privado e respeitando o que é próprio do Estado também, se me permite!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostaria de pedir-lhe só um pouco mais de informação concreta relativamente àquilo que abordámos há pouco, que

é a forma como se desenhou e como se chegou aos valores que foram assumidos nas estimativas de tráfego subjacentes ao modelo de bandas de tráfego.

Isto é, falou-nos da experiência que foi recolhida em Inglaterra e da observação que foi feita dessa experiência, mas há aqui uma questão que esta Comissão tem procurado aprofundar, que é a forma como os valores que ficaram assumidos no contrato foram atingidos do ponto de vista da estimativa.

Gostaria de saber se nos pode ajudar a esclarecer se havia um estudo de tráfego, se havia três; se havia um do Estado e outro de cada um dos candidatos ou concorrentes; se havia um estudo que serviu de referência para todos; se os privados assumiram e tomaram como bom aquilo que o Estado tinha apresentado: «Os valores são estes, ponto final!»

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Basicamente, fizemos as previsões e a empresa aceitou, pedindo-nos uma certa flexibilidade como referi há bocado: «Deixa a tarraxa um bocadinho desapertada...»

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

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Portanto, nós fizemos as previsões e a empresa aceitou, pedindo-nos, em contrapartida, um mecanismo que permitisse que algumas coisas fossem apertadas mais tarde, se se verificasse que algumas das nossas expectativas eram corretas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Havia só um estudo, então?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sim. Quer dizer, um estudo e muitos estudos, porque a DGTT também se envolveu nisto, houve alguns estudos contratados fora. Contudo, grande parte dos estudos de tráfego jogam sobre extrapolações. E, quando se faz uma coisa nova, como o serviço ferroviário para a península de Setúbal, há uma rutura tão grande com o que estava antes que nós temos muita dificuldade em conseguir ter modelos de tráfego. Portanto, tínhamos todos uma enorme insegurança sobre os modelos de tráfego e por isso é que aceitámos que os dados posteriores nos diriam qual seria o caminho. E, inicialmente, as coisas não foram tão favoráveis como se imaginava.

O Sr. Deputado pode, aliás, ter muito facilmente essa noção. Os parques *park & ride*, ao lado das estações de caminho de ferro da Fertagus, nos dois ou três primeiros anos estavam verdadeiramente desertos e hoje não há lugar que chegue para estacionar carros ao longo destas estações. Quer dizer, há alguns benefícios em termos da contribuição destes empreendimentos para a economia urbana, porque, às vezes, ouve-se falar da necessidade de certas companhias de transporte urbano serem equilibradas... O fenómeno económico que estamos a medir não é o da economia da Carris ou do Metro, é o da economia urbana, ou seja, como é que é mais barato transportar as pessoas. Mas, enfim, esse é outro tema.

E, por isso, a aposta naquela linha, a aposta naquela concessão veio a mostrar-se pagante a prazo. Infelizmente, se tivéssemos tido a oportunidade de ter mantido uma instituição pública que pudesse seguir e monitorar, hoje tínhamos condições de publicar alguma coisa. Não tenho. Falo com a minha memória, não levei papéis para casa, não sei, sequer, onde estão os arquivos. Também ninguém ia pensar que o Instituto fosse extinto daquela maneira.

Aquilo era difícil, porque nós não tínhamos grandes condições para fazer previsões. O exercício era sobretudo um exercício de extrapolação e nós não tínhamos que extrapolar. E o que eram as nossas certezas de que o transporte público lançado na península de Setúbal iria cumprir a sua missão só dois ou três anos depois começou a mostrar a sua vitalidade, a sua verdade. Entretanto, eu já lá não estava.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tenho pouco tempo, por isso vou colocar a minha última pergunta nesta ronda, que tem a ver com o seguinte: num contrato, diria, tão favorável à partida do ponto de vista da introdução de um conjunto de potenciais benefícios marginais, como a gestão das lojas das estações, a gestão dos parques *park & ride* e um conjunto de outras situações, e com a própria expectativa das bandas de tráfego — pelo menos dava-se o benefício da dúvida de que iria favorecer, à partida, o concorrente, o concessionário, e depois logo se poderia corrigir —, pergunto qual foi a posição do INTF, neste contexto em particular, relativamente à opção política de proibir a CP de concorrer a este contrato.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — A questão não era a Fertagus. A questão era a CP. A ideia inicial é que a ideia da REFER... A empresa a que chamamos hoje REFER provavelmente devia chamar-se CP - Caminhos de Ferro, ou seja, era a estrutura que estava ali. Depois, apareceu tudo um pouco virado ao contrário.

Perante a nova política ferroviária, que tem sobretudo a ver com mercadorias, que é uma coisa que o caminho de ferro português não faz, e no fundo se baseia na separação dos conceitos da operação da infraestrutura e da operação dos comboios — tal como nas estradas, pois quem anda de carro nas estradas não guia carros que pertençam à Estradas de Portugal —,

a CP opôs-se... Vou usar uma palavra que pode ser entendida bem ou mal, tem conotações diferentes, pode parecer um anglicismo ou pode parecer outra coisa: a CP opôs-se corporativamente, mas de cima para baixo, do seu conselho de administração para baixo, do seu presidente para baixo, a qualquer inovação nesta matéria. Opôs-se, no fundo, à política ferroviária estabelecida na Comissão Europeia. E esta não foi estabelecida por causa de Portugal. O que é preciso é que os comboios alemães possam andar nas linhas francesas e vice-versa. O que é preciso é que os comboios alemães possam chegar a Vladivostok sem terem que mandar as Divisões Panzer à frente. Se o século XVIII foi o século da liberdade da circulação nos bares, o século XIX e o século XX de circulação nos ares, o século XXI pareceria ser o da liberdade de circulação nos carris.

Portanto, esta separação era muito importante, porque, cada vez que a Europa cresceu, a segmentação ferroviária liquidou o transporte ferroviário. Cada vez que se dizia «vamos ter uma Europa maior onde a vocação do caminho de ferro vai poder exercer-se», as empresas nacionais, feudais, «morcelaram» (isto é um galicismo), ou seja, «ensalsicharam», esquartejaram o território europeu de modo a que o transporte... Fazer um transporte de caminho de ferro — isso é um estudo muito engraçado — nos anos 70 de Hamburgo para Milão obrigava ao preenchimento, em várias instâncias, em várias empresas, de 377 (é um número que não se esquece) documentos diferentes. Se chamar um camionista e disser «eu quero isto amanhã em Milão», faz um contrato com ele e aquilo, no dia seguinte, está em Milão.

Portanto, a vocação demasiado estatizadora, no sentido quase feudal, dos caminhos de ferro comprometeu a capacidade de usarmos o caminho de ferro no contexto europeu. A ideia base era esta: haver quem tomasse conta das vias e, depois, haver quem fizesse os comboios.

Quanto ao transporte ferroviário de mercadorias ser entregue a empresas de comboios privadas, não vejo qual é o problema. O setor público não é capaz de utilizar o caminho de ferro no transporte de mercadorias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o que estava em causa era muito mais do que a travessia do Tejo, presumo eu.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Era! Com certeza que era!

Mais: se me perguntasse por onde é que era interessante ter começado, eu respondo que começaria pelo transporte de mercadorias — eventualmente de capitais totalmente públicos. Mas eu queria uma empresa diferente da CP para fazer comboios de mercadorias, para apostar nas mercadorias.

A Transfesa espanhola, aliás, com grande participação de capital espanhol, fez coisas absolutamente espantosas no transporte de mercadorias em Espanha, e ainda hoje faz! E nós não tivemos uma resposta semelhante do lado português. Temos uma dificuldade muito grande de pôr mercadorias sobre caminho de ferro. Isso é trágico para o País!

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar à bancada do Bloco de Esquerda. Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva, das informações que já nos foi dando e porque é conhecido na sua participação, a sua participação no INTF decorre também de uma nova visão para o modelo ferroviário em Portugal. Pegando até naquela que foi a sua...

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, criou-se um grande ruído na sala. Tivemos dificuldade, nestes últimos instantes, em ouvir o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares. Portanto, peço algum silêncio e alguma concentração.

Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, queira prosseguir.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Doutor, a sua frase paradigmática sobre essa matéria era que o início era o início de abrir aos privados muito mais do que se abriu na fase inicial da Fertagus.

Queria perguntar-lhe, nessa sua entrada no INTF, qual foi a perspetiva que foi dada, porque, oito meses depois do INTF ter sido criado, o Sr. Doutor estava a ser indicado pelo Estado para assinar o contrato de concessão da Fertagus.

Por isso, em primeiro lugar, pergunto qual o grau de envolvimento na preparação do próprio contrato. Já percebemos que existia ao nível da definição das bandas de tráfego, mas gostava de saber na própria definição do que eram os serviços que a Fertagus deveria gerir, deveria fazer, qualidade de serviço. No fundo, pergunto qual foi o grau de envolvimento que teve.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sobre uma página completamente em branco, embora usando um pouco a experiência inglesa e usando alguns outros indicadores disponíveis da UIC, tentámos traçar um quadro onde o início fosse possível para ser depois progressivamente afinado, correndo riscos de ele ser ou demasiado apertado ou demasiado favorável.

Houve, em relação à Fertagus, a ideia de dizer: «Nós somos parceiros desta aventura. Nós vamos ter uma atitude de lealdade e de abertura para ver como é que isto se pode manter.»

O simples facto de aparecer numa estação francesa um comboio que não fosse SNCF podia levar a um motim na estação francesa, isto por razões que, se calhar, são boas e más, e eu respeito algumas, entendo.

A mudança exige sempre algumas ruturas.

