

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

21.ª Reunião
(21 de setembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 15 horas e 1 minuto.

Procedeu-se à discussão da definição e organização dos próximos trabalhos da Comissão, tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS), Mendes Bota (PSD), Pedro Filipe Soares (BE), Bruno Dias (PCP) e Emídio Guerreiro (PSD).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. José Braamcamp Sobral, Presidente da Comissão do Concurso do Eixo Norte-Sul. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Pedro Filipe Soares (BE), Bruno Dias (PCP), Mendes Bota (PSD), Isabel Oneto (PS), Rui Paulo Figueiredo (PS), Hélder Amaral (CDS-PP) e Adriano Rafael Moreira (PSD).

(...)

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

Eram 15 horas e 1 minuto.

Antes de iniciarmos a audição ao Sr. Dr. José Braamcamp Sobral, temos algumas questões resolver e que podemos resolver em poucos minutos.

Começo por recordar as audições da próxima semana: na quarta-feira o Dr. Carlos Costa Pina, que foi Secretário de Estado do Tesouro e Finanças; na quinta-feira, às 17 horas e 30 minutos, o Dr. Jorge Manuel Lopes Baptista e Silva; e na sexta-feira, às 15 horas, a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente, coordenadora da comissão de renegociação. Portanto, ainda estamos a ouvir sobre o eixo norte-sul.

O Prof. António Mendonça estará fora do País até ao final deste mês e, portanto, estaremos em condições para proceder ao agendamento da sua audição para a primeira semana de outubro.

Foi acordado, na reunião da Mesa e coordenadores, realizada no início da semana, que os grupos parlamentares fariam chegar as sugestões para próximas audições relativamente aos outros *dossiers* que temos em mãos, como sejam o Metro Sul do Tejo, a Alta Velocidade, a concessão Oeste e a concessão Brisa, mas ainda ninguém propôs nada.

Estive ontem a conversar com a Dr.^a Ana Vargas e obviamente que os serviços estão disponíveis para ajudar a encontrar as pessoas, o que será possível fazer em matéria de decisores políticos, mas que já se afigura muito difícil relativamente a outras entidades. Portanto, seria fundamental que os partidos pudessem indicar, em concreto, as pessoas que querem que sejam ouvidas.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, queria começar por pedir desculpa, porque era para ter levantado este assunto ontem, mas, como o Plenário se prolongou e versava sobre áreas que diziam respeito à Comissão de Economia e Obras Públicas, não tive oportunidade de chegar à Comissão de Inquérito antes do início da audição e, portanto, achei que, eventualmente, iria quebrar o ritmo da reunião.

Sobre o Metro Sul do Tejo, também por isso não fizemos ainda essa indicação de nomes, sendo que, como expressei na reunião de coordenação, não era propriamente essa a metodologia que preferíamos.

Aliás, já suscitámos aqui esta questão, porque o Governo informou-nos de que o Metro Sul do Tejo não estava em renegociação. No decurso das audições que fizemos na primeira fase, foi-nos dito, por uma das pessoas que aqui esteve, que o Metro Sul Tejo estava em renegociação. Questionámos formalmente sobre isso e não tivemos, até à data, nenhuma resposta. Contudo, temos vindo a ver, sucessivamente, notícias na imprensa que indicam que esta parceria público-privada (PPP) está a ser renegociada. Agora, também têm vindo a público notícias de sugestões que a Ernst & Young — e a propósito, fazendo um parêntesis, também já era tempo, uma vez que a imprensa já o tem, de esse estudo ser disponibilizado a esta Comissão — também fez para essa renegociação do Metro Sul do Tejo.

Portanto, Sr. Presidente, peço os seus bons ofícios para, de um modo urgente e célere, termos uma resposta cabal a esta questão do Metro Sul do Tejo.

Assim sendo, peço uma prorrogação até segunda-feira para indicarmos os nomes, mas excluindo o Metro Sul do Tejo até vir essa resposta do Governo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não são só notícias. A própria empresa Metro Sul do Tejo, no ofício que nos enviou a 21 de junho, disse que estava em renegociação. Indicou-o expressamente.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, eu já nem me quis referir a esse ofício,...

O Sr. **Presidente**: — Mas esse ofício existe e, portanto, foi-nos dito que estava em negociação.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — ... exatamente, para não estar a fazer uma exploração das divergências da informação prestada pela empresa e pelo Governo.

O Sr. **Presidente**: — Aliás, um dos aspetos que eu queria trazer aqui hoje é o que fazer quanto a esta matéria, porque, de facto, a indicação que tínhamos do Governo é que não estava, mas a empresa diz que está.

Portanto, temos de ver como é que esta questão é dirimida, se deixamos o Metro Sul do Tejo em pousio por mais algum tempo ou se avançamos de qualquer forma.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, o PSD concorda e também pensava requerer uma prorrogação do prazo para entregar mais algumas propostas de entidades para serem ouvidas em audição. Portanto, pensamos que o prazo deve ser prorrogado até segunda-feira.

Em relação à questão do Metro Sul do Tejo, independentemente de podermos também fazer propostas de nomes de entidades a ouvir, achamos que o assunto deve ser esclarecido e que não haverá um inconveniente de maior se pudermos avançar, por exemplo, para a questão do troço Poceirão-Caia enquanto não se esclarece cabalmente a questão do Metro Sul do Tejo com o Governo.

Temos um pacote de cinco PPP, estamos muito convictos de que deveremos fazer esse pacote individualmente e, entretanto, iremos definir as estratégias para outras PPP. No caso concreto destas cinco, se houver uma dificuldade de esclarecimento imediato sobre a situação em que se encontra o Metro Sul do Tejo, não há qualquer problema em irmos avançando com as outras três que ainda sobram.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Aguardaremos, então, por segunda-feira.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, sobre esta sugestão dada pelo PSD, não temos nada a opor, mas achamos que o Governo já teve tempo anteriormente para resolver este tema.

Nesse sentido, a minha intervenção deve-se mas à prestação demorada de esclarecimentos por parte do Governo a esta Comissão do que à condução das próximas audições.

Há um ofício, do dia 5 de julho, relativo ao relatório da Ernst & Young, onde o Governo diz que, para além da documentação que já entregou, tem na sua posse um relatório elaborado pela Ernst & Young, SA que será oportunamente remetido à Comissão. Esse «oportunamente

remetido à Comissão», pelos vistos, foi secundado pelo envio aos jornais e está para lá de qualquer que fosse o período indicado à Comissão.

Soubemos que o Governo tinha dito, inicialmente, que o relatório seria distribuído até final de junho; depois veio, adicionalmente, responder que o relatório no final de junho só teria uma versão preliminar e, por isso, passaria a ser entregue até final de agosto, início de setembro; estamos a chegar ao final de setembro, esta Comissão já está em velocidade cruzeiro nas suas audições e continuamos sem ter qualquer esclarecimento por parte do Governo.

Isso não nos parece aceitável e, para além daquela que já foi a chamada de atenção que fiz na reunião de Mesa e Coordenadores que tivemos anteriormente, gostaria de instar novamente a Mesa para, junto do Governo, insistir neste ponto, que nos parece fundamental. De outra forma, parece-me que nos faltará informação relevante para poder avaliar o que existe, a qual o Governo até já tem em sua posse.

Dito isto e frisando este ponto, sobre a questão das audições, daremos a nossa opinião também até segunda-feira quanto às mais urgentes e às que se devem seguir a estes trabalhos da Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, de facto, ia suscitar essa questão daqui a pouco.

Tenho presente o ofício que o Sr. Deputado dirigiu hoje à Comissão acerca dessa matéria. Portanto, iremos solicitar ao Governo, mais uma vez, que nos seja enviado o tal relatório da Ernst & Young de que tanto se tem falado ultimamente. Creio que não há objecções.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, nós secundamos o Bloco de Esquerda em matéria de preocupação com o atraso no envio do relatório da Ernst & Young. Não acreditamos que seja o Governo a enviar aos jornais esse relatório, seja em que versão for, preliminar ou definitiva. Não acreditamos. Trata-se com certeza de fugas de informação, mas não pelo Governo, seguramente. Não quero acreditar nisso.

Considerando que não é apenas no envio de correspondência postal que se esgotam os contatos com o Governo, dada a urgência, pedia que o Sr. Presidente da Comissão contactasse, telefónica ou pessoalmente, o Sr. Ministro das Finanças, pelo menos, e lhe dissesse que precisamos urgentemente desse relatório. Não se pode estar a mandar a carta, sabe-se lá quem a recebe, quando é que é respondida, e nós aqui a acompanhar pelos jornais, com versões que nem sempre são coincidentes, visto que cada jornal e cada televisão atira os seus números.

Portanto, esse relatório da Ernst & Young dá para tudo, dá para todos os gostos. O que é que é verdade? O melhor é não acreditarmos em nada daquilo que lemos. No entanto, só há uma verdade: esse relatório, a ir para algum lado, em primeiro lugar, é para esta Comissão, não é para mais ninguém.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, já não deve ser. Irei fazer um contacto com o Governo, pela via que considero neste momento adequada, que é através da Sr.^a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares, procurando que haja uma resposta rápida a esta nossa questão.

Srs. Deputados, temos ainda dois assuntos para resolver.

Temos, neste momento, em carteira, a audição do Prof. António Mendonça, na qualidade de ex-Ministro das Obras Públicas. Pergunto se o

podemos ouvir acerca de vários dos *dossiers* que temos em mãos. Ou seja, até aqui, no pacote inicial, temo-nos ocupado do eixo norte-sul, mas, como vamos avançar com os outros, creio que talvez seja vantajoso, se algum deles tiver algo a ver com o ex-Ministro António Mendonça — presumo que a Alta Velocidade tenha —, prever já, nessa audição, abordar esse assunto.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, queria apenas registar que julgo que o Sr. Prof. António Mendonça, salvo melhor opinião, também era Ministro aquando da renegociação de 2010 com a Fertagus. Assim, pode ter cabimento algumas das matérias estarem nesse processo, na medida em que esta questão vai avançar na Comissão e vamos falar disso. Portanto, é um dos pontos que está em cima da mesa.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Ele foi chamado para Fertagus!

O Sr. **Presidente**: — Exatamente! Em primeira linha, era a Fertagus e agora podemos associar o eixo Poceirão-Caia.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, se me permite, está a fazer uma proposta no sentido de, se o ex-Ministro António Mendonça, eventualmente, estiver implicado noutras PPP deste leque de cinco, aproveitarmos essa audição para o questionar também sobre essas.

Porém, é preciso que fique tudo bem claro. E porquê? Até segunda-feira vamos ver quem são os interlocutores que queremos ouvir das outras quatro que faltam, para ver onde há duplicações, isto é, se a mesma pessoa está em várias PPP. Nesse sentido, a grelha de tempos também tem de ser

adaptada. Não se pode usar uma grelha de tempos que era apenas para questionar sobre uma PPP para questionar sobre três. Talvez fosse bom reunir a Mesa e os coordenadores depois de termos definido quem são as entidades. Para já, estamos no campo de remeter propostas ao Sr. Presidente e depois, veremos as que ficam aprovadas pela Comissão.

O Sr. **Presidente**: — O PSD entregou um requerimento, propondo a audição do Dr. António Barreto devido a umas declarações em que fez alusão à existência de cláusulas secretas nas PPP.

Tendo em conta a dimensão dos nossos trabalhos, pergunto aos proponentes se consideram que a audição do Prof. António Barreto possa ser feita por escrito, mas deixo essa questão aos próprios proponentes.

Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, o PSD é sensível à argumentação do Sr. Presidente, uma vez que temos um conjunto de audições fortes e, se calhar, se os restantes membros da Comissão concordarem, podíamos fazer isto em duas fases. Podíamos questionar o Sr. Dr. António Barreto por escrito relativamente à matéria que interessa aqui, ou seja, quais são as cláusulas secretas que ele conhece e em que contratos elas existem; e, em função da resposta que fosse enviada à Comissão, ponderar-se-ia se valeria ou não a pena fazermos uma audição presencial.

O que interessa, aqui, de facto, é recolher informação e impedir que determinadas acusações ou afirmações perdurem na blogosfera e no éter noticioso sem concretização. Por isso, acho que era importante esclarecermos estes dois pontos essenciais: que cláusulas e em que contratos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, se não houver objeção a esta metodologia, e dado que a questão está circunscrita, creio que não se torna necessário enviar ao Dr. António Barreto o nosso questionário indicativo, porque não é isso que está em causa.

Nesse sentido, sugeria que os próprios proponentes pudessem formular a questão que gostariam de ver respondida pelo Dr. António Barreto, a qual seria enviada pela Comissão, pedindo que se pronunciasse, por escrito, sobre essa matéria.

Pausa.

Havendo acordo quanto a esta metodologia, a celeridade e a eficácia dos nossos trabalhos só têm a ganhar.

Srs. Deputados, creio que estamos agora em condições de poder iniciar a audição do Dr. José Braamcamp Sobral, na qualidade de Presidente da Comissão do Concurso do Eixo Norte-Sul.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. José Braamcamp Sobral.

Sr. Dr. José Braamcamp Sobral, começo por agradecer a sua colaboração com os trabalhos desta Comissão.

Como me informou que não tem qualquer objeção ao carácter público da reunião, podemos iniciar os nossos trabalhos.

A metodologia que seguiremos é a seguinte: cada grupo parlamentar dispõe, numa primeira ronda, de 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato, após o que se seguirá, eventualmente, uma

segunda ronda, em que cada um dos Srs. Deputados terá a possibilidade de colocar questões por um período de 3 minutos.

Sr. Doutor, se pretender fazer alguma intervenção inicial, dar-lhe-ei, naturalmente, a palavra em primeiro lugar. Caso contrário, responderá apenas às questões que sejam suscitadas. Deixo isso à sua consideração.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral** (Presidente da Comissão do Concurso do Eixo Norte-Sul): — Sr. Presidente, gostaria deixar algumas notas.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra, para uma intervenção inicial.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Em primeiro lugar, não sendo qualquer desculpa para não poder responder a alguma das questões, gostava de relembrar que, efetivamente, iniciei este projeto da travessia há 20 anos. Assim, há factos de que, provavelmente, poderei não me recordar e dar respostas de imediato, visto que algumas coisas se passaram há cerca de 20 anos.

O processo propriamente dito em relação ao qual julgo que estamos aqui, neste momento, mais preocupados em responder, efetivamente, também o deixei há 14 anos.

Gostava de deixar estes pontos, porque, às vezes, poderá haver alguns elementos dos quais pode parecer que não me recordo, mas efetivamente já deixei o setor ferroviário também há cerca de sete anos.

Este é um primeiro ponto, o que não quer dizer que *a posteriori* não possa encontrar respostas para algumas questões que me possam ser colocadas.

Neste momento, era só esta a preocupação que gostava de deixar, porque gostaria de responder a todas as questões que me colocassem.

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

Vamos, então, iniciar a primeira ronda de perguntas. Segundo a rotatividade que temos estabelecida, cabe hoje ao Bloco de Esquerda iniciar os trabalhos.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, gostaria de cumprimentar o Sr. Dr. José Braamcamp Sobral.

Sr. Doutor, com as restrições que já disse existirem e que, obviamente, respeitaremos, gostava de lhe pedir que nos desse, no fundo, o enquadramento do que foi a sua participação neste processo que acabou na concessão à Fertagus.

Disse-nos que estava no projeto há 20 anos. Por isso, também participou naquele processo anterior de tentativa de concurso público. Se puder fazer-nos um pequeno resumo do que foram os desafios, do que foi o processo que encontrou, do que foram algumas restrições, alguma coisa que corresse menos bem, outras que corressesem melhor. No fundo, é para podermos perceber quais foram as motivações que levaram, em primeiro lugar, a olhar para o concurso de uma forma, a mudar a forma de o levar à prática e a terminar na atribuição a um dos concorrentes neste concurso.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, em 1992 (portanto, situando-me um pouco no prazo), fui convidado para presidente do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, que já tinha iniciado alguns dos

trabalhos no que se referia ao desenvolvimento do projeto da travessia ferroviária do Tejo. O meu antecessor, Eng.º Antunes da Cunha, já tinha desenvolvido alguns estudos, nomeadamente estudos e projetos técnicos. Já havia, portanto, bastante trabalho desenvolvido.

Nessa fase, a decisão de implementar a travessia ferroviária estava tomada, pelo menos sob o ponto de vista político. Eu fui convidado para a desenvolver e exatamente para preparar o mais rapidamente possível os concursos, tendo em atenção a entrega ao financiamento e exploração desse projeto.

Nessa altura, não se utilizava a linguagem de hoje das parcerias público-privadas. Aquilo que era o projeto seria um BOOT, ou seja, um *build, own, operate and transfer*. Portanto, a ideia era preparar todas as peças processuais e técnicas e estudos para articular com o sistema ferroviário da região de Lisboa, de forma a lançar um concurso em que, efetivamente, os privados pudessem construir, deter, operar e transferir para o Estado, no final de um determinado prazo. Julgo que nessa data já se estimava um prazo de 30 anos para uma construção desse tipo.

De imediato, começámos a desenvolver os estudos com as equipas que já pertenciam ao Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa.

