

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

32.^a Reunião
(5 de dezembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 51 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Valente de Oliveira, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 20 minutos.

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

Eram 17 horas e 51 minutos.

Está connosco o Sr. Eng.º Valente de Oliveira, que, aliás, já está na Assembleia há algum tempo, à espera do início dos nossos trabalhos.

Assim, começo por agradecer ao Sr. Eng.º Valente de Oliveira a disponibilidade para colaborar nos trabalhos desta Comissão, participando hoje nos nossos trabalhos, que reportam à parceria público-privada (PPP) relativa ao Metro Sul do Tejo.

Vamos seguir a metodologia habitual, pelo que pergunto ao Sr. Engenheiro se tem alguma objecção ao carácter público desta reunião.

Não tendo, pergunto-lhe também se tenciona fazer alguma intervenção inicial ou se prefere que comecemos pelas questões que os Srs. Deputados quiserem colocar.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação): — Como quiser, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Deixo à sua consideração. Se não quiser fazer qualquer intervenção inicial, começaremos já com as perguntas.

De qualquer forma, vou referir a metodologia que vamos seguir. Cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar as questões que entender, sendo que haverá resposta imediata às questões suscitadas. Terminada essa ronda de perguntas, os Srs. Deputados que o quiserem poderão colocar mais perguntas, dispondo de 3 minutos.

Sei que o Sr. Engenheiro tem, às 20 horas, um comboio para regressar ao norte e, portanto, sem prejuízo dos direitos regimentais e legais dos Srs. Deputados, pedia que tivéssemos esse facto em consideração.

Sendo assim, Sr. Eng.^a Valente de Oliveira, convido-o a fazer uma breve intervenção inicial, após o que passaremos às perguntas.

Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.^o **Valente de Oliveira**: — Sr. Presidente, a minha intervenção inicial respeitará, naturalmente, ao enquadramento do que foi o Metro Sul do Tejo.

As condições de ocupação do território têm muitas componentes e há muitas maneiras de serem influenciadas.

Sabemos que há cidades que se desenvolveram só numa das margens de um rio, como Londres, por exemplo, em que a sua parte sul foi remetida para atividades secundárias. No mundo da Europa ocidental, por razões de clima, as partes ocidentais das cidades são sempre mais aprazíveis, mais agradáveis e mais caras e as partes orientais são sempre, por razões de clima, insisto, devotadas a atividades menos nobres. Por isso, há uma grande desigualdade que, no fundo, vai comprometer as aptidões dos solos e as suas ocupações.

No caso de cidades que evoluíram de forma muito rápida a partir de certo momento e que tiveram ocupações muito diversas tanto numa parte como noutra — e estamos a referir-nos a Lisboa —, as vicissitudes da evolução levaram a que houvesse uma grande desigualdade nos atributos e na tipologia da ocupação de uma margem e de outra.

Durante 10 anos tive a responsabilidade do ordenamento do território e por várias vezes tive vontade de promover de uma forma mais determinada a homogeneidade deste espaço ocupado. Isso faz-se,

tradicionalmente, com uma linha de metropolitano circular. Londres tem a *circle line* e outras cidades fizeram linhas circulares. Dessa maneira, poderíamos ter a possibilidade de uma integração mais interessante.

Não foi possível fazer isto por diversas razões, não é isso que está agora a ser analisado.

Havia a preocupação de integrar toda a ocupação do sul do Tejo no conjunto da área metropolitana e, para isso, havia que garantir acesso àquilo que ainda hoje são largamente zonas dormitório da cidade de Lisboa.

Não tendo sido possível fazer a tal linha circular de metropolitano, devo dizer que, quando cheguei ao Ministério das Obras Públicas e Transportes, após um interregno, depois de sair da responsabilidade do Ordenamento do Território, verifiquei que, como tive ocasião de referir a esta Comissão, estavam tomadas uma série de decisões que consolidavam uma obra muito importante, que era uma obra que corresse toda a margem sul paralelamente ao rio e que fosse interligar com a passagem para o norte, através da ponte, tudo isto em transportes públicos, e em que seria seguramente fácil ter articulações de tarifários e articulações de bilhética que permitissem uma integração profunda.

Assim, quando cheguei, verifiquei que as decisões estavam tomadas, como foi respondido aos Srs. Deputados. Tive ocasião de compulsar as decisões e havia algumas dificuldades que estavam por resolver, porque a Sr.^a Presidente da Câmara de Almada, nessa ocasião, dizia que havia que fazer muitas adaptações para o corredor passar e não tinha meios para fazer face a isso — havia uma senhora, que era a secretária-geral do gabinete, na ocasião, chamava-se gabinete — e a minha intervenção foi a de tomar a decisão de auxiliar mais a participação da Câmara, para se poder juntar em responsabilidades àquilo que era o consórcio que estava estabelecido.

O meu papel nesta parceria, nesta realização, foi o de dar seguimento a coisas que estavam efetivadas, cujas decisões estavam tomadas, «lubrificar» as capacidades de um dos intervenientes para realizar a sua intervenção e, naturalmente, assegurar que tudo ficaria pronto para a velha ambição de integrar uma zona que estava bastante isolada e muito dependente do automóvel para muitas coisas, o que implicava grandes tempos de viagens dos habitantes dessas zonas em relação ao seu local de emprego, que em grande parte era na cidade de Lisboa.

Portanto, a minha intervenção nesta parceria foi a de dar cumprimento a decisões que já existiam e que se se tivessem de reverter seriam objeto de compensações a pagar.

A bondade da obra era a existência de uma parte de qualquer coisa (não era o círculo total, mas era uma parte) que poderia ser tomada como linha circular. Havia bondade técnica, bondade de propósitos em relação ao ordenamento de território, estavam tomadas todas as decisões relativamente à sua realização, não voltei para trás, porque isso significaria, além de todas as compensações, um atraso enorme numa obra que era extremamente urgente e, por isso, tratei de assegurar que a parcela de responsabilidade da Câmara de Almada fosse prontamente posta à disposição.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, passar às questões dos Srs. Deputados.

Começando pelo PSD, tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por dar as boas-vindas ao Sr. Eng.º Valente de Oliveira e agradecer quer a exposição

inicial quer as respostas ao questionário que tivemos oportunidade de receber e de ler.

Indo um pouco ao detalhe daquilo que foram os elementos do contrato desta parceria público-privada, a que tivemos acesso e que tivemos oportunidade também de analisar, gostaria de perceber mais detalhadamente aquilo que foi o acontecimento, ou seja, a cronologia histórica desta parceria público-privada.

A data a que me gostaria de reportar é de 30 de julho de 2002, data em que este contrato de parceria foi assinado, sensivelmente três meses depois de ter tomado posse como Ministro no Governo de Durão Barroso.

A primeira pergunta que lhe faço é o que aconteceria se não tivesse assinado este contrato, ou seja, quais as implicações desse não ato nessa altura. Gostaria de saber se haveria eventuais indemnizações, seja por atraso ou por outro tipo de compensações que fossem tidas ao adjudicatário — adjudicatário este que já havia sido escolhido sensivelmente três semanas antes da tomada de posse desse Governo —, ou outras implicações, designadamente ao nível das autarquias, que tiveram também um papel inicial importante no surgimento deste processo, e, obviamente, das suas populações.

Faço esta pergunta também no seguimento de uma afirmação feita aqui, nesta Comissão de Inquérito, pelo Sr. Humberto Pedrosa, que disse ter chamado a atenção na altura para o facto de esta concessão poder ser um buraco para o Estado e que se teria feito muito bem em não assinar este contrato.

Portanto, este é o primeiro comentário que gostaria de lhe solicitar.

Acreditamos, obviamente, na responsabilidade dos titulares de cargos públicos e estas decisões perpassam por vários Governos ao longo

do tempo, mas gostaríamos, com detalhe, de procurar a génese ou o «pai» desta criação, desta parceria público-privada.

Indo também ao detalhe das datas, reporto-me à data de 23 de setembro de 1999, que, recordo, foi a da preparação e lançamento do concurso público internacional para a adjudicação ou escolha do adjudicatário desta parceria. Pressupunha haver um caderno de encargos, um programa de concurso — obviamente documentos que iriam a pormenores do modelo de como iria ser gizada esta concessão. Ou seja, foi nessa altura, em 1999, que se definiu o objeto da concessão, o modelo da concessão, quem financiava o quê e em que moldes, as bandas de tráfegos — e já lá iremos —, o acordo inicial com as autarquias de Almada e do Seixal, o caso-base e a avaliação da viabilidade económica ou, neste caso, a hipotética falta dela.

