

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

13.^a Reunião
(19 de junho de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 37 minutos.

Foram apreciados dois pedidos dos concessionários Brisa e ELOS, tendo-se pronunciado, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Mendes Bota (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Hélder Amaral (CDS-PP) e Pedro Filipe Soares (BE).

Foi ouvido, em audição, Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva, Professor de Urbanismo e Transportes. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Carina Oliveira (PSD), Fernando Virgílio Macedo (PSD), Manuel Seabra (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Emídio Guerreiro (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Mendes Bota (PSD) e Adriano Rafael Moreira (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 16 e 58 minutos.

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

Eram 10 horas e 37 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, como temos aqui duas questões de intendência, que precisamos resolver antes de procedermos à audição do Prof. Fernando Nunes da Silva, que já está presente na Assembleia, propunha que resolvêssemos já este problema, até porque estão presentes três grupos parlamentares com os respetivos coordenadores.

É o seguinte: relativamente aos pedidos que temos vindo a fazer aos concessionários para fornecerem à Comissão vários elementos, recebemos dois pedidos de dois concessionários, solicitando à Comissão o que vou passar a referir e peço a vossa atenção.

Da Brisa recebemos a indicação do seguinte: o contrato de concessão da Brisa data inicialmente de 1972, tendo sido renegociado em 1981, 1985, 1991, 1997, 1999 e 2008. Portanto, a solicitação que nos fazem é se pretendemos tudo ou só algumas renegociações, manifestando alguma dificuldade quanto ao grau de pormenor que é solicitado relativamente, por exemplo, a 1972, como a identificação de membros do Governo, enfim, todas essas coisas.

O que me comprometi com o administrador da Brisa que me contactou foi que traria a questão à Comissão para que, eventualmente, a Comissão precisasse exatamente o que pretende obter da Brisa. Saliento que a última renegociação é de 2008 e a penúltima é de 1999.

A ELOS contactou-nos no seguinte sentido: o prazo que lhes foi determinado, nos termos legais, é de 10 dias. No entanto, é extremamente vasta a documentação e os elementos solicitados, sendo necessária, para a

sua apresentação, a consulta, recolha e organização de uma enorme quantidade de documentos referentes a um período de mais de dois anos.

Nesse sentido, esta empresa vem requerer que lhe seja concedida uma prorrogação de 20 dias úteis para apresentação dos elementos solicitados: «Requer-se, muito respeitosamente, a prorrogação do prazo para apresentação dos elementos solicitados por um período adicional de 20 dias úteis.»

Portanto, Srs. Deputados, temos aqui dois pedidos que nos são feitos: um da Brisa para que precisemos exatamente o que é que se pretende e da ELOS um pedido de prorrogação.

Gostaria que os Srs. Deputados se pudessem pronunciar para podermos tomar alguma decisão sobre esta matéria e comunicar a estas empresas concessionárias.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, em relação à questão da Brisa, embora o contrato inicial date já de 1971, pensamos que, para melhor compreensão de todas as renegociações que aconteceram, não se pode prescindir de ter pelo menos o contrato inicial. É a base, é o princípio de partida. É evidente que não nos passa pela cabeça convocar aqui alguém do Governo da altura, mas seguramente que as peças processuais mais importantes são necessárias. Não é possível compreender as renegociações sem ter o começo de tudo.

Em relação à questão da ELOS, parece-nos perfeitamente razoável 20 dias de prorrogação do prazo para entrega da documentação. Portanto, não temos nada a objetar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, também concordo com o que foi referido pelo Sr. Deputado Mendes Bota, ou seja, na ELOS não nos causa nenhuma espécie os 20 dias úteis. Será mais ou menos um mês, mas, de acordo com a prorrogação dos nossos trabalhos, penso que não virá mal ao mundo por causa disso.

Em relação à Brisa, também concordo, ou seja, para percebermos as renegociações temos de perceber o contrato inicial e de certeza que eles têm esses elementos disponíveis. Portanto, acho que também podíamos dar mais ou menos o mesmo prazo, isto é, uma prorrogação do prazo logo à partida para eles compilarem todos os documentos e nos fazerem chegar.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Hélder Amaral está de acordo?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Perfeitamente de acordo.

O Sr. **Presidente**: — Concluindo, em relação à Brisa, pedimos, relativamente a cada contrato, uma série de itens. Portanto, creio que a ideia será, relativamente aos contratos mais remotos, ter os contratos para poder compreender o histórico, dispensando, nesse caso, pormenores, como os membros do Governo envolvidos.

No entanto, queremos ter tudo — isso é que é importante aqui precisar — o que diz respeito à renegociação de 2008. E, em relação à de 1999, já não?

Aparte inaudível na gravação.

Portanto, pergunto se será requerida a totalidade dos elementos relativamente a 2008, 1999 e 1997, mas, em relação a 1991, já dispensamos a totalidade dos elementos. Creio que é esse...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, tudo o que eles tiverem acho que é útil que venha. E a parte dos membros do Governo há de ser a menor, porque, no regime democrático, facilmente eles próprios também compilam isso. Basta irmos à *Internet* e fazer o cruzamento dos dados com os membros do Governo.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Na mesma lógica de que, para chegarmos ao final da novela, é necessário compreendermos as novelas intermédias, penso que não podemos prescindir de nenhuma das renegociações, porque mesmo as renegociações mais remotas também influíram nas renegociações seguintes.

Portanto, penso que, se em relação ao inicial podemos ficar-nos pelo contrato original, eventualmente os anexos do contrato original, em relação a qualquer renegociação devemos pedir que nos sejam fornecidos todos os elementos.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Far-se-á assim.

Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, como acabou de entrar na sala, deixe-me dizer-lhe o seguinte: fomos começando os nossos trabalhos, porque tínhamos aqui dois problemas de intendência para resolver.

Um por parte da Brisa que nos pediu que precisássemos o que pretendíamos, dado que o contrato inicial é de 1972. Portanto, a nossa inclinação, enfim, o consenso existente nesta Comissão é no sentido de que, relativamente ao contrato de 1972, devíamos pedir o contrato e respetivos anexos, já não tanto dados sobre os membros do Governo

envolvidos, porque isso é demasiado remoto, mas que, relativamente às renegociações que são de 1981, 85, 91, 97, 99 e 2008, queríamos, de facto, obter todos os elementos que nos pudessem ser fornecidos.

A ELOS pede-nos uma prorrogação do prazo. Bom, aqui a empresa expressa o entendimento de que o prazo funciona por dias úteis, o que não é exatamente assim. Mas creio que isso, para o efeito, é relativamente secundário. Portanto, creio que há consenso no sentido de que a prorrogação de 20 dias que nos pedem não prejudica os nossos trabalhos e, nesse sentido, a Comissão poderá dar anuência a este pedido de prorrogação.

A Dr.^a Ana Vargas está a suscitar a questão de saber se procederemos de igual forma relativamente a outros concessionários. Creio que só o deveremos fazer se tal for solicitado. Obviamente que está criado este precedente. Se algum concessionário nos pedir justificadamente algum pedido de prorrogação, obviamente que nós, em conformidade, daremos anuência, mas creio que, se eles puderem satisfazer o solicitado sem necessidade de prorrogações, todos temos a ganhar com isso.

Sr. Deputado, isto foi só para o situar na ordem de trabalhos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Obrigado, Sr. Presidente. Já tinha tido essa amabilidade por parte da bancada do CDS.

É para dizer que concordo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Iremos, assim, agir em conformidade com o deliberado.

Posto isto, vou pedir aos serviços que façam entrar o Prof. Fernando Nunes da Silva.

Recordo que hoje é o CDS-PP a abrir os trabalhos, que, aliás, foi o partido que solicitou esta audição.

Pausa.

Quero agradecer ao Prof. Fernando Nunes da Silva a sua pronta anuência a colaborar com os trabalhos desta Comissão de Inquérito.

Relembro que esta audição foi consensualizada, mas a proposta inicial veio do CDS-PP, que, curiosamente, de acordo com o nosso *roulement*, é o primeiro partido a formular perguntas hoje.

Já informei o Prof. Fernando Nunes da Silva da metodologia que temos vindo a seguir nos nossos trabalhos. O Sr. Prof. não tem qualquer objeção à publicidade desta reunião e também já me informou que dispensa a possibilidade de fazer uma intervenção inicial antes do período de perguntas e respostas.

Portanto, reiterando mais uma vez os nossos agradecimentos pela sua disponibilidade em colaborar connosco, Sr. Prof., vou dar de imediato a palavra à bancada do CDS-PP, ao Sr. Deputado Hélder Amaral, para que possa colocar as questões que entender.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva e os Srs. Deputados.

Sr. Prof., fomos nós que sugerimos a audição de V. Ex.^a.

Nesta primeira fase estamos, no fundo, a fazer a teoria geral do modelo das parcerias público-privadas e a tentar encontrar um caminho para percebermos o que foi mal feito ou, pelo menos, feito com menos rigor até agora e como é que podemos chegar ao final dos nossos trabalhos e corrigir um pouco dos constrangimentos que vamos encontrando.

Gostaríamos que, obviamente, nos pudesse responder em total liberdade. Estamos a assistir a um momento em que, a espaços, aqueles que

sabem não dizem tudo e aqueles que não sabem dizem muito mais do que devem. Portanto, no fundo, queríamos pedir a V. Ex. que, pela experiência que tem, nos possa elucidar em alguns aspetos.

Em primeiro lugar, sobre o modelo de contratualização. Gostava de lhe perguntar se este é o modelo correto, na sua opinião, ou se devia haver um outro modelo; se, na ótica de transparência... Uma vez que não vou resistir a dar-lhe números, porque, se no início estávamos todos muito certos de um conjunto de números que estavam nos relatórios da Direção-Geral de Finanças ou do Tribunal de Contas, cada vez que os nossos trabalhos avançam ficamos todos com mais dúvidas e ainda mais incertezas sobre aquilo que são os valores previstos: ou porque não constam dos orçamentos... E isso tem uma leitura, não sei se tem opinião sobre isso. Na opinião do Juiz Conselheiro Moreno há um «apagão», na opinião de outros especialistas na matéria há, de facto, um problema de contas escondidas com dívida de fora nos orçamentos do Estado.

Portanto, gostaria de saber se, na ótica da transparência, defende algumas alterações. Até porque, em entrevistas que deu, disse que era preciso, eventualmente, fazer alterações legislativas. Gostava de lhe perguntar, em concreto, que alterações legislativas é que sugere, que quantificou, onde e em que medida, para podermos, eventualmente, tomar aqui essa ação.

Depois, gostava de lhe perguntar, a terminar este meu primeiro conjunto de perguntas, o seguinte: uma das observações do Tribunal de Contas, e muita gente tem chamado a atenção para isso, é o problema da deficiente preparação dos concursos. Em concreto, na sua opinião, que riscos é que o Estado pode claramente assumir e quais são aqueles que deviam estar numa «zona vermelha» de riscos que o Estado não devia nunca, em circunstância alguma, assumir?

Portanto, para já, gostava de ouvir a opinião de V. Ex.^a sobre esta matéria.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva** (Professor de Urbanismo e Transportes): — Muito obrigado a todos. Acho que não têm nada que agradecer a minha presença, pois acho que isso faz parte. No mínimo, qualquer cidadão que seja solicitado a prestar declarações à Assembleia da República, como órgão de soberania popular, deve fazê-lo e, portanto, não há que agradecer.

Se por acaso esse cidadão, ainda por cima, é professor universitário, tem para com os seus congéneres uma responsabilidade acrescida de prestar as declarações que consiga e para as quais esteja minimamente habilitado.

Prescindi da intervenção inicial, porque acho que é mais importante ouvir o que os Srs. Deputados têm a colocar e, na medida do possível, depois, introduzir aquilo que penso sobre o assunto, na medida em que seja capaz de responder às questões que são formuladas.

O problema da parceria público-privada, em princípio, não tem qualquer pecado original.

Quando digo em princípio, quero dizer o seguinte: há o estabelecimento de uma contratualização entre uma entidade pública e uma entidade privada no sentido de prosseguir um determinado tipo de objetivo. Como em qualquer contrato, o que é importante saber é se ambas as pessoas estão de boa fé, se ambas as pessoas têm as qualificações suficientes para assinarem esse contrato. É a mesma que eu estar a propor um contrato de compra e venda de uma propriedade a um analfabeto que não faz a mínima ideia do seu valor e do outro lado ter o melhor escritório de advogados, em termos imobiliários, a redigir o contrato. Como é evidente, para que as coisas funcionem bem, é importante que ambas as

partes estejam conscientes e capacitadas para poderem assinar esse contrato.

Em segundo lugar, nestas coisas tem de haver honestidade política. Quando digo honestidade política, é uma questão extremamente simples de equacionar. Noutra dia, um presidente de uma das empresas municipais de Lisboa, quando eu lhe chamava a atenção e o felicitava por, em dois anos, ter passado a empresa de falida para dar lucros, ele — por acaso é um militar — dizia, com um sorriso nos lábios: «Mas, ó vereador, é muito simples, sigo sempre a mesma máxima: não roubar e não deixar roubar».

Portanto, muitas vezes nem sequer é preciso ter uma grande capacidade técnica, uma grande capacidade ideológica, uma grande argumentação política, basta apenas não roubar e não deixar roubar. Foi isso que ele fez na sua empresa municipal.

Ora, essa questão é absolutamente decisiva quando se está discutir este tipo de contratações, de muitíssimos milhares de milhões de euros, como já todos percebemos, e que ainda por cima amarram ambas as partes a períodos extremamente longos, porque os investimentos são muito pesados e são extremamente longos.

Portanto, desde que estas condições sejam cumpridas e desde que se cumpra uma outra coisa, que estava na lei e nunca foi cumprida por sucessivos governos, que era a de comparar esta solução das PPP com a solução de intervenção do Estado...

Recordo que a construção da travessia ferroviária sobre o Tejo, na ponte 25 de Abril, começou por ser num determinado modelo de PPP e depois foi transferida para um modelo estatal, numa parte, porque, na altura, os únicos técnicos ferroviários com experiência de construção e com capacidade de gerir projetos daquela dimensão estavam no público e não no privado.

Por isso, nem sequer os privados se arriscavam a avançar com uma construção dessas, razão pela qual temos, por exemplo, nas nossas autoestradas, viadutos imensos e pouquíssimos túneis. Só muito recentemente passámos a ter túneis, porque, na altura, as nossas empresas de construção não estavam habilitadas para os fazer, não tinham capacidade técnica para os fazer, tinham receios e, portanto, temos coisas perfeitamente disparatadas, com custos elevadíssimos, nas nossas estradas. Como é evidente, quer em termos de movimentação de terras quer em termos da construção de viadutos e pontes, sairia muito mais barato ter feito os túneis, se houvesse essa capacidade e esse conhecimento.

O que eu quero dizer com isto é que, de facto, quando me colocam o problema de se a PPP, em princípio, tem em si própria um pecado mortal, original, direi que não, desde que haja um conjunto de pressupostos que possam ser cumpridos. E, tal como disse, os pressupostos são a boa fé nas negociações, a capacidade técnica de ambas as partes para poder discutir aquilo que se está a discutir, a defesa intransigente do interesse público e, por outro lado, a comparação com a solução de modelo tradicional do Estado como contratante da obra pública e, depois, passar a operação a outra entidade.

O problema que se pôs entre nós foi que o modelo, que teoricamente, como disse, não tem propriamente um pecado original, embora pessoalmente — devo esclarecer isso — sempre tenha defendido que enveredar-se por um sistema de parceria público-privada não poderia de modo algum constituir uma forma de descapitalizar a capacidade técnica do Estado...

Recordo aqui — e, infelizmente, essa é uma questão que já vem muito de trás — que o Ministro que foi conhecido como da revolução silenciosa na Estradas de Portugal foi o Ministro que destruiu toda a capacidade técnica que o Estado tinha, na altura, a nível da rede rodoviária

e da capacidade rodoviária. E nem sequer se tratava de uma questão de oposição política. As pessoas que estavam à frente dos dois organismos que foram... Um foi fechado e outro desmantelado, na prática. No Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a pessoa que estava à frente era uma pessoa do seu próprio partido, pelo que não se tratava aqui de uma questão de guerras entre partidos, mas, pura e simplesmente, de não querer que houvesse uma consciência crítica dentro do aparelho de Estado que questionasse aquilo que estava em cima da mesa.

A pessoa foi praticamente obrigada a ir para a reforma, depois de uma carreira notável de serviço público, apenas porque fez uma coisa simplicíssima: pegou em tudo aquilo que eram projetos que estava anunciados por todos os organismos e empresas dependentes do Ministério das Obras Públicas, juntou num único *dossier* e quantificou. Só fez isto! No dia seguinte, foi chamado ao Sr. Ministro e foi aconselhado a pedir a reforma.

Qualquer pessoa que ainda hoje tenha esse documento — plano de infraestruturas de transportes para a Área Metropolitana de Lisboa e para a Região de Lisboa e Vale do Tejo —, olha para aquilo e percebe, depois, como é que chegámos até aqui. É que a duplicação do investimento, a opção pelas soluções mais caras, o completo desnorte em termos de coordenação entre as várias entidades... Tínhamos linhas de elétrico em cima de linhas do metropolitano, que, por sua vez, duplicavam linhas de caminho-de-ferro, autoestradas paralelas umas às outras, enfim, era uma festa.

Isso mostrou à sociedade que, de facto, se estava a entrar numa deriva da construção pela construção, sem atender aos objetivos e, sobretudo, sem atender às coerências e compatibilidades.

Depois disso, já noutra Governo, acabou por ser extinto o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, porque também começou a dar pareceres um bocado mal aceites por quem detinha o poder. Portanto, quando a mensagem é desagradável, a tentação maior é normalmente matar o mensageiro, e foi o que foi feito. Acabou por fechar o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes em vez de ele ser reforçado, à semelhança, por exemplo, do que o governo francês estava a fazer na altura, que foi exatamente alargar as suas competências e dotá-lo de maior capacidade de intervenção técnica. Aqui procurou encerrar-se essas coisas.

Eu dizia que era importante não transformar estas PPP num modelo único por uma razão extremamente simples: para podermos ter, sistematicamente, uma capacidade de comparar com aquilo que de melhor se pode fazer ao nível da Administração e do Estado e, por outro lado, criarmos competências técnicas que fossem capazes, depois, de dialogar com os privados em pé de igualdade.

Todos nós conhecemos que, face às dificuldades, que não são de agora, que o nosso País atravessa é extremamente difícil uma equipa técnica do Estado, pública, ter ao seu lado os melhores técnicos daquela área e ser assessorada pelos melhores gabinetes de advogados. Não há capacidade financeira para o fazer.

Portanto, de duas, uma: ou essa cultura de administração se consegue criar ou, depois, a disparidade entre quem está dos dois lados da mesa é absolutamente gritante. Ainda por cima quando problemas de engenharia são discutidos com três engenheiros e 20 advogados, que é algo que me faz bastante impressão. Ainda ontem assisti a uma conferência interessantíssima do Engenheiro e Mestre António Segadães Tavares, que, como sabem, ganhou o equivalente ao Nobel da engenharia, que, para uma plateia de não engenheiros, conseguiu explicar, com toda a naturalidade, a importância de não se ultrapassarem certas regras técnicas da engenharia.

Portanto, é muito complicado fazer-se isto.

O que é que está errado no atual modelo de contratualização? O que está errado, fundamentalmente, são as opções políticas que estiveram por detrás dele. O que está errado não é uma questão meramente técnica, aquilo que, do ponto de vista técnico, é perfeitamente passível de corrigir; é introduzir a obrigatoriedade de comparação com o modelo estritamente público e fazer isso para o horizonte de vida da própria operação e não apenas para o curto prazo.

Agora que estou a fazer uma experiência política, sei que estar a falar nisto a distintos representantes da Nação, aqui, na Assembleia da República, é um bocado estar a fazer o «sermão de Santo António aos peixes». Sei isso por experiência própria. Tenho mais um ano de mandato e bem gostaria de concretizar tudo aquilo que tenho em projeto e na cabeça e, portanto, compreendo que é extremamente difícil as pessoas terem algum tempo de reflexão e terem, sobretudo, estas comparações. Só que o depressa transforma-se em devagar e, sobretudo, com custos para o erário público extremamente grandes, como agora verificamos.

O que é que eu quero dizer com isto? Quero dizer que, de facto, era absolutamente necessário introduzir e tornar eficaz esta comparação com o poder público; segundo, introduzir uma outra regra, que está extremamente camuflada, que é a de identificar, à partida, quais são os riscos técnicos, por um lado, e de funcionamento, por outro, de cada projeto.

O que é que eu quero dizer com isto? Aqui há uns anos atrás, fui selecionado pelo Tribunal de Contas para os apoiar numa inspeção que estavam a fazer, há vários anos, à então Junta Autónoma das Estradas e, ao fim de três anos de serem presenteados com carrinhos cheios de *dossiers*, os «desgraçados» do Tribunal de Contas, nossos colegas, não tinham conseguido chegar ao fio da meada. Por uma razão extremamente simples: porque, como é evidente, eram todos eles juristas e economistas,

apanhavam com carrinhos desses em que se transportam documentos peçados de projetos de engenharia e de geotecnia e os desgraçados andavam lá há três anos e não tinham percebido nada.

Até que o Sr. Juiz do Tribunal de Contas, Sr. Presidente do Tribunal de Contas, hoje Provedor de Justiça — daí a amizade que tenho para com ele desde essa altura —, percebeu que isto de ter, de um lado, os engenheiros a carregar projetos de engenharia e ter, de outro lado, economistas e juristas era capaz de não ser a melhor solução. E, portanto, era preferível também ter do lado dos economistas e dos juristas alguns engenheiros que pudessem pedir exatamente aquilo que se queria e desbaratar um bocado o território. E foi isso que foi feito. Fizeram uma consulta a vários especialistas, eu fui escolhido para área do planeamento e o outro meu colega do Técnico foi escolhido para a área geotecnia.

Em três meses, conseguimos elaborar uma base de dados sobre as obras que estavam em causa. Essa base de dados permitiu detetar que houve 150 milhões de contos que tinham desaparecido e que ninguém sabia onde é que eles estavam. Conseguiu também detetar-se que, se não estou em erro, 80% das obras adjudicadas tinham 70% de custos a mais, o que levou depois o Ministro da altura, o Eng.º João Cravinho, a fazer a célebre lei dos 25%, que depois, mais tarde, lhe veio a custar o próprio lugar de Ministro.

E com base nisso percebeu-se, pela primeira vez, quanto é que custava um troço de estrada em Portugal e chegámos a situações absolutamente espantosas, como, por exemplo, que expropriar em plena planície do Alentejo era mais caro do que expropriar junto à CRIL, portanto, fazer a CRIL em Lisboa. De facto, como toda a gente sabe, o Alentejo é das áreas de produção agrícola mais desenvolvidas e com perspectivas de desenvolvimento urbano brutal, pelo que o custo por metro quadrado de expropriação foi, de facto, bastante elevado. Isto para além de

se encontrarem outras coisas que ainda hoje se encontram. Ainda este fim de semana vi no IP2, e lá verão, os viadutos no meio da paisagem alentejana a ligar de lado nenhum para lado nenhum. Irão ficar para memória futura monumentos no meio dessa paisagem, porque, exatamente, se falhou nalguns dos aspetos técnicos que aqui estamos a falar.

O que é que quero dizer com isto? Quero dizer que era fundamental que o risco técnico, isto é, saber exatamente se a estrada pode passar por aquele sítio, se aquele é o melhor terreno... Quando estou a falar da estrada, estou a falar da localização de um hospital, de n coisas. Portanto, há aqui uns aspetos técnicos que são fundamentais.

Uma das causas das derrapagens desses preços é que grande parte das estradas tinham sido lançadas sem estudos geotécnicos e sem levantamentos cartográficos atualizados. Portanto, o que aconteceu é que, quando se passou ao terreno, nenhuma das soluções servia, havia demolições a fazer, expropriações a fazer, etc.. Tudo isso atrasava obras e levava a isso tudo. Portanto, é por isto que eu quero dizer: há uma parte que é um risco técnico e isso devia ser clarificado. Portanto, não se devia partir para uma PPP antes de ter, pelo menos, aquilo a que se chama um anteprojecto detalhado.

Segundo: clarificar onde é que estão os riscos operacionais. Esta obra tem um determinado tipo de riscos técnicos e agora tem outros riscos que são os riscos de funcionamento. É a procura? São aspetos muito delicados de tecnologias que implicam o seu funcionamento? Onde é que estão os riscos? É a possível desatualização dos equipamentos que estão agora a ser instalados? Quais são os riscos que hoje são eficientes e daqui a uns anos deixam de o ser? Para, depois, não assistirmos a compras de equipamento que continuam encaixotados em alguns dos nossos hospitais, porque, entretanto, já não é aquilo que se utiliza. Portanto, onde é que está o risco? E esse risco tem que ser assumido e partilhado.

Fazer as contas, como assisti num caso em que tentaram impedir que eu pudesse participar, porque não era eleito, era apenas assessor de um presidente de câmara, em que, primeiro, se fixou qual era a taxa de rentabilidade da PPP e, depois, se foi calcular qual era a procura necessária para garantir aquela taxa de rentabilidade com aquele nível tarifário, assim é difícil que o Estado esteja a salvaguardar os seus interesses.

Peço desculpa, se calhar, alonguei-me demais nesta primeira intervenção, mas talvez já esclareça outras coisas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Obrigado, Sr. Prof.. Vamos tentar ser mais precisos.

Gostava de lhe perguntar, primeiro, que credibilidade é que dá aos estudos de tráfego. Nós já assistimos aqui de tudo. Estudos de tráfego que justificam a obra em si mesmo e estudos de tráfego que são minimamente realistas e que se têm vindo a provar como realistas. O azar é que, quando eles são realistas e causam prejuízos para as empresas privadas, o Estado arranja fórmula de renegociar e assumir os riscos. Isto já aconteceu também.

Gostava de perguntar que valor é que dá às comissões de avaliação, porque nós vivemos aqui num dilema. É que os decisores políticos dizem «bom, nós tomamos essa decisão, porque nos baseamos em técnicos, em especialistas das comissões de avaliação e de renegociação». As pessoas que já ouvimos agora, ligadas em concreto às comissões de avaliação, dizem coisas do género: «Nós estamos perfeitamente num espartilho, limitamo-nos a cumprir as decisões políticas. As decisões de introduzir portagens são do Estado, como tal, temos que fazer, independentemente de o negócio ser ruinoso.»

Aliás, perguntando, em concreto, por que é que se negociou ou que se incluiu nos negócios a Grande Lisboa, que na altura não tinha ou não

comportava riscos nenhuns para o Estado, e o Grande Porto, a resposta foi «eu, se mandasse, não o faria». Mas o que é certo é que lá calhou. Tivemos até um membro de uma comissão de representantes da Estradas de Portugal que dizia — e o Sr. Prof. falou na fundamental utilidade de ter comparador público — «bom, nós não fazemos, nunca fizemos, mas temos estudos que, para nós, são bem melhores do que o comparador público e que estão melhores do que o que está definido pela lei», o que diz bem como é que o Estado de direito é cumprido e respeitado neste tipo de negócios.

Portanto, também gostava de lhe perguntar se, de facto, o comparador público, tal como está nas recomendações do Tribunal de Contas, é ou não é um instrumento fundamental, devia-se ou não... E já percebi que diz que tem que haver sempre estudos custo-benefício. Pergunto-lhe: temos ofertas de estradas a mais? Por que é que foi? Era porque queríamos desenvolver o País e dotar o País de infraestruturas ou tivemos, subjacente a isso, um financiamento de empresas e criámos empresas para um dia mais tarde se poderem internacionalizar e acabámos por criar um monstro incontrollável?

Por que é que pergunto isto? Porque, como disse e bem, nós partimos da Junta Autónoma das Estradas para a Estradas de Portugal, para as SCUT que não custavam nada ninguém, para a introdução de portagens sem que tenha havido critérios de introdução de concorrência entre as estradas, sem que essa introdução de portagens pudesse ser um regulador de tráfego e, porventura, criar condições para disciplinar esse mesmo tráfego e tornar sustentável todo o modelo. E, estando eu falar para um especialista de transportes, pergunto-lhe se isto faz algum sentido ou se as portagens foram um pouco postas... Aliás, basta olhar para a localização dos pórticos para não conseguirmos perceber qual era, de facto, o critério e como é que agora as estradas passam a ter redução significativa de tráfego em relação a

outras que, porventura, poderiam ter reduções, beneficiando a mobilidade — e isso deve ser um fator, até, de competitividade.

Gostava também de lhe perguntar se o problema está, por exemplo, nos casos-base onde esses estudos foram feitos pelos tais consultores porque o Estado não tem essa capacidade. E, depois, quero colocar-lhe outra pergunta, ainda nesta fase, porque eu fiquei um pouco alarmado e, utilizando uma expressão popular, talvez possa «pôr o nome aos bois». De facto, dizer que o Estado não quis, quase voluntariamente — não sei com que intenção, mas talvez nos poderá dizer —, retirar a si próprio a capacidade de planear, de gerir, de atuar e que gente competente, que defendia por essa via o interesse público, acabou por ser exonerada, pela simples razão que defendia o interesse público, acho que é uma acusação suficientemente grave e convinha saber quem, como, onde e em que circunstâncias tomou essa atitude, para nós podermos também fazer essa avaliação necessária.

Muito obrigado.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Em relação a isso, já passou muito tempo. Mas foi o Sr. Eng.º Líbano Monteiro, que foi uma figura notável da engenharia, sobretudo um homem de uma grande honestidade e verticalidade. Estou particularmente à vontade para o dizer, porque é um homem que fez a sua carreira no anterior regime, antes do 25 de abril, e conseguiu continuar a fazê-la a seguir ao 25 de abril, porque, independentemente das suas opções ideológicas, era conhecido como homem de grande craveira técnica e de grande verticalidade. Portanto, basta consultar quando é que o Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações foi extinto. Deverá, imediatamente, fazer as ilações fáceis do que é que aí aconteceu.

Bom, mas vamos lá ver aqui duas coisas. Eu também gostaria imenso de discutir politicamente com os Srs. Deputados a questão das PPP. Podem ter a certeza de que teria imenso gosto nisso. Porque, em Espanha, o governo de Filipe González utilizou mecanismos idênticos para fazer uma reconversão do sector da obra pública em Espanha, para fazer a fusão de umas centenas de empresas e transformá-las em quatro ou cinco, que neste momento se combatem ao nível mundial, e de, em alguma medida, criar também músculo na banca espanhola a partir daí e, de uma forma extremamente inteligente, sacar dinheiro dos fundos comunitários europeus, definir as regras do jogo e participar nisto. Acho que essa era uma discussão política interessantíssima a ter. Terei muito gosto em tê-la noutras circunstâncias.

Não participei nela, não tomei essas decisões, não quero tirar ilações daquilo que as pessoas, eventualmente, possam ter pensado sobre isso. Portanto, deixo isso de lado.

O que quero dizer é que, se fosse essa ou fosse outra qualquer, para mim é uma opção política legítima desde que tomada pelo Governo da Nação. Portanto, não tenho qualquer problema sobre isso. Posso estar de acordo ou posso estar em desacordo. Posso achar que o desenvolvimento do País se deve fazer mais pelo sector produtivo e menos pelo reforço do capital financeiro alavancado no sector das obras públicas. Isto são opções político-ideológicas. Cada um tem as suas, poderemos debatê-las. Bom, não é isso que está em causa.

Vamos partir do princípio de que havia uma estratégia concreta de utilização disto e que, para além disso, essa estratégia até calhava bem num País extremamente atrasado. E é bom a gente ver o que é que são os relatos do Portugal dos anos 50 e dos anos 60 e até mesmo no início dos anos 70 para perceber o estado em que nós estávamos, com um poder local que sempre teve uma tradição reivindicativa muito forte, portanto, era muito

natural que à fome se juntasse a vontade de comer com bastante facilidade. Mas vamos pôr isso de lado. Não é isso que está em aqui, agora, em causa, não.

O que está em causa são situações do mínimo bom senso e do mínimo de ética profissional. Infelizmente, muitos colegas, seduzidos pelos «cantos de sereia», quer das benesses políticas ou do poder quer das benesses associadas ao vil metal que todos necessitamos para viver, acabaram por meter na gaveta os seus princípios éticos que aprenderam na universidade.

Comecemos peça a peça. Estudo de tráfego: toda a gente sabe que há estudos de tráfego e há estudos de tráfego. Isto é, há estudo de tráfego que são encomendados depois de a decisão estar tomada e, normalmente, quem ganha a chamada consulta é exatamente o técnico ou o gabinete que já se sabe que é mais maleável para conseguir justificar a decisão que já foi tomada anteriormente e esse gabinete é tanto mais bem pago quanto mais inteligente for a forma como conseguir justificar o injustificável. É assim que a coisa funciona. Mas há uma outra situação, que é a situação de delimitar à partida o que é que se deve estudar e como é que se deve estudar. O despacho do então Ministro, amigo Mário Lino, sobre as alternativas da travessia do Tejo, é evidente que, quando diz ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil — que, é evidente, não ia arriscar fazer uma daquelas malandrices que referi há pouco — exatamente os termos do que deve estudar e apenas aquilo, portanto, deixando de fora qualquer outro tipo de comparação possível, é óbvio que eu já estou a encaminhar a resposta para um determinado sítio.

Portanto, há muitas maneiras de cozinhar este problema e, inclusivamente, todas elas podem ter a sua defesa técnica, digamos assim, absoluta.

Bom, o que é importante é que o ente público tenha, por um lado, a vontade de conhecer a realidade e, por outro lado, se dote dos meios suficientes para o fazer.

Por que é que a CRIL tem aquele número de vias completamente disparatado que abriu agora? E não sei se já repararam onde é que estão os congestionamentos na CRIL? Estão todos nas entradas e saídas da CRIL. A CRIL, em si mesma, anda vazia, tem menos tráfego que a 2.^a circular. Eu bem gostaria que fosse o contrário, como devem calcular. Tem menos tráfego que a 2.^a circular. Onde é que estão os congestionamentos? Nas entradas e saídas. Porquê? Razão extremamente simples: quando foi estudada a CRIL, a cidade não estava, nem de perto nem de longe, próxima nem havia a periferia como existi hoje. Portanto, a CRIL era aquilo que hoje, de certa maneira, é a CREL, isto é, era uma circular regional exterior para fugir... Era a primeira, era interior, mas era para fugir ao tráfego todo. Não havia, sequer, 2.^a circular.

Os estudos de tráfego que foram feitos nessa altura foram feitos com base nessa visão do problema. Não havia outras alternativas, a cidade era compacta por dentro, a periferia lá fora era relativamente pequena e fez-se os estudos. Portanto, o que era fundamental era fazer passar os veículos à volta, digamos assim.

Passaram 30 anos, quando ela efetivamente começa a ser... Quase 40, quando ela efetivamente é construída. O contexto é completamente diferente. E, para não reverem os projetos anteriores, que tinham uma ocupação de território enorme, aquilo que é feito, como estudo de tráfego, é, mais uma vez, não tendo em conta a envolvente. Portanto, eu faço um estudo de tráfego apenas para aquele troço da rede sem ter em conta o conjunto da rede que, entretanto, tinha sido construída. É evidente que, se eu apago as alternativas que existem num determinado sítio, o volume de tráfego que tenho naquela zona é enorme.