Talvez valha a pena fazer, aqui, um pequeno parêntesis. O Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa foi um organismo criado, anteriormente, pelo Governo, portanto, era um organismo do Estado, cuja presidência era entregue a uns administradores da CP. Na altura, fui nomeado administrador da CP e acumulava essas duas funções. Esse gabinete funcionava de uma forma autónoma relativamente ao sistema ferroviário, apesar de na cúpula, efetivamente, ter um membro que era do conselho e que fazia essa presidência, de forma a articular os trabalhos que ele desenvolvia.

Este gabinete tinha outras funções, para além deste projeto. Nesse momento estava encarregue da modernização de toda a rede ferroviária da região de Lisboa e, se nos recordarmos — e penso que muitos se recordarão —, foi o período em que se iniciou a modernização da linha de Sintra, nomeadamente através da duplicação e da supressão de todas as passagens de nível da linha de Sintra, e a introdução (também nesse período) dos sistemas de sinalização eletrónica na região de Lisboa. Foi um período onde também se desenvolveu a quadruplicação e sinalização da linha de cintura, que veio a permitir efetivamente a ligação dos vários suburbanos de Lisboa. Portanto, todos esses trabalhos competiam ao Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa.

Respondendo agora diretamente à sua questão, o lançamento do concurso tinha essas intenções. Portanto, a intenção estava pré-definida quando me convidaram para desenvolver o projeto e, de imediato, preparámos os termos do concurso, com as equipas que existiam, desenvolveram-se os estudos, desenvolveram-se os cadernos de encargos e lançou-se o concurso. Isto em... Desculpem. Julgo que iniciámos isto em 1992 e algures durante esse período de 1993 e 1994 desenvolveu-se esse primeiro concurso.

Esse primeiro concurso, numa fase final, já só tinha um concorrente, que era o consórcio Travitejo, constituído, basicamente, por várias empresas, das quais me recordo da Siemens, da GEC Alstom e da Odebrecht, ou seja, três grandes empresas internacionais. E tinha várias outras empresas nacionais no seu grupo.

Porquê essa paragem na fase final da negociação? Na fase final da negociação com esse grupo, a comissão a que eu presidia — eu era presidente do gabinete, mas assumia também a presidência da comissão — não nos entendemos no que se referia os custos apresentados por parte

desse consórcio. Considerámos sempre que o modelo financeiro que eles nos foram sucessivamente apresentando... Houve negociações prolongadas, mas em finais de 1994 a comissão deu ao Governo um parecer de indeferimento que foi acolhido pelo Governo. Prendeu-se, essencialmente, com essa matéria. Apesar de variadíssimas discussões e de, obviamente, o nosso objetivo ser fazer essa passagem, considerámos que havia um risco muito elevado para o Estado e que o custo seria bastante mais elevado, pelo que não nos entendemos.

O Governo aceitou a decisão e, de imediato, mandou o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa para iniciar a construção dessa nova linha de caminho de ferro.

Julgo que muitas vezes se fala aqui... Às vezes, poderei estar a dar indicações que, se calhar, já são conhecidas. Mas, obviamente, não se tratava só da travessia propriamente dita da ponte. De um modo geral, este projeto era sempre visto como um projeto de colocação do caminho de ferro em cima da Ponte 25 de Abril, mas não se resumia a isso. Muito mais importante era a ligação da rede ferroviária nacional a norte do Tejo à rede ferroviária nacional a sul do Tejo. Julgo que isto também é importante, porque foi a primeira vez que se tentou construir uma linha de caminho de ferro em 100 anos, em Portugal, numa zona urbana já consolidada, ou em vias de consolidação, nomeadamente na margem sul, e, por outro lado, com grandes dificuldades de articulação com a rede nacional a norte do Tejo.

Para esse projeto foram fundamentais dois ou três pontos, sob o ponto de vista técnico, que eu gostaria de destacar. Um foi a quadruplicação da linha de cintura, que permitiu efetivamente que continuasse a haver tráfego da zona de Sintra no sentido da linha da Azambuja, permitiu também aumentar a capacidade de tráfego na própria zona que atravessava a cidade de Lisboa e permitiu, em Campolide, o

nascimento da ligação à Ponte 25 de Abril. Depois, na margem sul, foi construir a linha que, numa primeira fase, foi até ao Fogueteiro e, depois, mais tarde, até Setúbal.

Esses objetivos não eram, portanto, só da criação de um suburbano. Julgo que isso é um ponto importante. Havia, aqui, vários objetivos em termos da construção: a ligação da rede nacional norte-sul na zona de Lisboa; a introdução de novos serviços de longo curso que hoje existem, para as cidades a sul de Lisboa, nomeadamente a ligação a Faro; permitir a criação de um novo suburbano que viesse a servir a península de Setúbal; e o transporte de outro tipo de coisas, nomeadamente o transporte de mercadorias. Não nos podemos esquecer que a fábrica Autoeuropa, hoje, faz todo o seu escoamento de tráfego de automóveis para o porto de Setúbal através desta linha. Outro dos objetivos, obviamente, foi o desafogo da Ponte 25 de Abril em termos do setor dos automóveis. Portanto, era um projeto que, na parte da construção, atingia vários objetivos.

A decisão de chamar os privados para este tipo de projeto, em termos do primeiro projeto obviamente, tinha a ver com a possibilidade de trazer um consórcio que financiasse também todo esse processo, o explorasse e o transferisse para o Estado ao fim de um determinado período de tempo.

Julgo que aqui a equipa que eu chefiava e a comissão, na minha opinião, estiveram bem ao apresentar o indeferimento, porque efetivamente o custo era muito, muito, muito elevado.

Julgo que também existe uma explicação. O grupo era constituído, essencialmente, por grandes construtores de material ferroviário e grandes construtores na área da construção. A sua componente de exploração era frágil e, obviamente, um objetivo que também existia e que tem sido falado ao longo do tempo é a melhoria do sistema de exploração do sistema

ferroviário. Portanto, gostaríamos de ter um novo operador no sistema que pudesse, efetivamente, servir de concorrente à exploração que, nesse momento, como sabem, era monopolizada pela CP. Esta ideia de introduzir — aliás, já na sequência de algumas orientações da própria comunidade, no sentido de que, mais tarde ou mais cedo, se viria a fazer a separação entre o gestor das infraestruturas e a criação de operadores privados e públicos a utilizar as vias — tinha também essa intensão, ou seja, a de criar operadores ferroviários que pudessem vir a explorar outras linhas, mais tarde, no mercado em Portugal.

Com este primeiro concurso terminado pelas razões que acabei de indicar, foram-nos dadas instruções para construir e desenvolver todo o projeto em nome do Estado, e assim o gabinete fez: iniciou, de imediato, a sua construção e o desenvolvimento de projetos técnicos. Esta decisão foi tomada no final de 1994 e em 1995 já estávamos, efetivamente, a desenvolver a primeira obra, que foi o túnel a sul do Tejo, o primeiro túnel. E assim se seguiu. Foi-nos dada também a instrução de irmos preparando um concurso para a exploração, a entrega, então, em regime de subconcessão ou concessão futura desta linha. Esta diferença entre subconcessão e concessão só tem a ver com o facto de que, na altura, o único concessionário existente no País era a CP, mas, como a ideia do Estado já era vir a separar e a criar uma empresa para a área das infraestruturas e outra para a área da operação e a criação de um novo regulador, o concurso manteve sempre essas duas posições em termos jurídicos. Portanto, iniciou-se como um concurso de subconcessão, tendo previsto já, em todo o seu articulado, a sua passagem a uma concessão direta por parte do Estado.

Situando, neste ponto, o nosso maior problema de imediato era o *timing*. Havia um *timing* estabelecido ou, pelo menos, pré-estabelecido,

uma vontade política de que estivesse tudo terminado para a Expo em 1998. Obviamente, aqui, surgiam uma série de problemas, nomeadamente um, que era o de ter de se lançar, de imediato, o concurso do material circulante, porque os *timings* de desenhar, escolher, conceber e construir esse tipo de material circulante eram muito apertados. Não me recordo em que data, mas ainda em 1994 — se ao longo de 1995-1996, não me recordo — foi indicado ao Governo, por parte da nossa equipa, que não era de maneira nenhuma possível terminar aquele projeto antes da Expo. Os *timings* e todos os planeamentos que fizemos na altura tornavam impossível essa data.

Seguiu-se a construção e seguiu-se a preparação, então, por parte de uma unidade que foi criada, a unidade de implementação de projeto. Era uma unidade que, quando nos foram dadas instruções para construir, permitiu aumentar um pouco a equipa, porque, efetivamente, era uma obra muito elevada. E assim fizemos as duas funções: uma, construir todo o sistema e, a segunda, lançar o concurso para a compra do material circulante.

Aqui, tivemos um cuidado muito especial — e julgo que este ponto é muito importante, porque é uma defesa dos riscos do Estado nessa matéria. O concurso da compra do material circulante foi dirigido, diretamente, por uma equipa dentro desta unidade, obviamente uma equipa com os melhores técnicos requisitados na CP nesta área, e que permitiu ao Estado definir o material que queria para este tipo de operação. Posso deixar um número que me parece importante: entre o custo do material circulante para o primeiro concurso e este concurso só separado para o material circulante, a diferença foi de cerca de 10 milhões de contos ao tempo, na época. Falarei em contos, pois na altura estes projetos eram todos financiados em contos,

depois é que passaram ao euro. Penso que este é um ponto muito importante em termos de defesa do risco do Estado nesta matéria.

Depois, seguiu-se — parece um trabalho fácil, não é muito complicado — construir toda esta infraestrutura e lançar o concurso para a concessão. O concurso foi lançado, teve três concorrentes ou mais, mas recordo-me dos três mais importantes. Aliás, ele já previa que, efetivamente, passasse a dois numa fase final de discussão e assim aconteceu. Na fase final, estiveram em concurso uma empresa inglesa, a Stagecoach, e a Fertagus, que era um consórcio maioritariamente português.

Seguiu-se todo o processo segundo os acordos, segundo o caderno de encargos e segundo as portarias e chegou-se a uma fase final, em que se propôs a adjudicação àquele que obedecia aos critérios mais vantajosos do concurso. E foi proposta ao Governo no verão de 1998 a decisão de adjudicar ao primeiro. A adjudicação foi feita cerca de um ano depois. Houve aqui dois faxes e não me recordo, exatamente, do porquê desses atrasos todos. Havia um atraso na entrega do material circulante. De qualquer forma, a decisão, a partir daí, já não competia à comissão que eu estava a presidir.

Eu fiquei até 1997 como administrador e como presidente do gabinete. A partir de 1997, exerci essas funções já como assessor, porque já tinha abandonado as funções de administrador. O gabinete já tinha sido extinto e foi integrado na REFER, portanto, mantive-me só nas funções de presidente da comissão.

Sr. Deputado, tentei ser o mais breve possível, mas obviamente que são sete anos muito sintetizados.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, permita-me ir buscar um pouco aquela que foi a sua experiência na CP, porque ouvimos aqui, há dois dias, o Eng.º Mário Lino, que nos dizia que uma das motivações políticas que existia para abrir espaço ferroviário a privados era a «bagunça» que existia na CP. Gostava que comentasse um pouco esta ideia.

Aparte inaudível na gravação.

Peço desculpa, referia-me ao Eng.º João Cravinho. Teremos cá o Eng.º Mário Lino para outros trabalhos.

O Eng.º João Cravinho disse, repito, que uma das necessidades de se envolverem privados era a enorme «bagunça» que existia na CP.

Ora, o seu conhecimento bastante generalizado do setor e, particularmente, da CP faz com que tenha um conhecimento grande sobre o que se vivia na altura. Também devo dizer-lhe que, das suas palavras, percebi que, nesta diferença do primeiro concurso para o segundo concurso, o facto de continuar nas mãos do Estado e de ter sido o Estado a lançar o concurso para o material circulante e não os privados levou a uma poupança de 10 milhões de contos, ou seja, de 50 milhões de euros. Por isso, essa tal «bagunça» na CP, provavelmente, não seria assim um óbice tão grande quanto isso.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Eu não utilizei essa expressão e, portanto, deixo-a a quem a utilizou.

Fui administrador da CP bastantes anos. Já anteriormente, em 1986-1987, tinha sido administrador da área de pessoal, tinha o pelouro do pessoal, e era substituto no pelouro financeiro da CP, numa fase muito

anterior da minha vida profissional, e obviamente que conheci o setor ferroviário ao longo de cerca de 15 a 16 anos.

Não acho que seja uma questão de bagunça. A CP é uma empresa centenária; nos anos 80 foi objeto de um saneamento financeiro; houve uma tentativa muito forte de reorganização da CP; foram introduzidos novos métodos de gestão; foram convidadas novas equipas de gestão; e ela tem vindo a melhorar sucessivamente ao longo dos anos. Vamos ser francos!

Não era uma empresa muito desenvolvida nesses anos. Foi uma empresa muito fechada sobre si própria. Recordo-me que, em 1986, vinha dos CTT, que era uma empresa também pública, acabada de sair da administração... Talvez com isto eu possa situar: Perguntavam-me como era a CP e eu, na altura, tinha 30 e tal anos e disse que a minha opinião era que a CP estava para os CTT como os CTT estavam para a Coca-Cola. Vamos ser francos: tinha uns 10 anos de atraso em termos de gestão face a outras empresas públicas no momento. E tinha muitas dificuldades, era uma empresa muito fechada sobre si própria, muito virada para a parte da produção, muito pouco virada para a parte do cliente ou utente, conforme se queira utilizar. A sua componente comercial era, de facto, bastante fraca. E tinha uma grande desvantagem: era uma empresa muito grande. Nessa altura, em 1986, por exemplo, lembro-me de que, quando entrei, tinha 33 000 pessoas. Hoje, o setor ferroviário todo, no seu conjunto, deve ter menos de metade deste número de pessoas, e o número de serviços ferroviários não aumentou exponencialmente ou não aumentou mesmo. Por outro lado, tinha práticas gestionárias muito centenárias, como eu digo, muito fechadas.

Não utilizo nem nunca utilizei a palavra «bagunça». Acho que era uma empresa que ainda estava em vias de grande mudança.

Tenho, para mim, como opinião, que o aparecimento de um operador privado serviu de *benchmarking* à melhoria significativa dos serviços da CP, nomeadamente nos suburbanos. Os suburbanos, hoje em dia, na região de Lisboa, são efetivamente muito bons, ou são bons, têm uma grande qualidade. E temos de voltar aos anos 90. Talvez seja difícil recordar, mas eu lembro-me que a linha de Sintra foi o projeto mais difícil que eu tive de desenvolver até hoje, porque tínhamos de trabalhar numa linha com cerca de 200 000 passageiros e com comboios permanentes e tínhamos de modernizar a linha. Nessa altura, vamos ser francos: o sistema... Se se recordarem, se forem verificar o que se passava na época, havia mortos todas as semanas, os comboios estavam num estado muito lastimável, a maioria dos comboios circulava com portas abertas, havia centenas de passagens de nível. Todo o serviço era completamente diferente do que é hoje. É uma diferença como da noite para o dia. E isso não se deve à introdução de um operador privado. Deve-se a que, efetivamente, há uma sucessão de melhorias que foram introduzidas: a sinalização eletrónica, a supressão de passagens de nível, a melhoria dos conceitos de gestão, a introdução de novos quadros na empresa, etc. Tudo isso trouxe, efetivamente, melhorias. Não há dúvida — eu, pelo menos, não tenho essa dúvida — de que a introdução de um operador privado na rede trazia, era essa a intenção, e trouxe, melhorias significativas na forma de operar um sistema ferroviário.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, das suas apalavras e até de outras palavras que temos ouvido aqui, na Comissão, grande parte do conhecimento era o conhecimento que a CP já tinha dos seus profissionais que depois eram cooptados, alguns até seduzidos, para outras funções quer na Fertagus quer nos diversos gabinetes que foram criados até a Fertagus

existir. Por isso, muitas das novas práticas que são referidas com a introdução destes privados nesta lógica ferroviária decorrem do que era o conhecimento já existente na CP, quase como se a CP já tivesse em si as capacidades para se regenerar...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E tinha!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... mas não teve a arte de quem tinha a responsabilidade da CP para o fazer.

Dado que o Sr. Doutor esteve nesse ponto de direção, gostava de perceber se assim era ou não.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — É uma questão de opinião, mas vou dar-lhe a minha opinião pessoal.

Eu trabalhei cerca de 30 anos no setor público nos CTT/TLP, como trabalhei cerca de 15 anos no setor ferroviário. E, pelo meio, trabalhei em setores privados também.

Se quer uma opinião firme sobre quadros, encontro do melhor que há em termos de quadros técnicos e de engenharia no setor público. Encontro os melhores quadros em determinadas áreas no setor público — sempre os encontrei! Por exemplo, no material circulante, a CP tinha quadros de altíssimo gabarito, mesmo a nível internacional. Aliás, um dos membros desta comissão, o Eng.º Hormigo Vicente, era considerado na Europa um dos melhores quadros nesta área.

Julgo que isso não invalida que, como eu disse, as empresas fossem muito fechadas sobre si próprias, muito baseadas... Por exemplo, na CP, quando em entrei em 1986, a maioria das funções era exercida só na área da engenharia. Não estou a dizer que as outras áreas não eram necessárias,

mas havia um fecho muito grande sobre a parte técnica e muito pouca viragem para o exterior. Mas também houve muitas entradas de quadros novos e uma nova forma de estar nas empresas.