Pergunto-lhe também se teve alguma participação na definição deste tipo de documentos concursais e de peças do puzzle que, depois, veio a ser montado.

Relativamente às bandas de tráfego, delas derivaram os famosos estudos de tráfego que temos também vindo acompanhar com algum detalhe nesta Comissão de Inquérito.

Reporto-me ao Anexo IV do contrato, que remete para bandas de tráfego no seu ponto 2.3, que já estariam definidas na metodologia de avaliação em dezembro de 1999, e ainda às próprias orientações da avaliação, a 19 de junho de 2000.

Pergunto-lhe também se teve alguma participação na definição destes estudos de tráfego.

Estes estudos, na nossa opinião, são tanto mais importantes quanto são referidos em diversos instrumentos, como os relatórios do Tribunal de

Contas e o próprio relatório da Ernst & Young, em que o risco de tráfego é assumido como o risco nuclear desta concessão.

Estes estudos têm citações que eu gostaria de referir, porque nos fazem também questionar. Diz, várias vezes, o Tribunal de Contas que seriam demasiado otimistas e questiono, a certa altura, se não seriam demasiado irrealistas, porque foi considerado que os fluxos de tráfego eram gerados atingindo dimensões muito elevadas no primeiro ano de exploração, que seria palco de uma explosão demográfica, económica e social que gerava, dentro de alguns anos, grandes e crescentes fluxos de tráfego, suportados principalmente pelos serviços de um hipotético metro a sul do Tejo. E porquê? Dizem também os estudos que seria por grandes equipamentos e serviços anunciados pelo município de Almada, que proporcionariam, no médio e longo prazo, o primeiro grande impulso no crescimento deste tráfego.

Ora, aquilo a que temos assistido é que, de facto, não há qualquer tipo de aproximação da realidade àquilo que era expectável acontecer face aos limites mínimos — e falo só dos mínimos — dessas bandas de tráfego, através das quais, depois, seriam também pagas avultadas compensações à concessionária.

Pergunto se encontra alguma explicação aceitável para o facto de o Estado assumir 100% deste risco de tráfego, que já estaria assumido à partida, no lançamento do próprio concurso para esta concessão?

Foi nesta altura que, juntando todos estes ingredientes, se considerou que sempre que o tráfego ficasse abaixo da banda mínima haveria uma compensação à concessionária. Se nos três primeiros anos da entrada em serviço da Metro Sul do Tejo o volume de tráfego não atingisse sequer o mínimo dessa concessão, poderia inclusivamente haver um resgate

excecional a esta concessão. Tudo isso com todos os direitos que foram atribuídos à concessionária relativamente a esta assunção de risco.

Recuando um pouco mais na cronologia e querendo perceber do que estamos aqui a falar, pergunto se foi com este cenário que se deparou quando assinou o contrato, ou seja, com este «caminho minado» relativamente àquilo que era o planeamento e a preparação desta parceria público-privada.

Falei do risco também porque este negócio, só de risco de tráfego, gerou, até 2011, como é dito no relatório do Tribunal de Contas, compensações a pagar pelo Estado no valor de 23 milhões de euros. Estamos a falar, em média, de 7 milhões de euros ao ano, porque o tráfego real esteve sempre — repito, sempre — abaixo do limite da banda mínima das tais previsões iniciais de procura, derivadas dos tais estudos de tráfego otimistas que alguém entendeu fazer para o lançamento desta concessão. Ou seja, é um negócio em que dois terços do volume do financiamento é suportado pelo Estado.

Olhando ainda para esta cronologia, gostaria de lhe perguntar se sentiu confortável neste cenário pré-montado, onde, inclusivamente, a equipa de missão, o gabinete de acompanhamento, a comissão (tem vários nomes ao longo dos anos) que deveria fazer fiscalização do projeto e também da execução da obra, foi nomeada por uma resolução do Conselho de Ministros no dia 3 de abril, ou seja, precisamente três dias antes da tomada de posse do Governo de que o Sr. Engenheiro fez parte.

Pergunto se não sentiu demasiados condicionamentos à própria análise daquilo que tinha no contrato para assinar.

Outro tema que tem sido frequentemente falado nesta Comissão de Inquérito refere-se às TIR (taxa interna de rentabilidade) da concessionária. Não lhe pergunto se acha razoável que tenhamos TIR no caso-base da

ordem dos 7,66%, revistas depois para 8,73% e diz o relatório da Ernst & Young que, desde o início da concessão, a TIR acionista foi de 11%. Aquilo que pergunto é se considera que a TIR se encontra ajustada ao perfil de risco deste projeto, ou seja, se este tipo de rentabilidades dos acionistas, não considerando sequer se são altas ou baixas, está ajustado àquele que é o risco que esta concessão importa, em que 100% do risco de tráfego é assumido pelo Estado.

Diz também o relatório da Ernst & Young que se poderia tratar de um «benefício sombra». Não sei se, neste caso, seria um «benefício sombra», talvez mais um benefício «às claras» por haver um risco de tráfego tão diretamente compensado à concessionária. Diz ainda que a TIR acionista tem uma correlação inversa ao tráfego, ou seja, o próprio concessionário nem sequer tem incentivos para uma melhoria da procura de tráfego, porque é inversamente correlacionada àquilo que possa ser procurado.

Terminando, pergunto se tinha noção da dimensão desta bola de neve, daquilo a que chegou o contrato ou daquilo que temos no contrato da Metro Sul do Tejo nos dias de hoje.

Por último, uma vez que é também objetivo desta Comissão de Inquérito saber o que fazer daqui para o futuro e não voltar a cometer os mesmos erros dos contratos de concessão ou de parcerias mais lesivos para o Estado, aprendendo também com a sua experiência governativa e com a experiência que tem em matéria de planeamento, ordenamento e preparação, gostaria de saber o que faria ao nível dos mecanismos ou meios de controlo e de gestão de um contrato deste género.

Como acautelar de forma eficaz, ou de uma forma melhor, aquilo que é o interesse público, o interesse do Estado neste tipo de contratos?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr.ª Deputada, muito obrigado pelas perguntas.

Devo dizer que, na ocasião e para se entender bem a minha atitude no momento em que tive de propor a continuação do projeto, grande parte destes fatores, que agora são fáceis de analisar e de ver «pelo retrovisor» — é sempre mais fácil olhar «pelo retrovisor» e ver estas nestas circunstâncias do que na ocasião...

Bom, aquilo com que me deparei no momento foi: primeiro, a obra é ou não relevante do ponto de vista dos fins a que se destina? Resposta positiva. A obra era relevante, face ao que eu disse na minha introdução. Tratava-se da integração de um espaço desprovido de meios, desprovido a muitos títulos na área metropolitana e na definição do contorno tinha participado muita gente competente para fazer todas essas avaliações.

Quanto ao risco de tráfego, que diz que foi assumido pelo Estado, naturalmente que fiz perguntas, particularmente ao gabinete que tinha a responsabilidade de levar a obra para diante, e as respostas foram satisfatórias: os estudos são correspondentes às melhores práticas a que temos acesso. Portanto, avancei.

Agora, pode referir que eu deveria ter desconfiado da precipitação, da aprovação de coisas na véspera, três dias antes, mas na ocasião achava que toda a gente estava de boa fé e alicerçada em grandes estudos e, portanto, estava a tomar decisões.

O que eu sabia era que ninguém me perdoaria se, nessa ocasião, eu dissesse que uma obra tão ansiada ia parar e que «agora vamos desconfiar de tudo aquilo que está feito e lançar de novo todos estes estudos para tratar de ver se eles estão ou não corretos».

Devo dizer que, naturalmente, tratei com o gabinete, que me informou que tudo estava feito de acordo com as melhores práticas e dei seguimento, resolvendo aquele problema que há bocado referi.

Quanto a práticas para o futuro, acho que temos de fazer um estudo muito grande do que são as parcerias público-privadas. Se virem o que está anunciado nesta versão última para o quadro financeiro e para o quadro comunitário de apoio (chamemos-lhe assim) para 2014-2020, há um incentivo muito grande ao uso de parcerias público-privadas, nomeadamente nas redes transeuropeias de transportes. Porquê? Porque é uma maneira de ir buscar mais dinheiro além do público, porque é uma maneira de se assegurar o envolvimento do setor privado, que não é feito sem compensação e que terá olhos particularmente críticos relativamente àquilo que vêm a ser os pormenores quer de projeções de tráfego quer fundamentalmente daquilo que deverão retirar todos os anos.