Fez-se um trabalho enorme. Ficámos sempre com a sensação de que nunca conseguiríamos que ele nos desse verdadeiramente uma previsão do que se ia passar. Os primeiros meses de operação da Fertagus foi uma ansiedade permanente: as pessoas vêm, não vêm; os comboios enchem, não enchem; os parques *park & ride* continuavam vazios; isto vai ou não vai resultar.

Acumulámos uma experiência... Não sei se acumulámos! Sr. Deputado, com toda a franqueza, não sei se hoje temos uma experiência acumulada. Já lhe disse que a minha sensação é a de que se optou depois por fazer as coisas de uma forma fácil, «a andar».

Não sei responder à pergunta que entendi como gostaria de saber. Não tenho elementos, não tenho documentos, já foi há muito tempo, a inscrição não existe, a memória é um pouco aquilo que está...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, permita-me, das afirmações que fez, retirar duas perguntas.

Uma primeira da própria previsão ou formulação que tinha para esse projeto, quando diz que a Fertagus era um parceiro, que consideravam a Fertagus como um parceiro. Devo perguntar-lhe, porque é a isso que esta Comissão de Inquérito também quer chegar, qual era o risco desse parceiro, ou seja, que risco é que existia para o investimento que a Fertagus fez.

Em segundo lugar, pergunto qual foi o grau de intervenção política na definição dos contornos das obrigações da Fertagus e do próprio pormenor do contrato, para perceber o que é que o INTF fez, porque achava que deveria fazer, e o que é que o INTF não fez ou fez diferente, porque assim foi imposto.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Diria que, no essencial, a posição técnica, financeira, operacional do INTF foi tida em conta pelo Governo — no essencial. Nunca tive a perceção de ter havido negociações nas minhas costas, isto é, fora do corpo técnico que representávamos.

Queria só recordar que, tendo na pessoa do Ministro João Cravinho alguém que muito admiro e respeito, quando foi necessário nomear o conselho consultivo do Instituto Ferroviário, ele perguntou-me: «Quem queres que eu nomeie?» E eu disse-lhe duas pessoas com grande experiência no setor dos transportes e que não são do Partido Socialista, do partido a que pertencia o João Cravinho e eu também — fui presidente da FAUL (Federação da Área Urbana de Lisboa) e fui Deputado nesta Casa pelo Partido Socialista. Indicámos nomes de pessoas com muita experiência no setor, que era o Eng.º João Maria Oliveira Martins, que já tinha sido secretário de Estado no tempo de Marcelo Caetano, no tempo da primavera, e o Eng.º Anacoreta Correia, e também o Eng.º Veiga de Oliveira. Estes três homens faziam parte do conselho consultivo.

Perdi ou ganhei muitas horas a falar com eles até muito tarde para tentar assessorar as coisas. Fazíamos uma navegação sem mapas, não havia, sem faróis e o céu nem sempre estava estrelado, se me permite a expressão. Houve um esforço enorme de deixar claro e transparente o que fazíamos. A presença do Eng.º João Maria Oliveira Martins, do Eng.º Álvaro Veiga de Oliveira e do Eng.º Anacoreta Correia, pessoas com larga

experiência no setor dos transportes, nos momentos estratégicos de definição do INTF foram, para mim, presidente do INTF, uma verdadeira bênção.

Devo dizer que o Eng.º Cravinho respeitou-me sempre muito, fez-me a vontade, porque, quanto à sugestão que lhe fiz para os membros do conselho diretivo, foi uma generosidade ele perguntar-me quem é que eu achava e nomeou exatamente as pessoas que eu sugeri, percebeu a minha ideia. Pude contar com elas. O Prof. José Manuel Viegas, pelo menos naquela fase, era uma pessoa que parecia muito agarrada às suas convicções técnicas e capaz de quebrar para não violar as suas convicções técnicas. Depois, havia os meus colegas do conselho de administração, dois engenheiros ferroviários reputados, o Eng.º António Vasco Guimarães da Silva e o Eng.º Raul Vilaça e Moura, que foi presidente da Transtejo recentemente. Sabe que o contexto criado por estes dois engenheiros ferroviários (eu não sou engenheiro), criado por um conselho consultivo onde estavam estes três membros de antigos Governos, de várias cores políticas — João Cravinho, Álvaro Veiga de Oliveira, João Maria Oliveira Martins e Anacoreta Correia — formava uma rede, transformando aquilo num desafio de natureza nacional.

Sr. Deputado, se eu me senti, se calhar um pouco petulantemente, protagonista de um esforço que ultrapassava completamente os limites daquele Governo e muito mais os limites daquele partido foi nessa circunstância da minha vida. A sensação é que, depois, isso tudo se perdeu.

Repare uma coisa: quando eu chamo o Eng.º José Luís Catarino e o recebo na presença destes antigos membros do Governo, que cobrem um leque partidário praticamente total, mas têm competências técnicas absolutamente indiscutíveis, e com os meus jovens recrutados Ph.D. em Londres e noutros sítios, tenho a certeza de que o Eng.º José Luís Catarino

se sentiu muitas vezes impressionado, porque daquele lado, do nosso lado, estava o Estado português no seu pleno.

Não houve jogadas escondidas. Houve riscos nas decisões que tomávamos, por falta de certificação técnica. Não havia condições para fazer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Para o privado, a sensação que dá é que os riscos não foram assim tantos, porque, se olharmos, por exemplo, para o fundamental, que é o risco de tráfego, o que o contrato dizia era que, se o tráfego fosse abaixo da banda definida, o Estado assumiria os custos em que o privado teria que incorrer. Contudo, se o tráfego fosse superior ao que estava previsto, o Estado não iria sequer buscar qualquer tipo de benefício sobre isso.

Dá para entender que, se as coisas corressem bem, corriam bem para um dos lados; se corressem mal, era o Estado que iria suportar os riscos que estavam em cima da mesa.

Qual foi a motivação para esta escolha de relação de forças?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Mecanismos de revisão anual e seguimento milimétrico da exploração. Isto é, não era fácil, na Europa, encontrar capitais privados que quisessem meter-se nesse setor aparentemente minado do caminho de ferro. Em França, não foi ainda possível encontrar interesses privados que se disponham a fazer uma empresa ferroviária à séria. Nós, em Portugal, tivemos uns tipos que estavam dispostos a isso. Tratámo-los bem? Acho que sim. Tínhamos mecanismos de cláusula que permitiam ajustar... Não foram, depois, utilizados. A nossa ambição era grande e precisava de mais tempo. Eu fui posto a andar ao fim de dois anos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se me permite, então, concluir dessa sua frase, o projeto, tal como o via no seu ajuste da relação de forças e de partilha de riscos, deveria ter sido avaliado por mais tempo e de uma outra forma que não foi.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Absolutamente de acordo consigo! Já tentei dizer isso de várias maneiras. Acho que há uma situação de temporização ou de complacência que existe no início, que tem muitas explicações possíveis, porque para o interesse público era um verdadeiro *asset* ter um parceiro privado disposto a entrar nisto. Não é fácil encontrá-los na Europa. E também é verdade que todas as tarraxas que podiam ser apertadas estavam ao nosso dispor.

Pois, não aconteceu assim, Sr. Deputado! Não aconteceu!

Acho que, se tivéssemos apertado as tarraxas de princípio, o privado tinha-se ido embora. E, para nós, naquele caso, não era o privado pelo privado; era o privado para tentar fazer uma experiência, em que se mostra que o interesse público pode ser salvaguardado, o papel do Estado pode ser salvaguardado, a presença do Estado permanente na exploração de um serviço público pode ser garantida, usando, apesar de tudo, como parte contratante, um amigo de uma empresa privada. Como nas estradas: quem constrói são os privados! E isso já está de tal maneira nos hábitos que já ninguém pergunta porquê.

Aqui é um bocadinho mais complicado, porque tratava-se de gerir mais do que fazer o investimento. Quer dizer, alguma complacência, alguma temporização em relação ao privado, que se abalançava, que se oferecia para fazer isto, pareceu-nos, a todos os envolvidos neste processo,

inevitável, mas com o olho atento para saber quando é que podíamos começar a fazer o *fine tuning* disto.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Coisa que, depois, acabou por não acontecer.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E, por isso, da complacência inicial passou-se para a complacência total ao longo do tempo.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — A concupiscência!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mesmo assim, permita-me fazer-lhe algumas perguntas sobre a atividade do INTF, que foi inicialmente criticada pelo Tribunal de Contas, quanto àquele ano fatídico do início da exploração da Fertagus, quando a própria Fertagus não estava a cumprir com as suas obrigações, por exemplo, ao nível do número de comboios em circulação por hora. Havia ali uma série de questões que não foram cumpridas pelo concessionário.

Pergunto-lhe qual a razão para o INTF ter agido como agiu e se sentiu, do lado político, compreensão para essa gestão do INTF.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — A Fertagus foi multada, e não pelos valores que eu gostaria, mas por valores que deixaram algumas feridas. Foi multada!

Quanto ao Tribunal de Contas, só me lembro desse tempo...

Bom, eu não queria contar, mas vou contar uma história. Quando o INTF também era a brigada de trânsito do setor ferroviário, nós fazíamos inquéritos aos acidentes. Ora, todos os inquéritos feitos aos acidentes ferroviários em Portugal, até à existência do INTF, eram vicissitudes, motivos de força maior, nunca havia responsáveis. Eu contratei, para trabalhar nos serviços de polícia de trânsito ferroviária, um inspetor da judiciária, chamado Carriço, habitadíssimo a acarear malandros.