Quanto às chamadas autoestradas em direção ao Porto, é evidente que, se eu faço um estudo de tráfego separado para cada uma das três, depois, obviamente, todo o tráfego que é gerado entre Lisboa e Porto vai parar para aquela em que estou a trabalhar! Agora, se eu fizer um estudo de tráfego que considere que já existe uma, que está outra a acabar de ser construída, e que pretenda saber qual será o tráfego que irá para a terceira, se calhar, o volume de tráfego que chega à terceira é muito reduzido.

Bom, isto para dizer que, se quisermos ser sérios e se quisermos analisar com propriedade os problemas, eles podem ser analisados. Agora, isso depende da encomenda que nos é feita. E é evidente que há colegas que, quando lhes dizem «não, não, meu amigo, você diz o tráfego potencial desta zona, tendo em conta que esta é a ligação que passará a existir»: se a pessoa for séria, ainda põe um parágrafo no início do estudo a dizer que, dentro destas condições, chega-se a este resultado, no entanto, isto, aquilo e aqueloutro; se não tiver grandes preocupações de consciência, nem isso coloca.

Portanto, há aqui um aspeto que é o de seriedade técnica. Seria bom, por exemplo, que as ordens profissionais tivessem algum papel nesta matéria, porque uma das razões da existência das ordens profissionais é, precisamente, a de ajudar os entes públicos a garantir a qualidade do trabalho técnico que é feito. É uma espécie de selo de garantia que é dada. Infelizmente, as ordens profissionais transformaram-se mais em defesa de interesses corporativos, puros e duros, e muito pouco na preocupação de manter a ética profissional que levou à sua constituição e, portanto, aqui há um problema para resolver.

Mas é possível ultrapassar. Por exemplo, uma forma simples de ultrapassar isto é aquilo a que o Tribunal de Contas chama o contraditório: é o contraditório técnico, a chamada revisão do projeto. Lá fora, permanentemente, faz-se isso.

Portanto, há um primeiro estudo técnico, o estudo técnico é público e, ao mesmo tempo que está a aparecer a discussão pública do projeto, há uma encomenda a uma outra entidade, um outro estudo, uma revisão do projeto, na prática. Quando há uma grande obra de engenharia, isso é obrigatório. Mas para isto aqui devia ser exatamente necessária a mesma coisa.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não temos nenhum exemplo de nenhuma obra com esse comparador?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não. Chegámos ao cúmulo de a equipa que foi selecionada para fazer os estudos de tráfego da ponte Vasco da Gama foi aquela que conseguiu acertar à unidade de veículo e ao período de tempo de 15 minutos em cada ramo dos acessos à ponte Vasco da Gama. Como deve calcular, é completamente irreal pensar-se que a 10 anos de distância é possível calcular, ao nível do veículo e ao nível dos 15 minutos, quem é que passa em cada um dos ramos da estrada.

Os computadores fazem tudo, como é evidente. Mas isto não tem nada a ver com a realidade.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Prof., muito obrigado. Já nos deixou aqui suficientemente inquietos sobre a qualidade dos estudos de tráfego.

Sobre ordens e sobre o papel do LNEC, já não está aqui um colega, não está sequer no Parlamento, com o qual fizemos uma análise, quase semanal, ao túnel do terreiro do Paço e confirmou-se que, de facto, havia técnicos, de um lado, a dizer que o material não cumpria o estabelecido no caderno de encargos e o LNEC apenas fazia vistorias e análises onde lhe diziam para fazer. Portanto, isso era perfeitamente... Hoje, o túnel está

como está e teve o custo que teve e, como disse, isso confirma-se na prática.

Por isso, eu gostava de lhe perguntar como considera a atuação do Tribunal de Contas e como é que podemos reforçar o papel do Tribunal de Contas, porque se, por um lado, podemos aceitar a decisão política de um Governo que quer lançar, quando o País se encontra perfeitamente à beira do abismo, um conjunto de subconcessões cujo custo-benefício de racionalidade económica é duvidosa e que não tem visto prévio do Tribunal de Contas por um conjunto de erros perfeitamente identificados, atropelos à lei, no fundo, como é que o mesmo Tribunal de Contas cede, posteriormente, um visto, fazendo recomendações para o futuro, o que nos deixa ainda mais entregues, de facto, na mão de, utilizando a sua expressão, alguns pouco éticos, para ser mais simpático no adjetivo.

E porquê? Porque não conseguimos descobrir os tais 705 milhões... Eu percebi uma coisa: é que, entre a primeira e a segunda fases, as condições deterioraram-se, porque uma das condições para passar à segunda fase era a do pagamento de um determinado valor à Estradas de Portugal e alegaram a alteração superveniente da circunstâncias económicas, o que era um facto — coisa que o Estado nunca faz. Eu ainda não ouvi o Estado, nem este Governo nem outros, alegar a alteração das circunstâncias e o interesse público para fazerem alterações dos contratos em benefício do próprio Estado e do interesse público.

E aqui o que se conseguiu fazer foi não deixar os contratos como estavam. Surpreende-me como é que as empresas que foram excluídas da primeira fase ficaram caladinhas. Podiam ter exigido as mesmas condições na segunda fase, porque os outros foram dispensados desse pagamento. E o que a Estradas de Portugal alega é que «bom, mas se as circunstâncias financeiras se alteram, nós cativamos esse valor para a Estradas de Portugal» — isto foi dito, mais ou menos desta forma, por um

representante da Estradas de Portugal. É por isso que se pode dizer, ao contrário do que diz o Tribunal de Contas, que os tais 705 milhões não existem, pois que os contratos são os mesmos e a única coisa que há são cartas, aditamentos, conversas, compromissos entre as partes.

De facto, o que me surpreende e, por isso, gostava de lhe perguntar, como pessoa muito envolvida nesta matéria e como académico, é se isto tem de ser assim. Se agora as alterações ao contrato passam a ser cartas? Se passam a ser compromissos? Se passam a ser «amanhãs que cantam» num futuro muito longínquo e, sistematicamente, aquele que devia ser o nosso garante da legalidade e da boa contratação pública faz recomendações para o futuro? Não estou a fazer, nem tenho essa intenção, uma crítica velada, sequer, ao Tribunal de Contas. Mas, às vezes, o Tribunal de Contas pode não ter, de facto, todos os instrumentos para conseguir perceber tudo.

Por isso, Sr. Prof., gostava de ouvir a sua opinião sobre essa matéria.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Eu, agora, tenho de — como é que se diz? — fazer uma declaração de interesses.

O Tribunal de Contas acabou de me aplicar, a mim e aos meus colegas da Câmara, uma multa de 1350 € — e nós vamos todos para tribunal, porque não estamos de acordo —, por uma coisa completamente aberrante. Trata-se da fiscalização dos túneis da cidade de Lisboa por parte da EMEL relativos aos anos de 2008 e 2009. Eu nem sequer era vereador e boa parte daqueles que vão apanhar a multa também não o eram. E o Tribunal de Contas descobriu que era verdade que os Estatutos da EMEL não lhe permitiam fazer a fiscalização de túneis, embora o primeiro contrato que tinha sido assinado foi de 2006, se não me engando, ou de 2003. Portanto, eram sempre renovações que eram feitas. Depois, na altura esqueceu-se e agora a EMEL já tem um estatuto que lhe permite fazer

vigilância nos túneis. Mas na altura dos factos, de facto, não tinha e, portanto, o Tribunal de Contas revolveu aplicar uma multa.

Isto mostra bem o ridículo e o disparate – não tenho outra palavra para o dizer, aliás, já o disse ao Sr. Presidente do Tribunal de Contas — que é uma análise estrita da legalidade administrativa sem ir à substância das coisas e sem perceber o que está em jogo, porque os homens estiveram lá a fazer fiscalização dos túneis, sem a qual a Autoridade de Segurança Rodoviária fechava o túnel da Av.^a João XXI e do Marquês de Pombal, porque não era possível fazê-los sem lá ter as pessoas. Portanto, os homens estavam lá a trabalhar, têm as faturas e foram pagas. Não houve aqui nenhum dinheiro escondido. Só que, de facto, os Estatutos da EMEL não permitiam fazer aquela contratação.

Ora, eu acho que aqui o problema é exatamente o mesmo. Penso que era importante estas entidades dotarem-se de capacidade técnica específica para a análise destes problemas e que, primeiro, se analisasse o fundo da questão e, depois, se fosse analisar os aspetos de formalização de como estes contratos foram feitos.

Acho que é absolutamente espantoso e disse isto uma vez em público a uns senhores ministros, de quem sou amigo, que, quando ele tivesse negócios desses, se lembrasse aqui do amigo, porque eu não tenho dinheiro nem fortuna pessoal, mas nem era preciso ir ao BPN para arranjar financiamento para obras dessas, porque uma obra em que me dão como garantia um volume de tráfego que eu sei, à partida, que me garante uma taxa de rentabilidade ao capital investido entre 8% a 10%, quando a taxa que na altura era praticada se situava nos 2 a 3%, não é preciso ser muito inteligente para perceber que, desde que eu construa a obra, a partir daí, o risco acabou.

Quem assumiu isto assumiu-o consciente do que estava a fazer...! Portanto, este é um julgamento político que deve ser feito sobre o assunto. Não é uma questão técnica, é um julgamento político!

As PPP em Portugal nos últimos anos foram transformadas na maior operação de transferência de dinheiro público para a banca, através de um intermediário que se chamou empresas de obras públicas.

Depois, encontraram-se as condições, aparentemente legais, que caucionassem este tipo de proposta e de projeto. Aí é que está a questão e, por isso, é que eu, há pouco, dizia que se era para fazer assim, então, que se fizesse à espanhola: foi discutido politicamente e houve alguma transparência. Eu não estou de acordo, mas esta é a minha opinião como cidadão.

Eu admito que esse fosse um objetivo, mas não se fazia era desta maneira.

O Sr. Hélder Amaral (CDS-PP): – Em que obra em concreto?

O Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva: — Todas. Todas!

Sr. Deputado, por que é que não se respeitou o Plano Rodoviário de 1985 e o de 2000? Porque, se querem entender o que está em causa, é preciso ir ver o que é que está previsto, o que é que está proposto e o que é que foi concretizado.

O Plano de 1985 revê o plano de Duarte Pacheco de 45, classifica as estradas nacionais, tem uma classificação administrativa que, do meu ponto de vista, é uma antecipação daquilo que ainda é um sector técnico muito forte da Administração Pública portuguesa, que responde, por antecipação, aos perigos do planeamento e do ordenamento do território.

Portanto, estamos em 1985, os primeiros fundos comunitários estão a vir — ainda lembram-se de Carlos Pimenta, Valente de Oliveira, Ribeiro

Teles, das passagens pelo Governo desta gente toda. Portanto, há uma *entourage*, digamos assim, da problemática do território que começa a ganhar forma, estamos a preparar a Rio 92 e aquilo que sempre foi uma instituição gerida por militares, como foi a Junta Autónoma de Estradas, com uma organização militar, hierarquizada, que vai desde o presidente até ao cantoneiro, que funcionou muitíssimo bem durante anos, foi uma grande escola de engenharia para muita gente neste País, sente-se, pela primeira vez, ameaçada perante estes novos protagonistas que estão a aparecer.

E, portanto, o que é que faz? Avança com um plano rodoviário, que é um plano essencialmente administrativo, que não tem nenhuma colagem com a realidade do País de 1985 e que diz o seguinte: todas as fronteiras marítimas têm que ligadas às fronteiras terrestres e todas as capitais de distrito têm que estar ligadas entre si e a isto chama-se itinerários principais.

Bom, basta olharmos para o Portugal de 1985 para perceber que Beja ou Portalegre nada têm a ver com Braga, não têm nada a ver com Viana do Castelo. Mas eram tratadas assim, porque a visão era uma visão administrativa.

Todas as sedes de concelho... Todas, reparem: desde sede de concelho com 1000 habitantes, 2000 habitantes, todas as sedes de concelho são ligadas à rede de itinerários principais através dos itinerários complementares. É isto que é definido no Plano de 1985.

Em 2000, o Governo de Guterres, com Crisóstomo Teixeira, um homem que conhece bem esta matéria, um homem das escolas, dos gabinetes de estudos e planeamento do Ministério dos Transportes, faz uma revisão do Plano, introduzindo-lhe algumas *nuances* interessantes. Porque, entretanto, a Junta Autónoma das Estradas com o Plano de 1985 fazia uma brincadeira engraçadíssima: tudo aquilo que tinha menos de 1000 veículos/dia saltava fora da rede nacional, passava para as câmaras, mas

nunca ninguém dizia era como é que as câmaras iam manter aquilo, iam conservar, iam completar, porque o que faltava construir, em grande parte, era a rede municipal que estava em falta. Nunca ninguém disse nada. Aquilo foi à boa maneira daquela entidade majestática e tal.

Crisóstomo Teixeira, nesse Governo, diz: «Não. Isto não é assim que se faz, não pode ser assim». Introduziu o sistema de renegociação da passagem das outras estradas nacionais para os municípios, portanto, das estradas nacionais de terceira para os municípios, depois de estarem todas conservadas e com uma verba para conservação, etc., etc., e introduziu o conceito de estradas regionais, que não eram estradas nem nacionais nem municipais, eram regionais... Falava-se, na altura, da regionalização, como devem estar recordados, e ficou «estradas regionais». Mais uma vez, a regionalização não avançou, as estradas regionais ficaram penduradas e hoje não há para ninguém!

Mas, independentemente desta visão, o que lá estava dito — que é muito importante — é que itinerários principais e complementares não tinham que ter o perfil de autoestrada, à partida, isto é, o perfil de autoestrada tanto podia existir no itinerário complementar, como não existir no itinerário principal. Tudo dependia de quê? Do volume de tráfego.

O que é que as PPP vêm alterar, e por isso é que eu acho que isto é tudo uma história que, de facto, cheira muito mal? Face à pressão política do interior, das zonas mais abandonadas, face ao mito de que «a estrada é o progresso», face ao dinheiro barato — fundos comunitários, taxas de juro relativamente baixas com a adesão ao euro —, qual foi a maneira de ultrapassar as restrições do Plano Rodoviário 2000? Foi dizer assim — e isto é questionável, mas a montagem foi esta: «Bom, se o risco de tráfego deixar de ser do Estado, eu não tenho nenhum óbice a que um privado, se quer fazer uma autoestrada, a faça. O risco é dele»! E, portanto, sem haver revisão nenhuma do Plano Rodoviário do ano 2000, rebentou-se com o

principal travão que ele tinha ao desvario de gasto público. E disse: «Bom, é o privado! O privado é que assume o risco! Portanto, o senhor, se faz favor, diga-me lá quanto é que é. Você assume o risco do tráfego e, portanto, o problema é seu».

É por isso que esta alteração, agora, de passagem do risco do tráfego para o ente público em troca da disponibilização é, de facto, uma das maiores vigarices que eu vi na minha vida. Porque enquanto foi preciso dizer que o risco era do privado, para não respeitar o Plano Rodoviário 2000... Portanto, até porque a ideia era a de que o Estado se devia reduzir, devia intervir menos para que a economia pudesse desenvolver-se e desabrochar e que mil amanhã as pudessem cantar, o Estado retirava-se. Se é o privado que acha que aquela população não só é melhor servida com uma autoestrada e é ele que assume os riscos daí decorrentes, por que é que há de estar o Estado a impedir que isso se faça? Como é evidente, toda a gente sabia que isso era uma aldrabice. Os carros não nascem do céu e, portanto, quando foi evidente que não havia tráfego que aguentasse aquele custo, encontrou-se uma solução perfeitamente espantosa, que foi dizer assim: «Não, eu não vos pago pelo risco do tráfego, pago-vos pela disponibilidade da infraestrutura» — o que é, de facto, espantoso! Resta saber: se não há tráfego, para que se fez a infraestrutura?

Segundo ponto: isto é uma subversão extremamente grave, porque isto fez com que todo o esforço de investimento e de manutenção da rede rodoviária do País se concentrasse em meia dúzia de estradas — que, apesar de tudo, são muitas, são uns milhares de quilómetros —, mas deixasse ao abandono todo o restante nível rodoviário do País, tentando empurrar as câmaras municipais a assumir essas responsabilidades, o que é de todo em todo impossível. Só quem não conhece o País real é que pode dizer uma coisa dessas; não há nem capacidade técnica nem capacidade financeira para pôr isso em funcionamento. E aquilo que no Plano

Rodoviário 2000 estava criado como um elemento de articulação, que eram as estradas regionais, com a não existência da regionalização, ficou completamente pendurado e de terra de ninguém. Portanto, isto é que é gravíssimo e isto é que, parece-me, deve ser analisado a fundo.

Depois, se houve alguém que meteu dinheiro ao bolso, se houve alguém que fez aldrabice, etc., a Polícia Judiciária que investigue e os tribunais que atuem.

A questão de fundo, o pano de fundo, para mim, é este.

Para que este processo pudesse ser montado, decapitou-se a capacidade técnica dentro da Administração, passaram a contratar-se apenas gabinetes de estudo que sabiam, à partida, que respondiam àquilo que era agradável que fosse respondido... Vocês façam uma listagem — porque as empresas são constituídas — de antigos membros de Governo que, quando saíram do Governo, montaram os seus gabinetes de estudos para trabalhar nas mesmas áreas e vejam as adjudicações que lhes foram feitas em relação a determinado tipo de estudos. Esse é que é o problema! Falta trabalho técnico independente, falta um Laboratório Nacional de Engenharia Civil que não tenha medo de chamar as coisas pelos nomes, faltam ordens profissionais que sancionem a falta de ética de alguns dos seus profissionais e falta, de facto, uma sociedade civil e um Parlamento que leve até às últimas consequências a análise dos factos, sendo certo, na minha opinião, que há questões que são de opção política, absolutamente legítimas — e são julgados pelo povo quando vota —, mas, dentro das mesmas opções políticas, a forma de o fazer é que pode variar muito, e não é indiferente.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Hélder Amaral, o tempo de que dispõe está praticamente concluído.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria só agradecer ao Sr. Prof. e dizer-lhe não só que, da parte do Parlamento e deste Deputado, se Deus ajudar e a arte e o engenho me assistirem, iremos até às últimas consequências, mas também que, da parte da sociedade civil, se todos fizerem como fez o Sr. Prof., sairemos todos a ganhar.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias para colocar as questões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, queria começar por cumprimentar o Professor Fernando Nunes da Silva, saudá-lo e agradecer o testemunho, a reflexão e os elementos que traz nesta reunião para esta Comissão de Inquérito, até porque algumas questões são praticamente pontos prévios que devem enquadrar esta discussão e que, até agora, têm sido transmitidos nas suas respostas. A começar por um alerta que desmonta uma mistificação que, às vezes, aparece: a de que isto tudo são questões técnicas e que é a forma, do ponto de vista técnico, de como se implementa uma determinada solução que, depois, resulta bem ou mal.

Disse-nos, há pouco — e parece-me que é muito importante que se diga — que o fundamental aqui (eu até aponte) é um juízo político e não uma avaliação técnica do ponto de vista do sentido estratégico que tem vindo a ser dado a este tipo de opções quando é preciso escolher e quando é preciso tomar decisões, se são decisões políticas, e, depois, tecnicamente executa-se da forma como a estratégia está colocada politicamente. Penso que é isso que se tem vindo a verificar ao longo dos anos.

Gostava de começar por lhe perguntar se existe, colocando aqui as coisas pela perspetiva inversa, algum pecado original na contratação pública. Isto porque quase todas estas discussões começam da seguinte forma: «Vamos lá tentar reabilitar as PPP que, no fundo, não tem gente má.

Isto não é uma coisa má, isto é uma coisa boa, que depois corre mal. É uma coisa que pode ser boa». Mas isto é do lado de quem pergunta. Não sei se tem acompanhado estas discussões, mas, do lado de quem pergunta e de quem conclui nas reuniões, há sempre esta ideia: as PPP têm algum problema de fundo, têm algum problema de origem?

Aquilo que, penso, vale a pena perguntar é: então, com os modelos de contratação pública e com a gestão pelo aparelho de Estado, com empresas do sector empresarial do Estado, com os tais técnicos qualificados que nós temos, com uma brilhante escola técnica em Portugal de Engenharia e não só, se forem dados às empreitadas e aos empreendimentos de gestão pública os mesmos pressupostos que, na discussão teórica, se quer dar às PPP — isto é, a coisa a correr bem, a coisa ser bem organizada, os acréscimos de custos serem devidamente imputados, como acontece nas PPP... Se houver um azar ou uma alteração qualquer numa obra em PPP, é imediatamente dito, do ponto de vista técnico e do ponto de vista jurídico, «aconteceu por causa disto» e, às vezes, até se desencadeia o processo de reequilíbrio financeiro. Nas empreitadas públicas, fica para a história como derrapagem, chamando-os de incompetentes e, muitas das vezes, há um desequilíbrio nos pressupostos e nos critérios de avaliação sobre a eficácia do Estado e a tal famosa proverbial incompetência do Estado e de tudo o que lá estiver dentro para obras — neste caso, infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, o que for.

Gostava que nos desse a sua opinião sobre a perspectiva do outro ponto de vista: em condições corretas e em condições exigíveis, existe algum pecado original na contratação pública? Qual é a sua opinião, Sr. Prof.?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sabe que eu sou partidário daquela canção que diz que não há pecado mortal do lado de baixo do

Equador e, portanto, já resolvi esse problema há muito tempo, o do pecado original.

É assim: não há nenhum, como não há em relação às PPP. Disse que há questões que são políticas e, depois, questões que são técnicas. Para esclarecer de uma vez por todas: do meu ponto de vista, opções políticas são «utilizar a construção da rede rodoviária nacional» — já que é disso que estamos a falar, mas podíamos falar da rede hospitalar, da rede universitária, da rede escolar, enfim, do que for. Vamos utilizar isto para quê? Isto é uma opção política. Há quem diga «bom, é para dar a todos os portugueses acessibilidade, é para fazer isto, aquilo...» e há outros que dizem «está bem, mas, para além disso, eu também quero criar um núcleo económico empresarial forte ao nível das empresas públicas, porque o norte de África, a América Latina, a África de expressão portuguesa vão necessitar disto a prazo e eu ou tenho dimensão suficiente para ir a jogo ou sou comido e ultrapassado por todos os outros e, portanto, quero que este serviço funcione para isso» — isso fizeram os espanhóis — e que, face às atribuições de nacionaliza a banca, desnacionaliza, privatiza, não sei quê, não sei que mais, «vamos recompor o capital financeiro em Portugal e isto pode ser um intermédio, pode ser um valor». Calculo que não esteja de acordo com esta opção política. Eu também não estou! Mas é muito natural que uma boa parte dos Srs. Deputados que aqui estão estejam de acordo com isso. Não há nisso mal ao mundo!

O que eu quero dizer com isto é que esta opção política, em si mesma, nem é boa nem é má, é aquilo que cada um considera que é. E depois ganha quem tem mais votos. É assim em democracia.

Agora, a forma de a concretizar é que tem opções políticas que, essas sim, independentemente de se estar de acordo ou contra, podem ser criticadas, e eu acho que no caso das PPP têm, mesmo dando de barato que o objetivo era aquele. Essa é uma questão.

Segunda questão: o problema técnico — porque há problemas técnicos, não nos iludamos! Quando eu lanço uma PPP em que os atrasos de consignação da obra correm por conta do Estado e eu não expropriei ou não garanti a disponibilidade dos terrenos a tempo e horas, é evidente que, à partida, já sei que vou transferir dinheiro público para o contraente. Eu estive, durante um ano e meio, nas obras municipais na Câmara de Lisboa e percebi como é que todo o esquema funciona. Todo. Eu, à partida, já sei que aquele senhor vai ganhar 30 a 40% a mais, à cabeça, e ainda nem sequer assinei o contrato! Só pela forma como o caderno de encargos está feito. E, depois, você introduz meia dúzia de regras e acabou a marmelada! É claro que eu deixei de ter as obras, mas isso é outro pequeno problema! Essa questão é absolutamente essencial.

Há aspetos técnicos que importa também acautelar, depois. Qual é o problema da contratação pública? O problema da contratação pública, meu caro amigo, é extremamente simples. Neste momento, chegámos a um ponto em que o Estado não tem capacidade técnica suficiente para responder ao volume de obras que era necessário fazer e à capacidade de escoamento dos fundos comunitários que nós tínhamos. Essa é que é a questão! E, desse ponto de vista, um equilíbrio interessante entre uma parceria público-privada e contratação pública tradicional, que permitisse comparações e monitorização de um lado e de outro, era aquilo que era mais conveniente para o País, porque, por um lado, permitia a recomposição da capacidade técnica da Administração Pública, mas ao mesmo tempo não na reprodução daquilo que eram os erros do passado e daquilo que era, entretanto, a capacidade que se foi perdendo, etc.

Bem, só para ter uma ideia, a Câmara Municipal de Lisboa é a Câmara Municipal de Lisboa. No outro dia, um engenheiro foi ter com o meu diretor municipal e disse-lhe: «Sr. Diretor, é a primeira vez que eu consegui fazer um projeto de execução» - num departamento de mobilidade

e transportes. Porquê? Porque há anos que ele lá estava e o que fazia era só despachar papel.

Portanto, esta capacidade de intervir, de fazer o projeto, de chegar ao terreno perdeu-se. Neste momento, estar a apostar apenas na contratação pública, sem mais, em qualquer território, pode ser abrir a porta para o maior desbunde e para a maior coisa que aí exista.

Este é um momento de transição muito complicado. Penso que a crise pode ser a grande oportunidade para o fazer, porque a crise tem outros aspetos, nomeadamente baixou substancialmente a capacidade de pagamento dos privados e a estabilidade que os privados davam. Vá ver quem eram os melhores técnicos da Junta Autónoma das Estradas. Estão todos nessas concessionárias privadas. Todos! Todos!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era o que eu ia dizer!

Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva: - Não há um único, praticamente, que tenha escapado. Todos! Como é evidente, quem é que está para se chatear a ganhar 1800 por mês, quando lhe pagam 6000, 7000, 8000, mais bónus?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode acrescentar a REFER também, se quiser. Os ferroviários também pode acrescentar.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — É a mesma coisa, em todo o lado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É a mesma coisa.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Portanto, o problema não é constatar isto. O problema é como, desta situação a que cheguei, a posso transformar num sentido de voltar a capacitar a Administração Pública e o Estado das suas capacidades... Repare: no tempo do meu pai, ser funcionário público era uma grande coisa. Era um grande prestígio. Eram os melhores que eram escolhidos para lá. E tanto foi assim que, quando começou a Primavera Marcelista, os melhores saíram todos da Administração Pública para irem para a privada na altura.

Portanto, é importante reganhar isso. Ao mesmo tempo é fundamental ter os chamados elementos de fiscalização.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá-me licença?

Essa ligação entre a capacitação ou, digamos, o regresso à capacitação técnica do ponto de vista da Administração Pública e das administrações, dos vários serviços – a Estradas de Portugal, a ferrovia, etc. — não é a mesma coisa que uma capacitação macrocéfala de capacidade jurídica e de contratar consultores, que é a tendência que está a avolumar-se ainda agora, continuando a dismantelar estrutura técnica que, essa, continua a ir para o privado. E esta é uma preocupação que nós temos vindo a suscitar e que penso que é também a sua observação e preocupação nesta altura. Não é verdade?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não tem nada a ver com juristas ou com economistas. Quer dizer, isso não é nenhum desprimor para a profissão. Não é nada disso que se trata.

Essas pessoas devem entrar no momento certo, enquanto está perfeitamente clarificado o que é que se quer fazer e como é que se quer fazer e para garantir, dentro da legislação aplicável, que o contrato seja o

mais transparente e seguro possível para ambas as partes. Mas começar por aí é começar pelo fim. Não é essa a questão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Prof., gostava de voltar a uma questão que abordou há pouco, que tem que ver com um processo da década de 90 adiante, que tem que ver com um processo da década de 90 adiante, que foi o eixo ferroviário norte-sul, a travessia ferroviária do Tejo. Também é um dos pontos abrangidos por esta Comissão de Inquérito. Também é incumbência desta Comissão conhecer e avaliar esse processo.

Há pouco, disse-nos uma coisa, que foi: do ponto de vista técnico, o lançamento deste projeto e deste trabalho começou numa ótica de gestão privada e acabaram por ser os técnicos, penso eu, da REFER — isto já era na altura em que a REFER se estava a autonomizar e a CP não a desmantelar, mas a segmentar —, acabou por ser o sector público a assumir tecnicamente esse processo, tanto mais que até o material circulante, salvo erro, é da família comprada pela CP, aqui, para a grande Lisboa, e foi entregue assim ao privado que veio a gerir.

Já uma vez, numa destas reuniões, lembrei-me de um ditado popular, que é: «eu, com as calças do meu pai, também sou um homenzinho», porque as condições dadas ao privado para fazer aquele trabalho... Se a CP Lisboa — agora chama-se CP Lisboa, na altura acho que era o USGL, os suburbanos —, se o sector público, se a CP tivesse do Estado o tratamento que teve o privado, nós não tínhamos nem metade dos problemas que são apontados à CP e ao sector privado.

Esta é uma parte introdutória muito opinativa da minha parte, eu sei, mas não lhe peço que subscreva nem que comente esta parte. Peço-lhe uma opinião e uma visão de quem acompanhou e até deu aqui uma nota, que eu sinceramente não conhecia, que é o assumir técnico de responsabilidades pela parte pública nesse processo. Gostava que nos trouxesse, da forma

como entender, uma retrospectiva, digamos assim, uma avaliação do que foi aquele processo da travessia ferroviária, nos termos em que entender convenientes e no tempo que entender conveniente.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Vou ter de ser breve, senão os senhores, depois, nunca mais me querem ouvir falar.

Esse processo é um processo extremamente interessante.

Vou dizer-lhe o seguinte: é evidente que a tarifa quilométrica que foi disponibilizada à Fertagus é muito superior à tarifa para a mesma linha que é disponibilizada à CP. Não há dúvida nenhuma sobre o assunto. Se não me engano, a relação é de um para três. Portanto, à partida ele tem uma...

Em relação à compra do material circulante, aquilo de que ela beneficiou foi de uma compra em conjunto. Portanto, não foi propriamente uma entrega. Aquilo que foi feito é uma compra em conjunto, o que tem sempre vantagens. Portanto, houve um acerto entre a CP e a Fertagus para comprarem o mesmo tipo de material circulante na mesma altura e, portanto, beneficiaram de um desconto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Permite-me só um parêntesis?

Depois, mais tarde, numa das renegociações pelo menos, ficou assumido a propriedade pelo Estado do material circulante, aliviando a concessionária de um conjunto de encargos de gestão, até do ponto de vista de medida de longo prazo, que aliviou. Isso tomara muita gente, não é verdade?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não conheço isso em pormenor, embora...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É pior ainda!

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Como sabe, há aqui uma situação que não está resolvida do ponto de vista da teoria e da prática, que é a seguinte: por um lado, é útil que as concessões tenham uma duração relativamente pequena para que a concorrência possa existir. Aliás, aqui há uns tempos, a União Europeia propunha que não se ultrapassassem períodos de cinco anos. Portanto, de cinco em cinco anos a concessão voltava ao mercado. Por outro lado, tem restrições técnicas que são incompatíveis com este período. Por exemplo, o material circulante é para durar 30, 40 anos, as infraestruturas são para durar 100, 150. Portanto, como é que compatibiliza uma coisa com a outra? As várias maneiras possíveis de o fazer é ou introduzir cláusulas de resgate ou introduzir uma espécie de *leasing*, isto é, a propriedade é da entidade concedente e que depois funciona na base de um *leasing* para a entidade concessionária. Há várias maneiras. Não conheço em detalhe o problema, não sei.

Para responder à sua pergunta e não querendo fugir a ela, diria o seguinte: como eu gostava que aquilo que disse fosse 100% certo. Vou explicar-lhe. É por uma razão muito simples. É que, se pusesse a organização de trabalho, a organização das escalas, o sistema de incentivos que tem na Fertagus na CP, tinha greves que nunca mais parava. E também temos de refletir sobre esse problema.

Isto é, é óbvio que a Fertagus tem uma tarifa quilométrica superior à da CP. É óbvio que lhe deram um mercado protegido. Por exemplo, quando a CP fez o prolongamento da linha, quando o troço do Poceirão foi fechado e foi possível ir a Setúbal, aquilo que estava contratualizado com a Fertagus sobrepôs-se às capacidades de transporte que a CP entretanto adquiriu naquela mesma rede, isto é, a prioridade de passagem era da Fertagus, que era isso que tinha sido contratualizado. É evidente que sim. É evidente que a Fertagus — na altura, REFER, mas já se sabendo que seria Fertagus —

teve muito bom tratamento por parte dos municípios da margem sul para que as estações sejam condignas, tenham acessibilidades boas, etc., coisa que não acontece em muitas das estações, por exemplo, da nossa linha de Sintra.

A Fertagus, todos os dias, tem 8500, 9000 carros parados junto às suas estações, que utilizam o mesmo bilhete com que estacionam para o comboio. Não conseguimos fazer isso em nenhuma das estações da CP, porque não houve disponibilidade de espaço. Mas as câmaras da margem sul, mesmo em zonas urbanas onde o terreno valia, aceitaram meter lá os parques de estacionamento. Isto é bom que se diga, porque não tenho a certeza que, se na margem norte houvesse os terrenos, eles iam para o estacionamento junto às estações. Ali houve coragem política para o fazer e fez-se.

Portanto, é verdade isso tudo. Agora, se for ver qual é a organização do trabalho que está na Fertagus e compará-lo com o da CP e com as remunerações que estão de um lado e de outro, vai também perceber que há ali umas diferenças que são absolutamente essenciais para que a Fertagus, neste momento, pague os seus custos de exploração e a CP não os consiga pagar. E essa questão a gente também não a pode iludir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ou seja, nesse caso, além de ser o Estado, são também os trabalhadores da empresa que estão a pagar uma parte da fatura, não é?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não é isso. Há é uma negociação de contrapartidas que é possível estabelecer com outro tipo de flexibilidade e com outro tipo de regras que não uma rigidez de um contrato que foi assinado num determinado contexto histórico e num determinado período e que hoje tem muita dificuldade em poder ser

aplicado tal e qual nas condições atuais. E isso é uma coisa sobre a qual uma pessoa deve sentar-se e discutir francamente em cima da mesa. Agora, é evidente que, se não há vontade de o fazer ou se uma das partes procura só torpedear a outra, não havendo confiança, é muito difícil.

Mas é só para dizer que não é apenas uma questão de favorecimento. Há também uma forma de organização de trabalho extremamente interessante e muito participada, ao contrário do que as pessoas julgam. Conheço o caso um pouco melhor, porque foram antigos alunos meus que o montaram, de quem eu tenho muito orgulho, e são pessoas de grande diálogo e trabalham, discutem as coisas à mesa. E foi possível encontrar um sistema que avançou, com alguns conflitos iniciais. Toda a gente sabe das greves iniciais que houve. Houve alguns conflitos iniciais, mas, entretanto, conseguiu-se ultrapassar isso.