As empresas têm o seu potencial, não estou a dizer que não, mas provavelmente — e não o querendo contrariar nessa análise, porque não é essa a minha intenção — julgo que a gestão e a introdução de novos métodos de gestão também melhora muito.

Posso dar-lhe um exemplo: o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa (e isto não é um autoelogio, porque eu tinha uma equipa de gestão) tinha uma equipa muito pequena, julgo que cerca de 40 pessoas na primeira fase, antes de ser mandatada construir a travessia — depois teve de aumentar o número de quadros, a maioria, efetivamente, seleccionados no setor ferroviário e julgo que não havia praticamente ninguém que tivesse vindo de outras áreas ou de outros ministérios —, e executou todas as obras de modernização da região suburbana de Lisboa, quando do lado de lá, por exemplo, na CP, o volume de obra executada, com um corpo técnico muito superior, era muito inferior. Isso pode comparar-se pelos números da época. E isso tem muito a ver com enquadramentos, com regras, com gestão. Não quer dizer que os quadros técnicos não fossem bons. Tem muito a ver com a gestão, com outras filosofias, etc.

Nisto da operação, posso dar-lhe exemplos. As mudanças dentro destas grandes empresas são muito lentas. Por exemplo, mudar nos comboios suburbanos de um operador para dois operadores por comboio levou anos. Porquê o sucesso imediato num operador privado? Porque imediatamente utilizou um único elemento. Eu passei anos a discutir essa matéria dentro da CP e era quase sempre impossível fazer esse tipo de mudanças!

Porque os meios postos à disposição das empresas, a partir de uma determinada altura, permitiam outro tipo de gestão que não a que era praticada anteriormente. Para manter um padrão de segurança dentro da rede ferroviária nacional, a CP utilizava processos muito redundantes de segurança, muito baseados no sistema humano. Quando foram introduzidos os novos sistemas de sinalização eletrónica que dependem muito pouco do erro humano, quando foi introduzido o uso do telemóvel, pois é muito mais fácil entre duas estações suburbanas um maquinista dar um aviso através de um telemóvel do que estar a parar o comboio, chamar, ir à próxima estação, ou sair um funcionário de um comboio de cinco carruagens em que o revisor está na última... Estes são exemplos! Era difícil convencer internamente a empresa que tinha de ser assim e, portanto, mantinham, sucessivamente, de ano para ano, métodos antigos de trabalho que se baseavam na aprendizagem durante anos e não se experimentavam novos métodos.

Recordo-me perfeitamente que a introdução do sistema de sinalização eletrónica foi feita concomitantemente no Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, através de instituições próprias e dentro de escolhas próprias e de equipas próprias, e na CP, que arrancou ao mesmo tempo, mas foi muito contrariada, na primeira fase, pelo corpo técnico. Obviamente que recrutámos gente mais nova, novos engenheiros, mais jovens, com boa preparação académica, mais abertos a esta utilização de novas tecnologias.

Não quero com isso negar que havia grandes quadros técnicos, como há em todas as grandes empresas públicas, com grande preparação e muito boa formação. Acontece, contudo, que aquela empresa, na altura, estava muito envelhecida — e estou a falar de 1986-1987 quando lá estive na primeira vez — e era difícil fazer muitas mudanças nesse sentido, não era

fácil. A redução sucessiva e a introdução de uma série de medidas de gestão dentro da empresa, a introdução de uma série de mecanismos de controlo, de cortes, de redução nas áreas de pessoal também trouxeram algumas dificuldades ao desenvolvimento da empresa.

Todavia, gostava de focar aqui um ponto que me pareceu sempre muito importante naquela análise: a CP no seu conjunto tinha as duas funções, a exploração e o investimento, e temos de nos recordar que, efetivamente — e eu vejo isso até pelos tempos de gestão que dedicávamos nessa matéria —, a maior dificuldade era que o custo de todas as operações de investimento era de tal maneira elevado que o tempo dedicado, em termos de gestão e de meios, a esses mesmos investimentos levava a que uma boa parte da gestão da empresa estivesse dedicada a isso em vez de estar dedicada à exploração, à melhoria, ao serviço público de transporte e a uma boa relação com os clientes. E isto não tinha nada a ver com bons ou maus quadros, tinha a ver, pura e simplesmente, com áreas que puxavam preocupações maiores para a gestão do que outras.

Quanto à palavra «bagunça», talvez em 1985-1986 houvesse um pouco de bagunça na empresa, mas eu nunca utilizei essa expressão e não vou agora fazê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado, peço ao Sr. Doutor um esforço de síntese, porque temos a próxima audição marcada para as 17 horas e 30 minutos e a este ritmo não concluímos antes das 20 horas.

Para prosseguir, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

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

Sr. Doutor, as respostas que deu foram referentes, parte delas, ao período de 1985, 1986 e 1987, mas quando falamos da abertura para privados, especificamente o que resultou na concessão à Fertagus, estamos a falar 10 anos depois. E 10 anos é uma década, durante a qual a empresa sofreu grandes transformações, ainda para mais quando, a partir de 1991-1992, se começou a ter uma visão de abertura a privados.

Nada mudou nestes 10 anos na CP? Continuava a ter-se essa dificuldade de implementação de novos processos?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, em 1997 não tinha dúvida de uma coisa. Esta linha, que poderia ter sido entregue de imediato à exploração do setor ferroviário nacional através da CP, eu não tenho quaisquer dúvidas que ia operar, no mínimo, com o dobro do pessoal. Mas os estudos internos que tínhamos e a que tínhamos acesso, seriam não diria que fossem três vezes mais, mas eram pelo menos duas vezes mais do que aquilo que faz o operador privado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, do ponto de vista de escolha do modelo, a redução do peso dos recursos humanos, das pessoas, dos trabalhadores, era uma das variáveis que estava a ser analisada, estudada e valorizada até para alterar o modelo.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Para a escolha do processo? Não! O que se queria era trazer um operador que, como eu disse, servisse e tivesse uma vantagem, que era servir de *benchmarking* à melhoria da operação. Não tenho quaisquer dúvidas de que os suburbanos de Lisboa, que têm hoje um muito melhor funcionamento do que tinham, absorveram

uma boa parte desse *benchmarking* de ter sido introduzido um novo operador privado neste setor. Disso não tenho dúvidas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, repito-lhe a pergunta e adiciono uma outra questão: uma das variáveis que foi avaliada foi a possível redução de recursos humanos que a pressão de um privado poderia trazer também neste contexto?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não, nunca foi discutido nesse sentido.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Acabou de dizer que, dos estudos que tinham avaliado...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Estou a dar-lhe um exemplo comparativo da exploração de duas coisas. Nunca foi utilizado esse pretexto para este concurso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma das respostas que deu ainda agora...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Estou a dar-lhe um exemplo comparativo entre a operação de duas empresas. Nunca foi o elemento que serviu. Os processos de decisão dentro da CP de redução de pessoal são muito anteriores a esse.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas na sua resposta disse, e cito textualmente, que «um dos fatores que os estudos indicavam é que com metade das pessoas os privados poderiam funcionar, talvez com mais».

Esta foi a sua afirmação.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. O Sr. Deputado pediu-me uma opinião sobre as duas empresas e eu disse-lhe que este era um elemento que diferenciava e que a operação virada ao cliente diferenciava. Não serviu de base à decisão nem foi elemento de escolha nos critérios. Os critérios estão perfeitamente definidos na lei e não está lá nenhum critério que se refira a isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não serviu de base à decisão da comissão, mas poderá ter serviço de base à decisão política de implementar este modelo. É o que nos está a dizer?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A comissão não escolheu com base neste critério entre um e outro operador. Do ponto de vista de alteração de modelo...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não! Não foi isso que transmiti.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Peço-lhe que clarifique.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Pediu-me comparações entre operações privadas e públicas e dei-lhe um exemplo, mas não lhe disse que tinha sido tomada a decisão por causa disso. Peço desculpa, mas, se não foi assim que entendeu, foi isto que eu quis dizer. Mas existem outros elementos que diferenciam esse tipo de operações. E acho que, como eu disse, o setor público absorveu muitas dessas novas formas de estar e que já as tem absorvido no sistema dos suburbanos de Lisboa.

Dou-lhe outro exemplo, que não tem nada a ver com este. Recordamos perfeitamente que, nos anos 90, os atrasos sistemáticos no sistema ferroviário em Lisboa eram imensos, não havia cumprimento de horários; e hoje, que eu saiba — pelo menos, era quando eu saí há sete anos da empresa —, a taxa de cumprimento de horários no sistema suburbano de Lisboa é muito elevada, é superior aos 90%. Ou seja, houve melhorias significativas dentro do setor ferroviário.

Acho que esse tipo de coisas tem influência no setor. Foi isso que eu quis dizer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Creio que entendi de forma diferente o que disse, mas o que referiu, especificamente, foi que havia um estudo e que uma das questões que indicava era a da possibilidade de um privado ter cerca de menos de metade de pessoas na exploração.

A sua frase incluía a expressão «estudo» e incluía «metade do número de trabalhadores numa linha»...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Então, peço imensa desculpa, Sr. Deputado, pode retirar «estudo», porque eu não tenho nenhum estudo com essa matéria. Estou a dizer que o número normal de pessoas que seria utilizado num serviço daqueles, pela minha experiência

dentro da empresa, seria, no mínimo, o dobro daquele que foi utilizado na Fertagus.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, voltando aos dois concursos e ao primeiro que foi concluído pelo indeferimento, à diferença do primeiro para o segundo, um dos exemplos que deu foi o de que na compra do material circulante se poupou cerca de 50 milhões de euros, ou seja, 10 milhões de contos.

Pergunto-lhe se mudou mais alguma coisa entre o que consideravam antes ser um mau negócio para o Estado e o que depois teria sido considerado como um bom negócio para o Estado.

Sei que o tipo de negócio mudou, pois, a partir do momento em que a construção passa para o Estado, passamos a ter um modelo diferente, mas pergunto-lhe, do ponto de vista da exploração, o que é que mudou, se é que mudou qualquer coisa.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — São concursos completamente... É muito difícil estar a comparar.

Dei-lhe um exemplo, porque esse exemplo saltou à vista, visto que estávamos a dialogar com um consórcio e no modelo económico deles tínhamos o valor do material circulante. Recordo-me que considerávamos que essa verba no modelo era muito elevada, eram cerca de 30 milhões de contos. E depois, ao abrir um concurso autónomo para a compra de material circulante, conseguimos adquirir outro tipo de material, que está a funcionar bem e que correspondeu à expectativas, que custou cerca de 20 milhões de contos.

Portanto, este é um elemento. Mas eu não posso comparar um BOT (*build, operate, transfer*) em que, efetivamente, o consórcio vai construir,

explorar e financiar todo o processo com a outra situação. É muito difícil para nós. O que nós considerámos era que no modelo financeiro que eles apresentaram os custos eram demasiado elevados para o *study case* que nós desenvolvemos internamente. Nós tínhamos uma análise de quanto é que poderia custar a construção feita pelo Estado e, com base nesse tipo de análise e em muitos outros elementos (isto já foi há muitos anos), chegámos à conclusão que, efetivamente, aquela operação era... Pelo menos, a comissão não se sentiu à vontade para poder fazer essa proposta ao Estado. Considerou que era um risco demasiadamente elevado para o Estado e, nesse sentido, deu o parecer negativo.

Dei o exemplo de uma matéria e haverá, com certeza, outras que poderiam ser analisadas, mas eu não tenho esses documentos neste momento nem tenho acesso a eles.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, no segundo concurso, um dos motivos de escolha era a resposta e o valor dos concorrentes para determinadas bandas de tráfego.

Quem é que definiu as bandas de tráfego e quais os critérios que levaram a que, se o tráfego ficasse abaixo do previsto nas bandas de tráfego, o Estado pagasse, mas, se ficasse acima, não tivesse qualquer benefício disso?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — As bandas de tráfego foram preparadas de acordo com as primeiras propostas que nos foram enviadas pelos concorrentes. A definição das bandas mínimas e máximas foram definidas em função das respostas dos concorrentes.

Contrariamente àquilo que também vi e que tenho visto de afirmações, os estudos da procura — aliás, como diz a portaria e era um

critério — são, efetivamente, da responsabilidade dos privados. O que o setor público e nós, gabinete, colocámos à disposição foi: todos os trabalhos e todos os estudos que desenvolvemos internamente, mesmo os primeiros estudos, assim como todos os estudos que desenvolvemos ao longo de todo o processo de construção, foram colocados em notas técnicas, todos entregues aos concorrentes e todos devidamente assinalados que não tinham qualquer responsabilidade do Estado. Portanto, os concorrentes respondiam e aí, sim, foi responsabilidade da comissão desenvolver as bandas de tráfego mínimas e máximas que foram colocadas em função daquilo que foi apresentado.

Todos os estudos que desenvolvemos foram postos à disposição dos concorrentes. A portaria diz, e bem, se se recordam, o seguinte: «Vantagens do modelo de exploração do serviço ferroviário, considerando as garantias oferecidas em termos de qualidade, economia e eficiência, tendo em atenção, essencialmente, os seguintes aspetos: *i*) Estimação da procura ao longo do prazo da subconcessão conjugada com o nível de preços a pagar pelos utentes, traduzido pelos valores, regime e estrutura do tarifário proposto (...)» — isto é da responsabilidade dos grupos privados.

O que os grupos privados utilizaram foi todos os elementos que tínhamos e que foram considerados em notas técnicas. Portanto, havia um caderno de encargos e um conjunto de notas técnicas que foram postos à disposição de todos os concorrentes. Os concorrentes podiam utilizar todo o trabalho que o Estado desenvolveu para formularem as suas propostas, sendo que, em todos esses documentos, era perfeitamente claro que não era da responsabilidade do Estado a estimação da procura.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, o Estado não fez nenhum estudo de tráfego?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, acabei de dizer que tudo o que desenvolvemos e fizemos e todos os estudos entregámos aos privados.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não me responde à minha pergunta: fizeram algum estudo de tráfego ou não?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Fizemos estudos de tráfego.

Em 1990-1991 fizeram-se os primeiros estudos de tráfego no Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, ainda numa versão que na altura esteve em estudo e em que se queria desenvolver um novo sistema ferroviário, passando na Ponte 25 de Abril e que ligasse a Azambuja a Setúbal. Estes primeiros estudos foram depois abandonados, porque não tinham qualquer atratividade para além do Fogueteiro. Os estudos de viabilidade da linha foram desenvolvidos, nessa altura, pela FBO Kennedy Henderson, que era uma empresa inglesa, pela Sofrerail e pela Lusotécnica.

Houve variadíssimos estudos desenvolvidos ao longo dos nossos trabalhos de construção, nomeadamente fizemos estudos de procura, estudos de origem e de destino. Eu não sou especialista nessa área, mas tudo o que fizemos, todas as contagens de horas de ponta que fizemos e todos os estudos que fizemos, nomeadamente nas horas de ponta durante esse período — que julgo que fizemos em 1993, fizemos em 1996, mas não tenho estas datas, não tenho acesso a esta documentação —, foram entregues aos concorrentes em notas técnicas, e a maioria deles utilizou os sistemas que entendeu para aferir... Ou tinham de desenvolver, porque eles eram responsáveis pelo estudo da procura; podiam utilizar, porque obviamente, o Estado pôs à disposição dos privados esses mesmos estudos,

fizeram as suas análises de sensibilidade a esses estudos e apresentaram as suas propostas e, nomeadamente, ao indicar o estudo nos seus estudos financeiros, com certeza que tomaram em consideração para a tarifa, efetivamente, os estudos que tinham. Também não temos dúvida que, com certeza, todas as entidades bancárias que avalizaram as propostas dos concorrentes fizeram também as suas *due diligence* sobre essa matéria.

Julgo que foram duas notícias. A mim pediram-me (ontem recebi um telefonema da própria Assembleia) para situar bem as matérias que teria de falar. Efetivamente, estive atento a algumas das notícias que saíram e, de facto, os estudos foram entregues, mas sem qualquer responsabilidade por parte do Estado, ou seja, aqueles estudos não era uma garantia do Estado. Aliás, como vem na portaria, era da responsabilidade dos privados a preparação dos estudos de procura. Também não temos dúvidas de que eles desenvolveram, aliás, os próprios dizem que desenvolveram depois, *a posteriori*, determinados estudos de procura, e também não temos dúvida de que, com certeza, as entidades financeiras que financiaram e que se apresentaram para financiar fizeram as suas *due diligence* sobre esses estudos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A sua resposta é importantíssima, porque, há dias, o responsável da Fertagus disse-nos aqui que não tinha feito qualquer estudo sobre a matéria.

Coloco-lhe a pergunta de outra forma: se um determinado concorrente aumentasse aquela que era a previsão de tráfego, saía beneficiado no concurso?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Se passasse a banda superior?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se, por exemplo, o concorrente *a* dizia que esperava x clientes, o concorrente *b* dizia que esperava x mais y de clientes. O concorrente *b* sairia beneficiado face ao concorrente *a*?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — A fórmula é muito complexa e vou-lhe ser franco, neste momento, não posso...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Eu simplifico. Se o concorrente *a* dissesse que esperava mais clientes do que o concorrente *b*, pelo facto de dizer isso tinha mais...?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não tem uma relação direta, porque há um elemento fundamental no início. Se você apresentar uma série de conjuntos desses, fizer essas análises e fizer uma proposta de tarifa completamente... A tarifa foi o último lance que os dois concorrentes fizeram no último dia. Tinham a oportunidade de apresentar um último lance, que foi feito. A tarifa tem um reflexo enorme nisso. E, portanto, a tarifa mais baixa foi determinante no último dia, por exemplo. Não estou a dizer que foi o elemento determinante, mas foi um dos elementos que, no último dia do concurso, teve relevância.