Um dia, houve um desastre ferroviário no Setil e ele foi lá. Os vários engenheiros envolvidos explicaram que tudo aquilo tinha sido imprevisível, tinha sido não sei o quê e tal. Ele percebeu muito rapidamente que estava tudo combinado. Ele era um homem formado em Direito, mas com uma enorme paixão pelo setor do transporte ferroviário. Não era capaz de estar ao pé de uma linha de caminho de ferro, ver passar uma locomotiva, sem começar a dizer: «Já viu aquela? Aquilo é uma locomotiva CC não sei o quê...» Passado um bocado, ele chamou os mesmos engenheiros e disse: «Vocês estão mancomunados! Isto é crime! E eu posso mandar-vos... Vamos, agora, contar a verdade!» Assim, começaram a existir processos em que havia responsabilidades, nomeadamente civis, da CP e da REFER.

Quando isto começou a acontecer, a CP e a REFER deixaram de nos fornecer os jipes para irmos aos lugares de acidente. Se havia um acidente e queríamos lá ir, telefonávamos para a CP e dizíamos: «Houve um acidente e precisamos de lá ir. Aquilo é um sítio que não tem estradas.» A resposta era: «Não. Não temos nenhum carro disponível!» E eu de urgência tentei comprar um carro.

Depois de um percurso de combatente muito complicado, entre o Gabinete de Gestão dos Veículos do Estado, o Ministério das Finanças, para cima e para baixo, fomos autorizados a comprar um carro. Quando falei para o concessionário, já passados uns meses, este disse-me: «Só

tenho com pintura metalizada. São mais 300 €. Mas atenção, há mais uma coisa, a partir do dia 1 de janeiro os carros sobem, em média, 1500 €, porque há impostos novos e porque estes carros todo-o-terreno são muito procurados.»

Fiz uma reunião do conselho de administração e resolvemos pagar os 300 € a mais da pintura metalizada. Por causa disso, paguei mais de 3000 € de multa ao Tribunal de Contas, ou seja, porque, de facto, comprei um carro que não estava nas especificações a que eu tinha sido autorizado a comprar. É o que me lembro de o Tribunal de Contas dizer na altura.

Portanto, acho que, em relação às nossas preocupações... Sei que o Tribunal de Contas melhorou muito e que há de melhorar mais. Mas não nos fizemos compreender.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Como se explica que a Fertagus, tendo acordado o início da exploração para julho de 1999, só um ano depois é que tenha estado, na verdade, na plenitude, a cumprir com o seu número de comboios por hora? O que se passou? Quem foi responsabilizado? Disse-nos que houve uma multa. Disse-nos que não foi pelos valores que achava que deveria ter sido, pelo que, já agora, também lhe pergunto por que é que não foi e se era assim tanta a diferença.

Sobretudo, quero perguntar-lhe o que se passou. Sabendo que a Fertagus tinha a obrigação de comprar o material circulante à CP, isso era uma das suas obrigações que estava em cima da mesa, gostava de saber o que atrasou essa compra, o que se passou, se foi um problema financeiro, se foi um problema de vontade, no fundo, o que terá acontecido.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — É verdade e eu acredito que a principal coisa que determina os níveis de procura são os níveis de oferta.

Por isso, posso dizer: «Ah, a procura não era suficiente...» É contra a minha convicção de que é a oferta que determina os níveis de procura. Mas há um prazo, há um *gap*!

Os níveis de serviço prestados naquela linha, seja em termos de passageiro por metro quadrado disponível ou por todas as formas de medir a qualidade do serviço, foram sempre superiores às outras linhas suburbanas de Lisboa. E isso também nos impedia um pouco de exigirmos à empresa privada o que não éramos capazes de fazer com as empresas do Estado. Referi dois ou três anos para o *park & ride* começar a encher e, à medida que a procura subiu, foi possível mobilizar mais recursos e dar garantias. Do ponto de vista de quem não vê as contas, mas vê de fora, o material circulante foi aparecendo acompanhando o ritmo do aumento da procura.

Não tenho a convicção, nem os estudos feitos na altura nos indicam, que tenha havido uma situação de... Sr. Deputado, todos nós desejaríamos que, nos comboios suburbanos de Lisboa, houvesse mais espaço para as pessoas. Por exemplo, no metro em Bruxelas há música ambiente e há níveis de espaço diferentes. Mas nós tínhamos padrões estabelecidos na Área Metropolitana de Lisboa e, felizmente, a Fertagus esteve sempre acima.

Foram considerações deste tipo que levaram a que tenha havido alguma moderação na aplicação das multas. A procura também não tinha sido aquilo que tínhamos previsto. Portanto, o *deficit* na oferta foi sobreacompanhado por um *deficit* na procura. Depois, a procura começou a subir claramente e, nessa altura, também conseguiram pôr os comboios a circular, como estava previsto, um ano depois.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No entanto, havendo um compromisso contratual... Já agora, pergunto-lhe se foi também um dos espaços em que o INTF teve oportunidade de ter voz e dizer o número mínimo de comboios por hora que queria.

Havendo esse compromisso contratual, sabendo, como nos disse ontem aqui o Presidente da Fertagus, que o grande compromisso financeiro estava associado à compra do material ambulante, o distanciamento de um ano pode levar a poupanças do lado do privado, até maiores do que seria o pagamento de uma multa. Pergunto-lhe se isso foi contabilizado ou não.

Para terminar esta primeira fase, gostava de saber se também sentiu do lado político, do lado dos responsáveis do Ministério, essa ideia da complacência inicial e se sentiu, a seguir, a vontade da manutenção da complacência.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Duas vezes «sim». Senti alguma complacência necessária no início e, depois, mudando os protagonistas, mudando as pessoas, senti uma abertura, um bocado inesperada no meu entender, à manutenção *sine die* dessa complacência.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, à bancada do PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, há uma questão sobre a Fertagus que tem sido levantada nestas audições e que ainda não conseguimos esclarecer totalmente, que tem a ver com o comparador público.

Um dos instrumentos prévios a que, por regra e por lei, se recorre nas parcerias público-privadas é a comparação das metodologias tradicionais

da execução de obra ou da gestão pública por parte do Estado com estas novas metodologias de recurso a parceiros privados.

Assistimos, no entanto, a uma decisão de exclusão da CP neste concurso da Fertagus e, ao excluírem a CP, destas várias audições ficámos com a nítida sensação que isso não permitiu aos decisores ter uma ideia se era preferível gerir esta travessia pelo operador público, porque não houve acesso à comparação em relação ao que vinha aí em termos de gestão privada, essa, sim, totalmente desconhecida.

Portanto, começaria por lhe perguntar se nos pode explicar quem tomou essa decisão, se essa decisão foi bem fundamentada e se, apesar dessa decisão, conseguiam ter a mínima comparação entre o que aí vinha e que era desconhecido de gestão privada ferroviária com o que já se conhecia de gestão pública ferroviária.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Essas decisões foram tomadas a um nível político claramente acima do INTF, aliás, algumas delas tomadas antes da existência formal do INTF.

Aquilo que me foi dito, que me foi explicado na altura — e a minha perceção também conduzia a isso — foi que a CP não era um universo empresarial que tivesse afetações de custos e proveitos às várias atividades exploradas que fosse verdadeiramente fidedigno.

Eu disse há bocado que uma empresa largamente deficitária pode sempre gastar uns milhões a mais. E a CP, em guerra, podia criar condições de concorrência desigual. A CP podia usar dinheiros públicos para comprometer a possibilidade de atingir um objetivo público, que era a tendência para que existisse, tendencialmente, uma multiplicidade de operadores desde que houvesse uma unidade de gestão do controlo do tráfego ferroviário e da infraestrutura.

Portanto, devo dizer-lhe que, nas relações entre as pessoas, se sentia essa animosidade da CP contra a política pública definida pelo Governo. A CP estava contra a política do Estado, de uma forma inequívoca. Os seus representantes nas reuniões quotidianas, frequentes, diziam, claramente: «Não acreditamos nisto. Isto não é modelo. Isto não é boa política. Estaremos contra isto.»

Do ponto de vista formal, parece uma coisa que não faz muito sentido: como é que uma empresa do Estado pode estar tão acirradamente contra uma política decidida pelo Estado?

O Sr. Deputado conhece o País tão bem ou, provavelmente, melhor do que eu e sabe que isto é possível.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, se me permite, se tivesse sido permitido à CP concorrer ou apresentar uma proposta a esta concessão, não estaria ultrapassado o problema e não teria sido benéfica para a decisão esta possibilidade de comparar e de permitir que esses senhores que tanto se opunham ao modelo tivessem tido a oportunidade de fundamentar, dizendo «opomo-nos, porque temos estas condições em que nos propomos gerir»? Portanto, foi-lhes vedada essa possibilidade.

Até que ponto é que não existiu também uma decisão errada de impedir que os próprios políticos e, depois, a equipa técnica pudessem, com dados objetivos e com uma proposta concreta, analisar se o que estava em cima da mesa era ou não uma proposta de, através do mecanismo do comparador público, demonstrar que este era um caso em que o comparador público serviria para dizer «aqui não deve entrar a iniciativa privada»?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, em dois tempos. Primeiro, reafirmar que as decisões foram tomadas a nível político, nesta matéria. O INTF não tinha nenhuma condições.

Mas, como cidadão, como pessoa interessada na vida política, sei, Sr. Deputado, deixe-me defender a decisão tomada pelo Governo na altura, que a CP conseguiria fazer, com certeza, para um custo aparente para o setor público mais baixo.

Só que a relação financeira entre a CP e o Estado está toda por clarificar. Não é possível a uma empresa, pelo simples facto de ser uma empresa, viver sistematicamente com *deficit*, como a CP vive. Para toda a contratualização dos serviços da CP, nós íamos buscar um exemplo externo para depois sustentar e fazer algumas comparações internas. Obnubilar essa realidade, ou seja, impedir-nos de tentar ver se era possível arranjar os contratos de outra maneira seria uma forma de nunca conseguirmos ver como se podiam fazer as contas entre o Estado e a CP.

Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe, com algum enfase, que há duas formas de privatizar: entregar aos interesses privados e, depois, há boas e más privatizações; a outra forma é permitir que prosperem e existam dentro de entidades públicas situações de vantagem para interesses privados não declarados. Olhando à nossa volta — não vou dar exemplos em qualquer outro setor, o Sr. Deputado poderá imaginar a que me estou a referir —, hoje vemos como é possível utilizar uma empresa pública por dentro a favor de interesses particulares, privados, não assumidos.

Portanto, há um raciocínio de natureza política que diz «não, eu quero saber até que ponto consigo arranjar alguém, outro, com quem faça um contrato e, depois, quero saber como é que isto funciona para ver o que como posso fazer com a CP.» Porque com a CP está tudo sempre... Há

uma expressão usada pelos homens das telecomunicações... Quer dizer, nunca se consegue saber nada!

Sr. Deputado, tenho a maior nostalgia por aquilo que foi a grandeza da CP. Também sei que dentro do setor público se pode conspirar contra o interesse público.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, uma segunda questão que tem, aqui, sido levantada tem a ver com aquilo que o Sr. Eng.º João Cravinho considerou os erros monumentais nos estudos de tráfego. Também já ficou assente que esses estudos de tráfego condicionaram a decisão, porque, na fase final, em que dois concorrentes disputavam a seleção final para a gestão do serviço, ambos, de acordo com o que disse o Sr. Eng.º Cravinho, fizeram os seus estudos de tráfego, o Estado, via Instituto Ferroviário, também terá feito também os seus estudos e, depois, veio-se a demonstrar que esses estudos tinham os tais erros monumentais.

O certo é que foi consagrado que o risco desse erro ficava do lado do Estado e ficámos com a nítida ideia de que quanto maior fosse o erro mais facilmente se ficaria na primeira linha da decisão, porque, errando-se em demasia, dava-se uma perspectiva de rentabilidade do negócio e, ao mesmo tempo, de redução do preço. Pode não ter sido propositado, mas, se maior o erro, menor o preço a cobrar ao cliente, mais equilibrada era a parceria, melhores condições tinha para se ganhar a concessão. O certo é que, caindo esse erro todo em risco para o Estado, veio a ter como consequência que o Estado teve de pagar 102 milhões de euros para suprir esse erro.

A questão é: até que ponto é que, na altura, não houve condições para se aperceberem do erro? Até que ponto é que houve aqui algum facilitismo? O Sr. Doutor disse-nos que, posteriormente à decisão, facilitou-se um bocado. E nesta fase da decisão, nesta questão do erro

monumental — e a palavra «monumental» chama-nos à atenção para isso —, não teria sido possível ver esse erro? Não teria sido possível detetar essa situação e ter poupado ao Estado esses milhões que vieram a ser pagos?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, 102 milhões é um número impressionante. Infelizmente, depois disso, habituámo-nos a uma unidade mais frequente, que é o milhar de milhão, e não a centena de milhão. Estou ainda um bocadinho impressionado pelas últimas conversas sobre a situação da dívida do Estado português e da economia portuguesa e liberto-me com dificuldade disso quando falamos em 100 milhões.

Não sei de onde é que vêm os 100 milhões, porque...

Quando falou de dois concorrentes, não era para este serviço da Fertagus? Na fase em que pelo menos o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário já existia só me lembro de haver um concorrente. Não sei se numa fase anterior teria havido dois. Eu vivia no estrangeiro e vim para assumir funções aqui no fim de 1998. É possível que antes houvesse coisas de que não me apercebi. Em fins de 1998 só havia no terreno, na parada, o concorrente Fertagus.

É verdade que havia erros e erros feitos por toda a gente, porque, apesar de tudo, houve mais do que uma pessoa a cometer o mesmo tipo de erros e não me parece que estivessem mancomunados. Era muito difícil. Não havia base para extrapolação. Quer dizer, qual ia ser o tráfego ferroviário numa linha para a península de Setúbal que nunca tinha tido transporte ferroviário?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, concluímos que não viram e vamos também, nesta fase, para já e não havendo prova em contrário, considerar que não houve efetivamente esses conluios.

Há uma situação que também gostaríamos de esclarecer, que tem a ver com o investimento. Ficámos algo surpreendidos que, perante um investimento privado que, até à data de ontem, estimamos na casa dos 13 milhões, o privado em 10 anos tenha conseguido retirar dividendos de 33 milhões e tenha sido ressarcido de todos os suprimentos, ainda não sabemos a que taxa de juro ou se venceu taxa de juro, porque não nos foi respondido pelo presidente do conselho de administração, aguardamos que o faça por escrito. Esses números surpreendem-nos a nós e surpreendem a população portuguesa.

Gostaria de saber se houve o cuidado de, na análise das cláusulas contratuais, na fase de elaboração do contrato, salvaguardar que não estivéssemos a fazer um contrato com uma entidade privada para a obtenção de lucros que, agora, a população portuguesa não compreende. Na altura também, com certeza, não seriam compreendidos, porque não são proporcionais ao envolvimento do capital.

Peço-lhe um comentário sobre isso, porque, efetivamente, ainda não conseguimos fazer luz sobre este ponto. Parece-nos que há aqui demasiado lucro para tão pouco capital privado. Portanto, gostaria que nos desse algum contributo para que se faça luz sobre esta questão.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, receio que seja pequeno o contributo.

É verdade que lembro-me de alguém, já não lhe posso precisar quem, talvez um colega de conselho de administração, ter dito «pode ser que estes tipos acabem por fazer um bom negócio», embora tenhamos estado

algumas vezes a pensar que podiam fazer um péssimo negócio. E, como disse há bocado quando respondi ao Sr. Deputado do Bloco de Esquerda, tivemos a preocupação, em sede técnica, de ter mecanismos de apertar as condições financeiras se as previsões de tráfego, os níveis de custo, se mostrassem mais favoráveis à empresa do que se poderia ter entendido como cenário de base. Contudo, eu saí no princípio de 2001, estávamos nós a olhar com cuidado para os dados de 2000 para ver se era ou não de apertar a tarraxa.

A sensação que tenho é que não houve continuidade na forma de gerir esta relação. Comecei por dizer, com algum ênfase, que uma relação de concessão é uma relação viva, sobretudo enquanto se tenta inovar e, portanto, exige do Estado, do concedente, uma presença permanente. E a sensação que tenho é que, depois, essa ideia não fez o seu caminho. Nem na atual DGTT, por razões de cultura própria da DGTT, que é um serviço tradicional do Estado (é a Direção-Geral dos Transportes Terrestres por muito que eu lhe chame instituto público e não sei quê), parece que haja condições para fazer uma gestão mais nervosa, mais de perto, de como estas coisas podem evoluir.

Provavelmente, uma das grandes dificuldades da República portuguesa é dar continuidade a certas ações. O ciclo de decisões... Como eu gostaria, Sr. Deputado, de ter acompanhado este processo, mesmo que fosse como espectador e pudesse escrever os meus relatórios e as minhas conclusões, por cinco ou seis anos, porque o tipo de inovação é institucional, o tipo de inovação operacional justificava que nós tivéssemos um tempo para poder julgar isto. Felizmente, aqui, no Parlamento, alguém hoje quer saber como é que isto correu, mas aparentemente fora daqui parece que ninguém mais quis saber como é que aquilo correu.

Eu também me sinto do seu lado, Sr. Deputado. Sinto que gostaria de saber mais e que gostaria de perceber melhor por que é que a República portuguesa (conjunturalmente, é a pátria portuguesa) não tem esforços mais consistentes, organizados no tempo? Por que é que a República...?

Sr. Deputado, nós assistimos à destruição de órgãos fundamentais do Estado português nesta matéria. Eu sei que o Departamento Central de Planeamento (DCP) tinha um nome, tomado no ano 1965, que parecia muito coletivizante, mas por acaso era a mesma instituição a que se chamava Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, no tempo de Salazar e de Marcelo Caetano e onde, a partir da altura em que foi Secretário de Estado do Planeamento o Dr. João Salgueiro, se concentrou uma capacidade técnica, o que não era possível, porque havia uma instrução contraditória dos projetos de investimento dos vários ministérios, sobre as quais o DCP se pronunciava. Esses órgãos de análise de investimentos independentes dos setores, porque dependiam diretamente do Conselho de Ministros, foram sistematicamente anulados. Eu não tive possibilidade, como presidente do INTF, de poder chamar à colação o Departamento Central de Planeamento.

Quer dizer, eu percebo que haja quem diga, quanto a uma coisa chamada Departamento Central de Planeamento: «Isto é coletivista! Vamos acabar com isto!» Mas não se acabou com o esforço financeiro do Estado na economia. Eu percebo que se queira ter uma visão mais liberal, mas não se extingue o órgão de controlo mantendo-se as políticas de despesa pública sobre as quais ele devia dar opinião.

O Sr. Deputado sabe que, se pegarmos no leque de pessoas que foram responsáveis pelo Departamento Central de Planeamento, encontramos nomes absolutamente respeitáveis de gente que serviu sempre bem o País. E esses órgãos foram dinamitados! A República portuguesa

não tem hoje capacidade técnica de análise. Dizendo de outra maneira: a própria Administração Pública portuguesa tem vindo a ser dinamitada por um mau entendimento do que é a relação entre a legitimidade política e a capacidade técnica. Eu não sei se o quarto poder é a comunicação social. Se calhar é. Mas penso que também é capaz de ser a Administração Pública.

A competência técnica devia ter uma parte qualquer no poder nisto tudo. Não tem! Perdemos todos!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, valendo-nos da sua experiência, formação e conhecimentos, há uma última questão que gostaríamos de tentar esclarecer relativamente a esta concessão. Não tem a ver com o período em que estive no INTF, mas penso que nos poderá dar uma opinião. Tem a ver com a renovação do contrato em 2010.