O Sr. Presidente: — Vamos passar à bancada do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, para colocar as suas questões.

O Sr. Pedro Filipe Soares (BE): — Sr. Presidente, Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva, já nos deu, nesta audição, diversas pistas de trabalho, que devemos avaliar.

Considerarei extremamente interessante o alerta que fez sobre a validade do conteúdo, mas também dos pressupostos do estudo de tráfego, e também a forma como muitas vezes as empresas de consultadoria não são inócuas na opinião que emitem e muitas vezes são escolhidas exatamente porque essa opinião não é meramente técnica, já vai condicionada *a priori*.

Deixe-me começar o conjunto de perguntas por uma das suas últimas afirmações que, no fundo, reproduziu aqui aquilo que já é uma intenção europeia. Ou seja, que os períodos de concessões durem no máximo cinco

anos, numa lógica que se pressupõe que o que está por base neste ideário é a ideia de que períodos curtos de concessão, por um lado, respondem melhor às evoluções do mercado, aos ciclos económicos mais curtos, e promovem mais concorrência.

Gostava de lhe deixar a primeira pergunta, no sentido de perceber se, então, é congruente esta ideia, esta evolução de pensamento com os prazos que nós temos para as PPP de 30, alguns até mais do que isso, mediante o sector, porque há, no espaço das rodoviárias, mas também há no espaço da energia, algumas que vão quase até 70 anos. Gostaria de saber se isso é coerente com esta evolução de pensamento e se, na prática, não existiu aqui uma perda do que deveria ser este enriquecimento, aprendendo com os erros, evoluindo e trazendo essa evolução para novas condições de contratos.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — É óbvio que sim. Claro que há. E a grande dificuldade é encontrar uma forma de conseguir conciliar as duas coisas, porque, de certa forma, isso pode existir.

Mas há que distinguir duas situações que me parecem bastante diferentes. Uma coisa é uma parceria público-privada que se destina, fundamentalmente, à construção de uma infraestrutura de longa duração. E aí as formas de pagamento desse investimento podiam ser muito variadas e muito longas, porque o que está em causa é o pagamento e o investimento de um bem que tem uma duração bastante larga.

Portanto, o que se deveria analisar era funcionar numa espécie quase de um empréstimo. Não é um empréstimo porquê? Porque, em vez de ser eu a contrair o empréstimo, quem contrai o empréstimo é a entidade concessionária, que depois se vai ressarcir desse investimento, mediante um determinado tipo de receita, que lhe advém do serviço que essa infraestrutura presta. É assim.

A questão que se coloca em termos da concorrência... O problema dos 5 anos tem a ver com a concorrência. Portanto, a questão que se coloca em termos da concorrência é exatamente no momento inicial. Eu salvaguardo a concorrência das várias entidades no momento em que, ao definir o que quero fazer e com que regras, aparecem vários concorrentes e seleciono aquele que me dá melhores garantias.

Se isto fosse feito com toda a transparência e com toda a robustez técnica, não via problemas de maior acerca disso, desde que — e penso que isso é importante —, por uma questão de salvaguarda de interesse público, houvesse uma cláusula de resgate que não fosse altamente penalizadora, isto é, que as mesmas contas que serviram para definir a taxa de concessão, se quiser, servissem depois para o resgate.

Uma das coisas que mais me surpreende é, por exemplo, no urbanismo, você querer expropriar um terreno para construir um jardim — e conheço um caso muito particular em Almada, porque participei nele. Construir um jardim e era um jardim por uma razão muito simples: aquilo é uma zona inundável, não é possível construir lá mais nada, sempre que chove muito (até há a construção de umas bacias de retenção) aquilo enchia tudo de água. Portanto, não é possível construir nada.

Houve um Sr. Professor de Direito que aproveitou os seus conhecimentos do Secretário de Estado na altura e alterou um artigozinho na lei das expropriações, no caso das expropriações, e que só disse isto: «O terreno é expropriado não pelo seu valor em si, mas pelo valor de mercado associado à edificabilidade dos terrenos envolventes ou dele próprio». Bom, saiu a sorte grande àqueles senhores. Por acaso, ele era o advogado das pessoas que iam ser expropriadas, mas isso é outra história.

Portanto, aquela gente, a câmara, que tinha depositado 300 000 contos, que na altura era mais do que suficiente para expropriar aquele terreno, porque era um terreno muito grande, onde está o Parque da Paz

atualmente, chegava e sobrava, a seguir teve de desembolsar 1,5 milhões de contos, porque de repente um terreno que era de areias e era inundável, nunca ninguém ia construir nada naquele sítio — nunca! —, foi valorizado como se pudessem construir edifícios de seis pisos. Sorte grande para aqueles senhores e para o Sr. Advogado e Professor de Direito.

O que é que quero dizer com isto? É evidente que se tem... Ah! O que é mais curioso é que, depois, o IMI que se aplica sobre aqueles terrenos é sobre propriedade rural.

Portanto, o que tenho dito há muito tempo é muito simples: o valor de expropriação é igual ao valor do IMI — ponto final, parágrafo!

E aqui era a mesma coisa. Não tenho problema nenhum em ter, por uma questão, se quiser, da natureza da própria infraestrutura... A natureza da infraestrutura obriga a que ela tenha um tempo de vida de 100 anos, com uma boa manutenção. Essa construção é feita neste regime de parceria, não me custa absolutamente nada que essa concessão, desde que, na altura da escolha, haja mercado, haja concorrência, se prolongue pelos 100 anos, desde que (porque nunca se sabe o que é o futuro) haja sistemas de resgate que partam dos mesmos pressupostos que conduziram ao estabelecimento do valor da concessão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não deu dinheiro, mas também não recebe por ele!

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Exatamente.

Agora o que não posso ter é a marmelada que tenho (passo a expressão) hoje em dia, em que, para efeitos de concessão, utilizo determinado tipo de valores e depois, em termos de resgate, são de tal maneira elevados que o tornam virtualmente impossível.

Situação completamente diferente é aquela que se passa com equipamentos de duração mais restrita: por exemplo, uma rede de elétricos ou uma rede de metropolitano em que o equipamento é de 25 anos. Portanto, aí é perfeitamente possível ter um sistema em que a aquisição do material circulante é feita pela entidade pública, até porque normalmente tem vantagens sobre isso, depois disponibiliza em sistema de *leasing* e a concessão é de exploração. E aí já não há problema nenhum ou, numa primeira fase, porque não há disponibilidade financeira, o material é comprado pela entidade concessionária e disponibiliza-o no final da concessão, mediante a amortização realizada, à entidade concedente para, assim, o poder continuar a fazer.

Portanto, há várias soluções. O que é importante é perceber que a duração da concessão deve estar ligada à durabilidade do bem, ao tempo de vida do bem, e que isso introduz restrições e que essas restrições podem ser ultrapassadas nos inconvenientes que têm, em termos do grau de liberdade que conferem à entidade pública, através de condições de resgate que sejam idênticas às que estiveram na base do estabelecimento da concessão.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No fundo, traduzindo por miúdos, se me permite, aquilo que disse é o pressuposto de que não há direitos desiguais, em que os privados têm mais direitos em determinado momento do que o Estado teve em momento anterior. Nota-se, claramente, que isso não se passa.

Há aqui um problema que, recorrentemente, ouvimos nestas audições, é, digamos, um denominador comum a todas elas, que é o processo de renegociação de contratos, onde normalmente os interesses dos privados são sempre respeitados à custa dos interesses do Estado.

Queria, neste ponto das renegociações, ir buscar aquelas que foram já as suas respostas sobre a evolução do Plano Rodoviário Nacional, sobre a

forma e os pressupostos de defesa dos interesses privados que estiveram inerentes às diversas alterações e como na parte da renegociação final, no fundo, os privados, tendo a batata quente a arder-lhes na mão, conseguiram passar a batata quente para o Estado. Associa-se a isto também uma pergunta relativa à adequabilidade deste Plano ao que é a necessidade dos portugueses.

Eu sei que o Sr. Prof. tem, na sua área de estudo, também algum conhecimento produzido nesta matéria sobre a racionalidade dos investimentos.

Gostava de lhe perguntar se, do ponto de vista destes investimentos em autoestradas, particularmente na abrangência enorme do Plano Rodoviário Nacional, está de acordo com o que eram as necessidades do País ou se, efetivamente, o País tem mais do que o que precisa e está a pagar por mais do que realmente necessita. Porque há também, no espaço da criação dos pressupostos de muitas das autoestradas, particularmente das SCUT, pressupostos de desenvolvimento regional, de crescimento económico e de mobilidade que ficam minados com a introdução de portagens e com estas últimas alterações aos contratos que existiam.

Sei que o Sr. Prof. tem um particular enfoque nestas áreas e, por isso, gostava de perceber se acha que foi acautelado também o interesse do País nesta matéria, quer do ponto de vista de quantidade, quer do ponto de vista de qualidade, quer do ponto de vista de termos, efetivamente, uma resposta às necessidades do País no seu desenvolvimento homogéneo, que era isso que um plano rodoviário nacional deveria trazer e englobar.

Por isso, gostava de ter o seu esclarecimento sobre esta matéria.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, vou tentar ser sintético nas respostas.

Não sou eu que digo. Você pega nas estatísticas da OCDE, nas estatísticas da European Transport Forum — felizmente, agora, o Secretário-Geral passou a ser um português, pela primeira vez, o que é uma honra, o meu colega Professor José Manuel Viegas —, a antiga Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, qualquer estatística de transportes da União Europeia mostram isto à sociedade. Portugal é um País que tem uma situação completamente distorcida, relativamente não só às capitações e às densidades de estrada, como sobretudo quando se fazem essas ponderações pela população que vive em cada uma dessas parcelas do território.

O problema aí é evidente que é bastante diferente e não é preciso ir mais longe: a Assembleia da República aprovou o programa da política de ordenamento do território e desenvolvimento urbano e está lá o que é a rede urbana, o que são as atividades e a sua localização no espaço e quais são as infraestruturas de transporte que lhe devem servir de suporte. Basta comparar essa lei da Assembleia da República com o que acabou por ser feito no terreno ao nível das PPP rodoviárias para se perceber que uma coisa não está certa com a outra. Mais: que as prioridades foram inclusivamente invertidas nalguns casos.

Portanto, não é uma opinião minha. Está publicado, inclusivamente em documentos da Assembleia da República.

Quanto à renegociação dos contratos, é evidente que, se a renegociação dos contratos é feita na base da disponibilidade de infraestrutura, é altamente lesivo do interesse público, porque, como é óbvio, há não só o risco, como disse anteriormente, o risco principal que era do privado e agora passa para o público quando se percebeu que já não havia tráfego nenhum, como, por outro lado, como toda a gente já pôde comprovar à sociedade, a introdução deste tipo de pagamento (sobre isso, faço depois um pequeno parêntesis, se me permitem) numa via que dantes

não era portajada, há uma coisa que se chama elasticidade da procura... Não é preciso ser um craque da economia para perceber isso. Ainda por cima, do ponto de vista da perceção, o aumento é infinito. Não é de x por cento, é infinito, porque passar de zero a qualquer entidade é infinito.

Portanto, isso, à cabeça, introduz uma reação de fuga de tal maneira grande que só é compensável se a perceção do ganho foi substancialmente evidente e clara para ultrapassar isto. Ora, isso não se verifica, como é evidente.

Toda a gente achava muito estranho quando eu falava que os utilizadores do transporte ferroviário sobre o Tejo eram sobretudo classe média e classe média alta, cerca de 40% dos utilizadores eram classe média e classe média alta. Não há 40% de habitantes da classe média e média alta na margem sul do Tejo. Por que é que são esses que utilizam o transporte coletivo? E por que é que as pessoas com menores rendimentos utilizam a ponte sobre o Tejo, pagam aquela portagem, estão uma hora todos os dias para a atravessar, etc., etc.? Toda a gente achava aquilo muito estranho. Eu disse: pois, é que os economistas esquecem-se que as pessoas não são máquinas económicas, de racionalidade económica.

É uma razão muito simples: para quem atribui valor ao tempo, isto é, para quem uma hora perdida significa menos uma hora a faturar ou significa menos uma hora a produzir qualquer coisa que ele sente que pode produzir, ele sabe valorizar e, portanto, paga mais caro para vir no comboio, porque é mais caro, em termos de contabilidade estrita, de algibeira, ao fim do mês. Paga mais caro para vir no comboio, porque ganhou tempo, do que o outro. O outro, se atravessar a Ponte em trinta minutos em vez de uma hora e meia, o que é que ele faz àquela hora que ganha? Vai beber uma cerveja, vai ver mais televisão... O que é que ele faz? É um trabalhador por conta de outrem, portanto, a contabilidade que faz é muito simples. A contabilidade que ele faz é dizer assim: «Quanto é

que me custa, ao fim do mês, pagar a gasolina, pagar a portagem, pagar o estacionamento se for caso disso, e quanto é que me custa pagar o passe para mim, para a mulher e para o filho?». Acabou. Façam as contas e vão ver as disparidades que existem. É uma coisa impressionante.

A racionalidade está lá, só que é outra. Ninguém vai fazer as contas ao seguro do carro, às inspeções, à amortização do carro. Ninguém faz contas a isso. Fazem as contas é a quanto é que gastam ao fim do mês.

Eu tinha sugerido já vários governos a esta parte — portanto, estou à vontade, já sugeri a um Governo do PS, a um Governo do PSD e já sugeri a este Governo de coligação — que se adotassem sistemas de pagamento muito mais suaves do ponto de vista da conflitualidade social que introduzem ... Aliás, foi objeto da minha tese de doutoramento, já há muitos anos a esta parte, que fiz na Suíça. E que é muito simples: ser pago um selo anual que lhe permite circular agora já não nas outras onde há as portagens, mas em todas as outras que não têm portagens você tem um selozinho anual.

Pelas contas que fiz na altura — claro que estão desatualizadas, fiz essas contas em 1990, portanto, é natural que já tenha mudado alguma coisa — não só se pagava tudo aquilo que eram os investimentos previstos, como a amortização, como ainda sobrava dinheiro. Com grandes vantagens: primeiro, recebe-se tudo no princípio do ano, e toda a gente que tiver uma empresa percebe o que isto significa; o custo de implementação de sistema é zero, praticamente zero — há várias maneiras até de facilitar isto, como a gente tem de pagar o imposto de automóvel... Dava para estar aqui horas a falar sobre o assunto. É zero. E, terceiro, os turistas pagam à vontade, sem prolema nenhum.

Na Suíça, custa 50 francos suíços, que é o país com maior poder de compra, com maior rede de autoestradas, mais densa, com problemas climáticos duríssimos, porque as estradas gelam, por que têm travessias

de montanha, têm a maior densidade de túneis de toda a Europa, etc, etc.. 50 francos suíços pagam a construção nova, a manutenção das estradas nacionais e das estradas cantonais, que são as equivalentes às estradas regionais.

Por que é que não se faz o mesmo sistema em Portugal para as SCUT? Para as outras, que já têm a portagem montada, paciência, já está, já está, faz-se assim. Agora, para as outras, por que é que não se faz isto?

Mais: isto permitiria ter um sistema de pagamento diferido em função das regiões. Por exemplo, para as pessoas que vivem naquele troço e que fazem aquele circuito pequeno dos 10, 15 km naquela estrada tem um determinado valor. Posso fazer selos quase de nível regional, mais baratos que os outros todos: um para o País todo, outro só para o nível regional. Há *n* hipóteses de fazer isto. É claro que a gente não compra aqueles materiais ultrassofisticados e eletrónicos que são uma pipa de massa. Mas este sistema, estou perfeitamente convencido, não só era mais barato, tinha muitas mais receitas, como de certeza que as pessoas reagiriam muito menos a esta situação, até porque sabiam para onde é que o dinheiro ia. Esta é uma questão.

O outro problema é, de facto, a articulação entre o território e as acessibilidades. Nós sabemos isso dos livros. Não se fazem autoestradas com menos de 20 000 veículos/dia em lado nenhum do mundo. Posso ter estradas de alta qualidade sem serem autoestradas. Aqui, criou-se a ideia, com base num princípio absolutamente indecoroso, que é dizer: «Se aqueles têm uma autoestrada, também tenho direito a ter». Isto é inadmissível! Isto é inadmissível!

Estava previsto gastar-se quase 1000 milhões de euros a mais na terceira travessia do Tejo, com o argumento de que, se os outros têm uma travessia rodoviária, estes também têm direito a ter uma travessia rodoviária. Isto não pode ser gerido desta maneira. E com isso perdeu-se

muito, porque não só, neste momento, temos este problema às costas, como todo a restante Rede Rodoviária Nacional está abandonada, porque não há capacidade de investimento para o fazer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Prof., por curiosidade, relativamente ao modelo que defendeu na sua tese de doutoramento e face à sua aplicabilidade real, queria fazer-lhe duas perguntas muito diretas.

Há PPP, nessa análise comparativa que fez, na Suíça? E como é que tratam: diversas concessionárias construtoras ou é o Estado que organiza tudo na sua construção e não dá a exploração a concessionárias? Porque há aqui a divisão de recursos que me parece ser matéria para uma pergunta interessante.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Na Suíça, as PPP não existem, praticamente, neste tipo de trabalho, por uma razão muito simples: é que, desde o início, quando eles aprovaram o seu plano rodoviário nacional, eles quantificaram quanto é que era o financiamento necessário e, a partir daí, definiram as fontes de financiamento. E as fontes de financiamento foram: um imposto sobre produtos petrolíferos, um imposto sobre licenciamento dos automóveis e a parte do utilizador, que era este selo e depois com umas variantes em função do tráfego de pesados por causa do desgaste que era introduzido, etc., etc., etc.. Com base nisto, pagou-se a si próprio. Portanto, a coisa funciona, é superavitária e não sei que mais.

Aquilo que eu fiz, na altura, foi demonstrar que era perfeitamente possível ter um modelo de repartição de custos pelos diferentes utilizadores da estrada com base naquilo que eram os meios normais de pagamento. Cheguei até a uma conclusão absolutamente evidente, toda a gente sabe isso, que é a de que os automobilistas em geral pagavam, para aquilo que

eram os custos do Estado e das entidades públicas com a construção e manutenção da rede rodoviária nacional, cerca de cinco vezes mais do que aquilo que o Estado gastava. Portanto, é altamente superavitário. A chamada conta rodoviária não é para pagar o sistema rodoviário, é para pagar a alimentação, a importação de alimentos, é para pagar outras coisas. Portanto, é perfeitamente possível e viável fazer isso.

Com a situação que está criada, não é complicado. Concentra-se no Estado essa receita e, depois, é o Estado que redistribui de acordo com os contratos que assinou anteriormente e que pode ou não pode renegociar — isso é outra conversa, mas redistribui. Não há problema nenhum. Ando a defender isto há décadas para se fazer o mesmo em relação aos transportes na Área Metropolitana de Lisboa, que, como sabem, é a única capital europeia ou cidade de grande dimensão onde não há um sistema único de transportes, seja ele nacional, regional, municipal, intermunicipal, não interessa. Façam o modelo político que quiserem, mas que seja um único modelo. É facilímo de fazer, é sempre o mesmo: há uma entidade única...

Em Zurique, quando fizeram isto há 20 e tal anos, a equipa eram 10 técnicos e geriam desde os caminhos-de-ferro suíços, que são internacionais, até uma barcaça de um tipo que fazia a travessia dentro do lago. Eram 53 operadores geridos por 10 técnicos. Mais nada! Portanto, não é nada do outro mundo. Recebiam as receitas todas e distribuíam pela malta toda.

É sempre possível fazer, desde que se queira! E essa é que é a questão fundamental: queremos ou não queremos fazer isso. É possível, não tem custos. É possível, é muito mais transparente, é socialmente muito mais justo, tem muito menos conflitualidade, porque, como é evidente, o efeito negativo na economia de alguém que fez toda a conceção da sua atividade não pagando o custo da infraestrutura e agora tem que pagá-lo... E, ainda por cima, é tipo contrassenso, porque, quanto mais atividade

económica ele tem, mais tem de pagar. Portanto, isto é quase aberrante. É perfeitamente possível ultrapassar isto desta maneira, de uma forma relativamente simplificada.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, concluiu?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não. Só mais um conjunto de perguntas e, depois, concluo, Sr. Presidente. Não gastarei os 10 minutos a que teria direito.

O Sr. Prof. disse aqui frases que são pilares que definem toda uma visão sobre as parcerias público-privadas e sobre a sua sustentação.

Uma delas foi «há estudos de tráfego e estudos de tráfego» e, depois, referiu que havia alguns que eram feitos já condicionados à conclusão que se queria que eles tivessem e outros que eram feitos para justificar decisões que já tinham sido tomadas anteriormente. E, depois, teve uma outra frase, que foi que «as parcerias público-privadas foram a maior transferência de dinheiro público para a banca através das empresas de construção».

Vou pedir-lhe, sobre este ponto em particular, uma abordagem mais abrangente e mais aprofundada do que apenas esta frase.

Deixo-lhe, também já, uma última pergunta.

Face a esta perspectiva, até nem estranho que o Tribunal de Contas tenha tido aquele resultado da auditoria que é conhecido; também não estranho que o próprio Ministério Público, pelas notícias que ouvimos, esteja a investigar e até tenha criado agora uma comissão própria para analisar as parcerias público-privadas, porque — partindo até das suas próprias palavras — há aqui, claramente, um ataque ao que são os dinheiros públicos, ao que é o dinheiro de todos nós e à forma como alguns utilizam os dinheiros públicos para interesses privados.

Nestes dois aspetos parece-me que o Sr. Prof. teve a capacidade de tocar nos pontos-chave: onde as coisas são condicionadas, por um lado, e, por outro, onde se faz a fuga do dinheiro e quem são os grandes recetadores deste dinheiro das parcerias público-privadas.

Por isso, o que lhe faço não é bem uma pergunta, mas um pedido para comentar esta intervenção, aprofundando aquilo que já disse anteriormente.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — O Sr. Deputado deu aí um saltinho que faz a diferença toda, que foi quando disse a transferência para interesses privados, o que dava assim um bocado a ideia de que era qualquer coisa menos legal ou menos... E eu acho que aí é que está a diferença.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Esse é o grande problema. Infelizmente, há coisas que são legais, mas...

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Exatamente! Mas isso outros irão apurar. Outros irão apurar. Eu, aí, não sou capaz de fazer...

Agora, aquilo que eu lhe digo é uma coisa muito simples. Eu não conheço — já não conhecia na altura e agora muito menos, com a crise que a Europa e o mundo atravessam — nenhum negócio que me garanta a 50 anos uma taxa de rentabilidade fixa entre 8 a 10%. Não conheço nenhum. Se você conhecer, diga-me!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Mas gostava de conhecer!

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não. Eu não gostava de conhecer. Gostava que quem tivesse o poder de me outorgar esse negócio se lembrasse de mim!

Risos.

Essa é que é a questão. O grande problema que aqui está, mais uma vez, é este. É que repare numa coisa: se isto fosse feito com períodos de resgate, em que, a meio do sistema, introduzia novamente nova licitação, era perfeitamente possível, porque a 50 anos toda a gente adormece. Portanto, se eu quero manter aquilo híper-eficiente, por exemplo, de 10 em 10 anos previa nova licitação e quais eram as regras de resgate que estavam previstas dentro dos mesmos princípios.

Segundo, vamos ser sérios: qual é a taxa de juro? Para além da taxa de juro da contratualização do empréstimo, qual é a remuneração aceitável para o risco de investir? É isso que devemos discutir. Não é, à cabeça, fixar, durante 50, ou 60 ou 70 anos, 8 a 10%, quando as taxas estavam a 2.

Por isso é que eu digo que isto foi uma transferência massiva e voluntária de dinheiro para recapitalizar a banca, que entretanto tinha feito os disparates que toda a gente sabia e que estamos todos a pagar, infelizmente. Acho que toda a gente já percebeu que a famosa crise da dívida soberana não é mais do que a crise do sistema financeiro europeu, não é?

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, pelo PSD, a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, quero cumprimentar e dar as boas-vindas, em nome do PSD, ao convidado que temos.

Estive a ouvi-lo atentamente e, algures no meio de tudo aquilo que disse, chego à conclusão de que o Estado, de facto, deixa de ser uma pessoa de bem quando transforma o bem em mal.

Gostaria de obter, da sua parte, alguns comentários. Na qualidade de especialista em mobilidade urbana, também na vertente que tem de gestão da Administração Pública, sendo vereador na Câmara Municipal de Lisboa, tendo colaborado nalguns artigos e nalgumas conferências, em especial ligadas ao projeto de alta velocidade — e corrija-me se estou enganada —, terá, certamente, uma opinião para me dar relativamente ao projeto daquilo que foi feito em Portugal, nos últimos anos, com a alta velocidade.

O relatório do Tribunal de Contas, que é público e que temos vindo também a analisar nesta Comissão de Inquérito, diz, a páginas tantas, que «é inegável que os estudos que abordavam a concessão do troço Poceirão-Caia como parte integrante do eixo de alta velocidade entre Lisboa e Madrid (...), entretanto, ocorreram alterações de contexto com inafastável impacto no projeto em causa e na sua prevista reduzida rendabilidade económica». Prosseguindo, dizia: «Refira-se, em especial, o impasse no troço Lisboa-Poceirão, incluindo a travessia do Tejo, com consequências nas projeções de procura e efeitos na sustentabilidade financeira do projeto».

O que lhe pergunto é: tendo em conta que estes estudos prévios relativos ao troço do Poceirão-Caia abordaram essa concessão como parte integrante do eixo de alta velocidade Lisboa-Madrid, não considera que este impasse no troço Lisboa-Poceirão — ao fim e ao cabo, era um era alimentador do outro — teve impacto nas projeções de procura e, como tal, na sustentabilidade financeira do projeto Poceirão-Caia. E teve

necessariamente, mas gostaria de obter um comentário da sua parte relativamente a isto. Isto quanto à sustentabilidade do projeto.

Uma outra questão diz respeito também aos riscos técnicos, já nos falou aqui sobre isso, e a este projeto de alta velocidade Lisboa-Madrid. Pergunto-lhe se sabe, daquilo que estudou, das conferências que fez, da informação a que teve acesso, se, em algum momento antes da adjudicação da concessão Poceirão-Caia, os estudos iniciais foram modificados ou adaptados face às novas circunstâncias, isto é, face ao troço Lisboa-Poceirão ter ficado num impasse e de lhe ter sido apenas lançado o concurso de uma parte do eixo Lisboa-Madrid; se não lhe parece que deveria ter sido assim e desta forma e se não é este um dos tais riscos técnicos de que nos falava há pouco.

Depois também, sendo vereador, certamente esteve por dentro de muitos procedimentos de contratação pública e pode explicar-nos um pouco aquilo que eu considero uma perversão dos procedimentos que foram tidos até aqui. Há pouco, o Sr. Prof. chamou-lhe a marmelada que foi feita nestas negociações.

Do seu ponto de vista, como é que qualifica ou caracteriza a adjudicação apenas do troço Poceirão-Caia, de lado nenhum para nenhum lado? Tendo em conta as circunstâncias, sobretudo económicas e financeiras, como vê esta decisão? Não acha que se tratou de uma adjudicação parcial? Se formos fazer um contraponto com aquilo que se passa na Administração Pública, o tal comparador, a forma antiga de lançamento de uma empreitada, teríamos isto quase como uma partição de empreitada, que é o retirar de um sentido de projeto de um troço qualquer coisa que, por si só, não existe. Como vê esta perversão deste procedimento de lançamento de uma PPP, apenas neste pedacinho?

Para já, é só o que tenho a perguntar.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Começo já por esclarecer a minha ignorância relativamente a se houve ou não um novo estudo de procura sobre a linha de alta velocidade ferroviária Lisboa-Madrid a partir do momento em que o troço Poceirão-Lisboa tenha ficado comprometido ou, pelo menos, não seguira o que estava previsto com a terceira travessia do Tejo. Não tenho conhecimento disso. Que tem óbvias implicações, tem.

Respondendo objetivamente às outras questões que me coloca, creio que o grande problema de todo este processo foi a sua gestão, se quiser, sectorializada, a partir do momento em que o único modelo que tinha alguma integração — que foi o modelo do Ministro João Cravinho — cai pela base, porque se teve o azar de ir escolher, como localização para o aeroporto, uma zona que era inviável. Porque, se o modelo Cravinho, modelo estratégico de ligações europeias, por questões que, provavelmente, ele saberá explicar melhor do que eu, mas que poderão ter tido a ver com a tentativa de redução de custos de expropriação e de obtenção de terreno, não tivesse recaído sobre a base aérea da Ota, era, de longe, o modelo mais coerente, se quiser, em termos de ligações. Repare, o que estava gizado em cima da mesa era que, em Mérida, em vez de se baixar para Badajoz, continuava-se a direito, servindo-se a Beira, e chegava-se sensivelmente a meio da espinha dorsal de todo o sistema urbano nacional, que é Viana do Castelo-Sines, vinha-se para Lisboa e praticamente metade da linha Lisboa-Porto já estava feita.

Portanto, o projeto europeu pagava não só a ligação europeia como metade da linha mais importante para o País, que era a de Lisboa-Porto, porque entrava a meio e fazia isto, e situava o aeroporto próximo desse nó ferroviário. Estava tudo certo! O azar foi lembrarem-se de construir aquilo num terreno pantanoso, onde só era possível fazer o aeroporto sobre estacas, com custos completamente loucos. Tivesse a opção do aeroporto

sido outra, nomeadamente na margem sul, antes de fazer a travessia, e tudo isto tinha um cenário completamente diferente.

O que é grave é que se tirou uma das peças fundamentais e deixou ficar o sistema todo, como se nada se tivesse passado. Isto é muito comum em Portugal, em que cada sector desenvolve o seu estudo sectorial e não articula com os outros. Portanto, tirou a peça, não há problema nenhum: «Isto, agora, para onde é? Ah, é para Alcochete.» Nem sequer passava lá nenhuma linha de alta velocidade! Mais: se era para ir para Alcochete, então, não fazia sentido nenhum a travessia do Tejo ser naquele sítio, havia outras alternativas muitíssimo mais baratas a montante. Portanto, isso está tudo demonstrado, com engenheiros de pontes — eu não sou engenheiro de pontes... Tudo isso está... Há estudos à saciedade sobre isso.

Portanto, o problema que temos agora — e é isso que me parece que, mais uma vez, não está a ser devidamente analisado — é o seguinte: primeiro, o aeroporto já não é na margem norte, a ser é na margem sul; segundo, face às condições atuais do País nos próximos 10, 15, provavelmente 20 anos e face àquilo que, entretanto, se fez quanto à Portela, coisa que diziam que era absolutamente impossível de realizar... Nos tempos do Ministro Cravinho e do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, os militares tinham uma posição de que era Figo Maduro: «por questões de segurança nacional, não pode ser abandonado». E isto impediu sempre qualquer hipótese de se estudar a continuidade da Portela, naquelas situações. Pelos vistos, agora já não há segurança nacional ou, então, Figo Maduro deixou de ser importante. Portanto, uma das duas coisas aconteceu. Isto quer dizer que Portela será um aeroporto que terá muito mais tempo de vida do que tinha sido previsto anteriormente — mantém-se o problema da poluição sonora e da segurança, mas esperemos que não haja azares, como se costuma dizer — e há a possibilidade de complementaridades com a Base Aérea do Montijo.

Neste sistema, vale a pena reequacionar não só este período de transição, em que o aeroporto é sobretudo Portela com apoio do Montijo, como, num futuro mais longínquo, analisar o novo aeroporto localizado em Alcochete ou próximo de Rio Frio, como defendo há muitos anos a esta parte, no Poceirão. Portanto, não é complicado estudar soluções que sejam compatíveis, quer neste médio prazo quer neste longo prazo.

Este é o primeiro ponto, e é isso que me parece errado não se fazer.

Um segundo ponto que gostava de deixar muito claro é que a discussão sobre a alta velocidade ferroviária, a partir do momento em que se chamou TGV, que é apenas a marca de um dos produtores de comboios de alta velocidade — felizmente já há quatro, já podemos escolher entre quatro e um deles até com bitola variável —, a partir desse momento, isto é dramático, porque, quando estas coisas saltam para a opinião pública, uma pessoa pode dizer o que quiser, já não vale a pena. Aquilo que as pessoas veem é aquele comboio que aparece na televisão a andar àquela velocidade, ponto final, parágrafo! Quando o problema, face às condições do País — e, quando digo condições do País, não são sequer condições económicas, porque, na altura, parece que o problema nem se punha, mas era, sobretudo, o ponto de vista da ocupação do território —, o que devíamos ter uma bitola europeia, para que não houvesse rotura de transferências, quando passássemos os Pirenéus, e para que não ficássemos de fora, quando os espanhóis passassem a ter toda a sua rede de alta velocidade a funcionar, o que era uma chatice. Quer dizer, nos velhos tempos mudava-se em Hendaye e agora passava a ter de se mudar em Badajoz, que é uma coisa completamente aberrante, o que significava que as pessoas passavam a ir de autocarro ou de automóvel até Badajoz. Portanto, o que era fundamental era termos uma bitola europeia, para não haver descontinuidade de cargas, e a velocidade seria a necessária e suficiente para assegurar os serviços que se pretendia.

Sempre achei ridículo dizer que uma ligação Lisboa-Porto de mais do que 1 hora e 15 minutos não era atrativa. Estamos a brincar! Eu sou do tempo em que a minha família ia para as termas de São Pedro do Sul e saíamos de Lisboa às 6 horas e 30 minutos para irmos jantar a São Pedro do Sul, no INATEL — na altura chamava-se FNAT. Portanto, estarem a dizer-me que menos de 1 hora e 15 minutos na ligação Lisboa-Porto não é atrativo, são pessoas que talvez viajem muito, mas não têm a noção do que é este País. Portanto, a velocidade não devia ser fixada, à partida, como um desígnio político que tínhamos que atingir, porque, quando passo dos 250 para os 350, pago 50% a mais no custo de construção e tenho custos de manutenção anuais que são o dobro, mas devia discutir-se, sim, a bitola, discutir o tipo de serviços a fazer e só depois, discutir a velocidade.

Abriu-se, aqui, uma caixa de Pandora espantosa, porque, como o TGV era o elemento mirífico que ia salvar o País, toda a gente quis ter a sua estaçõzinha. E, portanto, tínhamos aqui uma contradição absolutamente aberrante — e participei em algumas análises de estudos de impacto ambiental, na ligação Lisboa-Porto —, que era completamente idiota, que era eu ter linhas desenhadas para velocidades de 350 km/hora, a atravessarem aglomerados urbanos, sem pararem, com uma deslocação diária e com um silvo perfeitamente insustentável, e que, um pouco mais à frente, paravam. Quer dizer, o desgraçado mal chegava aos 350 km/hora e, logo a seguir, metia prego a fundo, para poder parar na estação seguinte, porque o número de estações era o que se quisessem: era as Caldas da Rainha, depois tinha que ser Leiria, depois tinha que Coimbra, depois tinha que ser Aveiro, depois... Então, para isso não são precisos os 350 km/hora, porque, para andar 5 minutos a 350 km/hora, ando a rede toda a 250, poupo muito mais dinheiro e, se calhar, já não faço 1 hora e 15 minutos, mas 1 hora e 45 minutos ou 2 horas... E depois?