Portanto, acho que nós — «nós», setor público e Administração Pública — devemos preparar-nos para dominar mais adequadamente o exercício, a prática e a constituição de parcerias público-privadas, porque, se posso dizer aquilo que traduzo do que está a ser dito, isso vai ser o «pão nosso de cada dia».

Vai haver articulação de diversos de fundos comunitários, os fundos das redes de transporte, o fundo de coesão, os empréstimos do Banco Europeu de Investimento e, naturalmente, da parte privada. E temos de aprender a articular estas quatro ou cinco fontes de fundos e saber analisar e estabelecer na Administração Pública as regras que vão ser utilizadas, porque a preferência vai ser dada, seguramente, ao envolvimento do setor privado associando-se ao público. Isto por estas razões que disse: olhos de vários lados e com perspetivas diferentes a criticarem a mesma obra.

Respondendo às perguntas que fez, a minha resposta franca é que não desconfiei sequer que houvesse «campo minado», sancionei aquilo que tecnicamente estava apresentado e a minha preocupação foi não atrasar, porque nessa ocasião, do ponto de vista da opinião pública, havia queixas repetidas sobre o atraso com que as coisas se estavam a passar.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, desculpe, mas julgo que falta responder a duas perguntas, pelo menos do que tenho acompanhado dos meus apontamentos.

A primeira é saber se encontra alguma justificação aceitável para o facto de o Estado assumir 100% do risco de tráfego. Neste modo de partilhas de dinheiro entre público e privado, há a assunção de risco, e no caso da Metro Sul do Tejo 100% do risco de tráfego foi assumido pelo Estado.

Perguntei ainda se considera que a TIR se encontra ajustada a esse tal perfil de risco, que é integralmente assumido pelo Estado.

O Sr. Eng.^o **Valente de Oliveira**: — Sr.^a Deputada, é evidente que, na ocasião, havia muito pouca experiência de várias coisas. Em primeiro lugar, havia pouca experiência da assunção de risco, da assunção da totalidade do risco, mas havia uma grande vontade. Isso não é da minha responsabilidade, isso vinha no «pacote», se posso dizer assim, ou seja, vinha no conjunto daquilo que sancionei, e já esclareci as circunstâncias em que sancionei.

A minha resposta é: eu não analisei as implicações, porque tudo isso estava pressuposto. A assunção de 100% do risco de tráfego pelo Estado estava nos pressupostos da decisão que tinha sido tomada pelo Governo anterior.

Quanto à TIR ser ajustada, nestas condições, talvez não fosse, mas era das primeiras situações com que nos defrontávamos para fazer uma obra destas. É por isso que digo que é preciso ir avançando e tateando.

O objetivo fundamental era ter a obra feita a tempo e horas.

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

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Eng.^o. Valente de Oliveira pela sua vinda à Comissão.

Vou tentar rentabilizar os meus 8 minutos, mas antes de lhe colocar as questões que trazia preparadas, da análise da documentação que me foi possível consultar, não posso deixar passar em claro as questões que lhe foram colocadas anteriormente e, em particular, a forma como o foram.

Expressões como «caminho minado» e «cenário pré-montado» dão a indicação para o exterior — e estamos a ser vistos, provavelmente, por muita e muita gente — de que o Sr. Engenheiro, enquanto Ministro, foi um verdadeiro ingénuo e que houve uma cambada de bandidos anteriores que lhe prepararam o tal «caminho minado» para, eventualmente, se aproveitarem e terem ganhos financeiros com a obra que ia ser desenvolvida. E isto é inaceitável!

Desde o início desta Comissão de Inquérito que este tipo de suspeições e este tipo de afirmações vêm sendo feitas e isto ou é clarificado, e quem sabe nomes e factos di-los aqui de uma vez por todas — repito, di-los aqui de uma vez por todas —, ou, então, o discurso não pode continuar neste patamar de insinuação permanente de que uns são uns «virgens» e os outros uma cambada de bandidos que passou pelos cargos

públicos para se aproveitar. A isto tem de se colocar aqui um ponto final! Talvez seja este o momento de o fazer.

O Sr. Engenheiro, a propósito destas questões que lhe foram colocadas, disse que devia ter desconfiado da precipitação.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Eu não disse que devia ter desconfiado!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Que devia ter desconfiado da precipitação, disse agora, quando respondeu.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Eu não disse que devia ter desconfiado. Eu não desconfio, porque tenho a segurança de que — e foi o que eu disse — deviam ter sido aplicadas, nestes pormenores todos que me foram solicitados, boas práticas. Foi isso que eu disse!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Então, ainda bem que clarifica, porque o entendimento que ficou das palavras anteriores do Sr. Engenheiro era um pouco diverso daquele que está neste momento a referir.

Fiquei surpreendida com a interpretação que dei às suas palavras, e que agora foi retificada, porque o Sr. Engenheiro, enquanto Ministro, na divulgação da obra, inclusive, no dia a seguir a ter assinado o contrato de concessão, no dia 31 de julho de 2002, faz um conjunto de elogios à obra, como, aliás, hoje fez aqui, referindo a sua necessidade e importância para a região, em particular para a península de Setúbal, dizendo: «As previsões apontam para o transporte de 29 milhões de passageiros por ano, o que é muita gente.» — estou a ler o *Diário de Notícias* do dia 31 de julho de 2002. «Este metro vai funcionar como meio de integração para tentarmos

levar para a margem sul novas atividades e criar uma área metropolitana mais equilibrada e com mais qualidade de vida para as pessoas.»

Portanto, o Sr. Engenheiro, quando assinou o contrato, na véspera, sabia exatamente para quantos passageiros/ano estava a assiná-lo. Não há aqui «caminho minado», não há aqui ingénuos e malandros.

Mas vamos às questões que eu gostaria de esclarecer com o Sr. Engenheiro.

Como acabei de referir, o contrato de concessão foi celebrado no dia 30 de julho de 2002, assinado pelo Sr. Engenheiro. Na sequência disso, era espectável o início das obras. Tem o Sr. Engenheiro memória para que data estava previsto o início das obras e quando é que elas se iniciaram?

Preferia que fosse dando resposta, porque as minhas perguntas seguintes têm a ver com a resposta que for dada.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Não, não tenho ideia. Como pode imaginar, foi há 10 anos e não me lembro qual a data prevista para a obra nem a que acabou efetivamente a data do arranque.

A única coisa que sei, e que está em articulação com a minha resposta de há bocado, é que não quis atrasar de maneira nenhuma a obra e, por isso, tratei de arranjar maneira de as obrigações de um dos parceiros, que era neste caso a Câmara de Almada, serem satisfeitas para tratar de acelerar, porque, volto a dizer, já nessa ocasião esse eixo paralelo de recolha de passageiros fazia falta.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, ainda bem que falou na questão do atraso da obra, porque é exatamente sobre isso que temos de conversar um pouco. E os posteriores intervenientes nesta parceria também terão de abordar esta questão.

Por aquilo que li na imprensa da altura, o Sr. Engenheiro fazia referência a que a expectativa que tinha era a de que as obras tivessem início em janeiro de 2003. Depois, tanto quanto me é dado a conhecer pela leitura dos jornais, elas acabaram por ter início em março de 2003, passados oito meses da assinatura do contrato de concessão, o que, convenhamos, é um tempo muito considerável.

E por que é que refiro isto? É porque a exploração da primeira fase do projeto, que é aquela que está feita, que envolve cerca de 13,5 km de vias duplas em três linhas, tinha um calendário. Tem o Sr. Engenheiro ideia de para quando é que estava previsto, na altura em que foi Ministro, o início da exploração desta primeira fase?

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Hoje, não me lembro. Na ocasião, soube, é evidente que soube, mas não fiquei com elementos que me permitam dar uma resposta baseada em dados concretos. Eu não sei. Deve existir no Ministério informação sobre isso, com certeza, mas não fiquei com informação que lhe possa referir agora.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Muito bem, Sr. Engenheiro.

Então, gostava de lhe dizer que a obra tinha um *timing* para a sua conclusão e início da exploração que era o final de 2005. Era este o *timing* apontado. Mas isso não aconteceu. O início de exploração da obra foi três anos depois, ou seja, em novembro de 2008, mais concretamente a 27 de novembro 2008.

Portanto, desde a data de assinatura do contrato de concessão pelo Sr. Ministro, como aqui já referimos, em 30 de julho de 2002, e o início da exploração passou muito tempo.