Portanto, não se pode apenas dizer «eu tenho mais», porque, nesse caso, qualquer concorrente aparecia e dizia «tenho aqui um milhão de passageiros». Não! Aqui há umas fórmulas. Tudo isto foi analisado por equipas altamente profissionais nesta matéria. Não tenho quaisquer dúvidas disso! Não era por dizerem que tinham mais. Sei que receberam esses estudos, porque nós os entregámos; sei que os usaram, porque obviamente as empresas recebem os trabalhos que foram desenvolvidos ao longo dos

anos por empresas de grande qualidade. Obviamente que utilizaram esses estudos; obviamente que fizeram as suas análises próprias com esses estudos; obviamente que fizeram análises de sensibilidade aos mesmos estudos; e, depois, assumiram outro tipo de responsabilidades e, provavelmente, fizeram estudos próprios. Não sei quais os que fizeram, não tenho de saber, não os recebi, não tive acesso a eles.

Também não tenho dúvidas de que, para este tipo de projetos ser bancável, os bancos fizeram *due diligence* aos próprios estudos. Portanto, também não tenho dúvidas nessa matéria.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Do que vemos, depois, da aplicação do contrato, devo dizer-lhe que, se os bancos analisam o risco, não havia grande risco para os privados aqui, porque percebemos que quem dissesse que tinha mais clientes poderia dizer, anexado a essa afirmação, que fazia preços mais baixos e, depois, se alguma coisa corresse mal, o Estado pagava. E foi exatamente isso que aconteceu!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Julgo que a comissão, na análise das defesas dos riscos do Estado... Assumi, aqui, há pouco, um ponto que me pareceu extremamente importante e, da nossa parte, pelo menos da minha parte e da parte das equipas que trabalharam comigo, há três pontos que são muito importantes.

Um já foi referido na primeira parte: tomámos uma decisão que não era fácil, mas foi uma decisão que nos pareceu que defendeu os interesses do Estado, que foi a de não adjudicar o primeiro concurso em regime de BOT. Teria sido muito mais fácil, obviamente, ao Gabinete do Nó Ferroviário não ter de fazer toda a construção e todo o risco deste projeto.

Há um segundo ponto que consideramos muito importante. Tomámos essa decisão em finais de 1994 e tivemos de desenvolver o processo em duas fases. O segundo ponto em que me parece que o risco do Estado também ficou muito defendido foi, efetivamente, ter-se feito o concurso do material circulante independente e, depois, com regras que passaria para o privado que ganhasse o concurso. Isto garantiu ao Estado que aquilo que comprou era aquilo que queria ou, se acontecesse um resgate, seria o material com que ficava. Penso que este ponto é extremamente importante, porque minimiza muito os riscos do Estado. Seria muito pior resgatar uma concessão que tivesse equipamento para o qual não tinha contribuído a sua escolha.

E um terceiro ponto que nos parece o mais importante nesta matéria, tendo em atenção que, efetivamente — e gostava de frisar este ponto —, estávamos a construir uma linha nova, há mais de 100 anos que não se construía uma linha em Portugal, implementada num território já com uma certa fase de consolidação, os estudos que tínhamos eram aqueles que foram presentes, os que existiam, feitos pelas melhores empresas. No entanto, defendemo-nos, claramente, com o ponto 2 do artigo 4.º, segundo o qual decorridos três anos podia ser feito o resgate. Ou seja, nessa situação, efetivamente, o risco para o Estado era muito menor.

Não quero deixar de lembrar aqui um ponto que me parece muito importante: ao analisar isto, estando defendidos estes pontos, estamos sempre a cotejar, pois, se falhar com o privado, tínhamos um sistema de operador público para funcionar. Podemos cotejar por essa operação. Normalmente, compara-se aqui o que se paga por um lado, mas não se compara o que se ia gastar se tivesse feito pelo outro lado. Parece-me que esse ponto...

Não assisti a nenhuma das sessões, portanto, não sei o que foi dito, mas dos poucos artigos que li na imprensa nos últimos dias sobre isto não vi tocar nesse ponto e parece-me que é muito importante. Ou seja, se, por acaso, todos nós nos tivéssemos enganado — públicos, privados, bancos, entidades e todo o sistema económico —, o Estado retinha, ao fim de três anos, o resgate com duas seguranças muito grandes: o material tinha sido escolhido por si e, portanto, era aquele que era adequado, e tinha uma empresa para operar, que é a empresa pública de transportes que lá está. De uma coisa não tenho dúvidas: esses custos teriam de ser comparados com essa situação.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A empresa boa só seria boa para o resgate, porque, pelos vistos, não foi boa para, desde início, ficar com a exploração.

Vou colocar-lhe, então, a pergunta de outra forma. Quando fala do problema do material circulante ser a variável principal do ponto de vista do financiamento, estamos a falar de 20 milhões de contos, como disse há pouco, o que *grosso modo* dá 100 milhões de euros. Esses 100 milhões de euros, aliás, 102 milhões de euros, foi o que o Estado já pagou pela exploração do privado — são os dados concretos que temos em cima da mesa — e que já serviram para uma distribuição de dividendos ao privado de 33 milhões de euros.

Agradecia que me contestasse, porque era sinal de que o interesse do Estado tinha sido protegido, mas isto dá a entender que aquilo que já aqui ouvimos, de que houve uma certa complacência inicial do Estado para com o privado para chamar o privado para este modelo, funcionou em claro benefício do privado e não do Estado e que, depois, a manutenção dessa

complacência resultou num claríssimo benefício que supera, e muito, aquela que era a variável principal, ou seja, o material circulante.

Essa é que é a pergunta que lhe faço.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Terminou, com...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, posso responder, muito rapidamente, a três coisas.

Em primeiro lugar, fui responsável pela condução do concurso. Terminei essas funções em... Já me perdi no tempo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Em 1999.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não, em 1999 já não estava nessas funções. Entreguei a proposta ao Governo em 1998.

O que acabei de referir foram os cuidados que a comissão teve na defesa dos interesses do Estado e que, se ao fim dos três anos houvesse o resgate, efetivamente esse resgate era a primeira, mas havia mais três ou quatro possibilidades de ser renegociado. Caso o tráfego estivesse abaixo da banda inferior, existiam outros mecanismos, mas havia um que foi previsto logo na portaria, que era o resgate. E isso defendia o Estado.

Não tenho qualquer dúvida de que nas outras foi defendido, tanto no material circulante, como na do BOT. Não tenho qualquer dúvida sobre essa matéria! São os três momentos em que as duas comissões a que presidi defenderam os interesses do Estado!

No que toca às situações de renegociação posteriores, não as conheço, não tenho qualquer motivo para... Não me posso pronunciar minimamente sobre elas.

No entanto, quis aqui lembrar um ponto que não tenho visto falado, que é o seguinte: os custos da operação por um público, durante os três anos, também teriam um preço e esse...

O Sr. Pedro Filipe Soares (BE): — Qual? Sabe dizer?

O Sr. Dr. José Braamcamp Sobral: — O preço da operação? É perguntar à CP quanto custaria essa operação, porque, durante esses três anos, com certeza, também tinha tido o mesmo problema. Ou seja, se não houve tráfego suficiente, a CP também não teria tido tráfego suficiente e também teria recebido, com certeza, as indemnizações compensatórias públicas devidas pela falta de tráfego.

Julgo que isto é muitas vezes esquecido, porque a linha já existia, a linha ia ser explorada, a linha ia ter as mercadorias, o longo curso e os suburbanos. E, se não tivesse a procura suficiente, teria também um custo. E julgo que cotejar de uma forma permanente o que seria em público e o que seria em privado era extremamente importante nessa matéria, porque isso é que nos pode dar, efetivamente, o diferencial dos custos nessa matéria. Mas, como eu disse, eu nesse, ao fim dos três anos, não tinha qualquer função.

Sobre a «complacência», o artigo que me acabou de dizer, é uma estranha palavra. Vou ser-lhe franco: estranha palavra, porque o processo de exploração começou a iniciar-se em 1999, o INTF foi criado na mesma altura. Tal como foi criada a REFER em 1997, foi criada a CP, foi criado o INTF julgo que em 1998 e, portanto, competia ao INTF nessa altura

acautelar, seguir e auditar, efetivamente, porque era o regulador, era uma entidade que não existia anteriormente.

Portando, só acho estranho a palavra «complacência».

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço que seja breve.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, serei muito breve.

Não sendo feito, pelo menos da parte do PCP, nenhum apelo — não vamos apelar — a que o Dr. Braamcamp Sobral fale menos, porque é importante a informação que ele tem para dar, queria colocar à Mesa e à Comissão de Inquérito uma questão muito simples.

Se esta reunião se prolongar, e é natural que se prolongue, talvez seja de considerarmos o que fazemos à reunião seguinte. Acho que mais vale tomarmos uma decisão enquanto é tempo do que sermos confrontados com um atraso de duas ou três horas. Nesse caso, mais vale utilizarmos esta reunião integralmente e aproveitarmos o tempo, em vez de começarmos uma segunda, ou pensarmos se começamos ou não, numa hora completamente diferente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já percebi.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Queria só chamar à atenção para isso.

O Sr. **Presidente**: — Fez muito bem.

O Sr. Doutor está a dizer-me que já tem pouco para dizer.

Vamos ter de ponderar. Ora bem, é evidente que, a este ritmo, não terminamos esta reunião antes das 21 horas — é óbvio! — e a próxima está marcada não para as 17 horas e 30 minutos, como há pouco disse, mas para as 18 horas. Há de chegar uma altura em que vamos ter de ponderar se cancelamos a próxima reunião ou se continuamos até às 3 horas da manhã. Talvez daqui a cerca de uma hora possamos chegar a uma conclusão.

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, Dr. José Braamcamp Sobral, as suas informações têm sido preciosíssimas, tal como, obviamente, era de esperar de quem ocupou um lugar fundamental e fulcral no arranque deste processo.

Gostaria de dizer que o problema não reside tanto em não se estar a fazer a comparação entre o que seria esta parceria público-privada ou, melhor, o que seria este serviço prestado pela Fertagus em comparação hipoteticamente com a CP. Têm de se comparar as expectativas que foram criadas, ao introduzir a exploração por uma empresa privada, e o facto de esta parceria — embora, na altura, se calhar, com outro nome — ter sido apresentada aos portugueses como algo que não traria encargos para o Estado, precisamente porque a gestão privada, a mais-valia dessa mesma gestão privada, o facto de haver equipamento moderníssimo, tudo isso é que levou a que hoje nos espantemos que algo que foi vendido como uma parceria que não traria encargos para o Estado, afinal, trouxe encargos e pelo menos 102 milhões de euros do Estado foram lá parar.

Até este momento, há pelo menos cinco aspetos que queremos ver totalmente esclarecidos. Queremos esclarecer tudo, mas há cinco que são os mais relevantes até este momento.

Queremos esclarecer bem este negócio e o seu percurso sobre o material circulante. Não está em causa, antes pelo contrário, que houve uma preocupação de adquirir a bom preço e houve uma preocupação de adquirir o material adequado. O que queremos ver bem esclarecido é por que motivo é que este material circulante andou a circular entre o Estado e o privado. Por que é que começa, primeiro, por ser adjudicado pelo Estado, depois cede contratualmente a posição ao privado e, mais tarde, é o Estado que vai de novo comprar e o privado está a pagar prestações? Porquê?

Depois, há uma outra questão que tem a ver com a TIR (taxa interna de rentabilidade) acionista. Já foi aqui citado e irei voltar ao assunto. Tem a ver com aquilo que, aparentemente, são valores extraordinariamente elevados em termos de remuneração do capital para um montante de capital que, de facto, foi colocado do bolso dos acionistas neste negócio.

O terceiro ponto tem a ver com os estudos de tráfego e aqui, permita-me dizer, Sr. Doutor, nada bate. Vem alguém, numa audição, e diz uma coisa, vem outro e diz outra. Portanto, ficamos a saber ou, melhor, não sabemos ainda bem quem fala verdade ou quem fala mentira. Temos de ir ver aos documentos! O Sr. Doutor tem uma versão, o Dr. José Luís Catarino tem outra versão, mas há uma coisa que é certa: poderia, efetivamente, não ser do Estado a responsabilidade pelos estudos de tráfego, mas as consequências de estudos de tráfego mal feitos, se calhar dolosamente, foram para o Estado, porque é, precisamente, o não atingir os limites mínimos das bandas inferiores que foram determinadas para o volume de tráfego que leva a que o Estado tenha de dar indemnizações compensatórias. Ou seja, o Estado responsabiliza-se pelos estudos, mas depois a não observância dos volumes que estavam previstos nesses estudos acaba por reverter negativamente para o Estado.

Já falei da questão do encargo que o Estado teve.

Há um outro aspeto que nos interessa e penso que o Sr. Doutor está em condições de nos esclarecer. Qual é o papel da CISF neste processo? A CISF foi ou não consultora do Estado na fase inicial do processo? A CISF acaba por aparecer ou não depois de transitar de consultora para banco ou para entidade financeira, com responsabilidade no financiamento que a Fertagus utilizou em termos bancários em cerca de 14%? Aqui, há um conflito de interesses aparente. Ou seja, a mesma entidade, embora com um estatuto ligeiramente diferente, com a roupagem de consultor serve o Estado, com a roupagem de banqueiro acaba por servir a Fertagus.

Gostava que o Sr. Doutor nos esclarecesse sobre esta matéria.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, relativamente à compra do material circulante, pode parecer, efetivamente, que a mudança de um lado para o outro... Eu explico e julgo que a explicação é perfeitamente fácil de entender.

No momento em que se decidiu ir para a subconcessão, os prazos para uma encomenda de material circulante eram cada vez mais curtos. Se fôssemos esperar pelo fim da subconcessão e depois o concessionário fosse lançar os concursos de material circulante, não teria qualquer possibilidade de arrancar antes de mais uns dois ou três anos. Pelo que, porque podia haver outra vez uma situação de falta de comparência ou até de concorrentes ao próprio concurso e porque o Estado teria sempre de ter o material circulante para utilizar nesta linha, pediu-se autorização ao Governo para se lançar o concurso de material circulante.

Porquê a CP? A CP aqui funcionou exatamente como uma empresa veículo, porque o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e a Comissão não tinham qualquer... Como poderei dizer? A compra pelo Estado de material

circulante, não sendo o operador direto e ainda não havendo a concessão, sendo uma subconcessão, fazia todo o sentido que fosse a CP.

Então, foi proposto e decidido, efetivamente, lançar-se o concurso em nome da CP. Foi constituída uma equipa sob a égide deste concurso. Recordo-me que, pelo menos, o Eng.º Hormigo Vicente e o Eng.º Carlos Frazão, não sei quem foram os outros membros — mas está em todos os documentos e toda a documentação está entregue e, se foi entregue, existe na empresa —, dirigiram este concurso em nome da CP e já com duas ou três cláusulas. Exatamente, já se previa a sua passagem para o operador que viesse a ganhar o concurso, que, pela figura de adesão, julgo eu — como disse, volto a pedir que me escusem de alguns elementos, porque isto passou-se há 14 anos e não é que nos esqueçamos de tudo, mas já fiz e participei em muitos outros concursos —, teria de aderir a este concurso. Tentei encontrar, mas não tenho documentos, não trago documentos, já saí da empresa há sete anos. Por adesão, aderiria o subconcessionário.

Portanto, o concurso foi lançado por nós, a empresa que ganhou o concurso da subconcessão tinha de aderir imediatamente — aliás, a própria portaria diz que tinha 15 ou 20 dias para aderir, era uma das regras. O ponto 12 diz: «A comissão deverá também notificar o concorrente proposto à adjudicação para que, no prazo de 15 dias, este lhe remeta o compromisso de aquisição da posição contratual da CP - Caminhos de Ferro Portugueses no contrato de aquisição de material circulante (...).» Tudo isto está na portaria, julgo que não é necessário estar agora a ler. Portanto, tomaria essa posição.

Não tive nada a ver com a renegociação, pelo que não me posso pronunciar sobre esse terceiro movimento que foi feito. Como eu disse, o que nós previmos, para segurança, foi que, ao fim de três anos, houvesse a possibilidade de, no caso de o tráfego ser inferior ou de outro tipo de

problemas, haver o resgate. Ao fazer-se o resgate, obviamente que o Estado iria resgatar o mesmo contrato de material circulante que desenvolveu e fez o concurso. É nesse sentido que digo que esse risco do Estado estava muito minimizado — e estamos a falar dos tais 100 milhões de euros.