Infelizmente, nunca vi esta questão a ser discutida com alguma seriedade e tranquilidade neste País. Talvez agora, que não há dinheiro para fazer os 350 km/hora e, se calhar, nem sequer os 250 km/hora, haja gente que tenha tempo para estudar este assunto.

Para responder à sua questão do Poceirão-Caia, não vejo problema nenhum, se se equacionarem convenientemente as coisas, isto é, se se souber exatamente que a procura que tinha sido prevista não é, de certeza, aquela que vai ter. Não sei se é mais, se é menos, depende de muita coisa. À cabeça, será muito menos, depois pode ser que se agüente. Tudo depende de qual é a ligação que faço.

Durante muito tempo, desenvolvi a ideia de que, se era para fazer um aeroporto naquela zona, então, o melhor era fazer logo uma estação ferroviária que fosse simultaneamente uma gare aeroportuária e seria aí a entrada em Lisboa, fazendo-se, depois disso, outras ligações para o centro, até com mudança de bitola, se fosse o caso. Há várias soluções técnicas, todas elas com vantagens e com inconvenientes.

A questão que me parece fundamental neste processo é a seguinte: é absolutamente necessário que tenhamos uma ligação para passageiros, em bitola europeia, à rede ferroviária europeia de alta velocidade. Se é 250, se é 350, é aquilo que as circunstâncias e a procura aconselharem.

Segundo ponto: o eixo Poceirão-Caia faz sentido, a partir do momento em que as opções de ordenamento do território para a Área Metropolitana de Lisboa e para as suas grandes infraestruturas de transportes são aquelas que são, isto é, contenção do terminal de contentores a norte, desenvolvimento do terminal de contentores a sul e em Setúbal, potenciar Sines — isto, do ponto de vista das grandes operações de mercadorias — e, do ponto de vista do ordenamento do território, a cidade das duas margens, conter a expansão para a costa atlântica e recompor a coroa da margem sul e da margem norte, qualificando essa coroa da

margem sul e da margem norte. Faz sentido que, a haver um novo aeroporto, ele se situe na margem sul do Tejo, pelas razões que disse anteriormente.

Neste contexto, uma ligação em bitola europeia de alta velocidade ou velocidade elevada, em direção à fronteira de Caia, neste momento, faz sentido. As condições em que ela, depois, se ligará à rede nacional é que é a grande questão a fazer. Por exemplo, posso dizer, com o à vontade com que tenho estado a falar, e já o disse a mais do que um Ministro, que não percebo por que é que o Governo português já não está a negociar — ou, se calhar, está e ninguém sabe, e aí peço desculpa — com o Governo espanhol a possibilidade da compra da alta velocidade espanhola, de veículos de alta velocidade espanhola, com a possibilidade de mudança de eixo, com eixos intercambiáveis, porque é perfeitamente possível ter, nesse caso, uma ligação Lisboa-Madrid até ao Poceirão, em bitola europeia e, chegando ao Poceirão, passar para a bitola ibérica e fazer a chegada a Lisboa norte, via ponte 25 de Abril.

Como só há um construtor que faz este tipo de veículos, e esse construtor é o vizinho do lado e está interessadíssimo em exportar esta tecnologia para a América Latina — e, aí, temos alguma coisa a falar, porque um dos países mais importantes na América Central e Latina é o Brasil e fala português —, se calhar, vale a pena sentarmo-nos à mesa e dizer «meus amigos, qual é o valor que nos fazem se a gente adotar por esta tecnologia?». E isto, provavelmente, diminui substancialmente se fizermos com um traçado a 250 km/hora. Face às restrições de perfil, se calhar, temos aqui um custo muitíssimo pouco reduzido para ter uma ligação em bitola europeia à rede ferroviária europeia. Se é para fazer o que está previsto anteriormente, sem mexer e sem tocar, acho que é um disparate, porque as condições alteraram-se completamente.

Não sei se respondi às suas questões.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, queira prosseguir.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Prosseguindo, então, mas ainda nesta linha, para precisar um pouco mais relativamente a esta questão.

Se nem a responsabilidade técnica este projeto teve, que dizer, então, da responsabilidade política de o adjudicar e de avançar com ele nas condições que nós conhecemos? O que dizer disto?

O troço Poceirão-Caia, isoladamente considerado, aquilo que estávamos a falar, é o quê? Qual é a sustentabilidade isoladamente considerada, que é isso que está em causa?

Não havendo nenhum estudo que comprove a sustentabilidade deste troço, sobretudo enquanto não se concretizar o tal projeto global da alta velocidade Lisboa-Madrid, ficamos como?

O anterior Governo adjudicou apenas este troço, como nós sabemos. Não acha que terá havido aqui algum menosprezo de um muito provável pedido de reequilíbrio financeiro por parte da concessionária, em virtude de atrasos na adjudicação e lançamento dos outros concursos ou mesmo devido à falta deles, dos restantes troços para fazer a ligação a Lisboa-Madrid?

Se isto não são contratos armadilhados, são o quê? São procedimentos em cadeia que, não se verificando os encaixos e as peças de modo a que este troço funcionasse, ficaríamos no vazio.

O que me tem a dizer da responsabilidade de isto ter acontecido?

Sei que tem responsabilidades na Administração Pública. Há pouco disse que teve a seu cargo já obras públicas. Seria capaz, alguma vez, de fazer o lançamento já não digo de uma PPP, mas de uma empreitada nestas condições?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Claro que não. Penso que isso é quase do domínio do bom senso.

Vou ver se consigo fazer-me entender. Uma coisa é uma peça, chamemos-lhe assim, é uma peça do sistema ferroviário europeu que se chama Poceirão-Caia. Em relação a isso, não tenho qualquer dúvida, face a tudo, que essa peça em bitola europeia, para tráfego de passageiros, a longa distância, portanto, velocidade elevada e alta velocidade, é necessária. Como é que dali se passa para o outro lado? Há várias hipóteses. Vai por cima, vai por baixo. Há várias hipóteses, não interessa. Mas o troço faz sentido. Qualquer que seja a solução faz sentido. Isto é uma questão.

Outra questão diferente é: justifica-se manter os níveis de exigência técnica, equivalentes a velocidades de 350 km/hora neste troço, ou é compaginável passá-los para 250 km/hora, face às eventuais economias de construção e de manutenção que isto implica? É preciso fazer estas contas e optar por isso.

Essa resposta devia ser dada. Porque, neste momento, face ao corte desta ligação quer com Lisboa diretamente quer com o novo aeroporto na margem sul, é evidente que a procura já é uma coisa completamente diferente. Mesmo o próprio mercado deste serviço é completamente distinto. Portanto, se calhar, as exigências são diferentes. E isso devia ser respondido.

O terceiro ponto é o contrato em si da sua construção. Claro, porque aí... Eu não o conheço, mas estranharia muito que esse contrato não estivesse baseado em determinado tipo de projeções de procura. E, à semelhança do que aconteceu num contrato em que eu participei como observador, porque não me deixaram participar à séria, em que a banda mínima da procura era a banda máxima dos estudos que eu e os colegas suíços tínhamos feito sobre a procura... Isto é, nós, quando fizemos o estudo de viabilidade técnica ou económica daquele projeto, dissemos

«isto, o máximo, são 20 000, 25 000 passageiros por dia» e o Governo português fixou como banda mínima 40 000 e o diferencial entre os 25 000 e os 40 000 eram pagos por fora pelo Governo...! Se esse contrato anterior estiver assim, em que eu digo «isto é para esta previsão de procura», que já sei que é muitíssimo diferente e com 99,9% de probabilidade muito menor, e eu mantenho o contrato com as mesmas regras a dizer «bom, se esta procura não se verificar, eu cubro o remanescente dos custos de exploração», se isto for assim, só tenho uma palavra: isto é roubar o Estado. Não tenho outra, peço imensa desculpa.

Como disse, não conheço o contrato. Se o contrato tiver outras cláusulas, teremos que ver. Agora, se é isto, isto é roubar o Estado — à descartada, como é evidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, pelo PSD, o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Prof., depreendo das suas palavras, e penso que não compreendi mal, que, na sua ótica, houve uma certa imprudência na conceção e erros na conceção das redes rodoviárias e mesmo excesso de rede, na medida em que se construíram estradas em perfil de autoestrada com tráfegos previsíveis inferiores ao que seria normal, que, segundo os dados do Sr. Prof., seriam 20 000 veículos/dia. Ou seja, sistematicamente fez uma abordagem relativamente à questão dos estudos subjacentes à realização desses investimentos.

A questão que lhe queria colocar, de forma muito sucinta, era se das suas palavras posso concluir que, na sua opinião, existiram claramente estudos de conveniência, tanto ao nível de tráfego, como ao nível de *cash-*

flows financeiros, que permitiram justificar a realização desses investimentos e que dessa forma — e agora utilizando as palavras do Sr. Prof. — permitiram existir um efetivo roubo ao Estado e aos contribuintes portugueses.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Se houve estudos de conveniência ou não, caberá às entidades de supervisão técnica e à polícia, eventualmente, investigar. Agora que os estudos foram convenientes, foram.

E, quanto a isso, é evidente que há uma regra que qualquer técnico deve prosseguir que é a regra da precaução e da prudência. E é evidente que, fazendo algumas contas simples, uma população com a nossa dimensão, um País com a nossa dimensão, com o nosso poder de compra, com a nossa taxa de motorização, era difícil que suplantássemos, em termos de número de viagens por habitante e por ano, países do norte e do centro da Europa. Portanto, estas estatísticas são existentes. Quando faço um estudo de procura para um sistema de transportes coletivos, que é aquele que eu domino mais, aqui, na Área Metropolitana de Lisboa, e me dizem que a população daquela zona vai passar a ter 5 deslocações por habitante e por dia, eu digo «vocês estão malucos». Nem vale a pena dizer mais nada. Porque hoje estamos a 1,8, na melhor das alturas estivemos a 2,3, os países mais ricos andam nos 2,7. Como é que nós, por que carga de água, íamos ter 5 deslocações por habitante e por dia?! Portanto, por estes simples números, a partir daí, eu construo todo o cenário que quiser.

E esta é que é a questão que está em cima da mesa, que são os dados. E é muito difícil as pessoas irem por aí e conseguirem obter alguma coisa.

Vou dar-lhe dois exemplos muito simples só para ter uma noção do que é que estamos a falar.

A Área Metropolitana de Lisboa tem, neste momento, cerca de 2,7, quase 2,8 milhões de habitantes. Aqui há uns 20 anos atrás, os planos municipais de ordenamento do território e o plano regional do ordenamento apontavam para populações na ordem dos 5 milhões de habitantes. Se construir todo o seu cenário de mobilidade na base de 5 milhões de habitantes, é evidente que justifica tudo e mais alguma coisa. Portanto, aqueles que fizeram os trabalhos com um fornecimento de dados que são «aqui residem 5 milhões de habitantes», a partir daí, até podem ter os cálculos todos absolutamente impecáveis, nenhum indicador, nenhum parâmetro está fora da realidade. Só que o valor de base é completamente diferente.

Então, vamos pegar em quem é que projetou os 5 milhões de habitantes. O INE não foi. O INE diz, antes pelo contrário, que a população está a diminuir. Então, quem é que foi? Bom, são as câmaras municipais. Porquê? Muito simples, porque, quanto mais habitantes tivesse, mais justificava o alargamento dos perímetros urbanos, mais alargava terreno para o mercado imobiliário, mais ganhava no IMT, mais ganhava no IMI. Enquanto houvesse construção, estávamos todos contentes.

Portanto, isto é um sistema complexo em que não consegue dizer que aquele ali é que é o malandro, que é o mau da fita. Isto é, há todo um conjugar de situações em que, partindo do princípio que isto é tudo a crescer, que dinheiro haverá e que é preciso é investir, dificilmente, a não ser o Velho do Restelo e o tipo que é chato e que está fora do baralho, etc., dificilmente qualquer voz que se oponha a esta lógica é escutada. E este é que é o grande problema.

Portanto, houve muito pouca paragem para reflexão e há aqui duas coisas que me parece que são absolutamente essenciais, independentemente de alguns serem mais sérios e outros menos sérios, como é evidente, que é o facto de todos trabalharem e todos terem trabalhado na base de cenários

híper inflacionados quer em termos de população, quer em termos de atividade económica, quer em termos de mobilidade. E essa é que é a questão de fundo que aqui está e era importante não esquecermos as regras básicas deste tipo de estudos que são cenários, e cenários, tipicamente, são sempre cenários: um de tendência como vem no passado; depois, um cenário chamado pessimista, no sentido de que as condições se degradam; e outro, um cenário otimista, no sentido de que as condições potenciam a tendência do passado. Este tipo de trabalho nunca era feito. Nunca foi feito.

Agora, que é óbvio que houve aqui promiscuidade e alguns interesses, é fácil de ver, porque, se pessoas que assumiram altos cargos na Administração Pública, seja no Governo seja em empresas do Estado, a seguir constituem gabinetes de consultoria que fazem consultoria às antigas entidades para as quais trabalharam ou tutelaram, é evidente que é preciso ser Jesus Cristo para conseguir ceder a estas tentações da Maria Madalena.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Prof., segundo o que está a dizer, e bem, existe aqui um conjunto de cenários-base já completamente irrealistas. E, quando estamos a falar de um conjunto heterogéneo de técnicos, teoricamente qualificados, envolvidos no processo, como é que é possível avançar-se para investimentos deste montante baseado em cenários-base já completamente desfasados da realidade, híper inflacionados, como o Sr. Prof. disse, e não se ter realizado nenhuma análise de sensibilidade à realização dos investimentos, procedimento que é básico em termos de análise de investimento?

Portanto, utilizando mais uma vez as palavras do Sr. Prof., acho que não chega ser Jesus Cristo para acreditar que houve, simplesmente, algum descuido ou algum desleixo, porque há uma diferença demasiado elevada entre o grau de probabilidade de concretização desses cenários e os cenários utilizados de forma correta por outros estudos que foram

realizados paralelamente em termos de tráfego, em termos demográficos, como Sr. Prof. disse.

Não acha que existe muito para além do desleixo e da incapacidade técnica? Porque não acredito que todos os técnicos que estejam envolvidos nesses processos sejam incompetentes e incapazes. Eu acho que é impossível alguém acreditar que ninguém tenha olhado para essas projeções demográficas e visto que a Área Metropolitana de Lisboa iria ter, a breve trecho, 5 milhões de habitantes, sem questionar toda a realização desses investimentos. Não acha, claramente, que existiu aí algo mais? E não lhe peço para fazer juízos de valor, porque isto não é nenhum tribunal para fazer juízos de valor.

Agora, numa questão de bom senso, o Sr. Prof. apresenta números que qualquer pré-adolescente de bom senso acha, claramente, que estamos a trabalhar em cenários completamente irrealistas e, portanto, estamos a fazer as coisas ao contrário: primeiro, arranjam os estudos, arranjam as projeções, arranjam os cenários de tráfego, para, depois, dizer que é obrigatório ou fundamental realizar determinados investimentos, com as consequências que tivemos, de acordo com o que o Sr. Prof. diz, ou seja, redes excessivas redes e mal concebidas, à partida, que nem vão ao encontro dos interesses dos utilizadores.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, se isso fosse assim, era fácil. Já estavam meia dúzia de pessoas presas e já se tinha resolvido tudo.

O problema não é esse! O problema é que eu ainda estou para conhecer o primeiro alto responsável político que, num mandato de quatro anos, e em que lhe é dada a possibilidade de concretizar coisas que ele acha serem necessárias para o País, se recuse fazê-lo quando aparece alguém a dizer «olhe que, se calhar, não é essa a melhor solução» ou «há outras

soluções». Eu ainda não conheci nenhum. E devo dizer-lhe que conheci muitos que tinham estas posições mais livres e mais descomprometidas com o processo de decisão e que, depois, quando passaram pelas cadeiras em que tiveram de tomar essas decisões, não conseguiram resistir a elas.

Portanto, isto é uma questão muito mais complexa. Isto não retira responsabilidades às coisas, mas é bom que se perceba que isto não é: de um lado há uma cambada de ladrões e somos todos uns vigaristas... Não é isso. Há uma lógica de funcionamento nestas coisas que, uma vez desencadeada, é muito difícil controlá-la em todas as suas consequências, e era para isso que eu queria chamar a atenção. E a lógica de funcionamento começou muito antes, começou no momento em que se disse que era preciso infraestruturar imenso o País, que a obra pública era uma questão fundamental, que isso é que ia promover o desenvolvimento, que era preciso acelerar os procedimentos administrativos, que era preciso dar mais gás à iniciativa privada para que ela se recompusesse, e não sei quantos...

E isso tudo é o *leitmotiv* de todo um processo que é desencadeado, a partir do qual, depois, o próprio Estado, na minha visão, não se dotou, por um lado, e não quis, por outro — porque houve dois tipos de atuação nesta matéria —, dotar-se da sua capacidade técnico-administrativa para gerir um processo que era, de facto, extremamente complexo, extremamente exigente do ponto de vista técnico-administrativo e que entrava num ritmo de concretização absolutamente infernal — coisa que nunca o País tinha conhecido no seu tempo de existência, nem durante o período do Fontismo no século XIX.

Esta é que é a grande questão. Que depois, no meio disto, há todo um conjunto de oportunismos, de vigarices, e de fraudes e de corrupções, meus amigos, isso existe sempre. A única diferença é que cá nunca ninguém é culpado e nunca ninguém vai preso. Mas que eles existem em todos os países, existem.

Agora, isso não é a questão fundamental.

O que eu quero dizer com isto, para ser claro, é que os problemas que nós, hoje, estamos a viver e que resultaram das PPP não são derivados de um bando dos quatro, de um bando qualquer que se assenhoreou do aparelho de Estado. São fruto de uma lógica que se deixou conduzir, sobre a qual ninguém parou para pensar e que só parou quando deu com a cabeça na parede, porque já não havia dinheiro para pagar. Mais nada! Que depois, no meio, houve alguém que se aproveitou, sem dúvida que sim, mas isso caberá à polícia perceber, analisar e ver.

Que se cometeram erros de palmatória do ponto de vista técnico, não tenha dúvida absolutamente nenhuma! O não confrontar cenários é uma coisa que está em todos os livros. Quer dizer, se pegar nas recomendações dos livros brancos, nas recomendações da União Europeia, da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, em qualquer manual está lá isso. Este tipo de trabalho são zonas de grande incerteza, tem de se trabalhar com vários cenários. Nunca ninguém trabalhou com cenário nenhum! Para a frente é que é andar! Nunca se fez a comparação entre alternativas. As alternativas traçadas são uma vergonha...!

Eu fui chamado por autarcas do Oeste, ainda por cima na altura em que estavam a fazer todo o esforço de recompor a agricultura — aliás, com uma unidade político-partidária extremamente interessante —, em que as alternativas de traçado que lhes eram apresentadas eram de mais 20 metros para um lado ou mais 100 metros para o outro. Quer dizer, ninguém questionava se era por um lado da serra ou pelo outro lado da serra, ou se era por aquele vale, ou se era com um túnel... Ora, isto é que são alternativas!

Bom, que aí há responsabilidades políticas, há responsabilidades técnicas que deviam ser apuradas, sem dúvida que sim! Agora, eu gostava que ficasse claro que, na minha opinião, independentemente de ter havido

muita gente que se banquetou e que se abotoou, que fez coisas que não são legais, legítimas e aceitáveis, a questão de fundo que nos leva a este ponto não é essa. É um modo de funcionar, é um modo de atuar, é um desencadear de processos que têm um ritmo e têm uma exigência de consumo de recursos técnicos, humanos e financeiros, para os quais o País não estava preparado.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, deixe-me só fazer um último comentário.

Sr. Prof., mas certamente concordará que cabe aos responsáveis políticos fazer tudo para que terceiros não utilizem essa realização de projetos para efetuar essas operações que caracterizou como ilegais, ilegítimas e de aproveitamento.

Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sem dúvida que sim!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Cabe aos responsáveis políticos terem capacidade de decisão e a capacidade de escolha...

Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, está na mão da Assembleia da República por cobro a isso. Está na mão da Assembleia da República... Há muito tempo a esta parte, aliás. Há muito tempo! Isto sem pôr em causa a concretização dos projetos necessários, sem pôr em causa opções políticas quanto a quem é que se quer favorecer do ponto de vista de recomposição de capital ou de outros motivos. Essas opções existem e é possível. Agora, há meia dúzia de regras que eram absolutamente essenciais!

Por exemplo, os ambientalistas conseguiram colocar-se no mapa, aqui há uns anos atrás, de uma maneira extremamente estridente, e

conseguiram atemorizar os decisores políticos. Hoje, tem legislação ambiental que é um verdadeiro disparate na situação do País. Absolutamente disparatada! Com a agravante de que, ainda por cima, tem cerca de 20% do território — somos o País com a maior parcela do seu território — dentro da Rede Natura. E isto, que podia ser motivo de orgulho e é apresentado nos jornais, normalmente, como grande motivo de orgulho, é dos maiores embustes que eu tenho visto na minha vida. Porquê? Por razões extremamente simples: a mesma Rede Natura permite ter densidades brutais, como aquelas que existem na península de Troia, mas depois já não permite ter um elevador da Fonte da Telha para a praia, por forma a evitar que os carros lá vão abaixo.

Portanto, isto serviu para quê? Para instituir o reino da arbitrariedade e, como diz um grande amigo meu, o Engenheiro Miguel Anacoreta Correia, criar dificuldades para vender facilidades.

Ora, nós — e, quando eu digo nós, digo os engenheiros — nunca soubemos fazer ver à população portuguesa e ao poder político legítimo a importância da engenharia na apreciação e no estudo deste tipo de matérias e que criar condições de garantia para que os estudos sejam, de facto, o mais correto e seguros possíveis era tão necessário ou tão importante quanto garantir que o pássaro de bico amarelo que faz nidificação no estuário do Tejo possa continuar a fazê-lo. O pássaro de bico amarelo ficou protegido, a qualidade dos projetos de engenharia e dos estudos técnicos nesta área não está protegido. Mas é possível fazê-lo com medidas relativamente simples em relação a esta matéria e está, de facto, na mão da Assembleia da República fazê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Obrigado, Sr. Presidente. Quero saudar o Professor Fernando Nunes da Silva e, em nome da transparência, também aqui fazer uma declaração de interesses.

Como já tem sido aqui referido, o Professor Nunes da Silva é vereador independente, eleito nas listas do Partido Socialista, em Lisboa, e eu sou líder do PS em Lisboa. Publicamente, há vários registos em que faço uma valorização positiva do seu trabalho enquanto vereador e, portanto, acho que isso deve ficar aqui transparentemente registado. Mas quero também registar que nós nunca falámos sobre este tema nem sobre esta audição em concreto. Acho que, em nome da transparência, isto deve aqui ficar dito.

Nessa linha de continuidade o Sr. Prof. já aqui referiu, algumas vezes, uma excessiva promiscuidade no que diz respeito à passagem de, no fundo, funções públicas para funções privadas, para estudos, para gabinetes de estudos.

Como estamos em sede de Comissão de Inquérito, não quer concretizar alguns nomes, algumas situações, para que, depois, no decurso dos nossos trabalhos, elas possam ser aprofundadas e apuradas?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sim, senhor.

É simples de investigar e é simples de chegar ao apuramento desses factos.

Veja, por exemplo, quem são, para além da administração, os quadros técnicos da Lusoponte, veja quais são os quadros técnicos que estão, neste momento, nas concessionárias das autoestradas da zona de Lisboa, em particular na Brisa, e depois faça o seu cotejo com aquelas pessoas que eram quadros dirigentes e extremamente importantes, quer ao nível político quer ao nível técnico, da Junta Autónoma das Estradas.

Portanto, a rede é a rede familiar, é absolutamente direta. E, portanto, eu acho que é difícil uma pessoa que esteve num determinado sector de atividade pública, em que definiu um conjunto de prioridades e de pressupostos de atuação, ter, ao mesmo tempo, acabando de saltar dessa atividade, as pessoas a quem são concessionadas determinado tipo de obras. Como tal, acho que há aqui, de facto, uma ligação que é relativamente estreita.

O mesmo se passa com alguns gabinetes de estudo e de projetos e, se verificar, por exemplo, os conselhos de administração dos STCP, no Porto, ou os acionistas de gabinetes de estudo que são conhecidos por terem um nível de participação neste tipo de estudos extremamente elevado, verá que há uma comunhão quer de pessoas quer, noutros casos, de acionistas. Portanto, se se quiser perceber e fazer a montagem da matriz que está associada a estes assuntos é fácil de chegar a esses elementos.

A outra questão que aqui me parece importante salientar é a de que, quando temos um mercado extremamente reduzido, como é o nosso, e numa situação de crise, como é a nossa, era muito importante que estes estudos, independentemente da sua adjudicação inicial ter sido feita normal e transparentemente, tivessem sempre uma contra-análise por parte de um outro gabinete que tivesse ficado de fora. Isso é prática corrente em muitos países em que, por exemplo, o segundo classificado num concurso deste tipo é chamado, depois, a fazer uma revisão do projeto ou uma revisão do estudo daquele que ganhou. É evidente que isto cria situações, por vezes, de alguma tensão, mas, por outro lado, o simples facto de se saber que esta regra existe faz com que aquele que ganhou o trabalho tenha um cuidado particular em tudo aquilo que apresenta e, sobretudo, na ênfase com que põe as certezas nas suas conclusões.

Penso que essa é a questão importante, porque reconheço que é muito difícil, a não ser numa carreira académica, as pessoas, pelo facto de

desempenharem determinados cargos públicos, não poderem mais trabalhar na sua área de profissão ou, então, só poderem desempenhar cargos públicos naquela que não é a sua área de profissão, o que é, por vezes, um contrassenso. Em princípio, eu devia poder pôr ao serviço da comunidade e da Administração exatamente aquilo onde eu sou especialista.

Agora, o que me parece é que tem que haver, por um lado, um certo período de nojo, se quiser — acho que é absolutamente aconselhável haver um certo período de nojo —, e, por outro lado, o cuidado de não estar a atuar exatamente nas mesmas áreas em que se estava anteriormente noutra tipo de condições.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Prof. toca, no fundo, e tem tocado ao longo desta reunião naquilo que nós temos dito. Ou seja, nós consideramos que, se outras conclusões não forem tiradas desta Comissão de Inquérito, deveríamos, pelo menos, ser capazes de fazer um conjunto de recomendações que consistissem num manual de boas práticas para melhorar toda a gestão, contratualização, renegociação de parcerias público-privadas e, ao mesmo tempo, ter vários mecanismos para reforçar a transparência de todo o processo e de acesso à informação.

Nesta linha, gostei da sua resposta, mas convidava-o a dizer se não quer ir mais além. Ou seja, todos nós queremos apurar tudo, não queremos que fique nada escondido e, naturalmente, teremos toda a disponibilidade para ir verificar todos os quadros técnicos e dirigentes da Brisa, da Lusoponte, da Junta Autónoma das Estradas, dos STCP do Porto, mas se o Sr. Prof. nos quiser dar nomes, em concreto, era capaz de se tornar mais fácil esse nosso trabalho.

De todo o modo, há uma segunda questão que gostava de lhe deixar, que tem exatamente a ver com o registo de interesses e com o papel das ordens profissionais. Cada vez me convenço mais de que, se calhar, temos

de criar um verdadeiro registo de interesses, em que tudo aquilo que as diferentes entidades fazem deva ser escrutinado, com disponibilidade pública a esses dados, em que se permita o seu cruzamento com a base de dados de adjudicações para, no fundo, toda a gente poder saber quem faz o quê, quais os currículos das entidades que são contratualizadas, onde é que estiveram e para, no fundo, permitir dissipar um pouco essa linha de promiscuidade.

O Sr. Prof. referia, há pouco, que as ordens profissionais poderão ter um papel interessante não só nesse registo de interesses, mas também — e usando a expressão que utilizou — para a aferição a qualidade dos estudos técnicos e permitir o contraditório nesses estudos técnicos. O desafio que lhe faço vai no sentido de lhe perguntar se quer elaborar um pouco mais nesse papel que as ordens profissionais podem ter não só no registo de interesses, como na aferição da qualidade e comparabilidade dos estudos técnicos.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Em relação à primeira questão, queria voltar a reforçar aquilo que disse anteriormente.

As situações, digamos assim, que indiciam atuações fora da legalidade, para mim, existem, como é óbvio, mas não são elas que explicam a questão de fundo. E, portanto, tentar conduzir a questão para os maus do costume ou os maus de sempre acho que é uma coisa que adianta pouco para o que aqui está em cima da mesa.

E como, de facto,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Há uma suspeição grave que tem de ser analisada.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — É claro que sim e os senhores terão mais informação que eu.

O que lhe posso dizer é o seguinte: quando o Tribunal de Contas me disponibilizou uma equipa de economistas e juristas e mais uma equipa técnica, com a carta branca absoluta para obter toda a informação que solicitasse à Junta Autónoma das Estradas, seis meses depois o relatório estava feito e está publicado. E, mesmo com o contraditório, não conseguiram escapar. Os 150 milhões de contos, ninguém sabe onde é que estão. Desapareceram. Os contratos com...

Aparte inaudível na gravação, por não ter falado ao microfone.

Exatamente, havia uma contabilidade muito curiosa: é que, em vez de se ter uma definição de projeto... Por exemplo, a ligação entre Lisboa-Santarém, uma estrada nacional: você não tinha um número de identificação Lisboa-Santarém. Tinha um número para as expropriações de terreno no primeiro troço de não sei quê; depois, tinha outro número para as expropriações do segundo troço; depois, outro número para o terceiro troço; depois, tinha outro número para as obras de arte; depois, tinha outro número para a terraplanagem; depois, tinha outro número para o asfalto... E, portanto, nunca ninguém tinha feito uma coisa tão simples quanto isto — que hoje os computadores ajudam muito —, que era dizer assim: «Sim, senhor! Então, vamos lá: entre o troço tal e o troço tal, por quanto é que foi adjudicado, quanto é que foi pago e quanto é que custou no final?»

Apartes inaudíveis na gravação, por não terem falado ao microfone.

Agora, quanto a João Cravinho, Ministro... Já não me lembro. Primeiro Governo de António Guterres.

E o Sr. Ministro deu... Isto era para analisar as contas de 1990 a 1995, portanto, anteriores. Houve suspensão. O Tribunal de Contas estava a trabalhar, o Ministro João Cravinho disse «avancem» e avançámos!

E, portanto, o que quero dizer com isto é que, de facto, a partir do momento em que a base de dados foi constituída, não só se percebeu que entre aquilo que tinha sido adjudicado e aquilo que tinha sido pago havia 150 milhões de contos de diferença, como não havia uma única obra que batesse certo com o valor de adjudicação. E, a partir daí, foi possível ir muito mais longe. Portanto, se uma pessoa tiver os meios, as pessoas vão lá, se quiserem.

Agora, o que quero dizer com isto é: todo o trabalho da Junta Autónoma das Estradas era assim? Nunca se fez trabalho como deve ser? De modo algum! De modo algum! A questão não era essa. A questão era — e, continuo a achar, como é aqui — a questão é a lógica que se deixou instituir, onde não houve cuidados e não houve procedimentos que as boas práticas recomendam.

Qual é o papel das ordens, no meio disto? Penso que as ordens têm aqui dois papéis extremamente importantes. O primeiro é o de que as pessoas que, de facto, cometam erros de estimação desta ordem de grandeza devem ser chamadas à pedra e que deve ser analisado o seu comportamento enquanto ordem. E há muitas maneiras de chamar a atenção das pessoas relativamente a isso.

A Ordem dos Engenheiros já teve algumas dessas atuações em relação a situações, por vezes, muito complicadas. Por exemplo, toda a gente está lembrada da Ponte Europa em Coimbra, em que a Ordem dos Engenheiros teve uma atuação importante, na chamada de atenção de erros que tinham sido cometidos ao longo do processo e pelo próprio projetista, apesar de ele ser uma das pessoas mais reputadas na engenharia civil em Portugal. E, portanto, teve!

O que acho é que esse tipo de atitude deve ser feito sempre que haja grandes projetos de obras públicas que estejam em cima da mesa.

O segundo ponto é, de facto, à semelhança do que hoje se faz num projeto de construção, em que, a partir de um determinado volume de construção, obrigatoriamente se faz a revisão do projeto — até porque, com o novo código da contratação pública, quando se passa para a empreitada, todos os erros e omissões que não tenham sido clarificados antes do contrato recaem, depois, sobre o próprio dono da ordem ou sobre o empreiteiro. Portanto, aquilo que se faz é uma revisão do projeto para que se verifiquem todas as situações que ou estão menos explicadas ou têm uma solução que não seja a melhor de todas e que se clarifique esse assunto.

Ora, penso que, em relação a áreas tão sensíveis e onde o grau de incerteza é tão grande, como fazer estimativas de procura para tráfegos deste tipo, sejam eles rodoviários sejam eles ferroviários, mandaria o bom senso que houvesse não só a consideração de cenários alternativos — cenários de tudo a crescer ou cenários de redução do crescimento —, como que se procedesse a revisões dos próprios projetos e dos próprios trabalhos.

Veja-se o que aconteceu com os dois projetistas da terceira travessia do Tejo. Como sabe, houve dúvidas que aquele que apresentava um preço substancialmente inferior àquele que ficou em primeiro lugar — se não estou em erro, cerca de 500 milhões de euros, num valor total de 1,7 milhões —, houve dúvidas quanto à viabilidade técnica do que estava a ser proposto e foi consultada uma entidade exterior para analisar se aquilo que estava a ser proposto era ou não viável. Portanto, o Estado, aí, fez muito bem ao ir buscar uma outra entidade para verificar se aquela solução era tecnicamente viável e se era a melhor solução.

O que penso é que isto deve ser feito não apenas para o projeto de engenharia puro e duro de um determinado volume, mas deve também ser

feito para os chamados estudos de tráfego, para simplificar, porque muito daquilo que depois se toma como decisão e como dado adquirido está influenciado por esses estudos iniciais que têm um grau de incerteza muitíssimo superior ao da própria engenharia civil pura e dura.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, queira prosseguir.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Prof., quero mais uma vez agradecer-lhe pela frontalidade com que está aqui a abordar estas matérias. Penso que assim é que deve ser.

Houve muita agitação, quando referiu o período de 1990 a 1995 e depois referiu o Ministro João Cravinho, mas esteja completamente à vontade. Acho que, sempre que for útil para os trabalhos desta Comissão, deve referir os nomes em concreto, porque estamos aqui para apurar tudo, com a máxima transparência, sem esconder nada.