Acontece que, por esta passagem de tempo, houve, em 2006, necessidade de fazer um acordo de equilíbrio financeiro, aliás, o único que esta concessão tem. Esse acordo de equilíbrio financeiro, salvo erro, atingiu a ordem dos 77 milhões de euros, que foram entregues à concessionária pelo Estado, dos quais 27 milhões de euros — portanto, não é coisa pouca — resultavam da compensação por perda de receita em consequência dos três anos de atraso da entrada em exploração do serviço, que estava projetada para o final de 2005 e só ocorreu no final de 2008.

O facto é que o senhor, nessa altura, foi Ministro 11 meses: entrou em abril de 2002 e terá saído perto de abril de 2003, se não estou enganada. Não terá chegado a um ano, penso que foram cerca de 11 meses. Mas o facto é que, desses 11 meses em que já devia estar a ocorrer obra, em 8 meses não se passou nada de execução de obra. Ou seja, para estes três anos de atraso, o senhor, que foi Ministro 11 meses, contribuiu com 8 meses para ajudar a este somatório dos 27 milhões de euros.

Gostaria de comentar esta minha afirmação, que admito ser um pouco provocatória, mas que é fundamental?

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Está a referir-se a um período em que não tive nada a ver com isto. No período a seguir, não tive nada a ver com isto.

O arranque das obras é sempre uma fase complicada. Eu não tiraria a conclusão que diz, de que não houve nada durante esses meses. Houve, com certeza, muito trabalho de preparação para o início da obra, muita obra preparatória para o arranque dos trabalhos, e houve, muito possivelmente, algumas dificuldades na preparação do corredor, que estava a cargo da autarquia. Mas isso já não é da minha responsabilidade nem do meu tempo, sequer. Soube posteriormente que estava a haver solicitações da parte da

concessionária para coisas que, no início, não estavam previstas e havia solicitações da própria câmara para fazer obras adicionais.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Da câmara de...

O Sr. Eng.^o **Valente de Oliveira**: — De Almada!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sim! Mas houve obras em Almada e no Seixal e daí que eu tenha questionado.

O Sr. Eng.^o **Valente de Oliveira**: — Sim. Mas o Seixal era residual, neste aspeto.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, sei que já terminei o meu tempo, mas tenho de insistir no seguinte: Sr. Eng.^o, é do seu tempo. Falei-lhe de 8 meses dos 11 em que foi Ministro. Portanto, é mesmo do seu tempo! Entre 30 de julho de 2002 e março de 2003, quando se iniciaram as obras, houve 8 meses de *décalage* para o início das obras, que, como é evidente, contribuíram para os três anos de indemnização.

O Sr. Eng.^o **Valente de Oliveira**: — Sim. É fácil de fazer essa crítica. Mas, se falar com todos os Ministros, verá que o Ministro não começa com o «conta segundos» ligado logo no início e, como sabe, os empreiteiros têm sempre a possibilidade de dizer «estamos a preparar a obra». Não sei se foi o caso. No entanto, acho que não é prática corrente, no dia seguinte ou no mês seguinte, estar a perguntar o que é que já está no terreno.

Há um contrato, o contrato é fiscalizado, mas não é semana a semana e logo no princípio! Depois de ver o resultado, volto a dizer, ao fim de um ano, é natural que se faça essa pergunta e que se veja o cronograma da obra, que tem de ser cumprido.

Devo dizer que eu não seguia o dia-a-dia da obra nem estava no estaleiro. Não sei, não posso dizer quais as causas do atraso no arranque. Mas não me venha imputar responsabilidades por não estar ali, como um polícia, no estaleiro da obra, a ver se eles arrancavam ou não, e eu a fazer perguntas sobre se arranca ou não!

Não é essa a prática habitual. A prática habitual é a de fazer constatações, fazer verificações da obra, segundo o cronograma, e ver se as coisas são feitas, mas em períodos que não são logo nos primeiros meses depois o lançamento da obra.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Eng.º Valente de Oliveira e dizer que, obviamente, para nós, hoje, é mais fácil avaliar *a posterior* um *dossier* destes e podemos estar a cometer algumas injustiças. De qualquer maneira, tenho de me situar — e gostava que fizesse esse exercício comigo — à data da tomada de decisão.

Já lhe foi feita aqui uma pergunta que considero relevante, que é a seguinte: o processo estava a meio e V. Ex.^a acabou de dizer que as pessoas envolvidas mereciam todo o crédito, eram pessoas experimentadas, competentes, o que justificava que tudo levasse a crer que o trabalho que vinha de trás era confiável, ao qual deu crédito. Apesar disso tudo, houve

algum momento em que, porventura, tenha ponderado não assinar, não consentir nesta obra? Seria possível travá-la nesse momento?

Por que é que eu pergunto se esse raciocínio poderia ter sido feito, e não só por mera precaução, embora eu tenha uma explicação? É que V. Ex.^a é um especialista em ordenamento, especialista em transportes e, olhando o sítio geográfico onde a obra se situava, *a priori* ela fazia todo o sentido do ponto de vista do ordenamento e dos transportes da região. Mas à data — e por isso é que acho que o argumento de que era uma primeira parceria e de que estávamos no início não colhe — tínhamos nada menos que 11 PPP em curso, como a concessão Lusoponte, Norte, Oeste, transporte ferroviário do eixo norte-sul, Fertagus, Brisa, Costa de Prata, etc., e todas já tinham sérios problemas de estudos de tráfego, ou seja, aí já estavam acesos todos os sinais vermelhos. Disse-nos, aqui, o Eng.º João Cravinho que o principal erro, o grande pecado, a mãe de todos os desvios foram os estudos de tráfego. Era público e notório que havia um desfasamento.

Já eram 11 e todas elas a exigirem do Estado um esforço financeiro enorme, pelo que, a partir daí, havia dois raciocínios a fazer, sendo o primeiro se o Estado ainda tinha capacidade para fazer mais uma PPP, assente em riscos elevadíssimos, com custos elevadíssimos, e não só porque estava a haver derrapagens de tempo, como foi dito agora, perceptíveis. Aliás, havia tanta gente envolvida e era preciso concertar tanta coisa que era perfeitamente aceitável que houvesse aqui derrapagem.

Agora, tudo isto custou ao Estado 384 milhões, mais os 77 milhões e mais 19 milhões, segundo dizem agora os estudos de reequilíbrio financeiro, em 2013.

Por outro lado, já na altura existiam indícios do Tribunal de Contas, com várias indicações e recomendações, de que valia a pena fazer um

estudo de comparador público, ou seja, ponderar se esta obra podia ser feita em parceria público-privada ou devia ser feita pelo Estado, ao ritmo do Estado, avaliando a todo o momento as necessidades de transporte e de mobilidade da região. Gostava de perguntar se essa ponderação foi feita.

É que assinar um contrato em que o risco de tráfego fica todo para o Estado quando temos a certeza que os estudos de tráfego eram todos eles feitos de forma completamente incompetente... E a realidade prova-o: temos uma PPP em que, segundo um estudo da Ernst & Young, o tráfego está hoje a um terço do caso-base, daquilo que foi estimado, percebendo-se que durante a sua vida esta PPP nunca atingiu a banda de tráfego de referência, esteve sempre abaixo. Ora, para isso, é preciso que o estudo tenha sido feito por alguém com a 4.^a classe ou, então, foi feito por alguém, permita-me dizê-lo, com má-fé. Alguém fez este estudo de tráfego com a noção exata de que este tráfego nunca seria atingido.

Bom, pode ter sido para justificar a obra. Tudo bem! Acho que todos os Governos tinham legitimidade para dizer que queriam aquela obra feita naquela região, porque entendiam que ela fundamental — ponto! E eu, enquanto não morador na região, aceito contribuir solidariamente para essa obra. É esse o princípio que temos utilizado sempre. Há regiões do País onde as obras, porventura, nunca serão rentáveis mas, ainda assim, temos de as fazer.

É esse cuidado em torno da decisão que gostava que me pudesse explicar. Então, ninguém perguntou: Quem fez os estudos de tráfego? São reais ou, pelo menos, aproximam-se minimamente da realidade ou não?

É preciso ler bem as cláusulas. Há uma cláusula do contrato em que se diz que, se o tráfego estiver sistematicamente abaixo do PK4, que é a base, durante os primeiros três anos da operação, o concessionário pode requerer o resgate por parte do concedente e ainda pode ser alvo de uma

compensação, que é a assunção do concedente dos empréstimos, que é a soma das seguintes parcelas: reembolso do capital dos acionistas à taxa igual à Euribor a 6 meses e ainda a soma dos *cash-flow* descontados à taxa Euribor a 6 meses.