Em 2010, já a concessão tinha uma experiência de 10 anos. Já se conhecia o estudo de tráfego, não era preciso fazer estudos, já havia uma realidade sobre o tráfego. Em 2010, já o concessionário tinha retirado, na totalidade do período, os tais dividendos, no valor de 33 milhões, e o Estado decide, no fim da concessão, porque a concessão terminou a 31 de dezembro de 2010, prorrogar durante seis anos sem qualquer contrapartida, sem qualquer imposição e sem a sujeitar à concorrência do mercado.

Gostaria de saber a sua opinião: se estivesse em funções nessa altura no INTF ou se, quando estive em funções no INTF, beneficiasse deste tipo de informação, alguma vez concordaria com um contrato com este tipo de condições?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, permita-me saudar a pergunta, mas tenho a sensação de que é o mesmo que perguntar a

alguém a quem impediram de ir às aulas ao fim do primeiro trimestre: «Se tivesse chegado ao fim do ano, tinha feito bons exames?»

Isto é, eu sei que esse momento, se ainda houvesse INTF, era o momento da verdade. Valeu ou não valeu a pena a República ter gasto algum dinheiro a ter esta instituição? Somos ou não somos capazes de dizer como é que este contrato deve ser refeito? Dessintonias, desacertos, tarraxas mais ou menos apertadas nos primeiros anos, se calhar é inevitável. Mas chegar ao fim de 10 anos e a República não estar munida do conhecimento dos *dossiers* que lhe permitissem saber exatamente o que devia fazer não é aceitável! Mais uma vez, aquilo que se começou não continuou!

Sr. Deputado, nem sei de que Governo estamos a falar! Em Itália, falava-se do pentapartido: rodavam, mas acabava por ser sempre a mesma coisa. O Sr. Deputado sabe, e eu assumo, visto que tenho um passado político, assim como o Sr. Deputado, que o País possa começar a pensar que, afinal, há só um «partidão». Digo isto com todo o respeito pelos partidos políticos. Não é a zurzir nos partidos políticos que vamos fazer funcionar e melhorar a democracia. Contudo, é surpreendente como é que as ações públicas e o comportamento do Estado... É como não há Administração Pública, só há Governos. Os Governos vão-se embora, é natural que vão embora! E a Administração Pública? Quem é a Administração Pública? O que é que o IMTT, onde foram incorporadas as competências do INTF, tem a dizer a isto? Há a crítica de que no INTF tínhamos diretores a mais. Os meus diretores tinham de dirigir as reuniões entre a CP, a REFER, a Fertagus, etc. Eu chamava diretores a pessoas a quem não pagava muito mais do que aquilo que devia pagar, de acordo com as condições de mercado.

Tentei fazer do INTF uma instituição pública modelo. Perdi e voltei a Bruxelas, não como ao princípio com a sensação de ir viver uma aventura, mas com a sensação de ter sido derrotado.

Sr. Deputado, custa-me tanto que no décimo aniversário, quer dizer, 10 anos depois, os *dossiers* não fossem aquilo que eu vislumbraria ser o mínimo indispensável. Mas não foi! Felizmente, eu não estou no seu papel, que faz parte da Comissão de Inquérito. Eu vou ser um leitor anónimo, irrelevante, do relatório que V. Ex.^a vai ajudar a escrever. Mas saúdo a pergunta, insisto, porque essa é a pergunta para a qual eu procuro resposta há já alguns anos, Sr. Deputado. Não tenho resposta.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, em nome do PS, quero obviamente cumprimentar o Dr. Álvaro Neves da Silva e dizer-lhe que sobre esta matéria das parcerias público-privadas tem havido muita gente que vem falar sobre generalidades, uns diabolizando as parcerias público-privadas, outros não as diabolizando, muitos falam de tudo e até daquilo que sabem, que é uma coisa, às vezes, estranha.

Gostava, no entanto, de lhe colocar questões dentro da metodologia que esta Comissão de Inquérito determinou. Houve um período de generalidades e está a haver um período de apreciação das parcerias público-privadas em concreto. E esta é uma audição que se refere concretamente à Fertagus. Portanto, é sobre esta matéria, exclusivamente, que vou colocar as questões e também gostaria que o Sr. Doutor nos respondesse concretamente sobre esta matéria.

Para enquadrar toda esta situação, e porque nesta matéria o problema das datas é muito importante, começo por lhe perguntar se o Sr. Doutor sabe quando é que foi lançado o concurso da travessia do Tejo.

Em segundo lugar, uma data também importante, pergunto-lhe quando foi criado o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário e quando começou a funcionar, porque uma coisa é a criação por decreto-lei, outra coisa é quando está a funcionar em pleno. Gostaria também de saber quando é que o Sr. Doutor saiu do Instituto e quando é que ele foi extinto, ou seja, integrado no IMTT.

Esta era a primeira questão que gostaria que o Sr. Doutor me enquadrasse, para percebermos concretamente do que estamos a falar e de que datas estamos a falar.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Quanto à primeira pergunta da data do concurso, não sei. Tinha sido feito antes mesmo de eu chegar a Portugal. Tomei posse no dia 16 de novembro de 1998.

Já agora, aproveito para dizer que não sabia que vínhamos falar da Fertagus hoje. Não ia alterar grande coisa, porque não tenho arquivos em casa, não ando com arquivos atrás e mim.

Fui dispensado de funções, fui mandado para o Instituto das Estradas de Portugal na primavera, em março... Foi na altura em que caiu a ponte de Entre-os-Rios. O Ministro Jorge Coelho tinha-me chamado para falar na segunda-feira com ele, e depois, de manhã, telefonaram a dizer que ele não podia, porque na véspera tinha caído a ponte de Entre-os-Rios, e depois falámos na quarta-feira. Foi em 2001.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Julgo que deve ter sido em março de 2001.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Março de 2001. Estive basicamente lá em 1999 e 2000, e depois estive um bocadinho de 2001 e estive um bocadinho de 1998.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — A integração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário no IMTT dá-se quando, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — O Instituto Nacional do Transporte Ferroviário tem três presidentes. A seguir a mim, foi o Dr. Maurício Levy, que acabou os seus dias abruptamente vítima de assassinato, aparentemente não tinha nada a ver com a política; e depois foi o Dr. Brito da Silva. Julgo que a integração no IMTT faz parte de um daqueles momentos em que se proclama que foram extintos muitos organismos do Estado. Bem, não sei, não posso precisar, mas posso informar o Sr. Deputado e a Comissão depois da data exata em que foi formalmente extinto. Mas depois teve uma vida um pouco...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — A ideia que eu tenho, se é que me permite, é que foi extinto por volta de 2008, na altura em que foi criado PRACE (Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado). Portanto, o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário foi integrado no IMTT, que hoje tem, obviamente, uma função mais reguladora do que propriamente tutelar de qualquer tipo de transportes.

E, tanto quanto eu sei, gostaria que o Sr. Doutor nos confirmasse, as pessoas que integravam o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário foram todas integradas no Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. É verdade?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Já não está lá praticamente ninguém. Quer dizer, essa possibilidade foi aberta. Havia um direito das pessoas no momento da extinção do organismo, mas nenhuma das pessoas de referência na área jurídica, na área técnica, na área da engenharia e da economia está no IMTT.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Mas foram integradas. Provavelmente, admito que só saíram por opção própria.

Outra questão muito falada nesta Comissão prende-se com duas perguntas muito concretas, que são as últimas que lhe vou colocar, Sr. Doutor, e tem a ver com os estudos de procura.

Tanto quanto eu sei, há um relatório de uma comissão de avaliação da concessão que diz que houve uma evolução positiva dos estudos de procura realizados na altura. Gostaria de saber se o Sr. Doutor teve alguma interferência ou tem conhecimento de que alguma das pessoas com quem trabalhou colaborou neste estudo de procura para o caso-base. Ou seja, houve mais procura do que aquilo que estava previsto, o que significa que o que se dizia quanto ao erro era grave tinha a ver com o facto de os estudos de procura terem sido muito elevados e isso não se ter verificado no decorrer da concessão. Os elementos que tenho revelam que isso não corresponde à verdade. Portanto, houve aqui um aumento da procura depois da instalação daquela infraestrutura. Gostaria que queria que o Sr. Doutor, se possível, me confirmasse isso.

Por outro lado, Sr. Doutor, o esforço financeiro do Estado com a concessão Fertagus foi superior ao previsto ou houve uma diminuição do esforço financeiro do Estado ao longo da própria concessão? Gostaria que fosse concreto sobre isso, porque também tenho elementos que me dizem

que houve uma diminuição do esforço do Estado em cerca de 14% — o tal relatório da comissão de acompanhamento que, julgo, na altura era presidida pelo Sr. Eng.º Oliveira Martins, não sei se o Sr. Doutor conhece.

O Sr. Doutor afirmou aqui que o Estado não aproveitou todos os mecanismos que tinha ao seu alcance para que a Fertagus cumprisse as suas obrigações, mas também afirmou que a Fertagus foi multada por não cumprir aquilo que tinha contratualizado com o Estado.

Nesse sentido, pergunto-lhe se a Fertagus cumpriu ou não cumpriu sempre as suas obrigações contratuais neste contrato de concessão, se conhece alguns incumprimentos por parte da Fertagus e qual foi modo de atuação do Estado para com a Fertagus.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não tenho dados disponíveis, mas a minha memória diz-me que houve, de facto, um comportamento da procura que é apenas diferido, isto é, a procura acabou por se comportar como previsto mas com uma *décalage*. Não foi tão imediato, não foi: os comboios começam hoje e as pessoas mudam de hábitos e deixam de ir para o trabalho, deixando o carro. Não! As pessoas levaram meses! Algumas terão levado mais de um ano, seguindo o exemplo dos vizinhos. Portanto, os hábitos foram-se moldando. Estávamos numa altura em que, em Portugal, o rendimento disponível dos portugueses crescia e a aquisição do carro privado tinha sido uma manifestação de *upgrading* na escala social e, portanto, as pessoas gostavam muito de usar o carro.