Quanto ao outro elemento de que me falou, referente ao pagamento dos 100 milhões, sou completamente alheio a esse tipo de negociações. Não sei, nunca acompanhei, não faço a mínima ideia de qual foi a negociação. Lembro-me de que havia quatro possibilidades, mas teriam de ser vistas nos cadernos de encargos ou no contrato definitivo, porque havia matérias que foram negociadas ao longo do processo. Havia quatro situações que, em caso de... Eu recolhi quatro de um documento que tinha, mas não sei como é que ficou no contrato. Mas, se ficou dessa forma, havia quatro situações possíveis, que era: «Se o tráfego anual em 2002 exceder o limite mínimo da banda inferior de tráfego, mas o tráfego acumulado até à fase final do ano ficar abaixo do valor acumulado correspondente a esse limite, haverá lugar às seguintes formas de compensação (...)» — isto é uma nota técnica que foi discutida, não sei como está transposta para o contrato. A única coisa que encontrei foi uma ata que tenho, porque não tenho documentos destes concursos. Não tenho por hábito ficar, a não ser um documento ou outro, com recordação das minhas atividades. As quatro situações dizem: «Essa compensação pode revestir a forma de...» — era o que estava previsto e, portanto, com as ressalvas de poder ou não estar no caderno de encargos — «... prorrogação do prazo da concessão, aumento extraordinário das tarifas dos transportes, atribuição de compensação direta do Estado, uma combinação da forma de compensações enunciadas.»

Não sei se foi esta a forma que ficou no contrato, mas estes eram os quatro elementos que estavam a ser discutidos. Ou seja, não sei o que se passou nas negociações.

Quanto aos estudos de tráfego, também gostaria de fazer duas considerações. A primeira é que, nos estudos que fizemos no que se refere às horas de ponta, não há um erro tão elevado quanto se diz. Efetivamente, criticam-se muito os estudos de tráfego que foram feitos. Foram feitos por empresas reputadas, por técnicos reputados e baseavam-se, como eu digo, no estado da ciência nesse momento. Mas vamos ser francos: estamos a falar, volto a referir, de uma linha nova num território já consolidado. Não se fazia isto há 100 anos em Portugal.

Ponto dois: no que toca às horas de ponta, o erro não é tão grande, e vê-se por aí. O material circulante que foi determinado pela comissão em função desses estudos foi as 18 unidades quádruplas, que efetivamente prestam esse serviço e estão à altura das horas de ponta. Poderão verificar isso com as empresas, porque eu não tenho acesso a esses dados, mas é a informação que tenho e era assim que funcionava bem. Portanto, de um modo geral, os estudos que desenvolvemos na altura batem muito bem com as horas de ponta.

Quais são os problemas que decorrem a seguir e que, julgo, separaram a concessão e aconteceram neste processo? São durante o dia. Durante o dia, as movimentações expectáveis não se deram. E, aqui, aconteceram variadíssimas coisas. Esta é a tal parte sobre a qual disse que já tinha pouco para completar, mas estarei à disposição para responder a todas as perguntas.

Em todo o caso, sobre matéria de que me recorde, penso que era importante relembrar aqui, no que se refere aos estudos de tráfego, que, para além dos estudos e de nós confiarmos e, de facto, os termos entregue também aos privados e, portanto, eles terem de fazer as suas análises — eles dizem que fizeram análises de sensibilidade —, gostaria de clarificar... O Sr. Deputado acabou de dizer que uma pessoa disse uma coisa e outra

pessoa disse outra, mas, por aquilo que li, efetivamente, o Presidente da Fertagus disse que não fez os estudos e que na segunda fase os fez. O que me pareceu que ele quis dizer foi que recebeu os estudos da empresa, provavelmente do Estado. Ele tinha de ter a certeza de que aqueles estudos efetivamente não são... Como é que se diz? O Estado não lhes deu garantia, não os assumiu como uma peça fundamental. Julgo que ele diz que, depois, na segunda fase, fizeram os outros estudos e não tenho muitas dúvidas de que pegaram nos estudos todos que nós tivemos, fizeram uma série de análises de sensibilidade e funcionaram, na primeira fase do concurso, com base nisso. Também não tenho muitas dúvidas de que, na fase final, tiveram de fazer esses estudos, porque os bancos os exigiram e as *due diligences* lhes fizeram esses estudos.

Portanto, não estou a dizer que haja aí uma contradição muito grande. Do que acabei de dizer, não tenho quaisquer dúvidas. Não tenho quaisquer dúvidas de que tudo o que fizemos entregámos em estudos e em notas técnicas. Há uma coisa de que tenho a certeza, que é a de que estava escrito em todas as páginas que, efetivamente, o Estado não se responsabilizava e não garantia. Outra coisa de que tenho a certeza é a de que o estudo de procura está feito, está no caderno de encargos e está na portaria, era da responsabilidade dos privados.

Mas o que é que aconteceu também aqui? O Estado tem uma responsabilidade nestas matérias, porque fez estudos, desenvolveu. Vamos ser francos: nós não estamos ali sentados a desenvolver estudos com fraude. Utilizámos as equipas técnicas o melhor que pudemos, o melhor que sabíamos e o melhor que fizemos e os estudos que fizemos foram entregues aos privados para fazerem as suas apostas. E ninguém aqui tem esse tipo de intenções. Há, no entanto, uma série de coisas que se passaram nestes 14 anos, e mesmo nesse período, para as quais chamo a atenção, mas

como mero assistente ou porque, como disse, estive muitos anos no setor ferroviário, mas também participo na vida ativa em Portugal e verifico determinadas coisas.

Efetivamente, naquela época, faltaram muitos incentivos ao uso dos transportes públicos. Havia uma série de políticas enunciadas e uma série de vontades determinadas em haver um forte uso dos transportes públicos, mas não foi propriamente isso que aconteceu. E até falo de um aspeto que considero que, hoje, pode ser visto como ridículo, e nós sabemos porquê: no dia a seguir à concessão começar a funcionar, a ponte era gratuita, porque era o dia 1 de agosto. Nós, efetivamente, às vezes, não conseguimos coordenar todas as situações. O que é um facto é que uma subconcessão que se baseia nos estudos de tráfego, no primeiro dia em que vai operar, o elemento mais dissuasor da utilização do automóvel, para utilizar o comboio, nesse dia era gratuito, porque começou o mês de agosto e era o mês de Verão em que as portagens eram gratuitas na Ponte 25 de Abril. Este é um elemento pequenino, mas representa muitas vezes a vontade nestas matérias. Aconteceu! Foi nesse dia!

Sucedem que muitos dos estudos, e houve estudos em duas épocas diferentes — não lhe posso situar as datas —, têm a ver com a portagem da ponte. E a portagem da ponte estimada, num primeiro concurso, não posso jurar, mas era qualquer coisa que se situava para cima dos 200 \$, de 1 €. Julgo que, na altura, porque era em escudos, era de 300 \$. Ou seja, era a portagem que estava indexada para a Ponte Vasco da Gama. Este elemento é muito importante. Sabemos mais tarde, até pelos acontecimentos que se deram, que isso não aconteceu e foram refeitos alguns dos estudos em função disso. Mas a portagem não foi dissuasora. E uma das coisas que me recordo de ler nalguns estudos, e que ainda ontem vi nos comentários às notícias que saíram nos jornais por alguns dos comentadores, é que

continuam a fazer o mesmo tipo de comparação, isto é, comparam a portagem com o valor do bilhete. A maioria das pessoas, nos estudos que verifiquei, muitas vezes, não fazem a comparação com o custo total do automóvel, como o custo da manutenção, etc. A percepção que a maioria dos passageiros tinha, na altura, era portagem-bilhete. E isto apareceu ontem em alguns dos inquéritos que saíram... Pelo menos vi um comentário desses num jornal. Portanto, ainda existe este elemento.

Um terceiro ponto que me parece é que, apesar de algum engano durante o dia, nas pontas esses estudos não falharam tanto. Para além do não cumprimento de muitas das medidas de restrições ao uso do automóvel em Lisboa... Relembro o caso dos parques, que fazia parte de um dos documentos que foi entregue pela comissão, na altura, ao Estado. Recordo-me disso, de ter escrito isso. Agora, onde está, não sei. Por exemplo, essa medida dos parqueamentos na zona vermelha, hoje em dia, era uma medida que estava prevista há 14 anos e foi posta em prática no ano passado. A ponte só hoje é que está, julgo eu, porque não vejo a diferença, em 1,50 €, só hoje é que está nos tais valores. Também não era possível alterar. Mas as decisões do Estado, nessas matérias, têm de tomar em consideração que, depois, os estudos que são feitos também não correspondem a essa procura.

De facto, é verdade que também as expectativas que todos tinham — privados, públicos e muitas entidades que eram ouvidas na altura — do desenvolvimento na península de Setúbal não se deu com essa velocidade. É um facto que não se deu! Mesmo com o desenvolvimento da Autoeuropa, mesmo com a instalação de todas aquelas unidades ali na zona, não houve um desenvolvimento tão elevado. E efetivamente, aí, a procura durante o dia falha muito. Agora, as empresas que citei e todas as empresas que se dedicaram a estes estudos são empresas credíveis e sérias, que fazem este tipo de trabalhos. Nós também fizemos muitas contagens. Por isso é que

digo que, na zona das pontas, não tenho dúvidas de que os estudos não devem andar muito afastados, porque o material circulante foi calculado para isso e está certo, bateu certo.

Contudo, há uma série de outras medidas que não têm sido aplicadas. Eu não tenho a ver com elas e não quero fazer críticas em relação a elas, mas dei alguns exemplos. E dou ainda outro exemplo que me parece muito importante: era fundamental a Autoridade Metropolitana de Transportes na região de Lisboa para articular todos os sistemas. Se queremos incentivar... Independentemente de a exploração da travessia ser pública ou privada, o que se queria, na altura, era maximizar a utilização do transporte público, maximizar esse tipo de meios. Ora, o que aconteceu foi que, a partir daí, seguiu-se um período auge na utilização do automóvel, não só porque houve maiores disponibilidades financeiras, houve maior capacidade de aquisição de automóveis — coincidiram, vejam-se as datas e as vendas de automóveis nessa altura —, como houve a construção de uma série de outras estradas e houve muitas medidas que não coincidiram exatamente com este projeto. Este projeto, que era o de incentivar a utilização do serviço público, foi contrariado por muito daquilo que aconteceu no mercado. E não estou a falar no mercado político, mas aconteceu com todas essas medidas.

Mas lembro ainda outro exemplo de que soube ontem, porque me preocupei, já que vinha aqui, à Comissão. Na minha opinião, é inaceitável que o transporte rodoviário de camionagem esteja a atravessar a Ponte 25 de Abril, em concorrência, nomeadamente a Carris. Quer dizer, o Estado investiu largos milhões de contos na construção desta via, investiu na compra de material circulante, convidou o setor privado para vir explorar — podia lá estar o setor público a atravessar — e, depois, temos um operador da cidade, de dentro da cidade, a explorar, a ir buscar passageiros

à margem sul. Por que é que eles não vêm no comboio? Por que é que se faz esse tipo de medidas? É que não fazem sentido! Há imensas medidas que, depois, não batem certo com os pressupostos destes estudos e penso que isso também devia ser analisado. Não estou aqui a tentar desculpar a... Penso que fizemos o melhor trabalho possível e há uma coisa de que não tenho dúvidas: o caderno de encargos foi elogiado por muitíssimas instituições e parece-me um belíssimo caderno de encargos. Não tenho dúvidas disso! Agora, tudo o que acontece depois, no dia a dia, é que, às vezes, não bate certo. E, de facto, na altura, todos, todas as pessoas com quem falávamos, independentemente dos estudos, tinham uma forte expectativa de uma transferência maciça dos passageiros para o comboio. Ainda hoje, estava na frente da televisão, de manhã, antes de vir para aqui, a preparar uns elementos para me ajudar nesta conversa, e verifiquei uma coisa:...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, peço-lhe algum esforço de síntese.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — ... a fila de Coina continua a ser gigantesca. Porquê? Por que é que não vêm de comboio, que é mais fácil?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe, o que é que é gigantesco, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — A fila de tráfego de automóvel, Sr. Deputado.

Isto, para responder ao problema do tráfego, porque, e vou ser franco, Sr. Deputado, a palavra «dolosamente», a mim, pessoalmente,

feriu-me e, portanto, não poderia deixar de... Sabe que a grande dificuldade... Eu era presidente e, portanto, tive de subscrever os documentos. Eu não faço estudos dolosos. Gostaria que isto tivesse muito sucesso, muito sucesso, e acho que todos gostaríamos de ter sucesso.

Temos um ótimo sistema suburbano de transportes, no qual muito pouca gente, às vezes, tem orgulho, mas Portugal tem um dos melhores sistemas suburbanos de transportes ferroviários da Europa e não o usa, na sua potencialidade. Isto é que me custa um bocado.

Portanto, gostava que a parte das horas de ponta fosse um ponto importante que ficasse citado.

Quanto à parte da CISF, vou ser franco, também fiz uma pergunta hoje, telefonei, porque não sabia, nunca ouvi falar nisso. É uma novidade total para mim até há uma hora, porque me disseram que me iriam fazer essa pergunta, o que muito me espanta, e não deixo de lhe dizer...

O Sr. Mendes Bota (PSD): — Diga, diga.

O Sr. Dr. José Braamcamp Sobral: — Não tem problema algum.

Enquanto trabalhei nesta matéria, não tive conhecimento de nada, nunca tive conhecimento disso. A CISF era nosso *financial advisor*, assim se manteve todo o tempo e, na minha qualidade de presidente da comissão, ignorava completamente essa situação. Como não gosto de mentir a ninguém, nunca menti, há uma hora, perguntei e disseram-me: «Sim, senhor, houve, quando foi adquirida a instituição...». Quando a instituição CISF foi adquirida, acho, pelo BCP, na altura, já numa fase muito avançada deste processo, porque, enquanto estive connosco, foi nosso *financial advisor*, disseram-me que houve um administrador, alguém do banco que

fez um pedido no sentido de saber se havia algum inconveniente para essa instituição, o BCP, ser parte do consórcio financiador.

Vou ser-lhe franco, Sr. Deputado: como lhe disse há pouco, ignorava totalmente que isso tivesse acontecido e, se essa pergunta foi feita, se passou por mim ou por alguém da minha comissão com responsabilidades, não tenho quaisquer dúvidas de que foi encaminhado para a tutela. Se passou por mim, não tenho quaisquer dúvidas de que foi encaminhado à tutela, porque nunca deixaria uma coisa dessas acontecer. E nunca deixaria no sentido de que não me parecia coerente, mas *a posteriori* qualquer banco pode vir financiar. O Banco CISF acompanhou-nos durante todas as negociações e nunca ouvi falar nessa matéria. E vou ser-lhe franco: ouvi falar nessa matéria às 14 horas e 50 minutos, antes de entrar aqui.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Dr. Braamcamp Sobral, gostaria que nos esclarecesse um pouco mais sobre a questão da TIR acionista.

Durante as negociações que levaram à prossecução do contrato inicial, foi prevista ou discutida uma TIR na ordem dos 11%? Confirma ou não?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. Também tenho essas dúvidas. Também questioneei algumas pessoas para me explicarem, porque nós não impusemos nenhuma TIR ao projeto.

A TIR, e essa afirmação que me parece que também vi nos jornais, é efetivamente uma consequência do modelo financeiro dos concorrentes. E a TIR acionista do modelo financeiro que acompanhou as propostas era essa. Não há nenhuma imposição da nossa parte. Obviamente, se formos verificar as condições das várias regras do concurso... Tenho muita pena, mas não tenho o caderno de encargos do concurso, porque não tenho acesso

a qualquer documentação desse concurso. Não tenho, porque estou fora do sistema há sete anos e nem sequer procurei... Aliás, só há muito poucos dias é que soube que vinha aqui tratar deste assunto.

Li algures que havia qualquer coisa relativamente a essa matéria, mas há uma coisa de que tenho a certeza: não era uma imposição do caderno de encargos. O que vi, pela afirmação do Presidente da Fertagus, é que a TIR que tinha no início era de 11 virgula qualquer coisa e que, depois, passou para 8,9, mas isto deriva da renegociação que ele fez do contrato. Agora, a TIR que ele tem no projeto é a TIR que depende do modelo financeiro que acompanhou a concessão ou a proposta de concessão da parte deles, não é imposta por nós. Nós não impusemos nenhuma TIR ao projeto. Obviamente que, se aparecesse uma proposta que tivesse uma TIR negativa, não tinha viabilidade para avançar como concorrente.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — O Estado poderá, eventualmente, não impor TIR, mas não pode ser insensível. Estamos a tratar da subconcessão ou da concessão de um bem público, de um serviço público e, obviamente, há limites para que, à conta de um serviço público, possa haver aquilo que se poderá designar como um excessivo lucro. Há limites para isto e, portanto, não pode ser insensível! Mas a resposta está dada, e tomo-a como boa, no sentido de que não houve imposição no contrato, logo é uma consequência daquilo que o concessionário apresentou.

Sr. Dr. Braamcamp Sobral, embora há pouco já tenha referido que a questão das tarifas foi quase *in extremis*, um *sprint* final para a adjudicação, para a escolha ou para a seleção do candidato a ganhar a concessão e que isso tinha tido uma importância quase na hora limite, gostaria que dissesse se houve ou não um relatório que, de certa maneira, apresentou a

argumentação pela qual se deveria dar a concessão a um candidato e não a outro. Gostaria de saber se esse relatório existiu, porque ainda não conseguimos ter acesso a ele, e que nos dissesse se se lembra de outros argumentos pelos quais a Fertagus mereceu ganhar a concessão do eixo norte-sul.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — O relatório existiu. Foi entregue, como eu disse, algures em junho, não recordo agora exatamente a data. «A 17 de junho de 1998, entrega das propostas finais dos dois concorrentes relativamente ao montante e regime tarifário.» Portanto, o tal último *shot* (desculpem a expressão) julgo que foi nessa data. Mas este foi um apontamento que tirei, não posso jurar, que estará na documentação do concurso, que existe toda. Não percebo por que é que, efetivamente, a Comissão não tem esse relatório. O relatório foi entregue ao Governo, logo após. Obviamente que a comissão deve ter levado mais meia dúzia de dias a preparar o seu relatório. E o relatório é sobre todas as outras condições.