Ou seja, se tudo isto corresse mal — e estava previsto que ia correr mal —, o Estado tinha encontrado um privado que, pelos vistos, não tinha interesse nenhum em fazer esta obra ou só tinha interesse em fazê-la com estas bases do contrato e dizia: «Vou fazer esta obra. É duvidosa a sua utilidade ou racionalidade económica, mas, se isto correr mal, o Estado paga tudo.» E não havia ninguém que, num determinado momento, avaliasse estes riscos?!

Aliás, o próprio Tribunal de Contas diz isso, no ponto 7.3: «Sublinhe-se que não existem evidências de que o risco de reequilíbrio financeiro associado aos pagamentos de indemnizações compensatórias tenha sido objeto de avaliação.»

Por isso, mesmo percebendo que hoje é mais fácil dizer isto, acho que, no mínimo, era exigível que, à data, alguém tivesse perguntado: «Estamos a trabalhar com bases reais, expectáveis? Quais os riscos em que incorremos com o início desta obra? Se isto falhar, como é que o Estado vai ficar, nesta situação?»

Acho que essa avaliação não foi feita, porque V. Ex.^a aqui disse: «Não me apercebi que havia terreno minado.» É evidente que, hoje, percebemos que não era terreno minado, isto estava, de facto, armadilhado. Falta saber — veremos! — se por inexperiência, se por incúria ou se por má-fé. Vou dar de barato que há aqui algumas pontas que não foram bem estudadas.

No entanto, a minha pergunta é se era normal isto acontecer, se era normal um decisor político ter um documento com esta importância, que

obrigava o Estado a este esforço, com este histórico de PPP já assinadas, com evidências de que o perigo estava nos riscos de tráfego, que era onde a coisa podia ruir, e não haver uma análise do que é que o contrato pressupunha e quais os riscos de tráfego.

Para terminar, já agora, e podendo dizer que à data não tinha outros dados, mas apelando à experiência de V. Ex.^a, gostava de lhe perguntar: e hoje, olhando para o que está a acontecer, olhando para o que diz o relatório do Tribunal de Contas, o estudo da Ernst & Young e a Direção-Geral do Tesouro, que fazem avaliações destes contratos, avaliação dos riscos e da disparidade entre o que era previsto e o que o Estado paga, considera que este foi um bom negócio para o Estado? Considera que o interesse público foi protegido? Considera que esta era única via ou haveria outra forma de fazer? Ou considera até que esta obra foi um erro, como eventualmente haverá outras, do ponto de vista do seu custo-benefício e dos riscos que o Estado acabou por assumir?

Se para ter privados neste setor temos de pagar isto, esta não é uma parceria público-privada, é uma parceria privada de claro assalto ao público. Portanto, é tudo menos uma parceria. Parceria pressupõe que haja uma partilha mínima, que haja ganhos e perdas dos dois lados.

Sr. Engenheiro, até o risco de fraude, dizem todos os relatórios, numa altura em que havia desconhecimento de como funcionaria o transporte na Área Metropolitana de Lisboa, ficou todo para o Estado. Ou seja, pode a empresa, como aqui já foi dito, fechar os olhos, não cobrar bilhetes a ninguém e dispensar os controladores que, ainda assim, o Estado, no final, paga como se tudo aquilo fosse verdadeiro.

Pergunto: nada disto foi avaliado?

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr. Deputado, como pode imaginar, essas perguntas foram todas feitas na ocasião: está em condições de ser assinado? Foram verificados todos os pressupostos?

Fico muito admirado de um privado, se sabia que as coisas iam correr mal, não ter alertado. Seria grave, se ele sabia que aquilo era uma ruína, que não tivesse alertado o Estado. Fico muito admirado com essa atitude, porque aí ele devia ter dito que nenhum destes pressupostos... Ele foi assinar, foi sancionar uma coisa que, pelos vistos, não iria funcionar. Fico muito admirado!

O envolvimento dos privados, sobretudo neste caso de privados do meio, privados do setor, tem uma grande vantagem relativamente a toda uma série de coisas difíceis de prever — ainda por cima numa primeira experiência deste género neste setor, de um transporte urbano ou de um transporte metropolitano, se quiser, que foi o primeiro que foi feito neste domínio e em que haveria, naturalmente, muitas incógnitas para o futuro — e a presença do privado asseguraria exatamente que aqueles pressupostos estavam todos eles analisados.

Quando me questiona se eu não fiz a pergunta, seguramente que fiz! Se me pergunta em que dia e a quem a fiz, não me lembro. Eu queria a obra feita? Queria! A obra tinha sentido? Tinha! Na opinião pública ninguém compreenderia que o Ministro chegasse e dissesse «vamos parar tudo, porque eu quero avaliar tudo e mandar refazer todos os estudos por gente da ‘minha confiança’»! Não podemos governar assim! Um Governo que chega não pode dizer que vai refazer todos os estudos.

Isto leva a uma coisa — e a sua pergunta tem muito interesse — que é o robustecimento do Estado em meios técnicos capazes de ter uma perspetiva crítica sobre tudo aquilo que vão recomendar aos seus ministros.

Quanto à parte final das perguntas que fez, estou muito de acordo em que temos de atender ao futuro. Hoje, acho que o Estado deve cuidar muito bem da sua Administração, do guarnecimento dos seus quadros, para eles próprios terem capacidade crítica e não se ficar nas mãos (e aqui não estou a afirmar, mas a repetir) de incompetentes, de gente de má-fé ou de gente que falseia previsões com qualquer intenção.

Hoje, acho que a experiência mostra que não foi um bom negócio para o Estado. É evidente! Mas imagino que há muito que identificar de causas, porque é preciso ver que houve fatores externos à própria obra que podem ter influenciado, como previsões de crescimento e evolução da situação económica, e que era difícil introduzir na ocasião.

As previsões de tráfego têm sempre um elemento de probabilidade e é por isso que se fazem as bandas. Se o decisor for otimista, vai para a parte máxima da banda; se for muito cauteloso, se tiver pouco dinheiro ou se o dinheiro for caro, então, irá naturalmente para a parte inferior da banda.

Mas os estudos de tráfego, como disse, foram a «mãe» de todos os desvios. Há que tratar disto melhor? Há, e tenho a impressão que essa é uma função da administração.

Gostava de salientar que, se os Ministros, quando tomam posse, por sistema, dizem que tudo o que vem de trás está errado e que vão recomeçar tudo, então, sempre que há uma interrupção de Governo, há um atraso substancial na toda a concretização de um programa de iniciativas, de investimentos, de empreendimentos que estão para se fazer.

É por isso que volto a dizer que o Estado tem de se robustecer em matéria de competências para analisar e sancionar todos os valores que são propostos, neste caso, por consultores externos, consultor de tráfego ou aquilo que for.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.^a Deputada Eurídice Pereira pediu a palavra para que efeito? Ainda não concluímos esta ronda.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria solicitar ao que mandasse distribuir ao Sr. Deputado do CDS-PP a página 15 da resposta do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), que esclarece a repartição de riscos, em que o risco de fraude está na concessionária, ao contrário do que o Sr. Deputado afirmou há pouco.

O Sr. **Presidente**: — Se a Sr.^a Deputada quiser facultar a informação, o Sr. Deputado está ali e recebê-la-á com todo o gosto.

Vamos prosseguir os nossos trabalhos.

Tem, agora, a palavra, pela bancada do PCP, o Sr. Deputado José Alberto Lourenço.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Valente de Oliveira, o Metro Sul do Tejo é um projeto que tem origem nos municípios do arco ribeirinho sul — Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo — e nos instrumentos de planeamento de carácter intermunicipal desenvolvidos na península de Setúbal nos anos 80. Aliás, a primeira referência à necessidade de um sistema de transportes ligeiros sobre carril data dessa década e, depois, aparece refletida nos PDM (plano diretor municipal) dos vários municípios.

Também vale a pena referir que o anseio dos municípios era que o Metro Sul do Tejo atravessasse o Tejo, através da Ponte 25 de Abril, porque é óbvio que quem estuda transportes sabe perfeitamente que um dos fatores dissuasores da utilização do transporte público coletivo é a mudança de transporte. Portanto, na altura, o anseio dos municípios era que o metro

pudesse passar a Ponte 25 de Abril, mas não foi essa a decisão do Governo, que decidiu que a Ponte 25 de Abril era para tráfego ferroviário, mas de médio e longo curso.