Não estamos aqui para fazer acusações, tipo tribunal, como dizia o Sr. Deputado Virgílio Macedo, nem estamos aqui para esconder nada. Não estamos, como outros, por exemplo, na Comissão de Inquérito do BPN, em que, para tentar proteger os ladrões, atacam o regulador que era o Governador do Banco de Portugal, Vítor Constâncio. Aqui, connosco, não deve esconder nada e deve referir tudo...

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Fala-se no BPN e há grande agitação dos partidos da maioria. Como eu bem os percebo! Se calhar, alguns dos protagonistas até teriam muito a dizer sobre a matéria da localização do aeroporto, que estávamos aqui a falar, sobre a Lusoponte e sobre isso tudo... Se calhar, até teríamos muito a

dizer e, quando chegarmos à Lusoponte e à localização do aeroporto, se calhar, vamos dar ao BPN e a alguns interesses.

Mas voltando aqui ao ponto, o Sr. Prof. também referiu, há pouco, o agravamento das incompatibilidades e do período de nojo e disse que alguém que esteja em determinados processos, seja do lado público seja do lado privado, também deveria ter algumas cautelas quando assume as funções, sendo que, ao mesmo tempo, também não deveria ser totalmente proibido de exercer essas funções.

Considero que essa é uma matéria absolutamente relevante, e esta é a última pergunta que gostava de lhe deixar, porque depois passarei ao meu colega, o Deputado Manuel Seabra.

Como podemos melhorar o regime de incompatibilidades, seja de quem exerce funções públicas e passa para funções privadas seja de quem está em funções privadas e depois passa a exercer funções públicas, tendo intervenção nos processos em que esteve do lado privado?

Acho que essa é uma matéria bastante útil e, como o Sr. Prof. já exerceu, e exerce, quer funções privadas quer públicas, tem essa dupla experiência dos dois lados, parece-me muito interessante ouvi-lo sobre como podemos melhorar, para o futuro, este regime de incompatibilidades.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Devo dizer-lhe que, de facto, foi para mim uma honra ter trabalhado, ainda que indiretamente, com o Engenheiro João Cravinho. Acho que ele foi das pessoas que teve uma visão mais sistémica e, sobretudo, mais correta do que é que era necessário fazer, além de ter revelado uma coragem bastante grande quando enfrentou aquilo que se costuma dizer, para simplificar, o *lobby* das obras públicas.

Estou convencido de que, não fosse o Presidente do Tribunal de Contas na altura, agora Provedor de Justiça, e não fosse o Ministro

Cravinho, tenho dúvidas de que se tivesse levado até onde foi o trabalho que se fez na altura, de levantamento da situação na Estradas de Portugal.

Quanto à questão que se coloca aqui relativamente às incompatibilidades, penso que há aqui algo que, obviamente, tem de ter depois uma determinada cobertura legal, mas, se calhar, há muitas outras coisas que são de relativo bom senso. Quer dizer, digo-o com toda a sinceridade, eu não consigo ver como é que uma pessoa que tutelou um sector tão importante, como as obras públicas em Portugal foram na segunda metade da década de 80 e em toda a década de 90, que foi, de facto, uma das áreas, se formos ver o investimento público, mais significativas, que a seguir sai do cargo de Ministro ou de Secretário de Estado para diretor ou presidente do conselho de administração de uma das empresas que estão diretamente ligadas ou que são das mais importantes nisso. Sinceramente, não consigo.

Não é uma questão pessoal. Acho que não é isso que está em causa. Nem sequer me parece que seja um problema de levar grandes segredos, porque isso também se resolve facilmente. O problema não é esse. O problema é o de que todos sabemos que, quando se está numa mesa negocial, em projetos deste tipo, há coisas que se acertam e que não ficam claramente expressas. É assim, é esse o processo. Há um determinado tipo de saber fazer e há um determinado tipo de contatos que se levam com a pessoa. E, ao passar da entidade pública para a entidade privada, a questão primeira que, a mim, se me coloca...

Aparte inaudível na gravação, por não ter falado ao microfone.

Ou ao contrário, mas ao contrário é mais difícil, porque tem duas variantes de análise. O que estou a fazer? Estou a descapitalizar, de alguma

forma, a Administração Pública, porque estou a passar para o outro lado uma informação que, muitas vezes, é preciosa. E essa questão coloca-se.

Os privados sabem defender-se melhor disso, pois, quando passam para a Administração Pública, sabem muito bem quais são as restrições que colocam para que os chamados segredos do ofício não sejam passados para o outro lado — de várias maneiras, inclusivamente a não possibilidade de retorno.

Portanto, penso que esta é uma questão chave neste processo.

Sr. Deputado, apesar de estar eleito na lista do Partido Socialista como independente, não escondo que, em particular com o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, tivemos sempre uma belíssima relação, uma grande estima e, sobretudo, tenho apreciado muito o trabalho que ele tem feito aqui dentro. Portanto, não é isso que está em causa.

O problema, para mim, não é tanto o da caça às bruxas — que é aquilo que eu lamento sempre que, por vezes, estes inquéritos acabem por se tornar —, porque distingo muito bem, e tive oportunidade recentemente de o esclarecer por escrito, aquilo que é a responsabilidade política, a responsabilidade técnica e a responsabilidade criminal. A responsabilidade criminal é para ser apurada pelas entidades que têm não só a competência, como têm os meios para o fazer, e esses é que devem fazê-lo. Depois, a responsabilidade política deve ser julgada pela Assembleia da República, pela população em geral, pelos sistemas de autocontrolo que uma democracia tem. E a responsabilidade técnica deve ser julgada pelos seus parceiros, pelos seus representantes e colégios da especialidade.

O que me preocupa em todo este processo é, fundamentalmente, analisar aquilo que me parece que são, de um lado, aspetos técnicos que não foram acautelados e, do outro lado, aspetos políticos, porque estamos numa sessão da Assembleia da República e como cidadão considero que

houve decisões políticas que foram prematuras, que foram mal fundamentadas e que hoje se vê que tiveram consequências graves.

Só que tenho uma diferença: é que não estou muito preocupado em saber se a pessoa que as tomou é do partido *a*, *b*, *c*, ou *d*.

Por dois motivos. Porque daqueles que conheci, e já foram de vários partidos, todos as tomaram.

Como disse há pouco ao Sr. Deputado, ainda não conheço aquela pessoa que, perante um mandato de quatro anos... Não sei se sabem que, por exemplo, os mandatos em França nos municípios são seis anos. Por alguma razão é. Em quatro anos não se consegue fazer quase nada. Entre estudar, fazer o projeto, contratualizar e pôr em obra, é muito difícil de fazer. Portanto, são seis anos. Eu não conheço nenhum político que tenha mandatos de quatro anos e que, perante uma solução que lhe é apresentada como legal, digamos assim, administrativamente correta, que lhe permite avançar e que é uma coisa que ele considera ser necessário fazer, rejeite esse processo à procura de um outro muito mais ponderado, muito mais alargado.

Esta é a questão de fundo que eu vejo aqui e, portanto, há vários implicados no assunto.

Penso que nos últimos anos, neste País, se entrou numa espiral de execução para a qual nem a Administração Pública nem tão-pouco os próprios empreiteiros e as empresas e menos ainda o poder político no sentido lato do termo estavam preparados para fazer. Isso provocou situações extremamente complicadas e permitiu um voluntarismo nas decisões que foram muito pouco acauteladas relativamente àquilo que era o futuro e que eram as melhores soluções e as melhores alternativas.

Sinceramente, é nisto que acredito.

Que haja depois algumas pessoas que tiraram benefício disso, certamente que as haverá. Mas também, já o disse há pouco, não é só aqui,

em todo o lado isso existe. Vivi vários anos na Suíça a estudar e nunca me esqueço do dia em que a ministra da justiça suíça, que era a presidente indigitada (lá a presidência da confederação é rotativa) para o mandato seguinte, foi demitida numa semana por causa de um telefonema que fez ao marido — que era advogado de uma grande companhia árabe —, a dizer que a polícia, na semana seguinte, ia fazer uma vistoria aos escritórios. Este telefonema bastou para que numa semana a senhora que era a ministra da justiça, que era a candidata indigitada, fosse para o olho da rua.

Portanto, o problema de escorregadelas menos legais existe em todo o lado, além dos outros casos que conhecemos. Portanto, a questão não está aí. Isso tem de ser apurado e tem de ser visto, mas a questão de fundo, para mim, é outra. A questão de fundo, para mim, é o modo como estes processos foram organizados, desencadeados e os erros que se cometeram quer do ponto de vista da boa ponderação política das várias alternativas quer do ponto de vista técnico em relação aos estudos que foram feitos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Prof., a primeira questão que gostava de lhe colocar tem a ver com o seguinte: disse há pouco que os gabinetes são tão mais bem pagos quanto mais capazes são de justificar o injustificável.

Não lhe vou pedir o *top ten* e o *top five* destes gabinetes, mas peço-lhe que ilustre com dois ou três exemplos.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, esqueceu-se de dizer uma coisa: inteligentemente justificar o injustificável e de uma forma aparentemente legal.

Dou-lhe um exemplo muito simples, porque esse vivi-o como membro de uma comissão: quando se estudaram as estimativas de tráfego rodoviário para a terceira travessia do Tejo, em Lisboa.

De facto, houve quem conseguisse justificar algo que me pareceu absolutamente notável, que era em comparação com uma hipotética travessia Algés-Trafaria, uma pessoa que morasse no Fogueteiro ou em Sesimbra preferia vir para Lisboa pela terceira travessia do Tejo Barreiro-Montijo e não atravessar a ponte 25 de Abril ou uma ponte Algés-Trafaria.

E isto era justificado, conseguia fazer-se com base em dois pressupostos absolutamente fundamentais: o primeiro, que não era completamente enganoso, mas era preciso, depois, entrar em conta com outros fatores, era o de que o grande crescimento da Área Metropolitana de Lisboa se iria dar, fundamentalmente, nos concelhos do Montijo e de Alcochete e que esse tal crescimento que iria a prazo chegar aos 5 milhões se situaria fundamentalmente em toda essa zona; e, em segundo lugar, o de que a localização dos empregos mais importantes na margem norte do Tejo deixariam de se localizar na área que hoje está compreendida entre o corredor de Sintra, do IC 19 e da autoestrada de Cascais — portanto, é aí que está fundamentalmente a maior parte do emprego — e passaria a localizar-se numa zona mais interior em direção a Oeste.

E com base nestes dois pressupostos, de um grande crescimento demográfico de concentração do desenvolvimento urbano na zona de Montijo-Alcochete e da deslocalização do emprego para o interior em direção à região do Oeste, eu conseguia ter um modelo de cálculo absolutamente inatacável que mostrava que não só tinha muito maior atratividade esta ponte do que qualquer outra, como, por outro lado, chegaria a volumes de tráfego médios diário na ordem dos 50 000 veículos/dia.

Ora, basta vermos o que é, de facto, a ocupação do território e a probabilidade que isto tem de se chegar àqueles valores para percebermos que, de facto, era uma boa construção, inteligentemente bem feita, porque teve o cuidado de utilizar fundamentalmente dados que lhe eram fornecidos por outras entidades — sem os questionar e aí é que está a crítica — e, a partir daí, consegue construir e consegue justificar o injustificável, que era, de facto, que aquela ponte iria ter um tráfego enorme.

Portanto, falo neste assunto porque este gabinete, num determinado momento, parecia que era o único que existia na Área Metropolitana de Lisboa para fazer estudos, quando, de facto, há vários outros gabinetes que fazem esse tipo de estudos e esse tipo de análises. Também se enganam, como é evidente, mas pessoalmente penso que não é vantajoso que sejam sempre as mesmas empresas ou sejam sempre os mesmos gabinetes a fazerem os mesmos estudos.

Por exemplo, na Câmara Municipal de Lisboa instituí uma regra, através de despacho, que continua a funcionar, de que, primeiro, há uma lista de entidades ou de gabinetes que estão interessados em trabalhar com a Câmara Municipal de Lisboa, eles vão sendo convidados, em grupos de três ou de cinco em função do volume do trabalho que é necessário fazer, e a partir do momento em que um entra passa a sair fora do jogo para passar ao outro e assim sucessivamente, e vamos dando a comer a todos.

Quando sistematicamente são sempre os mesmos gabinetes a apostar e sistematicamente são aqueles que respondem em situações onde há dúvidas, onde há incertezas, onde há uma pressão política muito forte, uma grande mediatização em cima do assunto, eu normalmente desconfio dos assuntos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., agradeço-lhe imenso a resposta, mas não respondeu à minha pergunta.

O que quero saber é quais são os gabinetes... O Sr. Prof., com essa declaração de que os gabinetes são tão mais bem pagos quanto mais injustificada é a justificação que têm que dar, lança uma suspeição sobre todos os gabinetes de consultadoria.

Portanto, aquilo que lhe pedi foi que nomeasse, que listasse, não os 10, mas dois ou três daqueles que são beneficiários — com nomes!

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, como deve calcular, não lhe vou dizer isso, porque, de facto, já o disse mais do que uma vez em relação a isso.

Se o Sr. Deputado está efetivamente interessado em apurar isso, é muito fácil fazê-lo. Há todos os meios. Tal como eu e a equipa do Tribunal de Contas fizemos em relação à Junta Autónoma das Estradas, e isto é muito mais simples, haverá todos os meios para atingir em relação a isso.

Agora, eu também não sou ingénuo. Uma coisa é eu dizer o nome das coisas, outra coisa é eu referir processos.

Portanto, se o Sr. Deputado está efetiva e genuinamente interessado em apurar, é evidente que não é por esse caminho que o Sr. Deputado vai. Esse é o caminho que normalmente em política se diz «lançar poeira para tapar os olhos».

Se quer efetivamente, já lhe dei os elementos todos, pode perfeitamente.

Ao nível profissional, todos nós conhecemos quem são os gabinetes que estão em causa e ninguém vai enfiar a carapuça em relação a isso. Aliás, são conhecidos pelos «gabinetes do regime». Quando há um determinado regime, pode até ser do mesmo partido político, mas há uma maneira diferente de ver as coisas, há determinados gabinetes que são sistematicamente consultados e são aqueles que têm direito aos grandes contratos. Quando muda essa pessoa, passam a ser outros gabinetes. Isso

tem sido extremamente prejudicial para a engenharia portuguesa, tem sido extremamente prejudicial para a fiabilidade dos estudos técnicos e a garantia que eles nos podem dar. E se, efetivamente, querem terminar com esse processo, é extremamente simples: é pôr cá fora a lista das adjudicações e verificar a composição dos corpos sociais dessas pessoas, quem são os seus acionistas e quais são as funções que desempenharam.

Creio que é muito simples. O Sr. Deputado terá, certamente, na Assembleia da República, muito mais meios ao seu alcance do que eu, que estou, neste momento, numa câmara municipal com muito poucos meios e muito poucos recursos e, quando não deixo de o ser, sou um professor universitário que, de modo algum, se assemelha a isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, pretendo fazer uma interpelação à mesa, fora do contexto da inquirição, não propriamente para pôr em causa a declaração de que estou eventualmente a lançar poeira para a discussão. Não quero nada disso.

O que quero, nesta minha interpelação, é justamente o seguinte: as suspeições que foram aqui lançadas pelo Sr. Prof. Nunes da Silva poderão, eventualmente, constituir comportamentos com dignidade criminal. São suspeições graves sobre incertos, porque o Sr. Prof. se recusou aqui a nomeá-los.

Portanto, gostaria de requerer ao Sr. Presidente da Comissão que seja extraída certidão das declarações do Sr. Prof. e essa certidão seja enviada à Procuradoria-Geral da República para averiguação sobre a existência de eventual prática criminal ou da eventual existência de indícios criminais, designadamente contra incertos, porque não estão aqui a ser nomeados.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, nos termos exatos em que formula essa proposta, isso tem de ser objeto de deliberação da Comissão e,

nesse caso, agendaremos. Os nossos trabalhos são públicos, estão gravados, em vídeo e áudio, pelo que serão acessíveis nesses termos.

De qualquer forma, o que o Sr. Deputado propõe terá de ser objeto de deliberação da Comissão e será agendado, então, para uma próxima reunião.

Queira prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Proseguirei, então, com a inquirição.

O Sr. Prof., na qualidade de consultor, de membro de gabinete, de técnico responsável pela área, alguma vez trabalhou para o Estado, alguma vez concorreu a trabalhar para o Estado, alguma vez forneceu serviços ao Estado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Claro que sim. Sabem isso perfeitamente. Trabalho desde 1978, é natural que tenha trabalhado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Prof. pertenceu ao Conselho Superior de Obras Públicas?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nunca integrou nenhuma entidade pública com intervenção nesta área?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Integrar entidade pública com intervenção nesta área...? Secretaria de Estado, Ministério, empresa pública...?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ou até como consultor dessas próprias entidades?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, não sei onde quer chegar, mas já percebi que está um bocado estranho. Mas, enfim...

Sr. Deputado, fui nomeado pelo Governo português, como representante do Governo português, por exemplo, na Comissão Europeia, para tratar destes assuntos.

Por vários governos, de várias cores políticas, fui consultado, em alguns casos, por concurso, porque era uma equipa, e a equipa ganhou, noutros casos para emitir pareceres sobre as mais variadas coisas, como, por exemplo, sobre o aeroporto da Madeira — foi uma questão em que tive o prazer de trabalhar com o Engenheiro Viana Baptista, a pedido, diretamente, da Comissão Europeia, da Direção Regional.

Portanto, se quiser, o meu currículo é público — aliás, os académicos têm o seu currículo público — e, portanto, o Sr. Deputado verá com quem é que trabalhei nas mais diferentes coisas. Depois, se entender que alguma coisa necessita de esclarecimento... Ainda por cima, tratando-se de uma entidade pública, o meu *e-mail* vem no próprio *site* da câmara municipal e terei todo o gosto em prestar-lhe todas as declarações. Agora, poupe-nos a este tipo de situação, porque creio que nenhum de nós merece este tipo de tratamento, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Agradeço os seus conselhos, mas estou no exercício do meu desempenho e faço-o como bem entendo.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Inclusivamente sendo malcriado, acho eu.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Na sequência da sua declaração, Sr. Prof., gostava de lhe perguntar se, tendo trabalhado do lado do Estado e tendo trabalhado também como consultor do Estado, o facto de ter trabalhado num lado e no outro alguma vez o fez sentir inibido?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não percebi o alcance da sua pergunta, mas, enfim, as coisas são extremamente claras, quando se está a trabalhar do lado do Estado. Uma coisa é estar a trabalhar do lado do Estado, como consultor do Estado, outra coisa é estar a trabalhar do lado do Estado, enquanto responsável político por uma determinada situação.

E, para perceber até onde é que as minhas coisas são claras, fiz os primeiros dois anos de mandato com o Dr. Jorge Sampaio na Câmara Municipal de Lisboa, como assessor, não como membro eleito, mas como assessor. Ao fim de dois anos, foi repegado um trabalho onde eu tinha participado, integrado num consórcio que tinha ganho um concurso público para trabalhar em Lisboa. E, de facto, chefiava uma das componentes desse concurso e desse projeto. Face à necessidade de retomar rapidamente o trabalho que tinha ficado suspenso, até por questões de fundos comunitários, foi colocada a questão de reassumir ou não as minhas funções na equipa. Reassumi e deixei de ser assessor do Dr. Jorge Sampaio, porque, embora a lei me permitisse, entendi que não era possível estar, simultaneamente, a funcionar como assessor de um cargo político e a desenvolver trabalho técnico na mesma área de atuação. E fiz sempre o mesmo. Por exemplo, sempre que trabalhei com câmaras municipais — e tenho o privilégio de ter trabalhado com câmaras municipais de todas as cores políticas —, sempre que trabalhei com essas câmaras municipais não só nunca trabalhei nesses municípios, como, quando, muitos anos depois, era consultado para esses municípios, colocava sempre, primeiro, a questão

aos responsáveis políticos da altura, no sentido de saber se era ou não conveniente continuar a trabalhar. É assim que tenho funcionado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Uma outra questão: o Sr. Prof., há pouco dizia que o risco de expropriação é uma fatalidade para o Estado e ilustrou até com um exemplo que lhe aconteceu na Câmara Municipal de Lisboa, onde, segundo as suas próprias palavras, pela simples leitura do caderno de encargos, facilmente percebeu que a obra ia derrapar cerca de 40%. Não sei se estou a citá-lo exatamente, mas a ideia foi esta.

Pergunto-lhe: o Sr. Prof. mandou parar a obra ou o concurso?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Essa obra já estava, recusei-me foi a pagá-la e obriguei a uma revisão dos preços, porque, de facto, a obra já tinha sido feita antes do meu mandato.

Aquilo que disse tinha a ver fundamentalmente com a... Estávamos a falar das expropriações que foram feitas para a rede rodoviária nacional e disse que pude apurar nesse inquérito que se fez à Junta Autónoma das Estradas, à atuação de 1990 a 1995, algo bastante surpreendente, que foi o facto de as expropriações efetuadas no Alentejo para a construção do IP2, da A2 poderem ter custos superiores aos daquelas que foram pagas na Área Metropolitana de Lisboa para a construção da CRIL e da CREL. Portanto, foi a isso que me referi.

É óbvio que é relativamente fácil perceber quando é que um determinado caderno de encargos vai acarretar, obrigatoriamente, maior prejuízo. É por isso que a Câmara Municipal de Lisboa, neste momento, tem um regulamento próprio de adjudicação, onde esses problemas ficaram automaticamente sanados, desde o meu tempo, e assim continua a ser, agora, com o meu sucessor, o Vereador Manuel Salgado.

Portanto, há determinado tipo de procedimentos, em termos de construção do caderno de encargos e da adjudicação das obras em que, de certeza, isso já não acontece, a não ser que haja um imponderável qualquer. Por exemplo, aquelas situações em que adjudico uma obra, como uma das que passou pelas minhas mãos, e depois a obra não tem início durante um ano por falta de material para a sua execução, o que dá origem a uma indemnização por atualização de preços e por obra parada em estaleiro, estas, de facto, já não acontecem, mas aconteciam, na Câmara de Lisboa. Já não acontecem.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., mantendo o tema das expropriações, à luz das suas declarações, segundo as quais o risco de expropriação é uma fatalidade para o Estado, o Sr. Prof. tem consciência de que, em todas as concessões e subconcessões negociadas a partir de 2007 — e são sete subconcessões e uma concessão —, o risco de expropriação passou todo para o privado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A partir de 2007, felizmente, porque, de facto, percebeu-se o que se estava a pagar, já que se pagava duas vezes.

Para já, as pessoas, normalmente, pedem mais quando é o Estado a expropriar do que quando é um privado. Quando é um privado, as pessoas chegam mais facilmente a acordo quanto ao valor da expropriação. Quando é o Estado, há sempre a ideia de que é possível ganhar muito mais e, a partir daí...

Em segundo lugar, ganhavam os empreiteiros, porque, obviamente, enquanto havia problemas com a expropriação, os estaleiros estavam parados, as obras estavam paradas e havia indemnizações compensatórias

desse processo. Felizmente, chegou-se a um ponto em que se pôs cobro a esse tipo de situação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Confirma, assim, que, nas concessões e subconcessões lançadas durante o Governo do Engenheiro José Sócrates, o risco de expropriações passou para o privado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Acho que isso é um facto. De 2007 para cá, acho que é assim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Prof. disse, há pouco, que a CRIL não tinha representado qualquer tipo de benefício, designadamente no abaixamento do peso do volume de tráfego na 2.^a circular. Vou ler um comunicado da Estradas de Portugal...

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, não foi isso que eu disse. O Sr. Deputado está enganado. Não foi nada disso que eu disse e, felizmente, há a gravação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Diga lá, então.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Digo-lhe, com toda a certeza. O que eu disse foi que, infelizmente, a CRIL não tinha retirado tanto tráfego quanto seria desejável à 2.^a circular. Mas até lhe digo quanto é que tirou. Tirou entre 20% e 25%.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Entre 20% e 25%?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sim, entre 20% e 25%. Eram os últimos valores que tinha.

E até lhe digo mais: o problema tinha a ver com duas questões fundamentais, que eram as entradas e saídas dos nós, porque, de facto, o que está hoje congestionado na CRIL são as entradas e as saídas. Isto faz com que muita gente não utilize a CRIL, porque, depois, pode andar mais ou menos à vontade, embora haja para lá uns sinais um bocado esquisitos de 70 km/hora, mas, enfim... Na 2.^a circular pode-se circular a 80 km/hora, na CRIL só se pode circular a 70 km/hora, o que é algo inexplicável, mas algum engenheiro que o Sr. Deputado conheça é capaz de lhe explicar isso.

O que é espantoso é que esta situação já foi detetada e já se percebeu que o problema está nas entradas e saídas, que a CRIL pode ser muito mais atrativa para desviar tráfego do centro de Lisboa se facilitarmos as entradas e as saídas. E, nalguns casos, basta apenas repor a situação que existia anteriormente. Por exemplo, se se der ao trabalho de verificar, no nó do Estádio Pina Manique, antigamente, saía-se com duas vias para a 2.^a circular e para a Radial de Benfica, mas foi pintada e cortada uma das vias e é isso que faz a fila de tráfego chegue praticamente até à zona do parque de campismo, quando não mais. Portanto, bastava repor o que já lá estava anteriormente. O mesmo se passa com a saída da 2.^a circular e do IC19 para a CRIL: reduziu-se de duas vias para uma e deixaram-se três vias no seguimento, quando, de facto, o tráfego atual não é assim.

Portanto, o que disse foi que, de facto, se estes problemas da CRIL fossem ultrapassados e resolvidos, porque é relativamente simples fazê-lo, o seu impacto em relação à 2.^a circular seria muito maior do que aquele que está a ter.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., não quero nada ser desagradável consigo, mas tenho aqui um comunicado da Estradas de

Portugal, de 16 de abril de 2012, ou seja, de há dois meses, que diz, mais ou menos, o seguinte: «Completa-se a 17 de abril um ano após a abertura do troço entre Buraca e Pontinha, confirmando-se as principais previsões, no que respeita aos benefícios que o funcionamento da CRIL, em toda a sua extensão, veio trazer à mobilidade e acessibilidades na Grande Lisboa».

A variação negativa de tráfego, ao contrário do que o Sr. Prof. disse, de janeiro de 2011 para janeiro de 2012, na rotunda do aeroporto-Campo Grande, é de menos 44%, para lhe dar um exemplo, e não 25%, para falar apenas num dos pontos da 2.^a circular.

Gostava ainda de lhe dizer, e vou, aliás, pedir ao Sr. Presidente para distribuir este...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que seja breve, porque já excedeu o tempo de que dispunha.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Terminarei de imediato, Sr. Presidente.

Peço, pois, ao Sr. Presidente que faça chegar este comunicado da Estradas de Portugal ao Sr. Prof. e aos restantes membros da Comissão, onde, entre outras coisas, a Estradas de Portugal diz que «é com elevada satisfação que verificamos que, um ano após a abertura ao tráfego da CRIL em toda a sua extensão, se confirmam as melhores expectativas e objetivos que orientaram a sua realização: maior qualidade e eficiência da circulação; redução dos congestionamentos nas vias de acesso e distribuição em Lisboa; menos trânsito dentro dos concelhos afetados; diminuição da sinistralidade e redução das emissões poluentes».

Esta é a conclusão da Estradas de Portugal no dia 16 de abril de 2012, há dois meses.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Posso responder, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Prof..

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Ó Sr. Deputado, então, a rotunda do Campo Grande é da CRIL?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não é da CRIL, Sr. Prof.. A rotunda do Campo Grande é da 2.^a circular. O que está aqui em causa é o abaixamento de tráfego afeto à 2.^a circular. O Sr. Prof. disse que teria, quanto muito, baixado 20% a 25%. Estou a dizer-lhe que baixou ligeiramente mais e, ainda que tivesse baixado só 25%, teria sido um ganho de causa. E eu não sou consultor, não é?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Então, já agora, vou dizer-lhe mais alguma informação, a não ser que a Câmara Municipal de Lisboa esteja a produzir dados errados.

A informação que tenho para lhe dar é a seguinte: falei em desvio de tráfego, que é uma coisa diferente de abaixamento de tráfego. Desvio de tráfego é uma coisa, abaixamento de tráfego e redução de tráfego é outra. E é muito grave quando se confundem as duas coisas, como é evidente. Quando eu desvio tráfego, tiro tráfego de um lado para outro. E o tráfego de um lado para outro é, de facto, de 20% a 25%. Até agora, o InIR ainda não me comunicou dados em contrário, parto do princípio de que estejam certos.

Segundo ponto: quanto à redução do tráfego, devo dizer-lhe que, neste momento, com a crise económica no País, desde o início do ano, a

cidade de Lisboa quebrou cerca de 10 a 15%, consoante os sítios. O tráfego, no interior da cidade de Lisboa, diminuiu entre 10 a 15%.

Portanto, Sr. Deputado, uma coisa é transferência de tráfego, outra coisa é redução de tráfego. A redução de tráfego, neste momento, é gravíssima, quer nas entradas quer nos principais eixos da cidade de Lisboa, tem a ver com a crise económica.

Portanto, os valores que referi até batem mais ou menos certos, porque, se somar os 20 a 25% com os 10 a 15%, chega aos tais 40%, de que estava a falar, de redução total.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, o documento que o Sr. Deputado Manuel Seabra acabou de disponibilizar será facultado a quem o solicitar.

Srs. Deputados, relativamente ao andamento dos nossos trabalhos, concluimos a primeira ronda de perguntas, imagino que os Srs. Deputados ainda queiram utilizar a possibilidade da segunda, o que significa que temos todos necessidade de fazer uma, ainda que breve, pausa nos nossos trabalhos para retemperar algumas forças.

São quase 14 horas e 10 minutos. Portanto, faríamos uma pausa até às 14 horas e 30 minutos para que se possa comer alguma coisa e depois retomar os trabalhos.

Srs. Deputados, vamos interromper os trabalhos.

Eram 14 horas e 09 minutos.

Após a interrupção, assumiu a presidência o Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está reaberta a reunião.

Eram 14 horas e 40 minutos.

Temos quórum de funcionamento quer em número de Deputados quer de grupos parlamentares.

Vamos prosseguir com a segunda ronda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, que dispõe de 5 minutos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Prof. e agradeço a prestação que tem tido até agora, a frontalidade com que tem respondido a algumas questões, embora noutras gostasse que fosse mais concreto, nomeadamente as que vou colocar.

Há bocado foi dito que o risco das expropriações passou para o concessionário, o que é verdade.

Mas anteriormente o Sr. Prof. disse que a passagem do risco de tráfego para o Estado «é das maiores vigarices que vi na minha vida». O que significa que, mesmo passando a responsabilidade da expropriação para o concessionário, o que é positivo, acabou por haver uma compensação muito significativa daquilo que é mais relevante, que é a passagem do tráfego.

O Sr. Prof. entende que, dessa perspectiva, o facto de o risco de tráfego ter passado para o Estado foi muito mais prejudicial para os interesses do Estado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Em princípio, não tenho grandes dúvidas sobre isso, pelo seguinte: o que o risco da expropriação faz é um atraso no início da obra, algum acréscimo de custos, mas sobretudo a possibilidade de depois haver indemnizações compensatórias e revisão de

preços. Mas é um dado que, uma vez arrumado, uma vez calculado e acertado, fechou e pronto. É uma asneira do ponto de vista técnico, no meu ponto de vista, lançar uma obra antes de ter todo o espaço canal onde essa obra se deve realizar devidamente liberto, porque isso tem esses encargos complicados.

O problema do risco do tráfego é um problema que dura durante toda a concessão e, esse sim, tem uma repercussão enorme e, segundo tudo o que até agora tem vindo a ser publicado, os valores que estão em causa são bastante grandes.

Penso que, em relação ao risco de tráfego, há duas questões que deviam ser vistas com maior profundidade e acho que são situações que não se podem confundir em todos os casos das antigas SCUT e das autoestradas, porque algumas delas tinham claramente tráfego e, portanto, essa situação não se coloca com a gravidade com que ela está colocada. O problema põe-se é nas outras onde não só inicialmente se previa pouco tráfego, como depois se veio a confirmar que esse tráfego ainda era mais reduzido do que o que estava inicialmente previsto. Aí, sim, é evidente que quando se está... O primeiro erro foi ter lançado a obra, devo dizer com toda a frontalidade, embora perceba que seja difícil, muitas vezes, numa assembleia onde há Deputados eleitos pelas diferentes partes do País, recusar, explicar ou convencer uma determinada população de que a estrada passa no concelho ao lado ou passa na freguesia ao lado.

Mas o que é certo é que, ao terem sido tomadas as decisões com um *up grade*, digamos assim, do ponto de vista técnico da qualificação das vias, isto é, passá-las todas a um perfil pelo menos de autoestrada ou de via rápida de elevada qualidade (os nomes, agora, pouco interessam), essa decisão é o principal causador de tudo aquilo que vem atrás. A partir daí, estando concessionada ou tendo um contrato feito, aquele que assinou do outro lado a única coisa com que se preocupa é que vá receber o dinheiro

que investiu e com a taxa de rentabilidade que negociou — ponto final, parágrafo!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ou seja, foi uma grande vigarice. É essa a conclusão a que podemos chegar e que foi o que o Sr. Prof. aqui afirmou.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Creio que, em todas as situações em que o tráfego era extremamente reduzido, é evidente que sim. Nas situações em que já havia algum tráfego e, depois, por causa da negociação global, foi no mesmo pacote, a coisa é diferente.

O que está aqui em causa é ter uma infraestrutura para um serviço que é extremamente diminuto, que não justifica de modo algum o tipo de infraestrutura que está a colocar-se à disposição, nem hoje nem muito provavelmente daqui a algumas décadas — porque não haverá um desenvolvimento de tráfego que justifique uma coisa dessas —, e passar a responsabilidade do risco desse tráfego integralmente para o lado do Estado é evidente que essa é uma situação absolutamente lesiva do interesse público. Não tenho grandes dúvidas sobre o assunto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Em que época identifica mais esse tipo de situação?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Gostaria de lhe poder responder com propriedade, mas não o consigo fazer, porque pelo menos já há três anos que não ando a estudar isto com alguma frequência.

Se vir o volume de construção e de concessão estradas em Portugal, é possível apurar mais ou menos essas datas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Prof., mas a maior dessas concessões foram lançadas de 2011 para cá, foram 11. Por isso, presumo que o Sr. Prof. está a referir-se exatamente a essa época.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A questão da assunção do risco, da transferência do risco de tráfego por parte das entidades públicas, são fundamentalmente essas que estão em causa. E não foram só situações relacionadas com estradas. Houve também situações relacionadas com redes de transportes coletivos, onde essa questão ficou assumida a partir de uma fórmula que se traduz fundamentalmente naquela que é a definição de uma banda mínima de tráfego que é à partida assegurada e, portanto, quer essa banda seja ou não seja atingida, o Estado pagará sempre como se fosse atingido esse valor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas em termos temporais, quando é que isso ocorreu?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Pelo menos, as mais recentes são todas assim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, por aquilo que o Sr. Prof. diz de que foi das maiores vigarices que já viu e agora está a referenciar que foram as últimas de 2005 para cá, posso concluir que podemos interpretar que pelo menos essas foi claramente uma vigarice que prejudicou os interesses dos contribuintes e do Estado.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, não lhe consigo dizer se dessas 11 são todas assim.