Apesar de tudo, apesar dos erros grandes que terá havido, não é muito do lado da Fertagus que vejo erros de previsão graves; há noutras matérias. Vejo, sobretudo, no lado da concessão desta linha um retardamento nos efeitos esperados, isto é, a procura acabou por se comportar como se previa, mas com *décalage*.

Depois, o que não foi feito não foi a utilização de multas ou de outras coisas, foi a possibilidade de fazer os ajustamentos contratuais, o que dava um trabalho enorme. Isto é, os ajustamentos contratuais... Quer dizer, fazer o contrato inicial... Sr. Deputado, eu tenho muito orgulho de ter animado uma equipe de várias especialidades que conseguiu fazer aquele contrato de concessão inicial. É um documento ciclópico! E a verdade é que ele tinha mecanismos de atualização que não foram utilizados. Mas não se trata de cumprir ou não cumprir o contrato, trata-se de não fazer os ajustamentos. Cumprir ou não cumprir é uma decisão de vontade, que é «faço ou não faço»; os outros era uma decisão que implicava na sequência um trabalho enorme — que não se fez! Se calhar, não havia condições. Eu não sei. Só posso garantir que o contrato inicial tinha mecanismos que permitiam ao concedente, com aviso prévio por parte do concedente, impor a revisão contratual. Havia sempre a possibilidade de irmos para litígio junto dos tribunais, mas ninguém desejava que isso acontecesse.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, mas houve duas revisões contratuais, nomeadamente a de 2005 e depois a de 2010.

Considera que essas revisões não foram suficientemente apertadas e houve erros ou que houve uma abertura maior por parte do Estado, pela experiência que tinha obtido, em relação ao concedente?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não me refiro a mais... Fui-me embora na primavera de 2001 e estava convencido de que tínhamos de ter, o mais tardar em 2003, uma revisão. E ela aconteceu em 2005. A partir daí, não tenho ideia de quando deveria ser a próxima. Estava convencido de que, em 2003, teríamos necessariamente de ter uma revisão, porque já começámos a ter dados, em 2000 e em 2001, que nos permitiam fazer um

trabalho muito mais perfeito e muito mais adequado à realidade do que tínhamos feito em 1999, antes do início da exploração. Ou seja, o início da exploração trouxe-nos muita luz. Portanto, a primeira foi em 2005, mas eu esperava até que a primeira tivesse sido em 2003. A partir daí, não sei, Sr. Deputado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — O Sr. Doutor considera que a revisão deveria ter sido feita em 2003 e não em 2005?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Recordo-me que, em 2001, quando me fui embora, estava convencido de que não passaríamos 2003 sem uma revisão. Considerava! Mas, se calhar, se eu próprio lá tivesse estado, não teria conseguido fazê-la em 2003. Ou seja, a minha expectativa...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Segundo a sua perspectiva, o correto teria sido fazer em 2003 e não em 2005?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Digo isso visto a partir de fins de 2000, princípios de 2001. Ou seja, com os dados que eu tinha em 2000 e 2001, juraria que não chegaríamos ao fim de 2003 sem uma revisão. Mas, Sr. Deputado, se eu lá tivesse estado em 2000 e até ao fim e se tivesse estado em 2002, se calhar, também teria mudado de posição. Era tão precoce esta minha ideia de que não deveríamos passar de 2003 sem uma revisão...

Lembro-me de discutirmos isso no conselho de administração e de os meus colegas me dizerem: «Não passamos de 2003 sem uma revisão!» E quem diz 2003, diz 2004... Este não é o único setor em que pode haver

algumas derrapagens de calendário. Apesar de tudo, Sr. Deputado, se calhar, 2004 acabou por se configurar depois com um documento assinado em 2005. Quem não esteve lá para fazer o trabalho não pode garantir em que condições o teria sido feito se lá tivesse estado.

Estou ainda hoje convencido, estou ainda hoje persuadido de que teria sido possível, idealmente, ter feito uma revisão um pouco mais cedo. Mas isto vale o que vale, Sr. Deputado.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva, agradeço a sua presença nesta Comissão.

Gostaria de começar por lhe colocar uma pergunta que até agora ainda não percebi muito bem. O Sr. Doutor tomou posse no INTF em novembro de 1998. Qual foi o papel deste Instituto na negociação, na elaboração e no resultado final deste contrato? O que é que o Instituto fez, concretamente, neste contrato que veio a ser assinado com a Fertagus?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, o contrato tem alguns anexos técnicos muito detalhados, sobretudo em matérias sobre as quais nunca se tinha contratualizado em Portugal, como, por exemplo, os níveis de segurança. Isso é resultado direto de uma influência britânica, das visitas que os nossos técnicos fizeram ao Rail Regulator britânico. Portanto, há muitos anexos de natureza técnica, muitas obrigações que não eram tradicionais no caminho de ferro. Isto é, os poderes públicos, enquanto tais, nunca tinham pedido aos operadores que fizessem tabelas sobre níveis de segurança, níveis de revisão de material, entre outras

matérias. Portanto, houve, incorporado no contrato, um conjunto grande de obrigações sobre os operadores.

Devo confessar que olhei sempre para estes dados todos como uma tentativa heroica, mas um bocadinho precoce, se calhar, de tentar tabelar, em contratos de natureza jurídica, dados que até aí eram, pura e simplesmente, de utilização dos engenheiros. Portanto, houve uma tentativa de criar uma relação mais clara entre o poder público, o último responsável pelo serviço público, e o operador, no caso, um operador privado.

É verdade que, eventualmente, ao fim de tantos anos de existência de uma companhia pública, teria sido possível aperfeiçoar mecanismos desta natureza na relação do Estado com a empresa pública. Não era preciso esperar que aparecesse uma empresa privada para fazer estas tentativas. Mas foi preciso.

Portanto, o INTF contribuiu, fundamentalmente, para criar um acervo, um conjunto grande de documentos de natureza técnica, apenso ao contrato, que não causou grande interesse ou grande curiosidade por grande parte dos agentes do setor, ou da comunicação social, ou do que quer que fosse. Era uma matéria aparentemente árida, mas indispensável.

Essa foi a grande contribuição do INTF.

Felizmente, o nosso *chief economist*, o nosso economista responsável, o Prof. Baptista, era um homem especializado em custeio industrial e, portanto, muitos dados resultavam de uma formação académica específica que não era frequente em Portugal.

Mas esta tentativa de enriquecimento técnico do contrato fez-se numa moldura em que as linhas gerais estavam definidas antes da existência do próprio INTF. Ou seja, o INTF teve de fazer um *sprint* forte para conseguir dar sinais de vitalidade e de existência a tempo de pegar nesta relação contratual e segui-la.

Os dados políticos foram da competência da esfera política e nós tínhamos já muito que fazer com os aspetos técnicos e não nos competia, mas, mesmo que nos competisse, não teríamos tido grandes condições para discutir o quadro político e conceptual do contrato.

Portanto, fizemos um trabalho de natureza técnica, se me permite, um bocado fastidioso, mas, considerado pelos especialistas na altura, de grande mérito.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, vou colocar-lhe agora uma questão relativamente ao contrato em si, à questão das bandas de tráfego e a todas essas matérias que hoje são mais polémicas e que incidem sobre a questão do financiamento, a opção, todo esse acompanhamento. Desde que o Sr. Doutor tomou posse até à assinatura do contrato passaram cerca de oito meses.

Alguma vez o Instituto a que o Sr. Doutor presidia chamou a atenção ou teve voz ativa? Há pouco, o Sr. Doutor disse que, no essencial, a posição do Instituto foi atendida. Mas foi atendida em relação a quê? Só à questão técnica? Não houve qualquer intervenção por parte do Instituto relativamente a outras matérias? O que sabia o Sr. Doutor dos estudos que foram feitos relativamente ao tráfego. Por quem foram feitos esses estudos? Já agora, se se recorda, qual foi o acompanhamento do Banco CISF nesta matéria?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, o que se passou foi que, nesses oito meses, havia um esqueleto de contrato e a necessidade de elaborar as peças anexas de natureza técnica. Foi nisso que nos concentrámos. Não tínhamos experiência sobre acontecimentos deste género nem entrámos verdadeiramente num plano que era um bocado

político e conceptual. Os oito meses passaram-se num instante e foi em marchas forçadas que conseguimos ter os anexos técnicos todos preparados.

Em bom rigor, não penso que alguém em Portugal pudesse ter muitas certezas sobre a própria natureza daquele contrato. Fizemos um trabalho exaustivo, fastidioso eventualmente, colocámos bastantes questões para respostas no futuro, mas, durante esses oito meses, não discutimos muito, nem tínhamos condições para isso, as opções políticas de base.

Quanto ao papel do consultor bancário, do tal CISF, não me recordo de nada que tenha chamado nessa altura a minha atenção. Muitas vezes as reuniões eram interrompidas, porque a Fertagus queria falar com o seu banqueiro e não sei...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o Banco CISF, nessa altura, era consultor do Estado?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não é essa a minha memória.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor já só se lembra deles como financiadores da Fertagus?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — É assim que me lembro deles.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, mas o que diz o relatório do Tribunal de Contas de 2002 é exatamente o contrário, e faz essa referência. Diz que o Banco CISF acompanhou, como consultor, o Estado e, em 2002 ou 2003, quando o Sr. Doutor ainda era presidente do Instituto, passou para o outro lado. Ora, o relatório do Tribunal de Contas que, julgo, na altura,

deveria ter sido lido pelo Sr. Doutor, dizia exatamente isso. Levantava a dúvida e, inclusive, dizia que se a dúvida persistisse, deveria ser comunicada ao Ministério Público, porque alguém que apoiou o Estado foi depois financiar em 14% o projeto daquele investimento que foi feito relativamente à compra do material circulante.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, o CISF, apesar de tudo, foi consultor diretamente do Governo, não foi consultor do INTF, e uma parte fundamental dessas consultorias ao Governo foi feita numa altura em que o INTF não existia ou na sequência de ligações tidas diretamente entre o Governo e o CISF.