Quanto ao último *shot*, vamos ver: como nós negociámos com dois concorrentes em igualdade de circunstâncias, a partir de um determinado momento, e estávamos em negociações sucessivas, as propostas iam-se aproximando, porque estávamos a tratar de temas muito idênticos e de operadores que têm comportamentos muito parecidos.

Quando digo que é decisivo é, porque havia um último pedido de tarifa que era aberto no último dia do processo e os dois concorrentes foram chamados, abriram-se os envelopes e, efetivamente, um tinha acho que era 7,92 e o outro tinha 8,10, ou o outro tinha 7,89. Não me recordo bem, mas andava nesses valores. Vou ser franco, já foi há muitos anos, mas sei que havia uma diferença, sei que a Barraqueiro baixou o preço e julgo que a Stagecoach manteve mais ou menos ou se fez uma descida foi muito ligeira

no último movimento de tarifa. E nos critérios de adjudicação, a tarifa tinha uma importância muito grande.

Aliás, o próprio interesse público foi definido: «Sintetizáveis na garantia de prestação aos utentes de um serviço de transportes seguro, de qualidade, em condições de autosuficiência financeira, na minimização simultânea de riscos e encargos para o Estado.» No entanto, nas várias regras que estão estabelecidas e que, depois, foram publicadas ao longo do tempo, efetivamente, a tarifa tinha: «Estimação da procura, modelo de exploração, modelo de organização e gestão de recursos humanos, níveis de sistema de garantia de segurança e de qualidade, estratégia e manutenção, custos de produção. Mas a estimativa da procura ao longo do prazo da subconcessão, conjugada com o nível de preço a pagar pelos utentes, traduzidos pelos valores e regimes de estrutura tarifária propostos, incluindo esquemas de passes combinados com outros operadores de transportes a sul e a norte do Tejo...» Podia continuar, mas isto é público, está publicado no *Diário da República*. É o primeiro elemento da análise que foi feita pela comissão. Mas a comissão fez um relatório bem extenso, não foi uma página. É relativamente extenso. Não me recordo, não o tenho, foi entregue no Ministério na mão do Sr. Secretário de Estado ou do Sr. Ministro; julgo que até foi na mão do Sr. Ministro que foi entregue o relatório final.

Também gostava de deixar bem claro que tanto a CP como a REFER têm sistemas de arquivo muito profissional e a comissão foi apoiada. Aliás, a comissão manteve-se a funcionar depois da extinção do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa com expresso apoio da REFER. Portanto, toda a documentação deste concurso tem de estar nos arquivos da REFER. E, como nós eramos muito cuidadosos nessa matéria e os poucos apontamentos que encontrei estão todos rubricados por mim, de certeza que

toda a documentação estará depositada na REFER, nomeadamente esses relatórios. Todas as atas eram rubricadas e assinadas por todos os membros da comissão que estivessem presentes, como por todos os elementos. Eu trouxe um exemplo de uma ata, que por acaso tinha, e podem ver que todas tinham os temas e todas eram imediatamente traduzidas, até porque havia uma reunião de manhã com um dos concorrentes e uma reunião à tarde com o outro concorrente. Tudo isto está perfeitamente documentado e todos os elementos foram discutidos com os dois concorrentes. Está perfeitamente documentado em atas sucessivas e em documentos sucessivos. Não tenho quaisquer dúvidas do rigor do concurso nessa matéria — aliás, expresso pelo outro concorrente. Quando terminou o último lance, a Stagecoach disse que nunca tinha estado num concurso em que tivesse sido tratada com tanta transparência na sua vida profissional, o que, para mim, foi um agrado muito grande ter ouvido essas palavras.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Portanto, não se identifica com aquelas vozes que fazem uma interpretação desta equação que, porventura, poderá ser danosa para o Estado e que é: quanto mais um concorrente inflacionar o estudo da procura previsível, mais baixa pode ser também a tarifa, porque há, digamos, um custo marginal e, portanto, maior será também o diferencial que leva a que o Estado tenha de pagar indemnizações compensatórias. Portanto, é um critério que poderá, eventualmente, trazer algum prejuízo, e neste caso trouxe prejuízo para o Estado. Ou seja, o concorrente inflaciona a procura estimada, maior é a diferença para aquilo que é a procura real, maior é a intervenção, nesta primeira fase da concessão, em relação àquilo que o Estado tinha de compensar.

Além do seu comentário a esta questão que agora lhe coloquei de novo, gostaria de perguntar se o modelo de arbitragem que foi escolhido para sanar eventuais conflitos é um modelo que era utilizado frequentemente pelo Estado na sua contratualização com privados a vários níveis e se não acha que há aqui risco de, eventualmente, até haver algum conflito de interesses — porventura, algum juiz que já tenha sido advogado de uma parte ou de outra, isto é, do Estado ou de uma parte privada — e de a imparcialidade dos árbitros estar causa. Também queria saber a sua opinião para a questão de, se os conflitos forem dirimidos em tribunal, poder haver talvez uma maior compreensão por parte de um juiz para as dificuldades financeiras do Estado *versus* interesses ou lucros dos privados.

Portanto, gostaria que nos explicasse também o que levou a optar pelo sistema da arbitragem como forma de resolver conflitos.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Relativamente ao que referiu da potencial utilização dolosa de estudos de tráfego para efetivamente construir uma solução dessas, vou ser franco, custa-me muito, muitíssimo a acreditar. Não sou especialista em todas aquelas matérias. Tinha uma equipa muito vasta de gente a trabalhar, empresas que considero todas idóneas e a maioria das pessoas trabalharam comigo diretamente, pelo que teria muitas dúvidas de que alguma coisa desse tipo acontecesse.

Não conheço em pormenor todos os sistemas de cálculos que foram feitos para determinar quais eram as posições relativas nestas matérias. Não era especialista e por isso é que tínhamos uma série de empresas a trabalhar connosco nessa matéria. Tenho alguma dificuldade em aceitar, sequer, que essa hipótese seja posta. Quando o risco de tráfego está na banda inferior, efetivamente existe ali uma zona em que o Estado assume, mas a partir daí o risco de tráfego era do concorrente.

Contudo, vamos ser francos: se ao fim de três anos o concorrente não estava bem, por que é que não retiraram a concessão?

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — É o que nós estamos a apurar!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Mas a isso não posso responder, porque eu não estava lá nessa função.

O que me parece é que, daquilo que tenho visto afirmado — e foi isso que tentei aqui a dizer —, quanto às horas de ponta, não há isso; o Estado foi bem defendido de uma série de recursos e nunca ouvi falar, durante este tempo todo, na comparação de quais eram os custos efetivos que se teriam de pagar ao operador no caso da mesma situação. E acho que esse elemento é fundamental para comparar, porque de certeza que, se o tráfego se comportasse da mesma maneira e se estivesse lá o operador nacional a funcionar, isso também dava origem a indemnizações compensatórias.

No entanto, eu não estive nas negociações, não sei o que é que esteve em cima da mesa, nunca fui questionado sobre essa matéria. Apesar de algum período decorrer enquanto eu era presidente da REFER, na altura, nunca fui chamado a qualquer negociação nessa matéria.

Isto sobre a questão dos riscos de tráfego que me colocou.

Quanto à arbitragem, não me recordo, Sr. Deputado, mas vou ser franco: lembro-me que... Primeiro, a arbitragem hoje, em termos de empresas, é muito mais rápida do que as outras situações, não tenhamos quaisquer dúvidas. Julgo que, num processo destes, quando existe a possibilidade de arbitragem — e julgo que numa das notas técnicas isso acontecia, mas não sei se neste concurso, porque eu presidi a outros —, o presidente era escolhido pelos outros, ou seja, o presidente era uma terceira

figura escolhida pelas outras partes. Portanto, cada uma das partes nomeava dois vogais e esses quatro tinham de escolher um quinto, que seria o presidente, com direito...

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — De cooptação!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — ... de cooptação e de veto em termos de igualdade. Não sei se foi o que ficou neste concurso, mas ficou em muitos outros.

Se eu tiver dois membros de um tribunal arbitral de cada lado, os quatro tiverem de escolher um quinto e esse quinto tiver de ser estranho a qualquer das partes e tiver o direito de desempate, efetivamente, dá-lhe muito mais rapidez numa decisão e um grau de imparcialidade muito elevado. Mas já escolhi essa figura uma vez, parece-me boa e é menos morosa neste tipo de situações.

Não sei o que está no caderno de encargos e também não tenho o contrato final, pelo que não posso responder a mais perguntas neste momento, relativamente a essa matéria, mesmo por mera ignorância.

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

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Oneto.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, Dr. José Braamcamp Sobral, agradeço a sua presença nesta Comissão.

Tendo acompanhado as suas declarações, de facto, o Sr. Doutor referiu-se à ata da reunião n.º 16, de 21 de maio de 1998, na qual ficou expresso claramente que, se o tráfego anual em 2002 exceder o limite mínimo da banda inferior de tráfego, mas o tráfego acumulado, até final

desse ano, ficar abaixo do valor acumulado correspondente a esse limite, haverá lugar às seguintes formas de compensação: *a)* - prorrogação do prazo de concessão; *b)* - aumento extraordinário das tarifas de transporte; *c)* - atribuição de compensação direta pelo Estado; *d)* - uma combinação da forma de compensações anunciadas.

A verdade é que, ao fim de três anos, este contrato foi renegociado. Aliás, começou a ser renegociado com base num memorando de entendimento que se iniciou em 23 de junho de 2003 e foi fechado, precisamente, no dia 23 de fevereiro de 2005, curiosamente três dias após as eleições que alteraram a posição dos partidos políticos no Governo. Portanto, toda a renegociação foi feita neste período por um outro Governo que não aquele que lançou o concurso.

A minha questão é precisamente relacionada com esta renegociação, porque parece que o contrato foi formulado em 1998 e aquilo que hoje ainda temos perante nós é esse contrato — não! Houve uma reformulação total desse contrato, sendo certo, como o Sr. Doutor disse, que houve sempre o cuidado de manter a cláusula de resgate precisamente no contrato inicial e que, se ele não foi efetuado, foi porque quem decidiu assumir a renegociação entendeu que não se justificaria a realização desse resgate.

Aliás, tenho presente que precisamente no dia 30 de julho de 2003, portanto, um mês depois de se ter decidido renegociar este contrato, o Sr. Secretário de Estado dos Transportes, Dr. Francisco Seabra Ferreira, dizia que a Fertagus servia de exemplo para novas concessões a privados e, portanto, considerava que o modelo que tinha sido adotado era o modelo adequado. No entanto, temo-nos centrado pouco na renegociação, o que nos faz chegar até hoje, porque não se trata apenas do contrato inicial, mas também da renegociação. E tendo também em conta, por exemplo, como há pouco referiu, que, precisamente no decurso das questões de tráfego... É

curioso que o Sr. Doutor tenha referido a questão de no dia 1 de agosto se ter isentado o pagamento de portagens, mas eu acrescentava também que em 2002 foi decidido avançar com o programa Passageiro Freqüente nas portagens que permitiu descontos até 70% no trânsito da Ponte 25 de Abril e que, portanto, obviamente, fez-se o apelo à utilização do automóvel em detrimento do transporte público, nomeadamente ferroviário.

A questão que queria colocar é se tem conhecimento das condições de renegociação deste contrato, que durou dois anos, precisamente de 2003 a 2005, e se tem conhecimento se a parte das compensações que foram pagas engloba também um período em que este contrato esteve a ser regulado por estimativa, por reporte ao contrato inicial, uma vez que a sua renegociação estava prevista para 2003 e a verdade é que só se fixaram os exatos termos de renegociação a partir de 2005.

São estas as questões que lhe deixo.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr.^a Deputada, peço imensa desculpa, mas tenho de repor de novo duas ou três informações que dei.

Li a nota técnica que acabou de identificar, que, por acaso, me pareceu importante, porque eram os dados que tinha sobre as condições de renegociação se o tráfego anual — era o que estava na portaria — estivesse nessa situação. Efetivamente, não sei o que ficou no contrato, não o tenho e não sei se foi este texto exatamente, porque o que tenho é a nota técnica e não sei se foi este o texto que ficou no contrato. Mas, se é, são estas as condições que negociámos.

Vou ser franco: venho aqui responder a todas as questões que me forem colocadas sobre todo o trabalho que desenvolvi e pelo qual sou, obviamente, responsável. Presidi a uma comissão, presidi a um gabinete que desenvolveu uma série de trabalhos e desenvolveu uma série de

concursos. Julgo que o fizemos com a maior lisura e com a maior segurança para o Estado e identifiquei os atos em que me parece que isso está perfeitamente seguro. Este ponto, para nós, era importante, pois, efetivamente, o tráfego podia não funcionar, as coisas podiam não funcionar como tal. Portanto, tínhamos esta cláusula, o ponto 4 da portaria, que fomos nós que propusemos que fosse introduzido.

Apesar de ter sido chamado mais tarde a exercer outras funções no setor ferroviário, como Presidente da REFER nunca mais tive qualquer contacto com esta empresa ou com este contrato, não tive nenhuma reunião, nunca fui chamado e nem sequer me perguntaram, até hoje, fosse o que fosse sobre esta matéria. Hoje, é a primeira vez que falo sobre o setor ferroviário desde há sete anos. Enquanto fui Presidente da REFER nunca tive de tratar de qualquer assunto que se prendesse com esta concessão. Espantosamente, poderei até dizer que nem sequer alguma vez fui convidado para viajar nessa linha, à qual dediquei oito ou nove anos da minha vida. Nada! Zero!

Não tenho qualquer informação sobre essa renegociação, não sei dessas condições. Julgo que as condições que descrevi e que estão na documentação e no concurso acautelam os interesses do Estado, julgo que os trabalhos que desenvolvemos garantem bastante segurança àquilo que aconteceu. Quanto ao que se passou depois, não tenho qualquer conhecimento, nunca fui chamado, para ser franco, nunca me perguntaram nem soube nada dessas negociações. Zero!

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Doutor, posso, então, concluir das suas palavras que também não acompanhou a operação de *leasing* que retirou à Fertagus, neste caso, a responsabilidade relativamente à aquisição de material circulante, retornou-a para o Estado, levando precisamente a

que o concedente ficasse responsável pela operação de *leasing*, aliviando a estrutura financeira do concessionário para a rentabilização dos capitais, uma vez que era manifesto que a relação entre os capitais e o investimento não estava a correr da melhor maneira.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr.^a Deputada, compreendo perfeitamente a sua pergunta. Efetivamente, não tive nada... Mas poderia ter sabido! Poderia ter falado! Tomei conhecimento disso pelos jornais de anteontem ou por alguma informação. Não sei nada do processo de renegociação.

Por acaso, quando fui chamado para vir aqui, fui verificar a portaria, porque me recordava de nos termos preocupado com estas questões de segurança, que eram as minhas atribuições. Preocupei-me, elas estão expressas e, pelos vistos, foram usadas.

Chamei a atenção para um ponto que me parece importante, que foi o da comparação entre um lado e o outro, coisa que é esquecida. O único ponto para que chamei à atenção é da minha experiência e foi que, da análise daquilo que aconteceu, pelos vistos, também teria de ser cotejada qual seria a situação que aconteceria se fosse a CP.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Doutor, vou recolocar a questão, no sentido de aferir se é possível ajudar-nos neste nosso raciocínio.

Entende que, de acordo com o caderno inicial ou com a filosofia que está subjacente a todo o programa e ao caderno de encargos que elaborou, seria admissível o retorno do material circulante para o Estado?

Sr. Doutor, antes de responder, gostaria de deixar à consideração do Sr. Presidente a necessidade de ouvirmos também, nesta Comissão, alguém que efetivamente tenha estado ligado à renegociação do contrato entre 2003

e 2005, para entendermos esta parceria público-privada no momento em que estamos hoje. É preciso acompanhar todas as fases, todos os passos desta renegociação e creio que isso era útil para os trabalhos desta Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, entre as personalidades que ainda vamos ouvir, admito que esteja alguém ligado à renegociação, mas de qualquer maneira, como o Presidente não tem capacidades inventivas, obviamente que todas as propostas que sejam feitas pelos grupos parlamentares serão aceites, creio eu.

Faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr.^a Deputada, só posso fazer duas ou três considerações, porque não posso especular sobre o que terão sido as negociações. Não sei qual era a situação, não conheço o comportamento do tráfego nessa altura e não tenho dados nenhuns que me permitam ajuizar sobre a boa solução que possa ter sido encontrada. Não tenho os dados, pelo que não posso.

Já frisei um ponto que me parece importante e frisarei um segundo.

O primeiro é que, quando se discute isto, temos de discutir face a qual seria a solução em termos de exploração, ou seja, se estivesse um público o que é que aconteceria. Se eu estivesse à frente, eu iria pelo menos examinar o que seriam os custos para o Estado de um lado e do outro. Chamo a atenção para isto, porque me parece importante.