O princípio adotado, para mim, é algo absolutamente indiscriminável. Não consigo entender a situação de, primeiro, fazer uma infraestrutura que à partida se sabe que tem pouco tráfego ou que não tem quase tráfego nenhum, assumir que essa infraestrutura se fará por outro tipo de decisões, todas elas legítimas e inatacáveis, não é isso que está em causa, ou seja, essa infraestrutura ser negociada com base num determinado volume de tráfego e, depois, verificar-se que esse tráfego não existe e passar essa responsabilidade para o lado do Estado. Acho isso absolutamente surreal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Prof., tive oportunidade de ler vários artigos que o senhor escreveu julgo que numa revista chamada *Transportes em Revista*, e gostaria que o Sr. Prof. comentasse algumas das afirmações que fez.

Uma delas é: «Num pequeno País como o nosso era difícil encontrar gabinetes projetistas com dimensão adequada que não tivessem ligações estreitas com as principais empresas de obras públicas, as quais certamente se apresentariam a concurso, tal como, aliás, veio a acontecer. Sucede que o Governo da época, talvez embalado pelo sucesso do projeto ou por simples facilitismos, entendeu generalizar o conceito de SCUT a vias que bem podiam ser objeto de portagens».

Como é que o Sr. Prof. comenta esta afirmação?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Exatamente com o que aí está.

A questão de ter ou não portagens tem muito a ver, de facto, com o tipo de utilização que se possa fazer dessa infraestrutura e, sobretudo, com a forma de o pagar. Todos nós acabamos por pagar as infraestruturas e os equipamentos. A questão está em saber se o pagamos de uma forma 100% de utilizador, ou se pagamos de uma forma 100% do Orçamento do Estado

ou se pagamos de uma forma mais ou menos equilibrada entre uma coisa e a outra.

Aquilo que acho, que escrevi na altura e que continuo a achar é que, de facto, esta ideia de que não se pagaria tudo à cabeça e que, inclusivamente, não havia, se quisesse, uma perceção por parte da população de que aquilo tinha um custo permitiu que se criasse um clima de facilitismo e de construção das vias sem mais que é altamente pernicioso. Primeiro, porque o País não necessitava delas, como é evidente, e está à vista de toda a gente, como, por outro lado, o seu custo...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se não necessitava delas, então, foi um erro político grave que lesou o interesse do Estado e dos contribuintes.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, já disse, e reafirmo, que entre aquilo que foi o Plano Rodoviário 2000 e aquilo que acabou por ser construído vai uma diferença extremamente grande.

Mais grave, quanto a mim, é o facto de que, entre o Plano Rodoviário 2000, que supostamente se devia concretizar, e aquilo que foi feito, houve pelo meio uma lei da Assembleia da República que se chama programa da política de ordenamento do território e desenvolvimento urbano. Esse plano da Assembleia, que é uma lei da Assembleia da República, esse programa define, com toda a clareza, qual é a infraestrutura urbana produtiva do País e qual é o sistema de transportes que o deve suportar. Não há correspondência entre essa lei da Assembleia da República e as opções que foram tomadas nos últimos anos relativamente à construção de infraestruturas de transporte de elevado custo e, sobretudo, de elevada capacidade. Não há correspondência.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Neste artigo o Sr. Prof. também diz que «num País de tão grande falta de ética profissional, não desconhecemos que estes favores políticos são altamente vantajosos para quem se presta a fazê-los. Mas já vai sendo altura de termos estudos sérios que possam informar com independência quem tem por missão decidir em benefício da coletividade». O que significa que não houve uma decisão em benefício da coletividade, houve favores políticos que foram vantajosos para quem se prestou a fazê-los.

Que tipo de benefício é que o Sr. Prof. terá identificado quando fez esta afirmação?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, referia-me a uma situação geral e fiz uma apreciação genérica. Nem sei em que data foi feita e, portanto, fui certamente movido pelo contexto.

Chamo a atenção para o facto de, quer por se ter decapitado, ou destruído ou menorizado a capacidade técnica da Administração Pública ao longo de vários anos e de várias décadas neste País quer por se ter permitido uma passagem quase automática de pessoas de gabinetes da Administração Pública para empresas que concorriam a concessões e empresas que acabaram por prestar esse serviço diretamente ao Estado em áreas onde anteriormente desempenhavam papéis importantes de direção técnica ou política, isto criou um clima mal são para que se estudassem com seriedade e com a devida ponderação os problemas.

Acho que isto foi, depois, agravado por uma situação em que o dinheiro parecia fácil, que não tinha custo e que era preciso pagar. Derivou daí uma mistura de factos explosiva relativamente a isso. É evidente que há pessoas que beneficiaram do assunto. Não é por acaso que alguns gabinetes exibem sinais exteriores de riqueza bastante evidentes e há outros gabinetes que faliram ou...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E nesses gabinetes estão a trabalhar ex-funcionários do Estado ou políticos?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não sei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sabe?!

O Sr. Prof. afirmou também aqui o seguinte: «Quem me conhece sabe que um dos defeitos que tenho é precisamente o gosto pela polémica e o modo acalorado como muitas vezes, até demais, defendo os meus pontos de vista». Gostaria de ver aqui um pouco mais esse gosto acalorado.

De qualquer das formas, continuando, relativamente ao Metro Sul do Tejo, o Sr. Prof. faz algumas afirmações, nomeadamente «não me conseguirão calar! Não será agora que os mesmos interesses que tão mal têm causado a esta Pátria sofrida o vão conseguir, ainda que, como diz um ex-ministro e atual patrão das obras públicas, “quem se mete com o PS leva”». E, depois, referiu ainda «só para que se perceba o quanto esta frase sintetiza estes quatros anos e meio de domínio absoluto do PSS (PS de Sócrates)».

Então, afinal, não o calarão? O Sr. Prof. tem aqui oportunidade de dizer exatamente o que sabe e pensa. Gostaríamos de ter toda essa informação.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Creio que já referi. Em particular em relação ao Metro Sul do Tejo, acho que fui extremamente claro quando há pouco chamei a atenção para o facto de os estudos técnicos apontarem para um nível de procura entre os 20 a 25 000 passageiros/ano e o contrato de concessão ter sido feito na base dos 40 000. Portanto, acho que ser mais explícito do que isto...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, acha que isso foi feito propositadamente para beneficiar as concessionárias.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Foi feito propositadamente para garantir uma taxa de rentabilidade necessária à captação do capital privado para fazer aquele tipo de investimento.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Prejudicando o interesse público e o interesse dos contribuintes.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Prejudicando o interesse público e o interesse dos contribuintes, cabe aos Srs. Deputados eleitos pela Nação ajuizarem. Que é necessário ter um Metro Sul do Tejo é, que ele é importante para aquela população é. A questão está em saber se aquela foi a melhor opção.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Prof., cabe-nos investigar e avaliar, é verdade, mas temos que ter informação.

O Sr. Prof. está numa Comissão de Inquérito e faz determinado tipo de afirmações, quando descreve determinado tipo de situações, que convinha aqui concretizar.

Vou ler-lhe outra: «Mas será que esta não teve qualquer intervenção junto do poder político da altura para que assim fosse? Tenho as minhas dúvidas, conhecendo, como conheço, estes bastidores do poder, a influência do chamado grupo de Macau, dos partidos do bloco central, sobretudo do PS, e o currículo do consultor externo especializado que a concessionária contratou para assessorar neste empreendimento».

Ó Sr. Prof, afinal quem é o grupo de Macau? Quem é esta influência? Quem é este poder político que o senhor tanto conhece? Quais são os bastidores que o Sr. Prof. tanto conhece?

Afinal, chegamos aqui e o Sr. Prof., perante uma Comissão de Inquérito, tendo a informação que tem, que supostamente tem muito interesse para esta Comissão de Inquérito, não concretiza mais, não vai ao fundo da questão no que respeita às afirmações que aqui fez de que conhece tão estes mecanismos dos corredores do poder?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Bom, não sei o que é que o Sr. Deputado quer.

Como é evidente, uma coisa é dizer aquilo que disse e que está dito, escrito e definido. Agora, a partir daí, pedir-me que seja um magistrado do Ministério Público ou um agente da Polícia Judiciária para levar o inquérito até ao final, é um bocado difícil fazê-lo. Como é evidente, há determinados limites que não se passam desde que não lhe sejam concedidas as capacidades, os meios e as competências para poder atuar dessa maneira.

A questão está expressa. O contrato do Metro Sul do Tejo é perfeitamente vivível. As situações que estão descritas são mais do que evidentes.

Por exemplo, o Metro Sul do Tejo tem taxas de fraude cerca de quatro a cinco vezes superiores àquelas que se verificam em todos os outros transportes coletivos na Área Metropolitana de Lisboa. Por uma razão extremamente simples: é que, como está garantido aquele número de passageiros/dia tanto faz transportar mais como menos, o diferencial é sempre pago. Portanto, nem sequer há preocupação em ter custos com fiscais.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quem é o grupo de Macau?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — O grupo de Macau é muito simples de saber. Sabe perfeitamente que há um conjunto de pessoas da política portuguesa...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sei nada!

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Ai, não sabe? Então, pronto.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Renato Sampaio.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva, começo por agradecer a sua presença nesta Comissão e por fazer aqui um enquadramento, pois, por vezes, o calor do debate vai-nos fazendo esquecer as coisas.

Definimos, como metodologia de trabalho, uma primeira série de audições onde gostaríamos de ter connosco pessoas que, não tendo estado diretamente ligadas a nenhuma das parcerias público-privadas em concreto, ou seja, que não estivessem envolvidas diretamente por uma parte ou por outra, tivessem ao longo da sua vida, enfim, mostrado conhecimento e estudo nestas matérias. E foi assim que elencámos um conjunto de 12 personalidades, entre as quais o Sr. Prof..

No que respeita a esse objetivo, penso que a Comissão está de parabéns, porque, ao longo destas horas, estamos exatamente a cumprir

esse objetivo, ou seja, o de termos connosco alguém que decidisse dizer aquilo que conhece e, sobretudo, que vertesse a sua visão sobre os acontecimentos.

Mas há duas ou três questões que gostaria de colocar-lhe que têm que ver também com todas as audições que fomos fazendo ao longo das últimas semanas.

Uma das questões está diretamente relacionada com o Tribunal de Contas.

Recentemente, conheceu-se um relatório do Tribunal de Contas que motivou muitos debates à volta desta matéria e, por vezes, nalgumas das audições que aqui fizemos, cheguei a ter dúvidas relativamente ao que é o Tribunal de Contas enquanto um garante para o cidadão. Porquê? Porque houve quem procurasse dismantelar as conclusões do Tribunal de Contas, houve quem procurasse demonstrar aqui que aquilo não era assim, que não era correto.

E, tendo em conta a sua experiência, uma vez que já chegou a trabalhar, como disse nesta audição, com o próprio Tribunal de Contas, posso-lhe pedir uma opinião sobre o papel do Tribunal de Contas nesta matéria. Os portugueses podem confiar no Tribunal de Contas?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Acho que sim. Quer dizer, era o que mais faltava. Tendo o Tribunal de Contas como Presidente o Dr. Guilherme d'Oliveira Martins e tendo aquela capacidade instalada, mal seria que não pudéssemos confiar.

O problema pode colocar-se é noutras questões. O Tribunal de Contas tem uma dupla função, tanto quanto me é dado saber, que tem que ver, por um lado, com o cumprimento dos procedimentos administrativos e legais que se aplicam, mas também, por outro lado, com a gestão do

dinheiro público no sentido de que aquilo que foi contratualizado seja aquilo que efetivamente se realiza nas melhores condições.

Contudo, aquilo para que chamei a atenção com o exemplo que dei anteriormente é que um processo pode ser do ponto de vista legal e administrativo absolutamente inatacável, mas do ponto de vista técnico pode ter determinado tipo de fragilidades que depois entram numa situação de causa-efeito que conduzem a resultados extremamente negativos. Acho que é muito disso que se está a passar, ou que se passou, com alguns destes processos que estamos aqui a analisar. Portanto, essa é a questão essencial.

Sem dúvida que se pode confiar no Tribunal de Contas, o que não quer dizer que ele também não possa errar em qualquer momento ou não possa ter uma apreciação menos correta, porque tem uma visão e uma preocupação essencialmente administrativa, legal e do ponto de vista do procedimento, digamos assim, da contratualização e do gasto dos dinheiros públicos e por vezes há questões que estão para além disso e que são, provavelmente, essenciais para a compreensão do que venha resultar.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Prof., penso que esse esclarecimento é útil e importante nesta fase dos nossos trabalhos.

Uma outra questão sobre a qual gostaria de ouvir a sua opinião está diretamente relacionada com o testemunho que recolhemos aqui de duas pessoas também com muita experiência nesta matéria, porque, desde há algum tempo têm vindo a fazer parte de vários grupos de trabalho em representação do Estado. Estou-me a referir, concretamente, ao Dr. Vítor Almeida e ao Dr. Ernesto Ribeiro, que têm sido nomeados por diferentes governos de vários partidos como negociadores para as renegociações dos contratos e que nos foram dizendo, aqui, que do ponto de vista da renegociação tudo era muito mais difícil, porque a decisão política já estava tomada e, sobretudo, em função daquilo que eram os contratos iniciais, ou

seja, a grande dificuldade que se tem de salvaguardar os interesses do Estado quando é preciso renegociar alguma coisa que estava protocolada inicialmente.

Tendo o Sr. Prof., tanto quanto percebi, colaborado com o Engenheiro Cravinho, pegando no exemplo das SCUT que foram lançadas nesse tempo, ou seja, os contratos iniciais, pergunto-lhe o seguinte: acha que, de alguma forma, nos contratos iniciais, relativamente à renegociação que agora foi feita com a introdução das portagens, tudo estaria tudo isto devidamente salvaguardado ou poderia estar? Ou há, de facto, dificuldades acrescidas pelo facto de no primeiro contrato não se prever que possam existir, ao longo da vida do investimento, alterações significativas?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes Silva**: — Na altura do Engenheiro Cravinho não acompanhei as SCUT diretamente.

Mas o que lhe quero dizer é o seguinte: não é possível passar de uma via rápida que foi concebida para não ter portagens para um sistema com portagens. Não é possível. E não é possível por duas razões. A primeira razão é a de que... Quer dizer, sem custos absolutamente astronómicos, como é evidente.

A primeira razão é que, de facto, quando temos uma via que não está portajada, para já, isso induz uma determinada procura e os seus utilizadores passam a não contar com esse tipo de custo quando a utilizam e, a partir daí, organizam toda a sua atividade quotidiana. A partir do momento em que se introduz um custo, há uma subida infinita em termos de custos e é essa a perceção que o utilizador tem daquela infraestrutura. Portanto, a primeira coisa que ele vai tentar fazer é — é uma reação quase imediata — sair de lá e encontrar alternativa, e só se não encontrar alternativa é que vai continuar a utilizá-la.

Logo, este é um problema complicado, porque é um paradoxo: desenvolvi uma infraestrutura viária para servir um determinado tráfego — muito ou pouco, agora, não interessa — e, a partir do momento em que altero as condições da sua utilização, até o pouco tráfego que existia desaparece. Isto é absolutamente aberrante. Então, para que é que se fez a infraestrutura? É a primeira questão que se coloca.

O segundo ponto é que normalmente uma via que não é portajada tem um espaçamento de acessos muito inferior a uma via portajada. Veja-se o que se passa com a Via do Infante. Ainda passei lá este domingo e, de facto, de dois em dois quilómetros tem um pórtico. Isto tem custos de construção, de manutenção, de fiscalização, de *enforcement*, como se costuma dizer, etc., porque são filosofias, são conceções diferentes uma da outra. Portanto, tem obviamente custos relacionados uma coisa com a outra.

Portanto, havendo a necessidade de garantir receitas para o Estado que compensassem de algum modo os encargos que tinham sido assumidos com a construção desta rede rodoviária, era mais interessante ter-se estudado outro tipo de soluções para a utilização destas infraestruturas, através do tal pagamento de um selo, de um dístico, de várias situações desse tipo, do que ir para uma solução destas que levou a quebras de tráfego absolutamente brutais — essas, sim, de 40% ou mais — e, por outro lado, a problemas sociais muito complicados e com custos de instalação e de funcionamento do sistema elevadíssimos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Ao fim ao cabo, são soluções que existem noutros países e que funcionam, que têm um histórico.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não estamos aqui a inventar a roda.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Nem precisamos de inventar. O problema é que muitas vezes procuramos inventar rodas sem necessidade nenhuma.

Recentemente, no Parlamento, num conjunto de reuniões feitas na Comissão de Economia, o anterior Secretário de Estado, atualmente Deputado Paulo Campos, disse-nos que as parcerias público-privadas lançadas por ele, ou seja, nos últimos governos, não acrescentaram qualquer encargo ao Orçamento do Estado. Acha isto possível?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não acrescentaram qualquer encargo?

Não conheço os contratos a fundo. O que tenho lido é que o volume de encargos para o Estado é, de facto, extremamente grande com as PPP, que a fatia de leão está no sistema rodoviário, tanto quanto julgo saber, e que isso não é de agora. Portanto, já anteriormente se tinha chamado à atenção, antes de crise, que por volta da segunda metade desta década teríamos um pico de investimento.

O Sr. Deputado Paulo Campos poderia querer dizer que, em relação às obrigações contratuais que estavam definidas anteriormente, a renegociação não implicou um acréscimo de responsabilidade para o Estado. Penso que poderá ter sido isso o que ele quis dizer e admito que seja possível fazê-lo. Não o conheço suficiente para me poder pronunciar.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não era bem isso, porque estávamos a falar das que foram lançadas naquela época, por isso, não resultavam de renegociação e essa é que é a parte engraçada do que se foi dizendo.

Mas o foco principal disto é percebermos que caminho é que devemos tomar para evitar determinados erros.

Gostaria de recolher o seu comentário no que diz respeito a esta alteração da legislação, que não sei se conhece, que foi publicada recentemente já por este Governo e que cria uma unidade técnica para acompanhar as parcerias, e saber se, de alguma forma, considera que foram dados ou não passos positivos relativamente ao histórico existente sobre esta matéria.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Penso que é sempre importante ter uma avaliação. Aliás, uma coisa que me sempre fez muita impressão entre nós é não termos instrumentos de avaliação e monitorização do que se faz.

Por exemplo, chamo-vos a atenção para uma lei que os Srs. Deputados aprovaram, que exige que haja, de dois em dois anos, um relatório do estado do ordenamento do território do País e nunca foi publicado, o que é uma coisa notável. Antes de haver a lei, até foram publicados alguns relatórios, depois que a obrigatoriedade de um relatório do estado do ordenamento do território passou a ser letra de lei nunca mais foi publicado nenhum relatório. São coisas, de facto, impressionantes.

Acho que é fundamental aprender e perceber o que se passou no passado. Aí é evidente que este tipo de unidades é importante.

Gostaria de chamar a atenção para o facto de me parecer absolutamente essencial que, para além dos aspetos jurídico-administrativos e mesmo económico financeiros que estivessem a ser apreciados, houvesse algum esforço no sentido de que se juntassem também algumas normas de boas práticas técnicas relativamente a isso. Porque muitos dos problemas com que se se depara, depois, no

funcionamento destes sistemas têm a ver, obviamente, com uma má percepção do próprio projeto.

Mais uma vez, para dar um exemplo concreto, para as pessoas acharem que não estou a falar de cor, o problema que se colocou com o aeroporto da Ota foi a partir do momento em que se fizeram sondagens no terreno. Ora, é inadmissível tomar a decisão de localizar um aeroporto internacional num terreno que se sabia que tinha problemas de nível freático, etc., etc., antes de se terem feito as devidas sondagens e antes de se perceber que só era possível construir um aeroporto assente numa floresta de estacas. Ora, estas são questões técnicas.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Se o Sr. Deputado Emídio Guerreiro não se importar, vou dar a palavra ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo para fazer uma interpelação à mesa.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, com toda a amizade pelo Sr. Deputado Emídio Guerreiro, devo dizer que citou incorretamente o Deputado Paulo Campos. Essa audição está gravada e não foi isso que o Deputado Paulo Campos disse. Ele fez uma correlação entre renegociações anteriores e novas concessões e referia um total de encargos líquidos.

A razão da minha interpelação é no sentido de sugerir ao Sr. Presidente da Comissão, para que estas coisas não aconteçam, visto que já não é a primeira vez, que o vídeo, uma vez que está disponibilizado no *site* da Comissão de Economia e Obras Públicas, à semelhança de outra documentação que já foi pedida e que não tinha sido lida por alguns Srs. Deputados, seja requisitado e apenso também ao nosso portal da Comissão

de Inquérito, porque, assim, escusa-se de citar com imprecisões o que lá está disponibilizado e gravado.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, é também para fazer uma interpelação no mesmo sentido.

Com toda a estima e amizade, e podendo eu, de facto, ter incorrido em erro, quero dizer que li uma citação, que tenho entre aspas, que diz «as parcerias público-privadas lançadas pelo Governo de José Sócrates não acrescentaram qualquer encargo ao Orçamento do Estado». É uma citação que tenho aqui, num *paper* que fiz.

Vou conferir, de facto, esta citação que tenho com o áudio, mas é uma citação que retive de memória da própria reunião onde estive, tendo estado presente em várias delas, nomeadamente nas audições no nosso colega Paulo Campos.

No entanto, percebo perfeitamente o alcance das palavras do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, porque eu próprio também já ouvi aqui algumas citações que não correspondem à verdade. Faço fé de que eu não esteja errado.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, pode continuar a sua inquirição.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Para terminar a inquirição, pergunto ao Sr. Prof. o seguinte: tem sido público que este Governo está a renegociar o volume total com os vários parceiros, tendo definido como objetivo uma redução à volta dos 30%. Parece-lhe bem que haja este

objetivo e, sobretudo, acha que...? Há pouco já foi dado o mote, quando disse que a crise é uma oportunidade para tudo isto, porque quando não há dinheiro, se calhar, tudo é mais fácil. Mas a verdade é que, relativamente aos governos anteriores, embora tenha havido, em muitos momentos, renegociações de contratos individuais e até de alguns grupos de contratos, não tenho memória de, de facto, existir uma vontade de reduzir em função do volume e de uma percentagem significativa, que é cerca de um terço daquilo que está contratualizado.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A única coisa que posso fazer é congratular-me com essa iniciativa. Acho que é extremamente importante fazer isso e acho que, de facto, a situação em que o País vive só é possível ser ultrapassada com o baixar de algumas expetativas que se tinham anteriormente, muitas delas infundadas. E, neste caso concreto, acho que estávamos a ter um tipo de custos absolutamente incomportável para aquilo que o País consegue pagar em termos económicos.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — O Sr. Deputado Bruno Dias não tinha feito a sua intervenção no tempo devido.

Sr. Deputado, quer fazê-la agora ou espera pela fase seguinte?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, submeto-me neste aspeto àquela que for a sua opção enquanto Presidente, pois está a dirigir os trabalhos.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Não tenho opção nenhuma. Pode ter opção o PS e o PSD. Eu não tenho nenhuma opção.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por mim, posso fazer já.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Então, o melhor é fazer já.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Agradeço ao Sr. Presidente e aos Srs. Deputados. De facto, estive na tomada de posse do Secretário-Geral da Assembleia da República. Tive de me ausentar por essa razão, tal como outros Deputados, e voltei agora.

Gostaria de colocar ainda uma questão ao Prof. Nunes de Silva relacionada com o Metro Sul do Tejo, que é um exemplo concreto daquilo que pode traduzir muitas das afirmações que por vezes se fazem, de forma genérica, sobre PPP e sobre projetos de obra pública, empreitadas, derrapagens, etc. — quem é o culpado das derrapagens e por aí fora...

Uma coisa que tem vindo a público várias vezes — que, aliás, até foi colocada nas reuniões desta Comissão de Inquérito — tem a ver com a ideia que é propalada de que, por culpa do município, nomeadamente o município de Almada, no caso concreto, houve um atraso provocado pelo município que tinha a ver com questões, segundo diziam alguns, de arranjos urbanísticos, dos parques de estacionamento, etc., e, por isso, por culpa do poder local, houve uma derrapagem de x milhões de euros ou de x meses, o que provocou o reequilíbrio financeiro, e toda essa situação da parte da concessionária veio a relevar-se negativa para o Estado.

Como acompanhou, julgo, esse processo, gostava que nos ajudasse a compreender aqui, em termos de Comissão de Inquérito, se as alterações que acontecem, porque o projeto inicial — em termos de projeto de empreendimento, não é só o trabalho de projeto, é o empreendimento da forma como está concebido e como é decidido —, quando não contempla orientações, opções e intervenções, que, a meu ver, são imprescindíveis, porque a coisa pior que pode haver (mas dirá melhor do que eu se é assim

ou não) é resolver-se um problema do ponto de vista de mobilidade urbana pondo carris ou abrindo um caminho e passa por aqui o transporte que há para se fazer... Se fazer este tipo de intervenção, imputando, depois, as responsabilidades a terceiros, neste caso, porque as situações não foram acuteladas, não é algo que deve merecer uma explicação mais rigorosa e a devida clarificação em termos do processo tal como foi desenvolvido, para que não se diga que, depois, é por uma situação que decorre de negociações *a posteriori*, mas, sim, de opções políticas e de a forma como o poder central e o poder local são envolvidos no decorrer dos processos de decisão e no lançamento dos empreendimentos.

Não sei se me estou a fazer entender. Fico por aqui, mas gostaria de voltar a esta questão das PPP em relação a empreendimentos estruturantes para a mobilidade e para o desenvolvimento.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Vou tentar ser breve.

O problema não é aproveitar-se a construção de um sistema de elétrico moderno ou de metro ligeiro para qualificar ou requalificar o espaço urbano da cidade. Aliás, umas das opções por este modo de transporte tem exatamente a ver com isso e os exemplos são mais do que muitos. O problema não é esse.

O problema é que se partiu para o processo da concessão e da sua adjudicação sem estarem devidamente clarificadas quais são as responsabilidades de um lado e do outro. E isso, de facto, foi extremamente negativo, extremamente pernicioso. Eu próprio me senti bastante surpreendido com a situação, porque a Sr.^a Secretária de Estado da altura tinha sido minha aluna e minha colaboradora durante muito tempo e tinha participado comigo exatamente nos estudos de viabilidade técnico-económica do Metro Sul do Tejo e, portanto, tínhamos discutido.

Mais uma vez, reforça aquilo que eu disse anteriormente e que, pelos vistos, não foi suficientemente claro: uma coisa é aquilo que as pessoas pensam quando estão mais libertas das suas funções políticas, outra é aquilo que acabam por decidir quando estão sentadas nas cadeiras do poder. Cada um terá as suas razões. Não estou a julgar ninguém, nem sequer estou a fazer disto uma crítica. Acho é que, de facto, e por experiência própria já percebi, há outras questões a ponderar, que, por vezes, levam a isso.

De facto, ali isso foi extremamente pernicioso, porque, ao contrário do que tinha sido acordado na altura da elaboração do anteprojecto, que foi tudo pago pelas mesmas entidades — na altura, a senhora era chefe de gabinete do Secretário de Estado, a coisa tinha sido perfeitamente pacífica —, quando se está a negociar num regime de PPP as coisas entornaram-se e foram muito difíceis. E, quanto a mim, a razão foi exactamente aquela que temos andado aqui a discutir de alguma forma, mas, que pelos vistos, não merece o mesmo interesse que me merece a mim, que é a seguinte: a partir do momento em que tenho uma determinada opção de construir uma certa infraestrutura e que, por compromissos vários, tenho de garantir uma rentabilidade financeira de tanto, a margem de manobra para depois fazer aquilo como deve ser é extremamente difícil.

No Metro Sul do Tejo, que é um caso que conheço como a palma das minhas mãos, o que é que aconteceu? A pressão para concretizar era de tal maneira que, para não subir o preço da tarifa a um nível incomportável que fazia com que depois houvesse metro e não houvesse pessoas ou para a indemnização do Estado não chegar a um nível também incomportável para as finanças públicas, começou a cortar-se em tudo o que não era essencial. E isto introduziu uma perturbação muito grande no próprio estaleiro. Portanto, a própria forma de como o metro ia ser construído foi completamente alterada, etc., etc..

Isto é, de facto, bastante complicado, porque ou se define...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *Por não ter ligado o microfone, não é possível transcrever as palavras do orador.*

O Sr. Prof. **Fernando Nunes de Silva**: — Exatamente. Por exemplo, uma coisa que levou a que aquele consórcio ganhasse, forma duas... As tarifas, os custos andavam ela por ela, a qualidade genérica andava ela por ela. Daquilo que retive, houve duas características absolutamente essenciais que levaram a que aquele consórcio ganhasse. A primeira é que tinha um sistema que introduziu a mínima perturbação possível no centro de Almada durante o período das obras, que era uma questão crítica, e, portanto, permitia que o comércio funcionasse, etc.. Isso foi completamente abandonado. Aquilo que foi feito nada tem a ver com o que foi apresentado.

A segunda questão tinha a ver com o facto de que o grupo operador de transportes já operava o comboio, já operava nos transportes rodoviários e, portanto, iria operar o modo de transporte intermédio, com uma possibilidade de integração tarifária que baixava os custos de transportes para a população.

O que aconteceu foi que, a partir do momento em que ele ganhou a concessão, um ano depois vendeu os transportes rodoviários e nunca mais quis saber da integração, que nem sequer ainda hoje existe, com o comboio.

Portanto, isto mostra que as coisas, quando não ficam perfeitamente clarificadas quer do lado da responsabilidade de cada um quer do lado entre o concessionário e o concedente, quem se prejudica é, de facto o costume.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Faço só um parêntesis, Sr. Prof., para colocar o aspeto da integração tarifária como o aspeto central. Como um

colega seu, engenheiro, diz, é o *software* associado a esta questão, não é o *hardware*, em que a política tarifária é um dos aspetos, que faz com que os tais 30 000 passassem para 80 000 num instante se o passe social, que é válido para o autocarro que vai ao lado do Metro, fosse válido para o Metro, pois as pessoas passariam a andar neste sistema e não se colocava o problema que se coloca hoje.

Se me permite, Sr. Prof., gostava de pegar na conclusão que retira e no aspeto que está subjacente a esta questão. O problema de fundo aqui é o da rentabilidade acionista que tem de se garantir ao parceiro privado e que tem também a ver com aquilo que falou há pouco sobre o troço Poceirão-Caia e a rentabilidade que tinha de ser garantida — daí os tais 40 000 que falava, com o Estado a garantir, entre aspas, essa receita.

Nestes termos, não chegaremos, então, à conclusão de que é muito difícil otimizar o modelo de uma PPP quando a questão de fundo é o tal problema de isto ser uma espécie de condição *sine qua non* para trazer o privado ao negócio, ou seja, como se tem dito aqui, oferecer-lhe uma remuneração interessante para o risco que vai assumir? Quer dizer, se o custo é este, o melhor não será rejeitar o modelo PPP? Se a PPP custa isto, não será melhor, então, encontrar outro modelo de financiamento, mesmo garantindo aqui uma forma mais criteriosa de definir prioridades e mesmo que não se consiga ter o projeto no momento previsto? As autoestradas são um caso típico, o dito TGV, que é uma marca, a alta velocidade ferroviária. Talvez mesmo para condicionar escolhas, falou-se em TGV de manhã à noite.

Não estaremos, até agora, como falou a propósito do perfil da autoestrada para tudo o que era IP, a fazer sistematicamente uma opção de comprar aquilo que é mais caro, para justificar, ainda assim, uma rentabilidade garantida para o parceiro privado, num modelo que, supostamente, se justifica a si próprio? É porque, se só há obra com PPP, se

só há PPP com o privado, se só há privado com aquela rentabilidade garantida, se só existe isso desta forma de fazer negócio, então, pergunto: não será melhor pôr em causa esta estratégia de concretizar uma obra que acaba por sair muito cara?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Vou tentar ser breve, para não me repetir.

Na minha opinião, a sequência que referiu é absolutamente correta e, portanto, só consigo ultrapassar isso com duas coisas: por um lado, é ter, se quiser, a contrapartida do lado do público e, simultaneamente, ter sistemas públicos que possam funcionar de uma forma dialética, sempre como comparação entre uma e outra. Portanto, é ter um controlo para ver onde aparecem as melhores práticas, as melhores rentabilidades e, a partir daí, conseguir fazer o cotejo das mesmas e impô-las quer ao restante público quer ao privado. Não tenho dúvida nenhuma que é por aí. Daí a ideia que tenho defendido sempre de que nenhuma das situações tem um pecado original e que é preciso trabalhar com as duas.

De qualquer forma, a minha opinião é a de que, em Portugal, face ao problema da sua capacidade técnico-administrativa, utilizar de uma forma absolutamente extensiva o sistema PPP é, de facto, desguarnecer a capacidade de o Estado acompanhar e fazer isso. Não há milagres, as pessoas são o que são e, portanto, quando não tenho capacidade para gerir tudo isto ao mesmo tempo, devia reservar as soluções PPP para situações muito particulares, de inegável interesse público e de inegável viabilidade económica, no sentido de longo prazo e não...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E não fechada ao empreendimento mas, sim, ao impacto económico dessa obra.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sim, sim. Alargar a isso, porque, havendo procura para esse tipo de infraestrutura, os riscos que corro, do lado do Estado, são fortemente diminuídos. Provavelmente, hoje ninguém estava aqui a discutir os problemas das PPP, se tivéssemos, em todas estas autoestradas, tráfegos na ordem dos 150 000 veículos/dia. Ninguém estava aqui a discutir este problema. Estamos a discutir este problema, porque há um conjunto enorme de infraestruturas que foram concretizadas e que, neste momento, se verifica que não têm tráfego que justifique não só aquela quantidade de infraestruturas, como, sobretudo e em alguns casos, as características técnicas daquelas infraestruturas. Esta é a questão.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Passamos ao PS.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Prof. disse, há pouco, numa outra intervenção, que tínhamos assistido a uma grande transferência de dinheiro público para a banca, tendo as construtoras como intermediárias.

Gostava que elaborasse um pouco mais sobre o papel da banca nas parcerias público-privadas, até porque, muito daquilo que temos debatido — por exemplo, os célebres 705 milhões — tem a ver com os custos de financiamento introduzidos pela banca e, em geral, o facto de a banca se ir financiar a 1% e, depois, quando está a renegociar estes contratos, colocar grandes margens e, à medida que o risco de financiamento vai variando, carregar muito sobre isso.

Acha que temos tido ganhos excessivos para a banca nas parcerias público-privadas? Como é que vê o papel nestes consórcios privados que se formam e como é que equaciona, usando uma expressão que também

utilizou, que estas audiências são importantes para mudar a lógica e o paradigma de funcionamento do Estado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Muito obrigado pela sua pergunta.