É bom também dizer que desde sempre que os municípios defenderam um modelo empresarial para a construção e exploração do Metro Sul do Tejo que não passava pela solução adotada de parceria público-privada mas, antes, por uma solução de gestão pública com participação do Estado e dos municípios.

Isso foi dito várias vezes aos Governos. Neste caso, o Sr. Eng.º Valente de Oliveira aparece numa fase posterior, é verdade, mas foi dito logo que o processo se iniciou, na segunda metade dos anos 90, que era isso que os municípios pretendiam. Porém, o Governo socialista de então entendeu que deveria ser lançado um concurso para o projeto, para a construção, para o fornecimento de equipamento e material circulante, para o financiamento, para a exploração, manutenção e conservação da totalidade da rede do metropolitano ligeiro da margem sul, preferindo o regime de concessão a um grupo privado, afastando os municípios de todo o processo.

Aliás, os municípios foram literalmente afastados do processo; faziam parte de uma equipa de missão que de tempos a tempos era chamada, mas não tinham nada a ver com o processo. O processo era entre o Estado e o concessionário.

Percebe-se que o Eng.º Valente de Oliveira, ao chegar ao Governo, no início de 2002, tendo o processo concluído, estava tudo preparado e, apesar de se poder questionar se deveria ou não analisar todas as premissas deste concurso, entendeu não o fazer, entendeu que devia avançar, até pelas justificações que já aqui deu e que relevo, porque, mais do que por serem do Ministro Valente de Oliveira, são do Engenheiro Valente de Oliveira,

com o conhecimento que tem de ordenamento do território e de desenvolvimento regional, etc. Enfim, não precisamos de estar aqui a dizer quem é o Eng.º Valente de Oliveira e os conhecimentos que tem sobre esta matéria e sobre a importância que têm os transportes públicos coletivos para o desenvolvimento de uma região, como, neste caso, o Metro Sul do Tejo.

Também vale a pena referir — e talvez fosse demais exigir ao Sr. Eng.º Valente de Oliveira que fosse ver as condições do concurso — que uma das questões que foi colocada no início deste concurso era a forma como devia ser construído o metro, o processo construtivo, que foi uma questão que o concessionário aceitou no primeiro quilómetro, pode dizer-se, até chegar ao Laranjeiro e, quando chegou ao Laranjeiro, achou que, a partir daí, era esventrar o concelho de Almada e o resto era conversa.

É óbvio, e é bom que se diga isto aqui porque corresponde à verdade, que o processo começou a complicar-se após o início das obras. Quando chegou ao Laranjeiro, o concessionário decidiu «mandar às malvas» o processo construtivo que estava no projeto que foi lançado e que ele tinha adjudicado, que era: «Avança a fase da infraestrutura, coloca o carril, conclui e só depois é que passa para a outra fase.»

O concessionário entendeu, ao chegar ao Laranjeiro, que devia começar a esburacar todo o concelho de Almada, e quem conhece Almada sabe que, já na altura, havia muitos problemas, porque a construção do metro ligeiro é uma obra, por natureza, complexa.

Também vale a pena dizer que o projeto inicial se preocupava apenas com o espaço por onde ia passar o carril, e é por isso que há alterações à obra. Como se alguém acreditasse — e vale a pena irmos ver os projetos de metros ligeiros por essa Europa fora — que algum projeto de intervenção de metros ligeiros se limita o carril!? É óbvio que não! É óbvio que tem de

ir de fachada à fachada na rua onde está incluído, todo o espaço tem de ser renovado. Ninguém entende que se abra um carril, vai o metro e depois do resto tratam os municípios.

Esse era um dos problemas e foi uma das razões que levou a fazer obras a mais naquele projeto, porque o município de Almada exigiu, e muito bem, que todo o espaço envolvente ao metro fosse arranjado, como é óbvio! Isto não é chegar, mete um carril e agora... Há questões de cotas, há questões de pavimentos, há *n* problemas de reabilitação urbana e de renovação urbana que têm de ser considerados num projeto destes! E não é preciso sair da Península Ibérica, basta irmos a Salamanca, irmos a Sevilha para verificarmos que é isto, exatamente, que é feito!

Portanto, muitos dos problemas que houve neste processo tiveram a ver com a forma como o concessionário, a partir do momento em que ganha a obra, decide avançar com a obra, pura e simplesmente, «mandando às malvas» o compromisso que tinha assumido e que tinha sido imposto pela Câmara de Almada.

Vale a pena dizer, para quem não sabe, que durante este processo houve dezenas de fóruns efetuados em Almada para, com a participação das populações, chamar a atenção do que ia acontecer a seguir, porque a construção de um metro ligeiro não é abrir uma rua e pôr pavimento!

Aliás, houve um plano de mobilidade lançado e pago pela Câmara de Almada para reformular todo o tráfego em torno do metro ligeiro, porque não poderia continuar como estava, ou seja, não podem passar carros e metro da mesma forma, dando prioridade naturalmente ao metro ligeiro, que teve de avançar.

Teremos amanhã oportunidade de falar com o representante do concessionário, mas, do meu ponto de vista, isto corresponde a exigências que foram feitas pela Câmara de Almada para que o processo pudesse

avançar, porque é óbvio que se queria o Metro Sul do Tejo, mas não a qualquer preço, afetando durante anos a vida das pessoas, porque era essa a vontade do concessionário. E, se foram levantados problemas pela Câmara de Almada, do meu ponto de vista, foram muito bem levantados, porque, se não tivesse sido assim, então, teria sido o caos durante anos e anos para toda aquela gente. Isto, independentemente de outros problemas, como, por exemplo, construir um metro destes e não pensar que tem de ser construídos estacionamentos onde as pessoas possam deixar os seus carros... Enfim, *n* coisas em torno disto.

Aliás, uma das perguntas que quero colocar ao Eng.º Valente de Oliveira — e acredito que não tivesse tomado conhecimento disso — tem a ver com as particularidades deste processo construtivo, nomeadamente a exigência de que ele fosse faseado, feito por troços e que o concessionário não poderia abrir um novo troço sem concluir o anterior, porque não podemos ter quilómetros e quilómetros esventrados.

Entende-se que seja isso que interessa ao concessionário. Entende-se isso! Mas não pode ser esse o interesse dos municípios.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de concluir.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Peço desculpa, vou já terminar. As perguntas são rápidas.

Já deu para perceber pelas perguntas que aqui foram colocadas a questão do risco de tráfego e esta é, do nosso ponto de vista, a questão fundamental. A questão fundamental é, sem dúvida, a questão do risco de tráfego! Não passa pela cabeça de ninguém que se avance com um número de mais de 80 000 passageiros por dia para um metro ligeiro e que, depois,

se diga que a responsabilidade é toda do concedente. É caso para dizer: eu também concorro a uma coisa destas! Isto é uma maravilha!

Isto não tem cabimento nenhum! Isto é o risco todo do lado público e o privado, obviamente... Não é por acaso que o privado, passado este tempo todo, ele que tinha possibilidades de intervir no sentido de rescindir o contrato, não o tenha feito. Enfim, não me parece que esteja lesado. Se estivesse lesado, já o tinha feito.

Para terminar, outra questão extremamente importante e que ainda não foi referida e que, para nós, é provavelmente o nó górdio deste processo — porque entendemos que o Metro Sul do Tejo é, na verdade, uma mais-valia para aquela região e defendemo-lo com unhas e dentes — é que entendemos que não pode haver um Metro Sul do Tejo que não se enquadre em termos de passe com os outros meios de transporte.

O que acontece hoje é que ele não está integrado. O que acontece hoje é que o concessionário não tem incentivos para o integrar com os autocarros, com o barco, com o comboio. Não tem incentivos! Não o faz! Não lhe interessa! E é óbvio que, enquanto for assim, muita gente que poderia usar o Metro Sul do Tejo, e poderia ser muito mais, não o faz.

Por último, pergunto ao Eng.º Valente de Oliveira se entende que a rendibilidade financeira é o critério fundamental para a concretização de uma infraestrutura pública de transporte coletivo, como é o Metro Sul do Tejo.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr. Deputado, houve muitas coisas que disse com as quais estou inteiramente de acordo.

A questão da mudança de modo é um dissuasor à utilização, pelo que se deve ter muito cuidado com todas as condições de articulação, de

correspondência de linhas. Essas correspondências não devem constituir um grande atrito, porque, senão, é evidente que haverá.