O segundo é que, como eu disse, quanto ao material circulante, no contrato equacionámos vários graus, sendo que o primeiro era o prolongamento do contrato da concessão, ou figuras mitigadas.

Vou ser franco: não estive nisso, mas o material circulante transitando de um lado e do outro, no modelo económico-financeiro, é quase neutro. Não estou a dizer que é neutro, mas é quase neutro, porque é assumir as posições contratuais de um lado ou de outro... Claro que num caso o Estado passa a assumir os riscos, mas desde que alguém lhe pague as prestações. Julgo que é neutro — mas teria de ouvir um especialista nesta matéria —, porque o Estado comprou, passou, voltou a tê-lo, mas, se pagarem prestações exatamente iguais ao que estava previsto, diria que essa matéria é mais neutra.

Também gostava de juntar mais uma informação. Apesar de tudo, dos considerandos, da falta de tráfego, etc., vamos ser francos: passados 10 anos, numa linha que foi nova naquela época e com as vicissitudes que atravessámos durante estes anos, numa análise fria feita por mim — é pessoal —, julgo que hoje aquela linha funciona muito bem. Não estou agora a falar que não existe esse tipo de problemas e acho que todas as pessoas têm direito a questioná-los, mas estamos a examinar e hoje temos uma linha a funcionar bem. Acho que este elemento também deve ser valorizado.

Contudo, não tive nada a ver, não sei em que situação foi pedida a renegociação e não lhe posso dar qualquer informação. Na minha opinião, o material circulante, se estiverem acautelados os pagamentos de todas as prestações, é neutro em termos de modelo financeiro. Como foi reduzido o prazo da concessão, não sei, já não posso tecer outras considerações, porque não tenho acesso à documentação e não segui o processo.

O Sr. **Presidente**: — Ainda no tempo atribuído ao PS, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, de um modo muito breve e na linha do que fez o Sr. Deputado Mendes Bota, do PSD, o que aceitámos, queria fazer um requerimento oral, que entregaremos por escrito ainda hoje, no sentido de, no âmbito da conversa que estamos a ter e da necessidade que identificámos, chamar a esta Comissão os ex-Ministros Carmona Rodrigues e António Mexia para serem ouvidos exatamente sobre esta matéria.

Gostava que este requerimento oral ficasse registado em ata. Se prosseguirmos os trabalhos com uma segunda audição, ainda entregaremos hoje, por escrito, este requerimento. De contrário, entregá-lo-emos na segunda-feira.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, fica registado e assim faremos.

Vamos passar, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Dr. José Braamcamp Sobral e pedir desculpa por ter chegado tarde, embora tenha ainda ouvido parte da intervenção de V. Ex.^a.

A minha primeira pergunta é a seguinte: o Sr. Doutor era presidente da comissão de que concurso? O que fazia concretamente esta comissão de concurso? Definia TIR? Definia prazos do concurso? Seleccionava concorrentes? Gostava de saber o que fazia em concreto para poupar tempo e não lhe fazer perguntas cuja resposta seja «não sei», «não tive conhecimento».

Queria saber exatamente qual foi o grau de intervenção de V. Ex.^a neste primeiro concurso.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, enquanto presidente da comissão, como já disse, acumulava as funções de presidente do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, em que estava efetivamente a dirigir a construção da linha, que acabou por ser construída até ao Fogueteiro e ao complexo de Coima nessa data. Como presidente da comissão fui responsável por preparar o caderno de encargos, chefiando uma equipa, obviamente, de advogados, de técnicos, de quadros, etc., e fazer esse desenvolvimento.

Essas foram as funções que desenvolvemos. Tínhamos de fazer a articulação com a CP e, posteriormente, com a CP e a REFER, porque as duas entidades deveriam ser ouvidas já na fase de 1997, em que se deu a separação da infraestrutura e da operação na CP. Portanto, esse era o papel do presidente, assim como dirigir as reuniões e analisar toda a documentação que foi entregue pelos concorrentes.

Vamos ser francos: esses concursos têm uma gigantesca massa de informação e têm uma série de equipas e subequipas que desenvolvem os seus estudos e fazem os seus relatórios finais, que são analisados e discutidos entre os membros da comissão.

Depois, numa fase já de negociação, após a escolha... Tínhamos três concorrentes, segundo me recordo, o terceiro era o Grupo Somague que foi afastado na primeira fase, porque as próprias regras do concurso previam só ficarem dois concorrentes em negociação final. E essa negociação foi dirigida diretamente pela comissão em *full-time*. Tínhamos reuniões de manhã com um dos grupos e da parte da tarde com outro. Essas reuniões eram para aperfeiçoamento das propostas e o papel da comissão era muito importante, pois era o de manter efetivamente uma equidade muito grande entre todos os temas tratados, entre um concorrente e o outro concorrente.

Por isso, numa das afirmações que já fiz hoje, disse que, obviamente, ao fim de um mês ou dois... Já não me recordo quanto tempo levaram essas negociações, mas há atas e isso está perfeitamente identificado, porque todos os temas e todas as questões colocadas eram passadas a escrito, até para permitir um dia aferir se houve equidade ou não no tratamento dos dois concorrentes. Esse trabalho foi mais moroso e durou todo esse tempo. Foi um trabalho que a comissão fez e, portanto, ela era responsável por conduzir todas essas matérias.

Na comissão decorreu o trabalho normal de uma comissão. Não houve grandes discussões, não tive de exercer o meu direito de desempate e, de um modo geral, estivemos sempre de acordo.

Lembro que um processo destes decorre num período também complexo, ou seja, um período em que são separadas as duas entidades, portanto é criada a CP e é criada a REFER, é criado o instituto regulador. Como tal, todas essas matérias tinham de ser, de algum modo, um pouco acauteladas durante todo esse processo. Aliás, como diz o próprio preâmbulo da portaria que criou e lançou este concurso: «As circunstâncias de se lançar o presente concurso quando se está a proceder a alterações do enquadramento legal do setor ferroviário, designadamente através da criação de uma entidade de regulação ferroviária e de uma empresa gestora de infraestruturas, bem como da reestruturação da própria transportadora pública, aconselha que se adotem soluções suficientemente flexíveis, por forma a que a evolução do referido enquadramento não venha a impor desajustamentos no concurso.»

É um pouco nessas áreas que tínhamos de ter muitas discussões com os representantes de outras empresas, com os representantes da CP, com os representantes da REFER, para que, efetivamente, este processo pudesse

decorrer dentro da mudança que se estava a dar nessa altura no setor ferroviário.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Portanto, posso concluir, sem ser abusivo, quanto à acusação feita ontem pelo Sr. Presidente do INTF, que da parte da comissão de concurso não houve nenhuma simpatia com a Fertagus, porque, como acabou de dizer, trataram os dois concorrentes em perfeita igualdade.

Posto isto, Sr. Doutor, gostaria também de dizer-lhe que nós vivemos sempre tempos complexos, ainda hoje não deixamos de viver tempos complexos, e perpassava desta comissão que estávamos perante a melhor das PPP. Era corrente em todas as bancadas! Ora, deixa a ideia de que, se esta é o que é, imaginemos as outras...!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não ouvi a última informação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estávamos todos convencidos que esta era a melhora das PPP, até pensámos que nem valia a pena perder tempo a avaliá-la, porque era uma boa PPP. Mas estamos a descobrir que, de facto, não parece ser assim tão boa. E, se eu olhar para os resultados em que o Estado teve um custo de 102 milhões, a Fertagus acaba por fazer distribuição de dividendos de 33 milhões aos seus acionistas e o Estado só tem prejuízos, esta ideia de uma boa PPP cai por terra!

Temos aqui um pecado original, que se chama «estudos de tráfego». É o pecado original. Perpassa a suspeita de que é com isso que o poder político analisa, incentiva e faz obra, é com base nesses estudos,

inflacionados ou não, que se fixam as TIR e é com base nesse pecado original que, depois, tudo o resto derrapa e há um conjunto de pagamentos.

A minha pergunta é muito simples: os estudos de tráfego eram todos similares? Havia diferenças? Que credibilidade é que deram a cada um?

Já ficou claro que alguém faltou à verdade, porque, pelos vistos, todos os concorrentes e todos os operadores tinham estudos de tráfego. O Eng.º João Cravinho, decisor político, dizia: «É um erro que eu assumo.» O poder político, pelo menos, já assumiu esse erro. Eu gostava de saber se a parte técnica também assume esse erro ou se continua a achar que não, que tudo estava certinho, que tudo devia ter batido certo, que havia apenas um desconhecimento do que é que podia acontecer no futuro.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Como acabei de dizer noutras intervenções, não sou especialista em tráfego nem em estudos de tráfego, não é uma matéria que domine. Mas informei que as empresas, que colaboraram nos estudos prévios ao primeiro concurso são empresas de alta credibilidade internacional e nacional. Não tenho dúvidas disso.

Quanto aos estudos que foram aferidos ao longo do tempo que nós desenvolvemos, já feitos diretamente pelo gabinete, através de uma série de intervenções com os nossos consultores técnicos, não tenho dúvidas de que em muitas matérias se aproximaram muito, nomeadamente, como eu disse, nas horas de ponta, nas contagens, etc. Não estamos muito longe dos valores que estavam aferidos. Tudo o que era expectável e que correspondia aos estudos de um desenvolvimento ao longo do tempo e ao longo do dia e de uma procura ao longo do dia, efetivamente não aconteceu. Já identifiquei aqui alguns dados que me parece que também não ajudam a que isso tenha acontecido.

Vou ser muito franco: como eu disse não sou um especialista, mas se efetivamente todas as medidas que estavam previstas sob o ponto de vista de incentivo ao transporte público tivessem sido tomadas naquela época, não tenho muitas dúvidas — contudo, posso estar enganado, porque nós enganamo-nos nisto — que estaríamos de certeza na banda inferior. Disso não tenho muitas dúvidas. Também não queria deixar de lembrar que, apesar de tudo, ainda hoje há uma procura a aumentar neste percurso.

Provavelmente, há enganos sucessivos. A infraestrutura é feita para 30, 40 ou 50 anos, é um novo canal. A adesão ao transporte foi acontecendo ao longo de mais tempo do que aquele que era previsto. Segundo sei, ainda hoje cresce, ou seja, ainda não está num movimento perfeitamente estabilizado. Uma linha de Sintra ou uma linha de Cascais estabilizou. A linha de Sintra já estabilizou há bastante mais tempo. E há outras linhas que ainda não estabilizaram. Já dei aqui alguns exemplos de muitas das coisas que poderiam ter acontecido para que tal não tivesse sucedido.

Já afirmei aqui, e não tenho de fazer mais do que essa afirmação: trabalhei com muitas empresas e trabalhei muita gente e há uma matéria que me custa muito a crer, que é a manipulação dos dados. Acho que não cabe e à equipe que chefiei cabe muito menos nessa matéria. Não tenho qualquer dúvida nisso!

Sr. Deputado, vou ser franco: parece-me que as afirmações de complacência, que li ontem do ex-Presidente do Instituto Nacional de Transporte Ferroviário, não se aplicavam ao período do concurso. Foi essa a leitura que fiz dos jornais. Se as afirmações foram outras, então, eu teria outras coisas a dizer. Mas julgo que não foi ao período em que eu estive a presidir que ele se referiu. Pelo menos, os jornais não o transmitem como tal. Se foi, gostaria que essa afirmação fosse feita aqui, perante mim.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Então, devo pelo menos concluir que no concurso se passaram coisas cuja pergunta certa desconheço e, como não vou conseguir acertar, vamos todos ficar a saber que houve coisas que V. Ex.^a gostava de contar, mas não conta,...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Eu não conto?! Não aconteceu nada!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — ... porque eu sou incapaz de descobrir a pergunta que despoleta a resposta.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, gostaria que me dissesse... Eu não tenho de saber as informações pela imprensa.

Foi-me dito, agora, pelo Sr. Deputado, que o ex-Presidente do Instituto Nacional de Transporte Ferroviário...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Lemos os dois no mesmo sítio!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — ... tinha dito que tinha havido uma complacência por parte da comissão no acompanhamento junto e de apoio a um dos concorrentes e que lhe tinha favorecido a sua situação. O que eu li nos jornais e disse foi: eu li que essa complacência tinha sido *a posteriori*. Se isso foi *a posteriori*, terá de perguntar a quem possa ter tido essa complacência.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Se for *a anteriori*, tem histórias engraçadas para contar!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Se for *a anterior*, nego terminantemente essa matéria, até porque *a anteriori* o Sr. Presidente não existia e o instituto foi criado em 1998-1999. Então, fica a pergunta: o que é que ele fez para, efetivamente, acompanhar essa concessão? Porque a concessão começou a funcionar em 1999 e obviamente que tinha um regulador que a devia regular. Não tem nada a ver com a comissão que presidiu ao concurso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, queria perguntar-lhe se, de alguma forma, existiu algo que hoje é tido como fundamental e aconselhável por tudo o que é especialista e que se chama «estudo do comparador público», ou seja, se houve análise antes e depois, dos custos diretos, indiretos, de serviço, de infraestrutura, de transação, dos «custos sombra», etc.

E por que é que pergunto isto? Dando como certo que esta era a primeira parceria público-privada, algo de que havia desconhecimento total e que estávamos numa fase inicial de um plano ferroviário ou de um plano rodoviário — diz, e bem, que havia dificuldades em saber que transferências iriam existir de oferta-procura nesses moldes —, a verdade é que estamos perante uma PPP em que a infraestrutura que estava construída era do Estado, os custos políticos, ou seja, aqueles que podem definir procura-oferta, como a extensão de mais linhas, a construção de outras travessias (é tudo político), estavam na mão do Estado, os riscos do material circulante estavam do lado do Estado — aliás, mesmo depois de passado para o Estado, nas grandes reparações era partilhado —, se houvesse material circulante adicional, era o Estado que tinha de suprir isso, ou seja, tudo o que era adicional, tudo o que era exceção, tudo o que

era previsível mas podia ter custos o Estado suportava e tudo o que era certinho e seguro ficava na Fertagus.

Estou a falar do contrato inicial, ao que o Sr. Doutor pode responder, para o resto chamaremos cá quem tivermos de chamar.

Pergunto: ainda assim, como é que o Estado foi capaz de garantir uma TIR acionista desta dimensão? O que é que justificou isto?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, julgo que já respondi à maioria destas questões, mas volto a identificar. O contrato de material circulante não previa... Portanto, foi comprado e transitou inteiramente para a responsabilidade do concessionário. Quanto ao que foi feito, depois, na renegociação, não tenho nada a ver, não conheço. Terá de perguntar...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O material circulante adicional está no contrato inicial.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — O contrato do material circulante transitava por adesão imediata para o concessionário, conforme está na portaria do concurso, 15 dias depois. E assim foi. E, portanto, cumpriu-se exatamente o que estava no caderno de encargos. O concessionário assumiu os riscos de tráfego na banda, entre a banda superior e a banda inferior, assumiu o material circulante e assumiu todas as propostas que fez. E foi isso que a comissão teve de fazer.

Não tenho de fazer de interventor nesta matéria, mas acho que há aqui uma série de questões que têm de fazer a quem negociou e não a quem projetou. Porque quando se projetou e definiu o concurso, não estava lá nada disto! Portanto, as perguntas que me estão a colocar referem-se a

decisões que foram tomadas por quem renegociou a concessão e que terá de responder. Eu não posso responder, porque não estive, não participei, não conhecia e ignorava.

Apenas pude aqui dar algumas informações que me parecem curiais, que nunca ouvi citar durante estes processos todos e que é a comparação cotejada do que seria a operação pública e a operação privada.

Agora, o Sr. Deputado está a dizer-me que o material circulante transitou para o Estado e que o risco passou para o Estado... Não passou, enquanto eu lá estive! Se depois passou, não lhe posso responder.

Quais são as razões da renegociação? Quais foram as razões das várias fases de renegociação? Não sei, não estava lá!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não foi isso que eu perguntei!

Resolvido o problema do material circulante, volto à primeira questão. O facto de a infraestrutura estar construída e ser do Estado, de ter o Estado o risco político — uma menor procura, como acabou por acontecer, a extensão a Setúbal, etc. —, se esses riscos estavam no Estado, o que é que justificou esta TIR?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Nós não estabelecemos a TIR. Isso já foi aqui, mais do que uma vez, identificado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou a perguntar-lhe se, na sua opinião, tendo em conta tudo isto... Seguramente, é uma pessoa atenta e até especialista e em todas as outras PPP a infraestrutura é para construir, a procura é para fazer, isto é, tudo é para fazer, nada está feito. Ora, neste caso, a infraestrutura já existia e havia uma partilha do Estado no material circulante, independentemente de depois ter passado de dono, mas o certo é

que esta TIR não foge da TIR de referência, da TIR média de todas as outras PPP.

Quero concluir com isto que, para mim, esta me parece excessiva. Gostava que me pudesse dizer se também considera isso ou não. E tanto assim é que depois foi reduzida.