Penso que sim. Penso que há uma segurança excessiva que se está a dar à banca. Estávamos há um bocadinho a falar muito, e eu próprio cometi esse erro, provavelmente, do problema do risco de construção, do risco do tráfego, e estávamos a deixar de lado aqueles que nos estão a «levar o couro e o cabelo», passo a expressão, que é a banca, através do risco de financiamento.

Todos nós já percebemos, até com a própria crise europeia, que esta história do risco de financiamento é uma questão que tanto aparece como desaparece, em função das conjunturas políticas que se possam gerar num determinado assunto. Posso estar completamente enganado, mas se há situação que, para mim, é mais evidente de que aquilo que a Europa está neste momento a viver resulta apenas de uma conjuntura política e de uma forma política de olhar para o problema do crescimento europeu, é exatamente esta crise da chamada dívida soberana. Não tenho qualquer dúvida de que, havendo um outro entendimento político... Aliás, ontem, até o próprio Presidente do Banco Mundial, que, como sabem, foi Embaixador dos Estados Unidos nas Nações Unidas por indicação de George W. Bush — o que não é, propriamente, uma credencial de uma pessoa propriamente centrista ou de esquerda —, dizia que o que faltava na Europa era, de facto, uma decisão e uma visão política para ultrapassar a dívida soberana.

O que assistimos, nestes processos, e isto responde um pouco àquilo que o Sr. Deputado Bruno Dias colocava, é que, de facto, a banca, com justificação ou menos justificação, mais ou menos correta, neste tipo de

sistemas tem um nível de garantia de rentabilidade absolutamente insustentável. Enorme! Repare numa coisa: o que é o risco de construção hoje em dia? O risco de construção hoje em dia tem a ver apenas com alguma catástrofe natural ou com uma imprevisibilidade total do ponto de vista do projeto. Por exemplo, lembro-me de que isso aconteceu quando se fez a autoestrada, a A1 para o norte, porque na Serra d’Aire e Candeeiros havia uma série de lúpias e houve alturas em que uma pessoa julgava que estava em terreno firme e, de repente, aquilo eram umas cavernas enormes lá para baixo, o que é muito complicado de resolver, pois não é só atirar betão. Pode acontecer uma situação destas. Mas, tirando isto, hoje em dia já não há riscos de construção — riscos no sentido de tudo colapsar, de haver uma situação qualquer de... Não há! Quando é que há risco de construção? Quando havia má fiscalização, quando havia erros de projeto à cabeça, que se podem ultrapassar, quando havia situações menos regulares na contratação. Mas esse tipo de riscos eu consigo, hoje, geri-los, minimizá-los e até combatê-los praticamente na sua totalidade.

O risco de exploração, esse, existe, mas seria bom que fosse assumido por quem fizesse o investimento. «Tenho aqui uma determinada coisa, acredito que isto serve determinado tipo de entidades, que isto tem uma determinada viabilidade e tem um determinado interesse...» Ora, se a pessoa vai a jogo, é porque acredita neste tipo de argumentos e, portanto, não pode dizer que foi a jogo porque foi enganado por parte do poder político que lhe disse que aquilo era bom e, agora, afinal, não é. Não pode ser! Se vai a jogo, é porque comprou como verdade aquilo que lhe estava a ser dito! Depois, precaveu-se e introduziu ou não um conjunto de salvaguardas, mas, pelo menos, comprou isso como verdade e, portanto, é tão responsável como quem decidiu! Há aqui uma certa dualidade de responsabilidades, e é bom que a gente não se esqueça! Não é, de um lado,

estão os perversos e, do outro, estão os anjinhos, coitadinhos, que foram ao engano...! Não é assim!

Portanto, não é admissível que, depois, em termos de investimento, se queira suprir as outras questões: uma, do ponto de vista de construção, não tem justificação e, a outra, só tem justificação se, de facto, o projeto não for interessante, mas, neste caso, não é a meter mais dinheiro, em termos de financiamento, que ele se resolve. Tem é de se encontrar outras soluções de financiamento ou outras soluções técnicas para resolver aquele problema. A banca resolveu isto subindo as taxas.

De facto, é extremamente complicado, mas acho que é, claramente, aí a grande margem de manobra a fazer.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Prof., quero voltar a algo que me parece redutor da sua afirmação, passamos de tráfego para disponibilidade.

A minha ideia é a de que, quando se diz que passamos de tráfego, passamos de uma verba fixa, porque, praticamente, tudo caía na banda primeira e, portanto, era um pagamento fixo, nada tinha a ver com o tráfego, pois estava calculado de forma a que, qualquer que fosse o tráfego, o pagamento seria o mesmo, e passamos agora para disponibilidade. Quero retificar: não passamos para disponibilidade, passamos para um somatório de disponibilidade e pagamento de serviço.

Gostaria que comentasse isto, para esclarecermos melhor a sua afirmação, porque, dos dados que são conhecidos até hoje, posso dizer-lhe qual o peso do pagamento — as mensalidades a pagar — do tráfego nas atuais subconcessões relativamente a percentagens: na autoestrada

Transmontana o tráfego tem correspondido a 37% do pagamento; o Douro Interior 11%; o Baixo Tejo 64% — aqui, o tráfego é a grande componente; o Baixo Alentejo 61%; o Litoral Oeste 24%; o Pinhal Interior 22%; o Algarve Litoral 179%, por uma razão muito simples, praticamente o pagamento é só em função do tráfego e até há uma receita hoje em termos da disponibilidade.

Por isso, gostaria que comentasse a sua afirmação anterior e dou-lhe a possibilidade de poder ser mais preciso.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, por isso é que, há pouco, quando fui interpelado pelo Sr. Deputado do CDS, ao contrário do que ele procurou deduzir das minhas palavras, eu não estava a fugir à questão, estava era a ter a noção clara de que as situações são diferentes, em diferentes casos e que nas situações em que, à partida, já existia tráfego, e era previsível que aquela... Toda a gente sabe o que é a Via do Infante, ninguém questiona a absoluta necessidade da Via do Infante para o Algarve. É evidente que não há problema de maior acerca disto. Portanto, a questão está, automaticamente, resolvida.

A questão põe-se de maneira completamente diferente quando temos uma taxa de cobertura ou um nível de serviço de tráfego extremamente baixo e, de facto, aí, ao passar dessa situação para uma de disponibilidade, pergunto «mas disponibilidade em relação a quê e para quê, se o próprio tráfego não existe?» Esta é que me parece que é a questão de fundo que aqui está.

No meu ponto de vista, e volto a referi-lo, o erro foi tomado no início, quando se pegou no Plano Rodoviário 2000 e, de uma forma que ainda hoje estou para perceber com base em que estudos e fundamentos, se passou de um plano que era extremamente rígido e extremamente claro na definição dos diferentes níveis de tráfego que implicavam certo tipo de

situações para uma situação em que praticamente todas as vias foram melhoradas para um nível muito próximo de autoestrada.

Dou-lhe dois exemplos, para ser claro acerca desta matéria. O Plano Rodoviário 2000 dizia o seguinte: «Desde que uma via tenha menos de 2000 veículos/dia, ela deixa de integrar a rede nacional, a não ser que ligue duas sedes de concelho e, nesse caso, admite-se que o tráfego possa baixar para 1000 veículos/dia».

Ora, nós lançámos autoestradas em que o tráfego médio diário se situa nos 5000, 6000 veículos/dia. Como é que o mesmo Plano Rodoviário diz que nem sequer a estrada tem direito a estar dentro da rede nacional para valores da ordem dos 2000 e praticamente duas vezes mais esse valor já justifica ter uma autoestrada? Isto é que acho que é uma questão que nos deveria levar a pensar de uma forma muito criteriosa.

É óbvio que, quando eu tenho um custo de infraestrutura associado a uma estrada com características, se não de autoestrada, muito próximas de autoestrada e, depois, tenho um volume de tráfego que é desta ordem de grandeza, é evidente que a contribuição que o tráfego dá à amortização daquela infraestrutura é extremamente diminuto.

Daí que — e gostaria de reforçar a ideia para ser ainda mais claro —, há pouco, em resposta quer ao Sr. Deputado Bruno Dias quer ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, eu tenha dito que as PPP, por princípio, não têm, de facto, um pecado original, exigem é regras muito claras aquando da sua aplicação, eu reservava-as sobretudo para os projetos onde a procura estava automaticamente garantida — porque aí estou a diminuir todo o tipo de risco e estou a diminuir todo o tipo de problemas para o Estado — e em nenhum caso elas deviam substituir, de uma forma quase integral, a intervenção da própria Administração para funcionar como elemento de comparação.

Esta é a questão que continuo a defender.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Prof., agora, perguntava-lhe o seguinte: face à decisão política de introduzir portagens em SCUT, qual era a solução, em termos de remuneração, alternativa a esta, mista, que o Sr. Prof. poderia sugerir, que é a disponibilidade de mais tráfego, de mais pagamento de serviço?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A solução alternativa, quanto a mim, era aquela que defendi anteriormente: nas vias onde fosse possível ou onde havia justificação para introduzir portagem, por uma questão, por exemplo, de fecho de malha — por exemplo, aqui, na região de Lisboa, isso poder-se-ia justificar, porque há pequenos troços que fazem fecho de malha e, portanto, era importante ter isso feito —, nesses sítios, onde se pudesse e fosse viável introduzir portagens, introduzir-se-iam portagens; nos outros casos, penso que era preferível ter um sistema de financiamento das infraestruturas rodoviárias daqueles que defendi, isto é, a partir de um dístico, a partir de um selo que autoriza a circulação — pode ser um selo nacional, pode ser um selo regional nalguns casos, se for necessário fazer uma modelação do tarifário dessa maneira —, que teria, do meu ponto de vista, duas vantagens muito significativas. A primeira é que o custo financeiro da introdução de todos os pórticos e de todo o sistema de leitura dos pórticos não teria sido realizado e, depois, não tinha obviamente os impactos extremamente negativos que este está a ter ao nível da própria procura. Portanto, estamos a tentar resolver um problema e acabámos por criar um problema não digo maior mas, pelo menos, idêntico. É exatamente a questão que está, neste momento, a ocorrer com o aumento brutal das tarifas dos transportes coletivos que se verificou na Área Metropolitana de Lisboa no início deste ano, em que, neste momento, segundo as informações que tenho, quer da Carris quer do Metropolitano de Lisboa, o

aumento de receitas que esse aumento de tarifas proporcionou já está a ser comido pela perda de procura. Portanto, muito provavelmente, chegaremos ao fim do ano com um nível de receitas idêntico ao anterior, com uma perda de receitas devido a perda de procura.

Acho que, em relação às SCUT, o problema foi exatamente o mesmo. Acho que se pegou num projeto que já estava estudado para algumas situações e que se generalizou, de uma forma automática, a tudo o resto sem analisar as suas consequências, e agora a realidade está à vista de todos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Prof., ao introduzirmos portagens, por esse seu processo, não acha que criaríamos o problema, muito superior a esse que analisou, de saber se os privados aceitariam não ser indemnizados, já que a introdução de portagens (e conhecemos todos a elasticidade) iria reduzir naturalmente o tráfego? Esse problema não se colocaria?

E um segundo problema, que me parece ainda muito mais complicado, era a repartição das receitas desse eventual selo, já que hoje, até ao nível do passe, como sabe, há muitas críticas dos diferentes operadores sobre a forma de repartição. Fazer isto entre privados não seria também um problema quase insolúvel?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, pode ser que seja ingenuidade minha, mas acho que é muito mais fácil fazê-lo, neste momento, ao nível rodoviário do que ao nível dos transportes coletivos. É que, felizmente para nós, ao nível rodoviário, é muito fácil medir os quilómetros percorridos e é muito fácil saber, com contadores de tráfego, o volume de veículos que lá passam — é ter uma espira no terreno e acabou.

A partir daí, consigo perfeitamente fazer a distribuição total da receita dos selos. Portanto, podia manter, no fundo, o pagamento na base da...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E acha que os privados aceitariam, Sr. Prof.?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Acho que os privados o que querem é receber o dinheiro. É a opinião que tenho.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estamos a renegociar um contrato, não estamos a iniciar um contrato.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Isso é verdade. Agora, o Sr. Deputado também saberá que a maior ou menor habilidade e, sobretudo, firmeza na negociação de um contrato pode dar alterações e resultados completamente diferentes. E essa é que me parece aqui uma questão extremamente importante.

É evidente que os privados podem achar, como têm um contrato na mão, que aquilo lhes garante um determinado tipo de receitas, independentemente do tráfego existir ou não, porque, nessas situações, há uma parte que é tráfego e outra que é sobretudo disponibilidade. Pelo que podem esticar a corda até ao fim. Mas também sabem que isso pode estar a introduzir, por um lado, quebras muito importantes na procura dessas mesmas infraestruturas, estar a introduzir uma situação de alguma rutura social e de alguma conflitualidade social, e que, no limite, como dizia o outro, «a Alemanha também vai ao fundo».

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Já que falou na Alemanha, pergunto-lhe se tem conhecimento, em termos de remuneração das PPP, de

spreads inferiores àqueles que foram contratualizados. A saber: na autoestrada Transmontana entre 1,60 e 1,80; no Douro Interior entre 2,30 e 2,40; no Baixo Alentejo entre 1,80 e 2; no Baixo Tejo entre 1,90 e 1,95; no Litoral Oeste entre 2,50 e 2,60; no Algarve entre 2,15 e 2,40; e no Pinhal Interior 2,75.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não, como *spread*, não conheço, e depende da altura em que foi feito. Em qualquer dos casos, não me parecem valores exagerados, muito pelo contrário.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Tem ideia de quais são os custos orçamentados das PPP rodoviárias em 2010, 2011 e 2012, Sr. Prof.?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Tenho a ideia de que são alguns milhares de milhões de euros, não chega ainda a 2000 milhões de euros. Mas, por acaso, até tinha aí esses valores apurados, recentemente.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Posso dizer-lhe o que está no Orçamento: em 2010, 633 milhões; em 2011, 546; e, em 2012, 476, valores acrescentados de IVA.

Quer comentar?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A única coisa que lhe posso dizer é que, para quem tem apenas a informação que é pública, só posso lamentar que essa informação não corresponda a esses valores.

O valor que eu estava a falar era de 2013, 2014, era até 2020, que acho que é quando é o pico...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Até 2050, diz o último Orçamento do Estado que são 15 000 milhões líquido, 26 milhões bruto.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Tomo os valores como certos. Agora, os valores que ainda ontem estive a ler e que foram publicados são substancialmente superiores a esses.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, quer continuar?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quero só dizer, em conclusão, que são dois anos de défice tarifário, Sr. Prof..

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, vamos passar à terceira ronda. Pergunto quem são Srs. Deputados que se inscrevem.

Pausa.

Inscreveram-se os Srs. Deputados Mendes Bota, Manuel Seabra, Carina Oliveira, Hélder Amaral, Adriano Rafael Moreira, Bruno Dias e Altino Bessa.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, Prof. Fernando Nunes da Silva, é espantoso como, por vezes, alguns Deputados e alguns responsáveis deste País se referem aos números das responsabilidades que advêm das parcerias público-privadas citando dezenas de milhares de

milhões como se fossem tostões. Já se perdeu um pouco a relatividade do valor do dinheiro. Nós valorizamos bastante.

Vou citar o número que consta da pág. 4 do Boletim Informativo do primeiro trimestre de 2012 do Gabinete de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, que refere que as parcerias público-privadas têm um investimento total de 15 220 milhões de euros. Estou a falar de investimento.

Portanto, a pergunta que lhe faço, Sr. Prof., tem a ver com o seguinte: 86% deste investimento incide sobre o sector rodoviário, apenas 10% sobre o sector ferroviário e os restantes 4% distribuem-se entre a saúde e a segurança. Pergunto-lhe se acha correto, para um desenvolvimento equilibrado das infraestruturas de transportes num país, esta repartição percentual.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Já respondi a isso várias vezes e lamento muito não ser bem entendido por todos.

É evidente que é um exagero injustificável. Continuo na minha. A lei da Assembleia da República sobre o programa da política de ordenamento do território e desenvolvimento urbano é explícita e clara acerca disso. O programa de orientação de estratégica de transportes que serviu de base a este QREN na área do sector dos transportes, onde tive o prazer de participar com pessoas que, aliás, depois, vieram a assumir cargos de Governo — e, já agora, refiro ao Sr. Deputado do PS Manuel Seabra que é Secretário de Estado do Governo Sócrates, portanto, como vê, trabalhámos juntos nessa altura —, tudo isso não apontava para este tipo de situações. E é bom que isto fique resolvido de uma vez por todas. Não vale a pena estar a defender o indefensável.

Quer ao nível da estratégia de ordenamento do território, quer ao nível dos próprios documentos que fundamentaram a contratualização do

QREN (que está neste momento a acabar) junto de Bruxelas, não era esta a estratégia que estava a ser seguida nem ela se justifica. Há necessidade de melhorar acessibilidades no País e era possível ser feito, de acordo com aquilo que estava previsto, inclusivamente, no PRN 2000, com outro tipo de estradas, com outro tipo de custos, com outro tipo de fundamentação e com outro tipo de descentralização da sua própria aplicação.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Tem-se falado, em audições anteriores, na questão dos «benefícios sombra» das parcerias público-privadas, ou seja, o potenciar de rendibilidades acionistas sem quaisquer contrapartidas para o Estado.

Como especialista no sector, quais são «benefícios sombra» que consegue identificar nestas parcerias público-privadas dos sectores rodoviário e ferroviário?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Creio que o grande benefício foi aquele de que falei há pouco, na resposta que dei ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo. Acho que é por aí que o Governo da Nação devia procurar resolver o problema, que é, essencialmente, a garantia de uma taxa de juro relativamente elevada durante um período de tempo muito largo.

O Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro chamou-me a atenção para o facto de que os *spreads* até eram relativamente baixos em relação ao que eram os valores de mercado e não ponho isso, sequer, em causa.

Agora, a minha questão é esta, e penso que qualquer economista — que não o sou — tem sensibilidade para perceber o que quero dizer: uma coisa é negociar um *spread* para uma entidade privada, para um jovem casal que vai comprar uma casa, com uma duração de 20 anos, com todos os riscos que isso possa comportar. Outra coisa, é negociar um *spread* a 50

anos de distância titulado pelo Estado, e é em relação a isso que me parece que há alguma coisa a ponderar. Porque, em absoluto, o *spread* até pode ser um valor reduzido, mas é bom não nos esquecermos que devemos estar a comparar alternativas de investimento em termos de mercados de obras públicas. E, alternativas de investimento que deem uma garantia segura de 50 anos com uma rentabilidade certíssima, há muito poucas. Há muito poucas!

Portanto, sobretudo agora, no momento de crise que estamos a atravessar, penso que há uma margem de manobra que é necessário explorar.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Uma última pergunta: num relatório de auditoria financeira à Estradas de Portugal, promovido pela IGF, identificaram que até 2013 a Estradas de Portugal iria ter sérias dificuldades de financiamento. Que a partir de 2014 estaria, mesmo, insustentável, do ponto de vista financeiro, para o pagamento das rendas às subconcessões. E que até 2030 previa-se, e está escrito neste relatório, um *cash-flow* negativo acumulado de 6332 milhões de euros.

A pergunta que lhe coloco é como é que enquadra, o novo modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário — que foi implementado pelo anterior Governo — com esta questão da gestão da dívida e da situação financeira da Estradas de Portugal.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Essa é aquela resposta que vale milhões, como dizia o outro. Sinceramente, não sei. Não sei como é que se resolve esta quadratura do círculo, que é bem mais complicada do que a que passa todas as semanas na televisão. Sinceramente, não sei.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., disse há pouco que nunca foi membro do Conselho Superior de Obras Públicas. Nunca foi?

Então, vai ter que me esclarecer aqui uma dúvida: há um despacho, o despacho 21933/2003, assinado pelo então Ministro Dr. António Pedro Nobre Carmona Rodrigues, que nomeia um tal Prof. Doutor Fernando José Silva e Nunes da Silva membro do Conselho Superior de Obras Públicas. Este despacho diz respeito a V. Ex.^a?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Poderia consultar o termo. É que esse despacho nunca foi efetivado, porque, entretanto, o Conselho Superior de Obras Públicas de Transportes e Comunicações foi extinto, e eu nunca tomei posse.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., é um esclarecimento, uma vez que este despacho existe. Nunca tomou posse. Não está rigorosamente nada prejudicada a parte seguinte do inquérito...

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Se não se importa, Sr. Deputado, queria dizer o seguinte, só para esclarecimento total. Aliás, foi uma coisa que me surpreendeu bastante. Tive esse problema. Estava-se numa altura de reestruturação tipo Bolonha da Universidade, situação que não me agradava propriamente, ou seja, o que estava a acontecer. Abriu o concurso para Conselheiro de Obras Públicas de Transportes e Comunicações do Conselho Superior. Tive o prazer de concorrer com várias pessoas de grande gabarito: um ex-Presidente da Junta Autónoma das Estradas, um ex-quadro superior do Ministério das Obras Públicas e

mais uns outros. Tive como júri o Conselheiro Engenheiro Machado Rodrigues, pessoa por tenho um grande respeito e afinidade e que foi meu guia no início do meu trabalho na Câmara de Lisboa, no gabinete do Dr. Jorge Sampaio. Ganhei o concurso. Foi homologada a nomeação pelo Presidente do Conselho Superior das Obras Públicas. Foi para despacho do Ministro — na altura, era ainda o Ministro Mário Lino —, que já não teve tempo de homologar, porque começou a haver dúvidas no Governo. A seguir, mudou o Governo e o despacho foi homologado pelo então Ministro, mas já não cheguei a tomar posse. Portanto, nunca fui membro efetivo do Conselho Superior. Como muita pena minha, devo-lhe dizer.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, como é evidente. Está a dizê-lo, não há qualquer motivo para duvidar.

Só lhe queria dizer que o despacho de nomeação é do Ministro Carmona Rodrigues, de 2003, e que também este facto de ter estado em condições de ser nomeado membro do Conselho Superior de Obras Públicas não impediu V. Ex.^a de continuar a desenvolver a sua atividade de consultor. Estou absolutamente certo disso, e nem sequer se integrando naquela categoria dos que estão em condições de estar de um lado e de estar no outro, sob qualquer suspeição.

Mas passando ao tema seguinte, gostava de lhe perguntar: o Sr. Prof. conhece bem, tenho a certeza absoluta, o Plano Rodoviário Nacional, que foi, aliás, na sua última versão — corrija-me, se estou em erro — aprovado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho. Essa lei, esse Plano Rodoviário Nacional prevê estradas, IC, IP, autoestradas. As que foram construídas daí para cá não foram todas construídas de acordo com o Plano Rodoviário Nacional aprovado em 1999?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não, Sr. Deputado, e não foram pelo seguinte: confundiu-se, deliberadamente ou não, a classificação das estradas entre itinerários principais, itinerários complementares e, na altura, estradas regionais e estradas municipais. Porque o Plano Rodoviário de 1985, como sabe, tinha uma categoria que era um bocado esdrúxula, por que era «outras estradas». Havia a rede nacional, havia a rede municipal e havia «outras estradas», não se percebia o que era. O Plano de 2000 clarificou isso e passou a três categorias: a rede nacional composta por itinerários principais e itinerários complementares, a rede regional e a rede municipal. E, depois, haveria autoestradas em função do tráfego. Tanto assim é que alguns IP não são autoestradas e alguns IC são autoestradas.

Aliás, isso deu origem até a uma grande confusão, porque, como sabe, a numeração das autoestradas não segue a numeração dos IP e dos IC e muitas vezes tem uma A2 que é correspondente ao IP1 e depois tem uma A5 que é correspondente ao IP19 ou coisa assim do género. Baralham imenso as coisas. Precisamente porque o legislador quis, de uma forma muito clara e transparente, deixar separado o que era a importância política e/ou administrativa de uma determinada ligação daquilo que eram as características técnicas da infraestrutura que devia servir essa ligação, e essas características tinham a ver com o tráfego. Daí que lhes tenha chamado a atenção que as estradas com menos de 2000 ou de 1000, no caso de ligarem duas sedes de concelho, eram automaticamente consideradas do nível regional e ficavam fora da rede nacional, da mesma forma que, para as autoestradas se definia um princípio — para os engenheiros é relativamente claro, admito que não seja para outros — que era que o nível de serviço devia corresponder ao nível de serviço B. Isto tem a ver não só com o volume de tráfego, mas também com as condições a que o tráfego pode circular. O que atira, normalmente, para os tais 20000 veículos/dia, *grosso modo*.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que significa, Sr. Prof., que ao nível dos IC, IP e autoestradas o Plano Rodoviário Nacional não foi cumprido.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não foi cumprido naquilo que significa ter passado para o nível de autoestrada infraestruturas que, de acordo com os próprios princípios do Plano Rodoviário, não o justificavam. Ao nível das ligações propriamente ditas não tem havido alterações, a não ser duas pequenas alterações que foram, aliás, aprovadas na Assembleia da República sob a designação de Revisão do Plano Rodoviário — a última, em 2007 —, mas são questões de pormenor e têm a ver apenas com ligações. Portanto, não são as ligações que estão em causa, mas são as características e os princípios que obedeceram à definição dessas características dentro do Plano Rodoviário Nacional.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Será abusivo concluir que autoestradas, IP e IC se alteraram radicalmente depois de 1999?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode repetir a pergunta?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Será abusivo concluir que autoestradas, IC e IP se alteraram radicalmente, em termos de execução, relativamente ao Plano Rodoviário Nacional proposto?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, não vamos misturar as duas coisas. Uma coisa são IP e IC, que é o tipo de ligação que são asseguradas. Outra coisa é se essa IP ou IC devem ou não ter um perfil de autoestrada. Em relação às IP e IC, a não ser as duas pequenas revisões

que foram feitas no Plano Rodoviário de 2000, a última das quais, se não estou em erro, em 2007, não tem havido alterações de maior, até porque está definida a uma escala completamente diferente.

As alterações que houve foi na aplicação dos critérios que estão subjacentes no Plano Rodoviário Nacional e alguma vez enunciados, em que a adoção do perfil de autoestrada só se verifica a partir de determinado tipo de volumes de tráfego ou de determinado nível de serviço que é necessário assegurar. Essa é que é a diferença.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Prof., então, falando para leigos: o desenho rodoviário fundamental não foi alterado. O Sr. Prof. tem consciência de que o Plano Rodoviário Nacional foi aprovado em 1999 por unanimidade, na Assembleia da República? O que foi construído foi construído, porque a unanimidade dos partidos representados na Assembleia da República, em 1999, decidiu que aquela era a solução viária principal, fundamental e a melhor de todas. É isso?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — *(Por não ter falado ao microfone não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A taxa de execução da construção do Plano Rodoviário Nacional teve variantes. Desde 1999, houve algum tempo em que ela foi especialmente incrementada?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Quando diz incrementada, é no sentido de aceleração da construção?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sim, sim. Claramente, a partir do segundo ano do primeiro Governo de Sócrates, quase de certeza.

O Sr. **Manuel Seabra** (PSP): — O Sr. Prof. consegue dizer-me se, a partir do novo modelo de concessão das parcerias público-privadas, houve, a partir de 2006/2007, um incremento da componente de conservação *versus* a componente de construção?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Em termos de despesas de...?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Em termos daquilo que representa a comparação entre a conservação e a construção. Pergunto-lhe se houve um favorecimento da conservação.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Aquilo que sei, é que, não tenho os números precisos, mas desde a presidência do Dr. Almerindo Marques na Estradas de Portugal houve um relançamento importante dos contratos de conservação das estradas. Aliás, era uma situação que vinha de trás, sobretudo que assumiu um dramatismo bastante grande com a queda da ponte de Entre-os-Rios. A partir dessa altura, houve uma maior preocupação em relação a isso.

Saber exatamente qual é a percentagem dos gastos rodoviários que têm a ver com a construção nova ou que têm a ver com a conservação, não tenho esses números.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas consegue dizer-me, para terminar, se, com a entrada em vigor do novo modelo de concessão, houve um incremento na correção das assimetrias, se houve um esforço no

esforço (passe o pleonasma) de coesão territorial, apostando mais na rodovia interior do que propriamente na rodovia do litoral, que já estava mais estabilizada, se houve também um esforço de proximidade e, para além, disso, se foi ou não foi incrementado de 60 para 85% o conjunto das autoestradas que passaram a ser portajadas.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes das Silva**: — Se se aumentou ou não a coesão, se se aumentou ou não o desenvolvimento, o tempo o dirá. Como sabe, há vários trabalhos feitos sobre o passado e, em particular, por exemplo, na autoestrada de Cascais, que já tem algum tempo, e outros vários trabalhos feitos, quer no norte quer no sul do País, que não são absolutamente concludentes acerca dessa matéria.

Aquilo que neste momento é uma certeza para todos aqueles que se debruçam sobre este domínio é o seguinte: nos tempos de hoje, é absolutamente necessário ter acessibilidade para que um determinado território se possa resolver. Se essa condição de acessibilidade é também uma condição suficiente, aí há sérias dúvidas sobre isso.

Mas creio que a questão que está em cima da mesa, não é tanto essa. A questão que está em cima da mesa é se nós poderíamos ter seguido o modelo que outros países do centro e do norte da Europa seguiram, em que fasearam muito mais o tipo de infraestrutura que era colocada à disposição das pessoas, isto é, foram extremamente seletivos nas autoestradas que eram absolutamente necessárias construir, atendendo ao volume de tráfego existente e previsível e até por questões de segurança, e, depois, criaram outro tipo de infraestrutura de grande qualidade que foi progressivamente sendo melhorada.

Não sei se o Sr. Deputado se lembra, mas eu, que tive oportunidade de estudar algum tempo lá fora e que fazia o percurso de automóvel, sou do tempo em que a ligação Lisboa-Madrid, a partir de Badajoz, se fazia por

uma estrada nacional e assisti, porque coincidiu com as minhas viagens, à sua progressiva transformação em via rápida, primeiro, e em autoestrada, depois.

Portanto, era perfeitamente possível ter feito o mesmo face aos tráfegos que estavam previstos, isto é, escolher determinado tipo de traçado, uma boa estrada nacional, com uma faixa de rodagem com duas vias por sentido, uma via de lentos a subir, uma via dupla em situações de menor visibilidade, etc., e progressivamente transformá-la, depois, em autoestrada. Aliás, veja o que acontece, neste momento, na autoestrada do Alentejo em que é perfeitamente caricato ver que entre Montemor e praticamente Évora Monte a autoestrada e a estrada nacional vão a par uma da outra! Portanto, era perfeitamente possível ter utilizado parte da plataforma da estrada, como fizeram os espanhóis na ligação entre Badajoz e Madrid.

É este tipo de questões que estão em cima da mesa. Não é deixar que o interior fosse servido, não é uns serem filhos e outros enteados, não é as pessoas não terem direito à acessibilidade. É as soluções que foram escolhidas para resolver esse problema e o modo como elas foram traduzidas no terreno.

Penso que, mais do que uma caça às bruxas, mais do que ver quem é o responsável por uma coisa que correu menos bem ou por uma coisa que se fez menos mal — essa responsabilidade, se é do tipo criminal, deve ser investigada a esse nível —, aquilo que politicamente era importante perceber é que, independentemente dos objetivos mais ou menos generosos que se tiveram na altura, hoje creio que é indiscutível que se chegou a uma situação extremamente difícil, extremamente complicada e que, de facto, não é a melhor. É preciso tirar lições disso, no sentido de evitarmos erros futuros e um dos erros futuros é o de testar várias alternativas e, sobretudo, ter uma visão incrementalista e faseada das coisas.

Não é necessário fazer logo uma autoestrada de uma ponta à outra. Isso são sorvedores de dinheiro extremamente complicados e, obviamente, que numa situação dessas os que estão numa posição negocial extremamente forte, percebendo a pressão do outro lado, tiram partido disso. E penso que isso é negativo para todos.

Gostaria que, se fosse possível, entendessem estas palavras, como sendo, sinceramente, aquilo que eu penso e não com qualquer outra intenção. Podem crer que a única intenção que tenho é esta. Aliás, já o disse. Ao contrário de uma iniciativa que está a decorrer na sociedade civil, acho que os erros políticos não devem ser julgados em tribunal, a não ser quando se prove que haja indícios suficientes de criminalidade e esses, então, deixam de ser um problema político e passam a ser um problema criminal. Não é esse o caso que aqui está e, portanto, acho que é nessa base que devemos discutir.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Prof., queria, nesta última ronda, pedir-lhe um comentário simples a duas questões que tenho colocado também a todos os outros nossos convidados nestas audições iniciais de enquadramento desta matéria.

A primeira pergunta que lhe deixo é relativa a limites. Não questionando o modelo de parceria público-privada em si, não questionando os intervenientes e tudo o que rodeou os processos, o certo e é hoje percebido é que não poderíamos ter continuado a utilizar este modelo *ad eternum*. Isto deveria ter um limite.

Houve outros convidados nossos que disseram que, inclusivamente, há modelos noutros países em que se impõe um limite à contratação através

do modelo de parceria público-privada. Se bem me recordo, por exemplo, no Brasil há uma percentagem do PIB que é o travão, digamos assim, a dose excessiva para que essa contratação se possa fazer.

Aquilo que pergunto é: tem alguma ideia de qual deveria ser o limite ou de que outra forma se poderia impor limite a este tipo de recurso? Uma percentagem do PIB? Uma percentagem do orçamento? Ou um outro modelo qualquer ou uma quantidade, porque nos parece também excessivo que o País consiga suportar ou aguentar 25 parceiras público-privadas da forma como elas foram feitas.

A segunda questão que lhe deixo é relativamente aos meios de fiscalização e controlo.

Falou bastante, durante a sua explicação do que nos trouxe, sobre a descapitalização das empresas públicas relativamente a quadros de conhecimento e de ciência que foram alternando do público para o privado, deixando o público e as empresas públicas descapitalizadas relativamente ao seu *know-how*.

Aquilo que lhe pergunto é: se é necessário mais reforço nesta área ou que outros meios e mecanismos de controlo é que o Estado pode ter do seu lado, por forma a conseguir equilibrar, um pouco, esta relação de forças nestes contratos que temos? Dou-lhe um exemplo. Um convidado anterior dizia que a transparência dos procedimentos, o fácil acesso a toda a documentação, seria, por exemplo, o bastante para que as próprias universidades pudessem exercer algum escrutínio sobre o que foram os fundamentos destas contratações.

Por último, uma pergunta relativamente à Estradas de Portugal. O Dr. João Duque, convidado anterior, algures no meio da sua audição questionava-se no sentido de saber, afinal, no meio disto tudo, para que é que serve a Estradas de Portugal.

O que lhe pergunto é: com esta contratualização de subconcessões, que, inclusivamente, muito para além da construção, a componente e a grande fatia que é contratualizada a terceiros é a da conservação, que é a sua área, o seu *core business*, não acha que está desvirtuado o objeto público daquilo que deve ser esta empresa? Não acha que, no limite, poderemos estar aqui numa situação em que a Estradas de Portugal sirva apenas quase de gestor de contratos daquilo que efetivamente deveria fazer?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr.^a Deputada, muito obrigado pelas suas perguntas que são extremamente interessantes.