Comecei por dizer na minha exposição que, 10 anos antes e com a responsabilidade do ordenamento do território, eu tinha sugerido que houvesse,...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Agradeço que dê essa resposta.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — ... mas não foi possível. Acharam que o montante para a construção desta circular seria demasiado elevado para as nossas possibilidades.

Eu sei que ainda estávamos no princípio da nossa integração na Comunidade Europeia (como, nessa ocasião, se dizia) e agora compreendo que, tendo como grande modelo estratégico uma linha circular que depois pudesse expandir-se a todas as outras, que este bocado, que era o possível... Ainda por cima, já estava tudo decidido quando eu apareci. Não fui começar a levantar grandes dúvidas. A rentabilidade financeira é muito importante, com certeza, mas é preciso não esquecer a rentabilidade económica e a rentabilidade social.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Exatamente!

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — É preciso atender: o projeto serve ou não serve? E, depois, então, vão ver-se as outras todas.

Portanto, se não há rentabilidade económica e social... E há muitos aspetos da rentabilidade social que têm de ser traduzidos de forma tangível

para ver quem é que paga e, naturalmente, nesses casos, serão dinheiros públicos a pagar essa rendibilidade social.

Agradeço a explicação que deu, e que a tenha rememorado, porque as dificuldades do arranque da obra — que tentei que fosse feito o mais rapidamente possível — partiam exatamente da Presidente da Câmara de Almada, que dizia: «Isto não chega! Isto não chega!» E é verdade, ela tinha razão. Fomos ao máximo que, na ocasião, era julgado aceitável, mas depois houve uma pressão pública para se fazer mais. E alguns dos atrasos que a Sr.^a Deputada referiu tiveram muito a ver com dificuldades de ligação com a câmara e com o concessionário. Não sou responsável por isso, já foi fora do meu período de responsabilidade nesta área, mas de vez em quando ouvia ecos, nomeadamente na imprensa, e sei que houve um subir das exigências que efetivamente causou problemas que não foram despidiendos.

É evidente a importância dos transportes para o desenvolvimento de uma região como esta, nomeadamente para a sua integração, como comecei por dizer na minha exposição inicial.

Enfim, já comentei todas estas coisas.

Suponho que voltamos à questão fundamental: acho que há que afinar muito mais esta questão da análise das três componentes que interessam — a financeira, a económica e a social — para distinguir quem é que as vai pagar.

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

Inscreveram-se, para a segunda ronda, três Srs. Deputados.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, vou fazer algumas perguntas com auxílio àquilo que é a memória do que se passou na altura, referente ao que li nos relatórios do Tribunal de Contas.

Obviamente que o Sr. Engenheiro não se lembrará de tudo, mas queria frisar apenas três pontos. O primeiro é relativo ao tal acordo de reequilíbrio financeiro dos 77 milhões de euros e ao que derivou do atraso em obra.

Segundo foi dito também pelo Tribunal de Contas — e, agora, não é uma adjetivação que venha da parte desta bancada —, apenas foi alterada a data de entrada em funcionamento e exploração do Metro Sul do Tejo, alterações estas que se prenderam com a disponibilização dos terrenos e alterações unilaterais do traçado da via requeridas pela Câmara Municipal de Almada. Portanto, não me parece que sejam os 11 meses que o Sr. Engenheiro esteve no Governo ou os 8 meses que tenham atrasado a obra, como aqui foi alegado.

Relativamente ao risco, queria também citar aquilo que vem no relatório do Tribunal de Contas, quando a forma como ia ser partilhado o risco foi, então, definida logo no início do desenho daquilo que viria a ser esta concessão.

Sobre estes riscos, diz o Tribunal de Contas que não há evidências que tenham sido objeto de avaliação na análise das propostas. Portanto, essa tal partilha de risco e a forma como, depois, o Estado teve de compensar a concessionária relativamente a tudo aquilo que foi a assunção de tráfegos que nunca chegaram ao limite mínimo da banda de referência de tráfego foram, então, esquematizadas nessa altura.

Já que falámos aqui em fraude, na tal fraude da bilhética, faria o pedido ao Sr. Presidente e aos serviços da Comissão que pudessem distribuir a ata da última sessão de negociação de 6 de fevereiro de 2002,

onde de forma surpreendente a fórmula que acabou por constar na versão final do contrato não teve em conta a subtração às receitas da concessionária da taxa de fraude de 8%. Essa fórmula é muito explícita, não a irei ler aqui porque a formulação matemática traz uma linguagem que não é perceptível, mas diz qualquer coisa como «da base tarifária média multiplicada por passageiros transportados por quilómetro menos num determinado período».

Pedia também que fosse distribuída a cláusula 14.2 *b*) do contrato, onde consta precisamente essa mesma fórmula, que é diversa daquilo que depois constava do modelo financeiro previsto, modelo esse onde se dizia que, na tal formulação matemática, da base tarifária média era subtraída a taxa de fraude àquilo que seria a compensação a dar à concessionária.

O IMTT vale-se, e bem, da discrepância entre aquilo que é o clausulado do contrato e o modelo financeiro para, ainda assim, conseguir subtrair alguma coisa àquilo que é a taxa de fraude que o Estado está a suportar com este encargo nesta concessão. Isto porque, diz o Tribunal de Contas, «contribui para a existência da taxa de fraude a inadequada conceção do sistema de validação de títulos definido como obrigatório nas condições do concurso» que foram gizadas no cadernos de encargos, «o que permite ao passageiro que viaja com bilhete simples ou pré-comprado...» — que, por acaso, representam 52% das vendas deste tipo de bilhetes — «... apenas validar o seu título caso se aperceba da presença ou entrada de fiscais a bordo».

Portanto, relativamente à matéria de fraude, era este recordar de situação que gostaria de deixar.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, vou dar a palavra ao Sr. Eng.º Valente de Oliveira, mas aproveito para referir que os documentos que os

Srs. Deputados têm pedido hoje para serem distribuídos uns aos outros, estão todos disponíveis no *site* da Comissão. Portanto, não vamos lançar «aviõezinhos de papel» de um lado para o outro.

Tem a palavra o Sr. Eng.º Valente de Oliveira.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Como pode imaginar, em relação a grande parte destas questões, eu não tenho nada a ver com o acordo do reequilíbrio financeiro. O conhecimento que tenho das exigências da Câmara de Almada recebi-o através da imprensa.

Tentei resolver no princípio aquilo que era mais evidente, porque dava como adquirido que as coisas estavam prontas para arrancar e, portanto, não queria que, por um erro de avaliação das exigências ou das necessidades da câmara, a câmara pudesse invocar que estávamos a atrasar uma obra que todos consideravam como adequada.

Quanto à bilhética — e eu não comentei uma referência que o Sr. Deputado José Lourenço fez —, é evidente que a bilhética tem de estar continuamente sob observação, e não só sob o aspeto de fraude. É sob o aspeto de fraude e aspetos de articulação entre os diversos módulos. É evidente que, se não houver um entendimento ou um passe multimodal,...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Que não há!

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — ... não há possibilidade de extrair o máximo das obras que se fazem. E, portanto, pode ser uma bilhética horária, pode ser um bilhete horário, isto é, durante aquela hora tem direito a circular, ou pode ser uma articulação qualquer.

Note: hoje, não há desculpa nenhuma, porque os meios eletrónicos são de tal maneira que é possível fazer todas essas coisas. Nesse sentido, não há qualquer espécie de desculpa para não se fazer essas coisas.

Quanto ao resto, enfim, são tudo coisas que se passam fora do meu período de responsabilidade.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, vou tentar ser rápida, porque não quero contribuir, de maneira nenhuma, para que o Sr. Engenheiro perca o comboio.

Sr. Engenheiro, quero colocar-lhe apenas duas questões, não obstante ter sido aqui suscitada muita matéria que, doravante, merecerá apreciação mais profunda.

Relativamente aos estudos de procura, queria recordar o seguinte: os municípios envolvidos — particularmente os de Almada e do Seixal, apesar de também os do Barreiro e da Moita —, eles próprios, encomendaram e desenvolveram estudos quanto à viabilidade técnica e económica deste projeto. O Conselho Superior de Obras Públicas, em 1997/1998 — o concurso internacional foi lançado em 1999 —, emitiu parecer favorável sobre o interesse e a viabilidade do projeto. Ou seja, não foram apenas uns estudos de procura encomendados pelo próprio Governo na altura; há um conjunto de entidades, mesmo de municípios, que têm estudos sobre a viabilidade técnica e económica deste projeto.