No INTF, só me lembro de o CISF aparecer visivelmente numa fase já muito posterior como consultor da Fertagus. Como nunca se tratou antes de uma consultoria com o INTF propriamente dito, eles também não tinham de me prestar contas. Portanto, há aqui qualquer coisa que, provavelmente... Deveria eu saber? Talvez sim, talvez não. Não sei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não leu o relatório do Tribunal de Contas de 2002? Não era, nessa altura, presidente do Instituto?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não. Saí em março de 2001.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, já agora, não lhe parece um pouco perverso um consultor que esteve a tratar e a apoiar o Estado, passados dois anos, ser financiador da concessionária?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, só posso dar uma resposta à sua pergunta: acho perverso, sim.

Apesar de tudo, é uma matéria em que há uma certa banalização e um recurso relativamente abundante a bons consultores nacionais ou estrangeiros. Não vejo porque havia de ser o mesmo!

Mas em março de 2001, Sr. Deputado, eu fui para a Estradas e depois dediquei-me muito à Estradas, mas na Estradas eu tinha uma grande vantagem: ao contrário do que acontecia no INTF, eu não tinha de ir a despacho da tutela; o presidente tratava disso sozinho. Portanto, vivi ali numa «conchinha» na margem sul, na praça da portagem, gostei muito do que lá fiz e não queria ouvir falar, sequer, de caminhos de ferro.

Aparte inaudível na gravação.

Em 2002, isso terá acontecido... Ainda hoje eu gostava de ler esse relatório e talvez até o Sr. Deputado mo possa facultar. Como disse há bocadinho, eu não sabia que íamos falar da Fertagus hoje.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, a referência a que íamos falar da Fertagus consta, explicitamente, do ofício que lhe foi enviado.

Sr. Deputado Altino Bessa, faça favor de prosseguir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, inicialmente, o material circulante foi comprado pela Fertagus, que contraiu um empréstimo junto deste consórcio bancário de 111 milhões, segundo o que disse aqui ontem o Presidente da Fertagus. Posteriormente, julgo que em 2005, o Estado optou por adquirir esse material circulante. O que pensa do facto de o Estado ter feito esta opção?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, desperta-se em mim alguma curiosidade, mas não tenho condições para responder-lhe, porque não li o relatório. O Sr. Presidente acabou de poder confirmar que a minha convocatória não falava em Fertagus. Portanto, algumas coisas que aqui ouvi são novidade para mim.

Sr. Deputado, em março de 2001, «fechei o pano». Devia saber mais? Se calhar, devia ter sido mais curioso. Se calhar, não fui. Era-me penoso.

O Sr. **Presidente**: — Peço desculpa por interromper, mas quero corrigir uma afirmação que fiz há pouco. De facto, houve um lapso e o ofício enviado ao Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva não fazia uma referência explícita à Fertagus. Portanto, o Sr. Doutor tem razão. Houve um lapso que procuraremos apurar e, de alguma forma, procuraremos colmatar esta falha para que nos seja fornecida a informação necessária.

Queira prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, há bocado, falou-se aqui nos benefícios que a Fertagus já teve, de 102 milhões de euros, mas até 2004 — pelo menos, é o que consta do relatório da Fertagus —, relativamente aos desequilíbrios financeiros, o Estado pagou 45 milhões de euros.

O Sr. Doutor tinha consciência, quando esse contrato foi assinado, que em tão pouco tempo, num espaço de cerca de cinco anos, com esse negócio o Estado e os contribuintes iriam ser chamados a pagar 45 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — A resposta é, *carrément*, não! Não podia prever uma coisa dessas com aquele contrato.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A esta distância podemos, então, concluir que este contrato foi ruinoso e altamente lesivo para os interesses dos contribuintes e do Estado.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — O Sr. Deputado tem, com certeza, uma ideia — já vi que é uma pessoa muito bem documentada — do esforço financeiro que a República portuguesa tem feito no setor do caminho de ferro nos últimos 20 ou 30 anos. O mais penoso é que esse esforço financeiro tem sido feito, e continua a ser feito, sem que haja qualquer ideia de qual é o fim, de qual é o termo desse esforço.

Os custos de uma tentativa de mudança de paradigma têm, com certeza, um valor muito grande para a República. Estou convencido de que se o Sr. Deputado puser de um lado todas as transferências financeiras feitas para a CP, com boa ou má justificação, porque muitas dessas transferências correspondem àquilo a que se chamariam indemnizações compensatórias ou proveitos de exploração por via contratual assinados entre o Estado e a empresa — e é um montante muitas, muitas vezes superior a esse de que o Sr. Deputado falou —, e do outro lado o custo desta experiência piloto, a desproporção é enorme. De um lado sem nenhuma perspectiva de futuro, do outro lado com a perspectiva de se ganhar algum *know-how* sobre o setor. Ainda por cima, mantenho aquilo que disse antes, ou seja, estou convencido de que um seguimento mais atento do contrato podia ter limitado seriamente essas transferências. Estou convencido disso, mas não o posso provar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ou seja, os interesses do Estado não foram acautelados.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, quando a Comissão Europeia começou a estudar uma nova política ferroviária europeia, a primeira instituição parlamentar que nos contactou, ao chefe de unidade e a mim, foi a Câmara dos Lordes, e fez-nos um questionário profundíssimo sobre qual era, do ponto de vista dos conceitos, a ideia que tínhamos do futuro funcionamento dos caminhos de ferro europeus.

Acho que nestas empresas tradicionais do setor público, e em particular dos caminhos de ferro, há uma inércia gigantesca que dura há muitos, muitos anos. É com júbilo que vejo que esta Comissão Parlamentar se preocupa hoje com isso, porque estou convencido de que os trabalhos desta Comissão Parlamentar podem contribuir para que haja um ponto de inflexão nesta trajetória.

Sr. Deputado, a história dos caminhos de ferro em Portugal tem aspetos muito bonitos — há fotos lindas, há livros, há literatura de alguns dos nossos grandes escritores —, mas a inevitabilidade de uma conta calada, se me permite a expressão, que o Estado paga ao fim de cada ano parece uma maldição relativamente à qual não conseguimos mudar nada.

O Sr. Deputado far-me-á o favor de pensar esses 40 ou 20 milhões como uma tentativa séria do Estado de encontrar um novo paradigma. É verdade que isso exigia uma continuidade de esforço do Estado, aliás, já aqui usei esta expressão várias vezes. Aquilo que se tentou fazer no negócio com a Fertagus exigia um Estado continuado no tempo. E não são os Governos que são continuados no tempo, pois conhecemos as regras dos Governos, é a Administração Pública que tem de ter uma continuidade no tempo, que não teve, Sr. Deputado.

Em março de 2001 saí do Instituto e, depois, com todo o respeito pelos meus sucessores, um dos quais até já morreu e não pode aqui defender-se, nada mais aconteceu até que foi morrer indigente à porta do IMTT. Não interrompi a minha carreira de funcionário comunitário para vir para Portugal, estar aqui dois anos e ir-me embora com esta frustração de não termos conseguido mexer no setor ferroviário. Eu estava convencido de que tínhamos uma ideia sobre como mexer no setor ferroviário. O Ministro Cravinho também estava convencido de que tinha uma ideia. Mas o Ministro Cravinho enganou-se e eu também me enganei! O setor está aí, Sr. Deputado, e continua-se a não saber muito bem como é que se faz.

Acho, apesar de tudo — permitam esta arrogância da minha parte —, que ainda hoje o facto de se ter tentado um novo paradigma no caso da Fertagus pode trazer uma mais-valia à Administração Pública, ao Estado português, para perceber como é que pode fazer no futuro.

Eu choro sempre um milhão mal gasto, mas agora um milhão é só um «milhãozinho» e só o milhar de milhão é que é verdadeiramente milhão.

Tem razão, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, passava-lhe pela cabeça que, por exemplo, como se veio a verificar, as receitas extrabilheteiras, aquelas que não foram, sequer, negociadas neste contrato inicial, representassem 40% dos proveitos da Fertagus?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não, não tinha consciência, mas tive na altura consciência de que, a prazo, a mais-valia comercial das estações que o Estado financiou podia ser de tal modo que justificava todo o apoio financeiro que contratualmente fosse devido à empresa. Só que o

grande valor comercial dos espaços das estações não era evidente em 1998, em 1999 ou em 2000. Felizmente, é hoje evidente.

Houve mesmo quem escrevesse artigos em Inglaterra, dizendo que a localização dos grandes centros comerciais, destes hipermercados, devia ser decidida pelos poderes públicos em função dos nódulos de organização do setor dos transportes.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, diz que não era evidente, mas estou a referir-me ao que diz o relatório do Tribunal de Contas de 2002. Será que isso não era evidente para a Fertagus?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Evidente não seria, na medida em que a evidência de uma expectativa não é a evidência de uma verificação. Quer dizer, a Fertagus tinha, com certeza, grandes expectativas de que isso pudesse ser assim, e eu, por mim, teria grandes expectativas de que, à medida que se fosse verificando a valorização progressiva dos espaços comerciais das estações, o Estado pudesse forçar a renegociação do contrato, porque tinha mecanismos para isso. Nós até tínhamos dado ao concessionário a folga de corrido algum risco, porque, no início, as estações e os parques não foram logo um sucesso comercial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Deram essa folga, mas não colocaram esta matéria no contrato.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Não. O contrato, tal como foi assinado, tinha mecanismos de revisão que permitiam cobrir essa eventualidade.