Vou responder-lhe com aquilo que sinto, porque não tenho estudado isto a fundo.

Em relação aos limites da contratação, acho que é absolutamente essencial fazê-lo. Já o disse, e repito, que acho que é extremamente difícil a qualquer pessoa que esteja num cargo político, que tem uma pressão de calendário de execução de quatro anos, muito pouco tempo, que está genuinamente interessado em melhorar as condições de vida dos seus concidadãos, resistir a um processo que lhe é apresentado como «o milagre da multiplicação dos pães». É extremamente difícil!

Portanto, acho que nestas coisas é melhor não deixar os elementos de tentação à solta, pelo que é preferível ter um sistema que defina um limite, que pode ser em função da dívida pública, da dívida pública acumulada, da percentagem final do prazo de concessão. Há vários processos técnicos que outros melhor do que eu poderão elaborar e trabalhar sobre o assunto.

Inclusivamente, isso pode funcionar até como uma espécie de incentivo à boa gestão, isto é, quanto mais sou capaz de gerir melhor os outros custos correntes, mais capacidade tenho para, depois, investir mais e, portanto, em vez de estar a beneficiar a inauguração, à última da hora,

daqueles que não se preocuparam absolutamente nada com o futuro, beneficiar os que tiveram uma política regrada. São coisas que, às vezes, nem lhes passa pela cabeça...

Ontem em conversa com um colega suíço ele dizia-me que o cantão de Vaud descobriu que tinha 500 milhões de francos suíços para investir, porque havia um sistema de redistribuição onde ele julgava que ia ser penalizado e não foi, mas, como isso é pago de tantos em tantos anos, ele ia todos os anos pondo de parte alguma verba e, agora, de repente, tem 500 milhões para investir. Portanto, estava tudo doido, porque iam fazer obra, etc.

Bom, isto para dizer que, se eu tiver mecanismos que tenham este controlo, podem ser extremamente úteis, inclusivamente, para o relançamento da economia numa base mais sustentável.

Portanto, acho que isso é absolutamente essencial. É preciso estudar, ver qual é o limite e em que termos é que ele deve ser feito: se é num ano, se é num conjunto de anos — num ano parece aberrante, penso que deve ser num conjunto de anos, deve ser numa projeção, enfim...

O problema da descapitalização da Administração Pública acho que é das coisas mais graves que vamos ter em causa.

Ainda no outro dia, a propósito do lançamento de um livro de um conjunto de jovens dos anos 60, que tiraram uma fotografia e que, agora, se reencontraram 50 anos depois, todos nós comentávamos, com alguma saudade, o que era a Administração Pública no início dos anos 70 e ainda durante a década de 70 — o que era a Administração Pública, o que era o nível de trabalho que lá se fazia, o que era ao nível de investigação, de monitorização, etc. — e como é que isso progressivamente se foi destruindo. Estamos, neste momento, numa situação de penúria gravíssima. É muito complicado.

Ora, creio que isso exige um esforço nacional, do meu ponto de vista, com duas fases: uma que tem de passar por contratualização de gabinetes e de assessores exteriores, com a condição de quem faz esse trabalho para a Administração fica impedido de o fazer para o privado.

Portanto, as empresas que façam essa opção. Quem quer assessorar o Estado nestes sistemas fica proibido de o fazer do lado dos privados durante determinado período, por exemplo, durante o período que dure o contrato ou durante o período que durem as consequências do contrato.

Ao contrário do que os Srs. Deputados poderão julgar, haverá muitas empresas que estão dispostas a dar este passo. Muitas empresas! Porque isso também lhes dá uma determinada garantia. Isso é praticado noutros países. Há gabinetes de estudo que são habitualmente contratados pelo Estado, pelas entidades públicas, mas que estão interditos de trabalhar para o privado naquelas áreas e naqueles domínios e aceitam esse jogo.

Acho que este é um passo que pode ser dado. É um passo muito útil, neste momento, pois há muitos gabinetes a falir que não têm qualquer hipótese de trabalho. Nem o Estado nem os privados têm, neste momento, capacidade de avançar com novos estudos. Ter uma possibilidade destas para o fazer poderia ser extremamente útil. Por exemplo, foi o que, na altura, foi feito com o SAAL e com os gabinetes técnicos de apoio local logo a seguir ao 25 de Abril, onde tivemos grandes arquitetos e grandes engenheiros a trabalhar junto das câmaras municipais por falta de trabalho. Acho que esta é a oportunidade para o fazer e acho que é assim que se resolvia e, a pouco e pouco, voltar a ter os quadros necessários para a Administração.

A Estradas de Portugal tal e qual está neste momento acho que não serve para nada, sinceramente. Infelizmente o digo, e digo com muita pena, porque quem conhece a história da Junta Autónoma das Estradas não pode deixar de sentir alguma tristeza e alguma amargura, pelo facto de se ter

deixado chegar ao que chegou. Acho que, pelo contrário, a Estradas de Portugal deveria regressar aos seus fundamentos da Junta Autónoma das Estradas, que tinha um grande papel a desempenhar, fundamentalmente ao nível do apoio às estradas municipais e intermunicipais, no apoio técnico, ao nível da contratualização, da manutenção e da monitorização do seu funcionamento e na preparação de normas técnicas que deviam ser seguidas para, depois, ajudar à contratualização pública ou privada, pouco importa, do resto que fosse feito.

Como está é que me parece que não é nem uma coisa nem outra e desempenha mal o meu papel, apesar do esforço daqueles que lá têm estado a trabalhar. Como é evidente, não é isso que está em causa.

Entretanto reassumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Prof., considero bastante útil a sua audição de hoje, até porque, passando ao lado de alguma poeira e de algum jogo político-partidário do que se passou, como, por exemplo, achar que o Plano Rodoviário Nacional tem de ser todo executado num ano, seja o que for, todo em perfil de autoestrada, só prova a irresponsabilidade dos governantes que, por exemplo, em 2008, quiseram cumprir quase todo o Plano Rodoviário. Basta olhar para o mapa do Banco de Portugal para perceber que nunca se fizeram tantas PPP como em 2008. Obviamente que havia eleições em 2009 e isso teve, inclusivamente, pagamento por parte do eleitorado.

É esta incompetência — a palavra é minha, não é de V. Ex.^a — na gestão dos dinheiros públicos que nos levou a esta situação. Nós não podíamos ter feito tanto em tão pouco tempo sem ter rigor na gestão, sem orçamentar, sem ver exatamente os custos financeiros. Como disse, e bem, não podíamos ter transformado tudo em perfil de autoestrada para chegarmos a Antuã, olhar para o lado e ver a A29 a poucos metros também em perfil de autoestrada. Nas condições económicas em que o País já estava, isso não era possível!

Gostaria também de dizer que a banca tem culpas evidentes, os governantes têm culpas evidentes, mas o Estado tem o poder de império, tem *jus imperium*, como se diz em Direito, e, então, pergunto-lhe: pode ou não pode o Estado, hoje, dadas as alterações das circunstâncias, dizer «basta» e renegociar com base no interesse público?

A banca utiliza as taxas de juros que entendeu, mas quem assinou foram os governantes. A banca não impôs nenhum cutelo, nem impôs nenhum *spread*, nem nenhum... Foram os governantes que quiseram fazer tendas, croquetes e anunciar obra, muita dela completamente desnecessária à data, que depois se queixam que os *spreads* ou que os juros são elevados. Até podemos dizer: «Bom, até baixamos aqui e ali os valores». Ok, mas a prazo, quando deixamos de poder pagar... E o que o Sr. Prof. disse sobre a Estradas de Portugal, e já ouvimos antes, houve até quem fizesse estudos que dizem que a Estradas de Portugal, se nada for feito, daqui a 10, 15 anos, sozinha, irá dever tanto como o todo sector empresarial do Estado — o que diz bem da dimensão do problema.

Pergunto-lhe como é que podemos, de facto... A Assembleia da República tem de assumir as suas responsabilidades, é um facto, mas obviamente que quem governou não pode vir agora aqui tentar branquear com panaceias de planos rodoviários nacionais, aprovados por unanimidade. Não estava lá nenhum prazo. Não dizia que tinham de ser

todas em perfil de autoestrada. Tinha de haver custo-benefício, tinha de haver comparador público, tinha de haver racionalidade do investimento.

Portanto, como é que nós podemos perceber, por exemplo, que o modelo de portagens, como disse, e bem, é o mais errado. Mas isto tem uma história: nós devíamos ter tido um DEM, um Dispositivo Eletrónico de Matrícula. Qual é a opinião de V. Ex.^a sobre isso? Como seria hoje, se tivéssemos embarcado nessa aventura, com mais uma empresa para gerir, com mais alguns *boys* nomeados para essa empresa, com mais custos?

Por isso é que, no início, lhe perguntei se nós, na própria introdução de portagens, não devíamos olhar para as estradas concessionadas, aí sim, por portagens, onde não há constrangimento de não pôr portagens.

Termino, perguntando, porque, às vezes, parece que há racionalidade nas decisões e não há, e está em Lisboa e é um especialista, se fazia algum sentido isentar a ponte 25 de Abril de portagens, se isso tinha alguma racionalidade. E se não é um pouco olhar em concreto para as coisas que nos deveria, no fundo, fazer repensar um conjunto de instrumentos.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Vou tentar ser breve, até porque vou ter de fazer uma pausa técnica, dentro de 1 minuto. Mas respondo-lhe primeiro, Sr. Deputado.

Como sabe, eu ia sendo crucificado na praça pública, inclusivamente por um amigo meu, que é o Presidente da Câmara Municipal da Amadora, quando defendi que devia haver portagens no IC19 e continuo a achar o mesmo. E mais: acho que todas as portagens na envolvente da cidade de Lisboa deviam ter todas o mesmo valor e o diferencial funcionava para financiar os transportes coletivos. Era esta a medida que fazia. Portanto, pegava-se pelo valor mais alto.

Custa-me muito, sinceramente, que as pessoas que vivem no Montijo e em Alcochete estejam a pagar portagens mais elevadas do que aqueles

moram em Cascais e na Quinta da Marinha. Acho que não há qualquer justificação social, a não ser o facto de que a portagem foi modelada para a amortização do capital investido, a autoestrada de Cascais foi primeiro. O primeiro a ser beneficiado é o que paga menos em detrimento do último a ser beneficiado, o que não me parece ser justo.

Acho que estas coisas deviam ser estudadas desta maneira. Sei que é um problema extremamente difícil, como é evidente. Acho que só é possível fazê-lo com bastante discussão, com alguma concertação e com bastantes compromissos e contrapartidas, mas acho que abandoná-lo, à partida, é difícil.

Penso que, neste momento, o Estado está numa boa posição para renegociar estas coisas todas, até porque, quando o barco está a naufragar, vamos todos ao fundo, não é? Talvez haja aqui algum bom senso para, entre todos, se conseguir encontrar uma solução que, inclusivamente — vou dar-vos uma opinião muito pessoal, que vale o que vale, sem ter refletido muito sobre o assunto — introduzindo dois tipos de cláusulas. Isto faz-se em alguns outros processos, que é: a manterem-se estas condições, vigora este tipo de remuneração de capital; a partir do momento em que não sei quantos, passa a haver uma outra tal. Trabalhei, algumas vezes, na base do *success fee*, em que, para ir e ganhar o concurso, íamos com um determinado valor, e depois, se ganhássemos, havia...

Penso que há áreas a explorar nesta matéria. Haja vontade para o fazer e haja, sobretudo, uma grande firmeza, por parte do Estado, que acho que é uma das questões bastante essencial nestas coisas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Prof. quer fazer uma pequena pausa técnica, antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo pediu a palavra para que efeito?

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, era para fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Aproveitamos, então, o momento de interpelação à Mesa do Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo para o Sr. Prof. se ausentar da sala por uns minutos.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, na sequência da intervenção do Deputado Emídio Guerreiro na qual citou o ex-Secretário de Estado Paulo Campos, foi posto em causa pelo Deputado Rui Paulo Figueiredo se essa citação era correta.

Portanto, pedia que fosse distribuído aos outros grupos parlamentares cópia de uma notícia que traduz a correta citação que o ex-Secretário de Estado faz e em que afirma que as parcerias público-privadas não acrescentam um euro de encargos.

É, pois, para que não restem dúvidas que a citação que foi feita está correta.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, será entregue e será distribuído.

O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Para o mesmo efeito, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Deputado, eu não disse que o Sr. Deputado Emídio Guerreiro estava a citar mal a notícia que tinha, até pelo conhecimento que tenho dele, ao contrário de outros, ele não faria esse número político.

O que eu disse foi que, no contexto da gravação, a frase que pode ter sido dita — e não sei se foi exatamente esta — era no contexto de explicar as renegociações, as novas concessões e depois o balanço dos encargos líquidos, o que não é, exatamente, a mesma coisa.

Portanto, a melhor maneira de resolver esta questão, assim como tudo o resto — porque depois há alguns Deputados que não leem a documentação que é distribuída ou não a vão visionar —, é trazer tudo o que está disponível no portal da Comissão de Economia e Obras Públicas para que seja anexo ao portal da Comissão de Inquérito às parcerias público-privadas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito bem. Todos fizeram as interpelações à Mesa que queriam fazer.

Enquanto aguardamos pelo Sr. Prof., aproveito para ir dando um conjunto de informações.

A próxima reunião será amanhã, às 17 horas e 30 minutos, com a audição do Sr. Inspetor-Geral das Finanças, Dr. José Maria Leite Martins. Chamo a atenção de que, nessa altura, provavelmente, ainda estarão a decorrer trabalhos no Plenário, mas, como todos saberão, as comissões de inquérito sobrepõem-se e podem funcionar em simultâneo. É o que iremos fazer, porque temos muitas audições pela frente.

Hoje ainda estão, uma vez que isso está a ser questionado, três Deputados inscritos: os Srs. Deputado Adriano Rafael Moreira, Bruno Dias e Altino Bessa. Se algum dos Srs. Deputados prescindir da intervenção, obviamente teremos menos Deputados inscritos.

Como já está presente o Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva, podemos continuar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Prof., os meus cumprimentos. Como sabe, estamos numa primeira fase, numa fase prévia para recolha de opiniões. Agradeço-lhe ter vindo cá. Tem sido muito importante ouvi-lo.

Tenho aqui uma partilha de comentários e quero também ter uma opinião do Sr. Prof. sobre as sete SCUT, as obras lançadas, prevendo-se, na altura, que não iria haver cobrança de receita.

Nestas audições já ficou claro, apesar de ainda não termos entrado nos contratos um a um, que não houve um comparador público. Portanto, houve uma opção por avançar pelo modelo das parcerias público-privadas, como também já se concluiu, essencialmente, porque aí resultava a desorçamentação e conseguia-se fugir aos limites da União Europeia.

Criou-se, assim, um triângulo, em que o Governo decide fazer a obra, o concessionário financia-se, executa a obra e depois o Governo paga ao concessionário que, por sua vez, amortiza na banca. Há aqui um financiamento indireto.

Quando se evoluiu para a introdução de portagens, como o Sr. Prof. sabe, entrámos, na altura, naquilo a que se chamou a grande trapalhada, que, infelizmente, até hoje, ainda não se conseguiu resolver totalmente, porque a trapalhada era de tal maneira grande...

O certo é que também se avançou com a renegociação e aí houve uma alteração do risco ou uma transferência do risco, que seria o único argumento para a existência de uma parceria público-privada, e o risco passa agora para o sector público. No fundo, convertemos, teoricamente, parcerias público-privadas em contratos de empreitada.

A questão que lhe coloco, para colher uma opinião, é se, a partir do momento em que estamos numa operação de mero financiamento, em que temos uma entidade que poderia efetuar a manutenção destas estradas, que seria a Estradas de Portugal que, direta ou indiretamente, poderia assegurar isso, até que ponto não deveríamos evoluir para uma situação em que o Estado assumisse diretamente o financiamento, porque se trata, no fundo, de pagar o financiamento, e ganhar aqui liberdade para repensar todo o modelo de cobrança de receitas, nomeadamente o modelo que o Sr. Prof. aqui apresentou passava a ser possível. Nos contratos atuais não é possível, porque se adjudicou diretamente às concessionárias, porque se avançou logo pela exclusividade do método de cobrança eletrónico. Portanto, tudo isto poderia ser reequacionado.

De modo que gostaria que o Sr. Prof. nos pudesse comentar até que ponto, relativa e concretamente a estas sete SCUT, não seria mais útil e mais vantajoso para o País fazer o resgate destes contratos e o País pagar a dívida diretamente à banca.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Acho que é uma coisa que tem de ser estudada e analisada. Não sei o suficiente para lhe poder responder, assim, de imediato.

Há duas coisas, no entanto, que me vêm à memória. A primeira é a de que, de facto, neste momento, o Estado conseguir pagar e conseguir financiar-se é complicado. Penso, aliás, que essa terá sido uma das origens do enveredar pelo programa das PPP. Não havendo pecado original nas

PPP, também não nasceu por obra e graça do Espírito Santo. Isto foi uma forma que vários governos entenderam que tinham uma, duas ou três vantagens, se quiser — ninguém é mais benévolo —, que era, de facto, não pesar nas contas do Estado, pela menos de uma forma direta; segundo, ter um diferimento no pagamento muito dilatado no tempo, o que era bastante vantajoso; e, em terceiro lugar, ter uma gestão mais solta dos constrangimentos públicos e, portanto, em princípio, pelo menos com maior capacidade, maior eficiência e maior facilidade de resolver problemas de gestão. Penso que estes são os três grandes objetivos.

Neste momento, haver ou não capacidade de resgate dessas concessões, caso isso fosse possível, poderia ser alguma coisa. Duvido que seja possível e necessário.

Continuo a achar, mas não conheço os contratos em detalhe, como é óbvio, que, se calhar, é preferível trabalhar dentro dos contratos existentes no sentido de ultrapassar alguns destes impedimentos à abordagem e outras soluções de remuneração do capital investido do que propriamente insistir nesse processo. Não sei, mas acho que é uma coisa que vale a pena explorar e vale a pena estudar à volta da mesa.

Há bocadinho dizia que está lá dito que a portagem é eletrónica e não sei o quê. Mas a portagem é eletrónica por uma razão extremamente simples e eu digo-lhe qual é: porque, apesar de tudo, é aquela que é a mais fiável do ponto de vista da quantificação do número de veículos que passa, face à sua categoria. Os outros sistemas são mais complicados. Portanto, houve, aqui, uma preocupação, por certo, de se garantir que o método de contagem era um método relativamente fiável para se poder perceber qual era o tráfego e quais as receitas que dali poderiam porvir face às categorias de veículos.

Se eu demonstrar que esse problema já não é crítico e que tenho outras formas de medir igualmente a remuneração, com base no tráfego,

não vejo qual é a objeção que haja a uma renegociação desse tipo. Não sei se me fiz entender. Quer dizer, uma coisa é aquilo que está juridicamente estipulado no contrato, outra coisa são os interesses que se procuraram salvaguardar e as soluções técnicas que se encontraram para salvaguardar esses interesses, o que não quer dizer que, num contexto diferente, não se possam encontrar outras soluções que salvaguardem na mesma aquele tipo de objetivos. E acho que vale a pena fazer algum esforço em torno disso.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira prescinde dos 10 segundos que lhe restam e nós agradecemos.

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de pedir, nesta parte final da nossa reunião, que o Sr. Prof. pudesse retomar aquele ponto que defendeu, há pouco, de que a Estradas de Portugal devia retomar, de certa forma, o modelo inspirado na Junta Autónoma das Estradas, o que poderia servir ao País, retomando algumas dessas competências que tem perdido para este modelo de gestão atual. Gostava de saber o tipo de apoio que podia prestar, o tipo de funções que devia dar.

Pedia-lhe o favor de retomar esse ponto e aprofundar essa abordagem que nos fez, por favor.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Bom, a passagem da Junta Autónoma das Estradas a Estradas de Portugal teve a ver, exatamente, com aquele trabalho em que, na altura, participei e com as conclusões que daí tirou o Ministro João Cravinho, que ficou, de facto, extremamente... Como sabem, saiu, logo a seguir, aquela famosa lei dos 25%, dos contratos a mais, etc. e, depois, mais uma série de outras coisas que foram

introduzidas. E a perceção que houve, na altura, foi a de que a situação de interligação de interesses entre a Junta Autónoma das Estradas e os próprios empreiteiros, as fiscalizações, etc., era de tal monta que o melhor era partir aquilo e começar de novo. Foi essa a opção que o Estado tomou, na altura, dessa forma.

Depois, a partir daí, as coisas têm vindo a evoluir, piorando sempre a situação, não é? A ideia que tenho é um bocado essa.

O que é que me parece que era essencial retomar? Era essencial retomar uma visão do problema das infraestruturas rodoviárias do País que tivesse a noção exata da realidade do mesmo País, sobretudo nos municípios do interior e nos municípios menos populosos, e de que há aqui duas áreas de intervenção extremamente importantes: se, por um lado, a manutenção da rede rodoviária está praticamente concluída ou num nível de conclusão já bastante elevado, há cada vez mais um problema de manutenção que é preciso garantir e esta manutenção deve ser feita, cada vez mais, por contratos ao nível regionalizado, etc.. Poderá haver muitas vantagens nisso, essa é uma área que a Estradas de Portugal pode fazer.

Depois, há uma outra dimensão do problema, que tem a ver exatamente com aquelas estradas que foram sendo esquecidas. Em 1985, chamavam-lhe «outras estradas», que é uma classificação um pouco esquisita; em 2000, tentou remediar-se o erro e chamou-se-lhes «estradas regionais», mas depois, como não havia regiões, passaram do anonimato para o orfanato, não tinham pai nem mãe, e o problema está por resolver. Portanto, passaram 12 anos e o problema está por resolver.

Não creio que se deve remeter isto para associações intermunicipais e coisas do estilo «resolva», porque isto não se resolve na base do «achismo» e da opinião. De facto, construir, manter, conservar e melhorar estradas é um dos elementos básicos da engenharia desde o tempo dos romanos. Portanto, isto exige um determinado tipo de capacitação que só

com uma certa escala é que se ganhava. Não era por acaso que a Junta Autónoma das Estradas tinha serviços distritais, mas, depois, se forem ver, os distritos de estradas tinham uma capacidade técnica completamente distinta uns dos outros. Isto é, politicamente, Salazar decidiu que cada distrito tinha de ter uma sede da Junta Autónoma das Estradas; os engenheiros militares da Junta Autónoma das Estradas adaptaram cada junta distrital à capacidade real e às necessidades reais do território. Santarém, por exemplo, era uma coisa impressionante. No Alentejo, tinham os cantoneiros e não sei quê e não sei que mais. Portanto, eles sabiam... «Está bem, é tudo junta distrital». Tudo bem, está lá o engenheiro-chefe, mas depois...

Ora, acho que era necessário fazer isso novamente. Era necessário, com base nas NUTS III, ou nas NUTS II, ou numa coisa qualquer dessas, numa unidade dessas, ter uma zona de construção, manutenção, pequenas reparações — construção pequena, não estamos a falar de grandes obras —, para manter as estradas municipais e intermunicipais, antes chamadas de regionais, em bom estado de conservação, em bom estado de funcionamento, porque isso iria melhorar bastante a situação.

Portanto, esta lógica de funcionamento, em que há uma cabeça com corpos descentralizados, adaptados à realidade do terreno, é uma filosofia que vinha da Junta Autónoma das Estradas que se perdeu quando ela foi desmembrada nas suas diferentes funções, mas penso que era importante reganhá-la.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Prof., agradeço muito a sua resposta, porque é muito clara.

A minha segunda pergunta também é muito curta e tem a ver com a perceção com que fiquei, ao longo desta reunião, de que não existirá, do ponto de vista qualitativo e estratégico, uma grande diferenciação entre os

sucessivos governos, tem havido uma opção mais ou menos semelhante, do ponto de vista estratégico, e qualitativamente não há grandes diferenças.

Percebi bem a leitura que fiz desta reunião e das respostas que ouvimos?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sim, aqui já não é o... É difícil uma pessoa abdicar e dizer que, agora, aqui, é professor, assim, quase acético, nunca foi o meu caso, não é...

É óbvio que é público e notório que as minhas opções políticas relativamente à política de transportes não passaram, de facto, e não passam, de facto, por se ter privilegiado o sistema rodoviário da maneira como foi. E acho que cometemos um erro dramático, que vamos pagar caro a curto prazo, que foi o de assistir ao desmantelamento e à incapacidade de modernização da rede ferroviária nacional. Isto é algo que vai ser difícil de resolver, porque, uma vez destruído, é muito difícil voltar a repor. E isso passa-se em qualquer modo de transporte que tenha um determinado tipo de características de funcionamento mais coletivo, digamos assim.

O grande sucesso da estrada é o de que você faz uma infraestrutura e, depois, cada um a utiliza como quer. Todos os outros modos de transporte têm regras de funcionamento muito mais apertadas e muito mais condicionantes. Portanto, de cada vez que você destrói uma das componentes desses modos de transporte, como ele vai quase contra aquele que, supostamente, é o movimento normal, de maior individualismo, maior liberdade de escolha, etc., é muito mais difícil voltar a repô-lo.

Agora, o que me parece é que, independentemente da opção que foi tomada, há aqui, de facto, outro tipo de problemas, que esse, sim, importa analisar. Tendo ou não tomado isso como bom, o modo como as coisas se passaram no terreno é que me parece não ter sido o mais indicado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Prof., a minha última abordagem é para, dentro do possível, do pouco tempo que temos, trocar impressões consigo acerca da questão do financiamento da rede rodoviária. Isto dava para mais um dia e não para apenas 2 minutos.

Falou do exemplo do modelo suíço, que estudou e conheceu melhor, mas há um problema que vem desde o momento em que o Engenheiro Cravinho, associando às SCUT, colocou a questão do, então, chamado ISP.

No ISP, há uma receita, em 2011, de 2,3 mil milhões de euros. Isto é o cidadão que paga, quando vai abastecer. Mas, para além deste dinheiro, há a receita da chamada contribuição de serviço rodoviário, que vem da mesma fatura dos combustíveis, a qual foi de 540 milhões de euros, e que, este ano, o Governo aumentou 2,3%, passando para quase 88 € por cada 1000 litros de gasóleo. Depois, temos ainda o imposto único de circulação, que tem uma receita de 165,3 milhões de euros, em 2011.

Ora, o problema que quero deixar à sua consideração é este: se fossem cumpridos os compromissos assumidos perante o povo de afetar para estes investimentos na rede rodoviária e para os transportes aquilo que, depois, acaba por ir para outras despesas do Estado — para os bancos ou para outro lado qualquer, mas, para aqui não vem — e o ex-ISP é um caso desses...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminou os eu tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou terminar, Sr. Presidente

Aquilo que gostava de colocar à sua consideração é se, do ponto de vista da uniformização em termos de estratégia orçamental para o financiamento das redes de acessibilidades e de transportes, não estaríamos perante o evitar e não precisar de ir para selos em cima de selos, em cima

de selos. Não sei se me faço entender? É que já são tantas contribuições e tantos impostos que pagamos para pagar as estradas que, afinal, não são pagas e, depois, ainda por cima, temos de pagar portagem... Isto não é pago muitas vezes seguidas, Sr. Prof.?

Termino, com este quase desabafo, com este comentário em jeito de pergunta, agradecendo, mais uma vez, os seus contributos.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, a questão é a seguinte: como sabe, não podemos analisar sector a sector de atividade e de intervenção do Estado na base do equilíbrio de cada uma das coisas, porque, senão, havia grandes áreas do Estado que nunca seriam realizadas.

Portanto, o problema está em saber qual a ponderação que fazemos na transferência de verbas de um lado para outro, sabendo que numas são mais fáceis de arrecadar e de obter e que noutras nunca há capacidade para pagar os custos que acarretam. E aí é que se situam as opções políticas e as grandes discussões que devem ser tidas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, o último Deputado inscrito, para terminarmos a terceira ronda, é o Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS-PP.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Prof., em jeito de conclusão, foram feitas aqui algumas afirmações, mas, às vezes, com o passar do tempo, as pessoas vão amaciando um bocado.

Por isso, gostava de lhe perguntar se mantém a afirmação de que a passagem do risco de tráfego para o Estado é das «maiores vigarices que vi na minha vida».

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sem dúvida que sim. Mantenho que, se todo o contrato que é feito na base de uma determinada assunção de risco por parte do concessionário, sendo com base nessa assunção de risco que são negociadas as condições, a partir de um determinado momento, porque se chegou à conclusão de que, afinal, o risco era superior àquele que tinha sido assumido ou por qualquer outro motivo, se transfere esse risco para o Estado, é óbvio que isso é uma vigarice. Não tenho outro nome para dar a isso.

Quero, no entanto, chamar a atenção para um esclarecimento que o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro deu, há pouco, em relação a algumas coisas. No que se refere às SCUT que estão em análise, nem todas são iguais em relação a este aspeto. E é bom ter isso em linha de conta. Isto é, quando tenho situações onde o pagamento da componente tráfego ultrapassa, inclusivamente, os 100% da renda, não posso compará-las com outras situações em que, devido à ausência de tráfego, a componente do tráfego não chega, sequer, aos 30% de todo o custo da renda. Esta é que é a questão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, então, relativamente à inclusão dos contratos de renegociação, vou pedir-lhe para comparar as duas concessões Grande Lisboa e Norte, que estavam as duas de fora, onde o risco de tráfego corria para o concessionário e passou para o Estado.

Estas duas concessões, estas duas renegociações incluem-se nas maiores vigarices que já viu na sua vida?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Tinha de ver os dados concretos, o volume concreto de tráfego que estava previsto e o que, efetivamente, lá está.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, não conhece as concessões Grande Lisboa e Norte, cujo risco de tráfego estava, inclusivamente, a correr para o concessionário e passou para o Estado?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não, só conheço aquilo que li na imprensa...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não leu o relatório do Tribunal de Contas?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas é isso que diz em relação a estas duas concessões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se está a tirar conclusões, continue!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É isso que estou a fazer e as conclusões foi o Sr. Prof. disse que, em relação a algumas, «foi das maiores vigarices que já vi na minha vida». Foi o Sr. Prof. que disse, não são palavras minhas.

De qualquer forma, continuando, Sr. Prof., e voltando outra vez aos seus textos, senhor diz que «o limite inferior da banda de tráfego não só foi influenciado para tornar atrativo o negócio, como o seu limite superior é quase irreal». E, depois, mais à frente, diz «esta situação, de claro benefício para o concessionário, conduz ainda a um efeito perverso». A seguir, diz ainda «na verdade, para quê criar tarifas atrativas, se o lucro será ainda maior com menor número de passageiros?».

Isto significa que foi isto que aconteceu? Pelo menos, o Sr. Prof. faz estas afirmações. Mantém as afirmações que escreveu na época?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sem tirar uma vírgula! Refere-se ao MST e, de facto, é assim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mais à frente, refere «contrariamente ao estudo de viabilidade, que apontava para uma procura na ordem de 25 000 passageiros, após o funcionamento da rede completa, a banda de tráfego negociada com os concorrentes do concurso de concessão tomou, desde logo, um valor superior, cerca de 40 000 passageiros, como mínimo da 1.^a fase de funcionamento da rede». Ou seja, aqui foi, claramente, um negócio altamente ruinoso para quem negociou em nome do Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso é Poceirão-Caia?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É Metro Sul do Tejo.

Volto à afirmação: é uma das maiores vigarices que o Sr. Prof. viu na sua vida?

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Não tenho dúvida nenhuma. Mas, como lhe disse há pouco, aliás, não era preciso fazer essa segunda intervenção, porque acabei disse isso, a propósito de uma outra intervenção, as contas foram feitas ao contrário. Era necessário garantir uma determinada rentabilidade àquele investimento e, para garantir aquela rentabilidade, não ultrapassando as tarifas um determinado tipo de valor, porque, nesse caso, havia problemas complicados de gerir com outros

operadores de transportes, era necessário chegar a um valor mínimo de procura e esse foi fixado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isto que lhe acabei de ler, e que o Sr. Prof. confirma, vem no mesmo artigo que o Sr. Prof. escreveu. Ora, recuando à minha questão de há pouco, e porque não sei, conhecendo bem os bastidores, quem são esses bastidores do poder com influência no chamado grupo de Macau, quero voltar a perguntar-lhe: quem são essas pessoas que interferiram nisto, que inflacionaram os dados, para beneficiar os concessionários, para beneficiar os particulares e as empresas, em prejuízo claro daquilo que são os interesses do Estado? Quem eram estas pessoas? Quem defendiam?

É que nós também podemos chamar cá essas pessoas. E o senhor, se escreveu, tem a responsabilidade de, perante uma comissão de inquérito, apontar aqui os nomes e falar claro para que percebamos o que quis dizer quando fez estas afirmações.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — A questão é relativamente simples e tranquila. É evidente que há pessoas que, pelo seu nível de conhecimentos e pelas suas relações, tendo passado pelo Governo e passando depois para outras áreas de atividade — e falámos aqui, há pouco, de alguns desses casos —, têm um poder de influência bastante grande ao nível da concretização de determinado tipo de contratos e da concretização de determinado tipo de projetos, que provavelmente teriam de ser reequacionados ou reanalisados de outra forma se as condições fossem diferentes.

É essa a questão. Não vale a penas adiantar mais acerca disso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Era preciso era saber quem, quem são essas pessoas.

O Sr. Prof. **Fernando Nunes da Silva**: — Sr. Deputado, infelizmente, essas situações já tocaram muitos e variados partidos políticos. Portanto, não vale a pena estarmos aqui a incidir sobre isso, porque, se a Assembleia da República e os Srs. Deputados quisessem efetivamente pôr cobro a este tipo de situações, para não ir mais longe, teriam adotado, há algum tempo, o chamado «pacote Cravinho» para acabar com essas situações. Portanto, o problema está resolvido.

Infelizmente, isto tocou e toca a muita gente. Infelizmente, todos nós sabemos que muitos dos problemas se resolvem com base na agenda do telemóvel e não propriamente através de determinado tipo de procedimentos. E isso, de facto, em alguns casos, é altamente prejudicial.

No caso do Metro Sul do Tejo, do meu ponto de vista, isso levou a que um projeto que era extremamente importante e extremamente estruturante para a margem sul do Tejo se arrisque, neste momento, a ficar na primeira fase, porque o modo como foi negociada a sua concretização é irrepetível, e ainda menos na situação em que o País está. Isso é que é grave! Porque, se calhar, as pessoas, hoje, já teriam a rede completa e já estariam muito mais bem servidas.

Essa é que é a questão que importa atalhar e não estar a chamar o nome que toda a gente conhece.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, terminamos, assim, esta audição.

Cabe-me agradecer ao Sr. Prof. Fernando Nunes da Silva a sua colaboração ao longo de 6 horas e 30 minutos de reunião, a sua disponibilidade e as respostas que foi dando.

Quero também despedir-me de todos os colegas, recordando que a nossa próxima audição se realiza, amanhã, às 17 horas e 30 minutos, com o Sr. Inspetor-Geral das Finanças, Dr. José Maria Leite Martins.

Está encerrada a reunião.

Eram 16 horas e 58 minutos.