A pergunta que queria fazer é: por que há tanta gente, então, a falhar? O que é que falhou nisto do ponto de vista dos estudos de procura, como eu estava a referir?

Por último, gostaria que nos desse a sua opinião sobre o seguinte: já aqui foi falado, e é verdade, que o contrato prevê a possibilidade de um resgate excepcional. Esse resgate era sujeito à verificação do nível de tráfego dos primeiros três anos civis completos, relativamente à entrada em vigor dos serviços do Metro Sul do Tejo. A iniciativa da concessionária terminou em fevereiro deste ano, ou seja, ela não se deve estar a dar mal com a situação, porque não fez qualquer pedido de resgate excepcional. Mas o Estado ainda o pode fazer até junho de 2013.

Pergunto: acha que, perante a realidade que conhece hoje e que certamente já não o surpreende, o Estado deve partir para este resgate excepcional?

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr.ª Deputada, eu não sou o Ministro!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Mas tem opinião!

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — De maneira que não vou dar opinião que possa ser invocada como...

É verdade aquilo que disse, ou seja, o Conselho Superior de Obras Públicas pronunciou-se e emitiu o parecer favorável, e isso justifica respostas que eu dei anteriormente. Quando tive de decidir, havia um peso institucional e de auscultação que não inculcava no meu espírito que eu devesse suspender e dizer: «Alto! Isto tem de parar, porque há muitas suspeitas.» Não havia suspeitas nenhuma! Ninguém, na ocasião, levantou suspeitas de que houvesse qualquer defeito na correção do processo que estava a decorrer.

Agora, quanto ao que o Estado deve fazer, o Estado tem hoje representantes que não sou eu.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Valente de Oliveira, vou ser muito rápido e sintético. Também não assisti a algumas das intervenções, mas gostaria de voltar à questão da fraude que é levantada pelo Tribunal de Contas.

Diz o Tribunal de Contas, no seu ponto 30: «Sobre este assunto o IMTT veio referir, em sede de contraditório, que até abril de 2011, o risco de fraude tem sido suportado pelo Estado, ‘porque, pese embora a taxa de fraude dos passageiros efetivamente transportados seja muito superior a 8%...» — segundo eles, de 22,7%, baseando-se numa única medição feita pela própria concessionária em junho de 2010 — «... o volume de PKT que viajam em fraude tem sido inferior a 8% do limite inferior da banda de tráfego de referência.»

O que significa, Sr. Engenheiro, que, se os cálculos da banda de tráfego estavam à partida errados, como já ficou aqui constatado, o Estado estava sempre a ser penalizado, porque mesmo a própria concessionária tendo verificado que havia uma fraude... E esta é uma medição só da concessionária. O próprio relatório do Tribunal de Contas refere, no seu ponto 89, que «em dezembro de 2010, o IMTT ainda se encontrava a desenvolver um manual de fiscalização, com o objetivo de poder identificar situações de incumprimento por parte da concessionária». Partindo desse princípio, que seriam os 22,7%, como o valor de referência das bandas de tráfego era muito superior àquilo que efetivamente se constatava, significa que o Estado era sempre penalizado.

Pergunto-lhe se não deveria, por exemplo, nesta cláusula dos 8%, dizer que a concessionária deveria ser penalizada em função do tráfego efetivo que se viesse a realizar e não em função das bandas de tráfego de referência que efetivamente se mostram muito distantes daquilo que é a realidade deste processo?

Já agora, também gostaria de lhe perguntar se sabe, se se recorda quem realizou estes estudos de tráfego, quem foi a entidade, quem foi o gabinete, quem foram as pessoas responsáveis por estes estudos de tráfego realizados para esta concessão.

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr. Deputado, começando pela última questão, eu não me correspondia com as empresas de tráfego. O Ministro não era o interlocutor das firmas que faziam os estudos. O Ministro tratava com um gabinete que havia e o gabinete é que... Eu não sei. A pergunta é: quem foi o gabinete que estudou o tráfego? Não sei, não faço a menor ideia. Nem sei se, na ocasião, fiz a pergunta. Não sei.

Seguramente que fiz a pergunta ao gabinete no sentido de saber se as coisas estavam todas em condições. E, portanto, há aqui uma conversa que já tivemos anteriormente, que tem a ver com a relevância dos quadros técnicos dos gabinetes da Administração Pública que assessoram o Governo.

Quanto ao outro ponto, enfim, são coisas que se passaram já depois. Tudo o que invocou é muito posterior ao meu período de responsabilidade nesta área. Acontece, contudo, que hoje não há grandes razões para manter sem vigilância as taxas de fraude em valores tão elevados.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado José Alberto Lourenço também se inscreveu.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, vou aproveitar estes 3 minutos finais para reafirmar aqueles que são hoje, do nosso ponto de vista, os problemas fundamentais do Metro Sul do Tejo.

Como há pouco referi, esta questão do risco de tráfego é uma questão que deveria ser corrigida imediatamente. É inadmissível que se mantenha um contrato nestas condições, com documentos das mais variadas origens a demonstrar que isto tem tudo menos uma atividade, diria, transparente. Ao Metro Transportes do Sul (MTS) saiu-lhe a sorte grande ao apanhar um processo destes.

Em segundo lugar, também já aqui colocámos a questão de não se perceber por que é que não é feita a integração do Metro Sul do Tejo num passe intermodal, que as pessoas possam utilizar sem com isso, com essa troca, terem muito mais custos.

A terceira questão é, sem dúvida, a da bilhética. É uma questão complicada. Quem anda no Metro Sul do Tejo sabe que isto é muito frequente: utiliza-se uma bilhética, em que a pessoa tem um bilhete, entra no metro e fica a ver se o fiscal vem ou não e, se o fiscal vem, faz a validação, se não vier, fica com o bilhete e dá para outra viagem.

Pergunto quem foi o inteligente que arranjou um sistema destes. Não há passe ou o passe é muito pouco utilizado. Aliás, como dizia há pouco, quase todos os bilhetes são pré-comprados. Tenho um bilhete pré-comprado, ele tem uma validade de um certo tempo, entro no Metro Sul do Tejo, tenho dois validadores; vou no metro, vejo se entra... E não estou a dizer que eu tenha feito isso, como é óbvio!

Risos.

É a prática que se percebe. Chegam ali e só validam se... Isto não tem cabimento nenhum! Entra pelos olhos dentro! E são os próprios jornais que contam esta história, dizendo que isto é das maiores facilidades. Não se percebe por que é que se tem uma bilhética destas.

Só entendo isto porque o concessionário não ganha nada. Está seguro. A receita está segura. Ele não tem de se mexer mais. Ele não tem que se preocupar em se ligar com os outros. A receita está segura. Portanto, isto tem de acabar!

Para além disso, quanto ao Metro Sul do Tejo, sendo um projeto extremamente interessante para os municípios do arco ribeirinho sul, pode parecer um bocado contra a corrente mas achamos que ele deveria avançar para ligar ao Seixal, para ligar ao Barreiro, para ligar à Moita e ao Montijo e para ligar à Costa da Caparica.

Muita da viabilidade deste metro, resolvidos estes problemas, passa obviamente por, no fundo, a sua funcionalidade, a razão por que foi criado, o seu objetivo ser atingido.

Portanto, entendemos que é, sem dúvida, um meio de transporte extremamente importante para a margem sul do Tejo.

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

O Sr. Eng.º **Valente de Oliveira**: — Sr. Presidente, tenho a impressão de que isto já não são perguntas. São afirmações para o futuro. De maneira que eu, quanto a informações para o futuro, deixo-as por comentar.

Relativamente a esta questão da fraude, devo dizer que num metro que eu frequento assiduamente, que é o de Bruxelas, as multas por quem

circula sem título validado são muito pesadas. De maneira que talvez seja a ocasião de incluir, nas sugestões que fez, um sistema de multas que seja dissuasor, porque a dissuasão aqui também conta. Efetivamente, as pessoas tendem a fazer o menor esforço.

De qualquer forma, são recomendações para o futuro nas quais não me meto.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Srs. Deputados, estamos a concluir esta audição e, aliás, concluimo-la de acordo com os objetivos horários a que nos tínhamos proposto, o que agradeço a todos.

Resta-me agradecer ao Eng.º Valente de Oliveira a colaboração com esta Comissão, quer respondendo por escrito ao questionário indicativo que lhe foi enviado quer comparecendo presencialmente nesta reunião.

Muito obrigado.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 19 horas e 20 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.