O contrato foi revisto em 2005. Eu não trabalhei nessa revisão e, por isso, não sei o que é que se decidiu nessa altura, mas espero que na revisão de 2005 tivessem sido ventiladas as questões relacionadas com os espaços comerciais.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, há bocado afirmou aqui que a passagem do Ministério do Eng.º João Cravinho para o Dr. Jorge Coelho representou um mundo completamente diferente. Entrou o mundo dos negócios no Ministério das Obras Públicas?

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, eu não disse isso!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só estou a perguntar!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É difamatório!

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Eu percebo a pergunta.

Espero que o Sr. Deputado não tenha nenhuma maldição a lançar sobre a expressão «mundo de negócios»!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só queria perceber o que o Sr. Doutor queria dizer com isso!

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, quando o Sr. Ministro Jorge Coelho me diz «tenho de te pôr a andar, porque os gestores do setor público ferroviário estão fartos de ti», diz uma coisa que não corresponde à sensibilidade do Eng.º João Cravinho quando me convidou

para o lugar. Eu conversei muito com o Eng.º João Cravinho antes de aceitar o convite que ele me fez...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Sr. Doutor confirma que a frase «fazes muitas críticas ao setor rodoviário, tens de ir embora», foi dita pelo Ministro Jorge Coelho que, na altura, o despediu.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Foi um bocadinho mais complicado, mas já agora conto exatamente o que se passou.

Caiu a ponte de Entre-os-Rios e segunda-feira eu devia encontrar-me com o Ministro Jorge Coelho. Ele manda cancelar a reunião, marcou para quarta-feira e na quarta-feira vou ter com o Ministro Jorge Coelho. E disse-me, com aquele ar engraçado e jocoso que o Ministro Jorge Coelho é capaz de fazer, o seguinte: «Chamei-te para vires aqui na segunda-feira para te calçar um par de patins e, afinal, no fim de semana quem calçou o par de patins fui eu.» E acrescentou: «Felizmente! Este Ministério é muito mais complicado do que eu tinha imaginado...» — ele fez tudo para ir para aquele Ministério — «... e agora tenho uma forma de sair daqui com honra, com pompa e circunstância e com a opinião pública a dizer que sou um Ministro que dá a cara e que sai na altura em que deve sair.»

Ou seja, o Ministro Jorge Coelho tem uma capacidade de entendimento da política verdadeiramente notável e percebeu que a situação da ponte de Entre-os-Rios lhe abria a porta para se evadir de uma situação difícil em que já tinha caído, e aproveitou-a magistralmente. Penso que toda a gente percebeu isso. Quer dizer, aquele era um setor muito complicado.

Na primeira reunião que Jorge Coelho teve com os dirigentes do setor convocou 350 gestores e diretores do setor para uma sala e disse

assim: «Atenção! Comigo isto mudou. Qualquer derrapagem num orçamento ou num prazo vão imediatamente para a rua!» Na semana seguinte houve 12 situações de derrapagem de prazos e de orçamentos e ele percebeu que não podia pôr 12 conselhos de administração na rua, na semana seguinte. Por isso, dizia «isto é muito mais complicado do que o que eu imaginava».

Portanto, a seguir ao problema da ponte de Entre-os-Rios quem se evadiu foi ele. Contudo, não deixou de me dizer: «Recomendarei ao meu sucesso que, apesar de tudo, te mande para a Estradas». Perguntei: «Mas porquê para a Estradas? Não tenho nenhum ímpeto reformista na Estradas, não tenho nenhuma ideia sobre o que hei de fazer na Estradas!» Ao que me respondeu: «Há muita coisa útil para fazer, com certeza útil.» E o seu sucessor foi o hoje Deputado Ferro Rodrigues, que me disse: «Este é um setor maldito. Não aproveito uma única pessoa daquelas que o PS conhece e que está neste setor.» Trouxe a equipa toda de fora, incluindo um homem com experiência hospitalar de nome Rui Cunha.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, estamos-nos a afastar um pouco do tema. Pedia-lhe que respondesse concretamente às questões.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Esta pergunta era muito orientada para isto. Não era?

Quer dizer, este era um setor muito difícil de gerir, exigia que a Administração Pública tivesse órgãos que garantissem uma continuidade da Administração Pública e era um setor onde os ministros mais cotados se espetavam com toda a facilidade. O que não significa que, apesar de tudo, não seja necessário que a República faça alguma coisa neste setor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, não explicou exatamente o que queria dizer quando referiu que mundo ficou completamente diferente com a entrada do Dr. Jorge Coelho.

Já agora, gostaria de colocar-lhe uma outra pergunta. Há bocado, falou que nestas matérias há um só «partidão». O que quer dizer com isso? Esta terminação até nos faz lembrar uma coisa meio brasileira.

O Sr. Dr. **Álvaro Neves da Silva**: — Sr. Deputado, não sou um político no ativo, mas a sua pergunta obriga-me a ser, aqui, um bocadinho político.

Com a sua benevolência, Sr. Deputado, porque o senhor é um político no ativo, e se o Sr. Presidente me permitir, diria que há, desde há 20 anos, uma unidade negativa na condução da política portuguesa, ou seja, falta-lhe a continuidade da Administração Pública. De que falo quando refiro esta «unidade»? Do definhamento progressivo e sistemático da capacidade da Administração Pública.

Portanto, as nossas políticas públicas são de curto alcance e, na melhor das hipóteses, durarão quatro anos. Mas já vimos que, a meio de uma legislatura, sem novas eleições, um Ministro pode suceder a outro Ministro com uma perspetiva completamente diferente da gestão do setor. Por isso, parece-me que há um *deficit* de continuidade e de articulação entre a esfera política e a esfera Administração Pública.

E esta expressão antropomórfica que utilizo, o «partidão», pode não corresponder a nenhuma *entente*, embora muitos pensem: votemos o que votarmos, eles lá se entendem, porque o resultado é sempre o mesmo. Ouvimos isso recentemente! E há uma suspeição cada vez maior de que, no fundo, nós cá — agora também me estou a pôr um bocadinho deste lado, porque, se não sou, já fui um político ativo — nos entendemos todos.

Acho que nós — se me permitem, com a benevolência do Sr. Presidente, vou ser muito ousado —, os que se preocupam com o fenómeno político, precisamos muito de dispor de uma Administração Pública capaz, independente e competente. Isso não é a nossa perdição ou a perda das nossas influências, é a nossa salvação. E isso não tem acontecido, Sr. Deputado.

Portanto, utilizei apenas como expressão antropomórfica a designação «partidão».

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, pergunto se alguém pretende usar da palavra numa segunda ronda.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Para intervir ou para interpelar a Mesa?

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, o PS não vai utilizar a segunda ronda, mas gostaria de interpelar a Mesa para precisar uma matéria e para protestar contra outra.

Em primeiro lugar, o PS rejeita liminarmente que, numa Comissão de Inquérito deste tipo, em que todos devemos ser rigorosos quer nas perguntas quer nas respostas, haja Deputados que se permitam fazer insinuações torpes sobre a personalidade de algumas figuras do Partido

Socialista, neste caso concreto o Dr. Jorge Coelho. Não aceitamos e rejeitamos liminarmente que se façam insinuações desse tipo.

Admito que se possa dizer que, com a mudança do Eng.º João Cravinho para o Dr. Jorge Coelho, poderá ter havido uma alteração de política no Ministério das Obras Públicas, até porque há uma alteração do próprio Governo. Contudo, o PS rejeita liminarmente que se fale da entrada no mundo dos negócios no Ministério das Obras Públicas com a entrada do Dr. Jorge Coelho e não aceita que se faça este tipo de insinuações.

Nós não fazemos este tipo de insinuações em relação a membros do Governo de outros partidos, porque pensamos que, aqui, devemos ser rigorosos, bem como prestigiar a instituição parlamentar, e não é com insinuações torpes que nós a prestigiamos.

Por outro lado, queria também fazer uma precisão relativamente a uma afirmação do Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva. Há bocado, afirmou que nenhum técnico vindo do INTF para o IMTT estaria lá. Ora, acabo de receber a informação de que a diretora jurídica contratada pelo Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva para o Instituto, a Dr.ª Filomena Vieira da Silva, se mantém como diretora jurídica no IMTT.

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

O Sr. **Presidente**: — Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Uma vez que não há inscrições para a segunda ronda, encerraremos os nossos trabalhos após a próxima interpelação à Mesa.

Tem a palavra, Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero só dizer que rejeito o tipo de comentários que acabou de ser feito.

Não retiro nada daquilo que disse. Apenas fiz uma pergunta ao Sr. Doutor, porque afirmou, aqui, que a passagem do Ministério do Eng.º João Cravinho para o Dr. Jorge Coelho representou um mundo completamente aparte. Eu apenas perguntei que mundo era esse, se se referia à entrada do mundo financeiro no Ministério das Obras Públicas. Fiz uma pergunta. Como se diz na minha terra, «quem quer enfia a carapuça».

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, ouvimos a sua pergunta, ouvimos as respostas e ouvimos as interpelações à Mesa. Não precisamos de fazer repetições do lance, como nos jogos de futebol. Todos ouvimos o que foi perguntado e o que foi dito.

Srs. Deputados, queria agradecer ao Sr. Dr. Álvaro Neves da Silva a colaboração que deu à nossa Comissão.

Lembro ainda que retomaremos os nossos trabalhos amanhã, pelas 14 horas e 50 minutos, altura em que nos reuniremos para tomar algumas deliberações, sendo que às 15 horas teremos uma nova audição no âmbito dos nossos trabalhos.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 27 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.