Como V. Ex.^a esteve na comissão do concurso, queria saber se essa avaliação foi feita e por que razão se fixou inicialmente nesse valor.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, no que se refere à TIR, já respondi há pouco. As TIR que aparecem nos projetos e de que eu tomei conhecimento também agora recentemente e com certeza que tomei conhecimento há 15 anos quando analisámos a documentação, obviamente, eram as TIR que derivavam dos modelos de financiamento por parte da banca. Não foram impostas pelo Estado, nem sequer eram procuradas pelo Estado. Estamos a falar de há 14 anos, não estamos a falar de hoje. E não foi estipulada por nós nenhuma TIR nesse momento.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E houve comparador público ou não?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Desculpe, comparador público em que sentido?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — No sentido de saber se o Estado, sozinho e por si, era capaz de garantir os resultados finais, em vez de ter concessionado isto a privados.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Julgo que isto evoluiu bastante nos últimos 15 anos, mas em muitas destas matérias foram cotejadas, claramente, esse tipo de situações. Há matérias que não recordo, porque presidi a muitas dessas comissões, mas está tudo perfeitamente documentado na empresa. Não tenho dúvidas de que, efetivamente, para o Estado era mais... Eu não tenho dúvidas, porque, se tivesse dúvidas, não tinha... Era mais caro a exploração até lá.

Perguntou-se aos concorrentes quais seriam os preços de utilização e quais seriam os custos que teriam e, em caso de terem de explorar obrigatoriamente esse serviço, quais seriam os preços que queriam receber por isso. E isso foi analisado, testado e visto pela comissão e pelos serviços que apoiaram a comissão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, enquanto presidente da comissão, acompanhou as alterações das minutas dos contratos? O Tribunal de Contas faz referência a vários itens, principalmente «permitiu a exploração de transporte rodoviário». Essas alterações à minuta foram ou não acompanhadas por vocês?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Tudo o que se refira a datas posteriores à data da entrega da proposta de adjudicação ao Governo a comissão já estava extinta. Portanto, nenhuma dessas matérias foi tratada mais pela comissão. Em junho ou em julho de 1998, julgo eu, a comissão entrega o relatório final ao Governo e extingue-se. Como disse, toda a documentação e todo o apoio era dado pela REFER. Ficou tudo na REFER e deve lá estar.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, tendo em conta a sua longa experiência, porque depois passou para a REFER e de 2001 a 2002 foi diretor da CP com a exploração dos espaços comerciais, há uma coisa que ressalta à vista de qualquer leigo, não sendo especialista: tudo aquilo que estivemos a conversar até agora, mesmo numa perspetiva empírica ou de alguém distraído, permite perceber, como a Fertagus percebeu e todos perceberam, que os «custos sombra», que o Tribunal de Contas enumera exaustivamente (e presumo que tenha lido os relatórios), só de receitas extra bilheteira representam 40%.

As pessoas que ouvimos até agora diziam que «era algo que nos escapava», «era algo que não conseguimos imaginar», «era algo que nunca pensámos», mas eu estou perante uma pessoa que tinha...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A pessoa!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A pessoa! O especialista, que estava na comissão de concurso. Não se apercebeu de que este concurso, este modelo, traria estes «custos sombra» e que era dever de quem está do lado do Estado precaver e pôr no contrato a defesa deste interesse público que representa, segundo o Tribunal de Contas, 40% de receitas e que permite a tal distribuição. E é aqui o desequilíbrio entre o público e o privado. Dir-me-á: «O privado tem melhores armas do que o público.» Tenho dúvidas disso. Há um termo que não vou dizer aqui por simpatia.

Gostava, no entanto, de saber, já que é especialista, qual foi a sua análise desta situação.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, a que custos se está a referir? Não entendi quais eram os custos a que se referia.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Tribunal de Contas refere-se à exploração de lojas, à exploração de publicidade, à exploração comercial, que a Fertagus acaba por utilizar e que são «custos sombra». Em todas as parcerias, em todos os estudos, mesmo nos estudos britânicos, que são os primeiros a fazer PPP, estavam incluídos. E têm de estar sempre previstos.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Exatamente! Isso está perfeitamente...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pergunto se, neste caso, estavam ou não estavam previstos e, se estavam previstos, como é que isso não foi tido em conta no estabelecimento da TIR, no estabelecimento do caderno de encargos.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Peço as maiores desculpas, mas de certeza que não corresponde exatamente à verdade desse relatório, porque muitas dessas matérias foram tratadas e foram âmbito e fizeram parte efetivamente do modelo de atratividade ao concurso para os privados.

Não conheço esse relatório do Tribunal de Contas, que já me foi uma vez citado como sendo muito virulento relativamente a esta matéria. Não o tenho, nunca o vi, nunca o recebi ou, pelo, menos nunca passou por mim, mas estranho muito esse tipo de afirmações, porque havia grandes discussões na altura, com a separação da CP e da REFER — e volto a lembrar que muitas destas matérias passaram-se há muitos anos e não as recorde em pormenor —, e obviamente que no modelo isso foi sempre valorizado.

Sr. Deputado, gostaria de lembrar que, de facto, fui especialista nessas áreas, de facto, corri muitas das redes ferroviárias internacionais para verificar o que se ganha e, de facto, e também estive à frente da INVESFER. Gostava que se fosse verificar o que, hoje em dia, a INVESFER consegue nessas áreas, que é muito menos do que aquilo que alguma vez se projetou e não é por falta de profissionais que lá existem. Há muitas coisas que acontecem hoje em dia, por exemplo, no mundo do sistema de apoio em termos de lojas, de áreas comerciais, publicidades, etc., que estão muito longe daquilo que já foi! Já foram mundos muito diferentes!

Olhe, na INVESFER, vou dar-lhe um exemplo, Sr. Deputado. Estive vários anos à frente dessas matérias. Não concordo muito com isso, mas não conheço o relatório na profundidade. Mas isso estava lá. Porque os privados tinham direitos e esses foram muitos dos critérios de atratividade para virem a estes concursos. Contudo, também não são esses mundos e fundos que dizem, porque a INVESFER, por exemplo, na maioria das lojas das redes das estações suburbanas de Lisboa, pelo menos há sete anos quando deixei o setor, tinha descido drasticamente a sua procura e por razões muito simples: as pessoas passaram a entrar e a sair rapidamente das estações, porque, desde que os horários dos suburbanos da região de Lisboa passaram a ter uma prática superior a 90%, a maioria esmagadora das lojas perdeu tráfego. Isso consta de todos os relatórios que existem na INVESFER. Todos os contratos de publicidade também constam dessa matéria. Se há uma matéria onde as empresas públicas são muito organizadas, é nisso. E tudo isso consta, efetivamente, de documentação.

Já me disseram várias vezes que esse relatório do Tribunal de Contas era muito virulento, mas não entendo muitas dessas afirmações, porque ou não estão perfeitamente clarificadas, ou a documentação não foi toda presente

ou, então, não corresponde exatamente à realidade. Como não o tenho e não me posso pronunciar sobre ele neste momento, fico por aqui. No entanto, que isso foi efetivamente tratado nesta concessão, foi!

Não sei o que foi renegociado, já o afirmei aqui várias vezes. Não estive lá, não sei o que aconteceu, não sei o que aconteceu ao fim de três anos. A Sr.^a Deputada, há pouco, já me colocou a mesma questão. Acho que estão a perguntar à pessoa errada! Podem perguntar a quem fez o caderno de encargos, a quem preparou as matérias, a quem dirigiu o concurso, e eu já identifiquei...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Tem a ver com o primeiro contrato. Estas observações não têm a ver com as renegociações, mas com o primeiro contrato.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — No primeiro contrato estarão lá...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Registo que um especialista, que até tem uma empresa de consultadoria desde 2005, não lê um relatório do Tribunal de Contas que, segundo lhe dizem, é virulento.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, li milhões de relatórios ao longo da minha vida profissional e não vou registar muito daquilo. Vou ser-lhe franco: estive 15 anos...

O Sr. Deputado poderá fazer as afirmações que entender sobre esta matéria.

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

O Sr. **Presidente**: — Vamos prosseguir.

Para encerrar a primeira ronda, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Dr. Braamcamp Sobral, disse, mesmo agora, uma coisa que, para nós, é muito importante que seja clarificada, até para que conste dos trabalhos desta Comissão. Há meses que tem vindo a ser colocado nesta Comissão de Inquérito um aspeto, segundo o qual existirá um conjunto de «benefícios sombra» — e a expressão é de relatores do Tribunal de Contas — que, em 2002, o Tribunal de Contas colocava de uma forma, diria, menos adjetivada e mais simples, como sendo receitas extra tarifário e que, agora, o Sr. Doutor referiu que nada disso eram «benefícios sombra», porque estava tudo perfeitamente identificado, previsto, considerado e, portanto, não estamos perante aquilo que alguns poderiam qualificar como incompetência, mas perante uma opção consciente e esclarecida em função das circunstâncias que circundavam o contrato e, nomeadamente, as tais receitas extra tarifário que têm a ver com as lojas.

Gostava que esclarecesse um pouco melhor, porque ou nós estávamos perante coisas a que o senhor, pessoalmente, não deu a atenção devida ou, então, estávamos perante opções que o senhor tomou de forma esclarecida. Não há uma terceira hipótese. Pode esclarecer, por favor?

O Sr. **Presidente** Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, peço a colaboração de todos, porque as condições acústicas não são favoráveis. Peço que façamos um esforço.

Faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, penso que existe aqui algum equívoco sobre essa matéria em termos de informação.

Obviamente que foram equacionadas muitas dessas matérias. Como disse e volto a frisar, não me recordo de todos os pormenores do que se passou exatamente há 14 anos. Muitas foram equacionadas e de certeza que foram previstas — não tenho quaisquer dúvidas!

Agora, vamos ser francos: um operador privado — e é também o que se espera — com certeza que conseguiu desenvolver muito mais conceitos ou outros conceitos e outras receitas adicionais do que aqueles que eram previsíveis por nós em muitas dessas matérias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Olhando apenas para o ano de 1999 — não estamos a falar de nenhuma renegociação, é logo no arranque —, o Tribunal de Contas identifica 27% dos proveitos operacionais com receitas extra tarifário. Não estamos a falar do famoso infantário que foi inaugurado há pouco tempo. Estamos a falar das lojas que lá estavam, dos anúncios que lá estavam. E, salvo erro, foram os senhores, enquanto REFER, que projetaram aqueles espaços, aquelas estações, aqueles centros comerciais onde passam comboios.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, essas receitas foram permitidas pelo trabalho da REFER, foram entregues pelo Estado via REFER ao concessionário privado, coisa muito diferente daquilo que acontece na CP.

Pergunto-lhe qual o critério que levou a que estas receitas fossem entregues ou, melhor, fossem potenciadas, permitidas e, salvo erro, não consideradas nos mesmos termos do ponto de vista da avaliação da receita apurada em termos do contrato e do concurso.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, peço as maiores desculpas, mas teria de ter acesso à documentação toda, porque de certeza que, pelos princípios que nós seguíamos, muitas foram previstas. Muito disso foi previsto nos contratos. Exatamente, o que fazíamos também na CP... Não digo que, como estava a dizer, era o contrário. Não! A CP utiliza... Aliás, há uma divisão entre receitas nessas áreas, porque foi criada a INVESFER e foi criada a CP COM. Não há uma diferenciação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A CP, não. A REFER!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — A REFER.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A CP não pode.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. Há partilhas, porque há um contrato... Pelo menos, havia um contrato de passagem de exploração das estações suburbanas de Lisboa da REFER para a CP, algures no 2002 ou 2003. Mas, enfim, é indiferente, ou uma empresa ou a outra teria esse tipo de receitas. Tenho a certeza de que houve um contrato de cessão de

posição contratual nessas matérias entre a CP e a REFER. E obviamente que essa experiência e a experiência que encontramos noutras redes nessa matéria foi equacionada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, não foi a Fertagus que trouxe esse *apport*, foi a própria REFER que o concebeu e projetou.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não! Obviamente que nós... Como é que isso está valorizado no contrato...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quando disse «obviamente», é porque obviamente foi isto que eu disse?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não tenho dúvidas de que isso foi ponderado e que entrou. Agora, como é que está quantificado dentro do contrato e dentro do concurso como atratividade, se são ou não receitas, isso é que eu não sei. Como disse, não tenho o contrato, não tenho acesso aos documentos, já foi há muito tempo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas o que disse é que, quanto a essas matérias, não foi por distração, foi uma questão prevista e projetada no âmbito do concurso e do contrato.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não! Como lhe digo, tenho dois pontos nesta matéria. Um: duvido que muitas dessas matérias não estivessem previstas no contrato como receitas diretas ou indiretas do concessionário. Duvido muito que não estejam no contrato. Não tenho acesso a ele, quando tiver ou aos documentos anexos ao mesmo, tenho a

certeza de que muitas dessas matérias foram tratadas no âmbito da comissão. Como é que elas foram consideradas, depois, no âmbito da classificação, não sei, já passaram muitos anos. Mas lá estarão tratadas e tudo está documentado. Se a entidade privada conseguiu maximizar outro tipo de receitas, utilizando os mesmos passos, só lhe fica bem. Tomara nós, muitas vezes, conseguirmos fazer o mesmo no setor ferroviário público. Muitas vezes tentámos muitas coisas que não se conseguiram e outras sim.

A INVESFER foi uma empresa de sucesso!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Doutor, por exemplo, tem presente que compararmos a estação do Barreiro com a do Pragal, deste ponto de vista dos espaços comerciais, é uma coisa muito difícil de fazer.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, a estação, a linha nova, foi feita toda nova. Quando se faz uma linha toda nova, espera-se que, de raiz, se façam as coisas com outras condições.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A estação do Barreiro de que estou a falar foi feita de raiz, há poucos anos, na década de 90.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não! Não foi toda feita de raiz. Já lá estavam... Tem espaços novos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Terminal Rodo-Ferrovário do Barreiro não é a velha estação do século XIX.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, não lhe posso comparar todas as situações, mas eu explorei muitos espaços comerciais da

CP de que se aproveitaram os melhores, ou seja, aproveitaram-se os potenciais, os possíveis. A estação do Rossio, que é um verdadeiro centro comercial — sempre se quis lá fazer um centro comercial —, no entanto, tinha concessões antiquíssimas, difícilíssimas de tirar, a maioria dos processos estiverem em tribunais anos e anos e não se conseguiam resolver. Nem sempre é fácil resolver esse tipo de problemas. Mas a INVESFER era uma empresa com sucesso. A CP COM também foi uma empresa com sucesso.

O setor ferroviário deu um salto muito grande nessa matéria, e conseguiu, efetivamente, ganhos muito substanciais nessas matérias. Tem outras dificuldades, que muitas vezes não tem um privado. Tem regras mais difíceis ou tem regras de negociação mais complexas ou de contratos ou de conceptualidade, etc., mas fê-lo!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, Sr. Doutor, não se importa de concretizar algumas dessas dificuldades que a INVESFER tenha, por exemplo, e que a FERTAGUS não tenha?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Dou-lhe um exemplo, que se passou durante a minha vida, já não sei em que funções: fazer os despejos das lojas do Rossio.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Fazer os...?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Fazer os despejos dos lojistas que estavam no Rossio, que abandonaram as lojas, e que há muitos anos lá não estavam. Nem sei se já estão todos feitos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço desculpa, do ponto de vista legal e do ponto de vista de regime, qual é a diferença aqui entre o público e o privado? Não percebi.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, o setor público, em muitos casos, tem sempre, efetivamente, uma penalidade por estar a dirigir nesse tipo de áreas. Muitas vezes é mais difícil. Há outro tipo de intervenções: muitas vezes eram concessões muito antigas, muitas vezes os tribunais não são tão favoráveis nessas matérias, as execuções... Por exemplo, o processo de despejo de muitos dos lojistas — e falo disso, porque recordo-me que foi um processo que levou muitos anos — no setor público torna-se muito mais difícil do que no setor privado. Não estou a dizer que aconteça.

Como também, ao longo da minha carreira profissional dentro do setor ferroviário, houve propostas de lançar determinado tipo de produtos dentro da empresa que não foram aprovadas e que um privado, com muita facilidade, consegue aprovar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não foram aprovadas por quem?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não foram aprovadas pelo conselho de administração, não foram aprovados... Pois, porque não são aprovados. Por exemplo, se eu for fazer publicidade a um só produto... Quando estava na INVESFER, determinado tipo de publicidade a determinado tipo de produtos eram impossibilitados pelo conselho de administração — com razões perfeitamente justificáveis, porque, estando a gerir uma empresa pública, há determinado tipo de situações que não

quiseram patrocinar. Um privado, com muito mais facilidade, consegue fazer.

Estou só a dar exemplos de que nem tudo o que são esses «valores sombra», efetivamente, é o que se quer potenciar. Quando um privado vai explorar tem muito mais facilidade e quando um público vai não tem tanta facilidade nisso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por aquilo que acaba de dizer, pela explicação que acaba de dar, essa facilidade que o privado tem e que o público não tem deve-se à atuação das administrações.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sim, exatamente. É uma maior facilidade nalgumas matérias, maior facilidade de contato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quais?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Já lhe disse. Por exemplo, uma empresa pública nem tudo pode fazer em termos comerciais. Por isso é que...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E a privada pode fazer tudo?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Pode, mas muitas vezes existem conceitos éticos ou políticos ou outro tipo de coisas em que não faz.

Sr. Deputado, posso dar-lhe um exemplo: se eu quiser pôr uma lona a fazer uma publicidade num prédio em Lisboa que pertença a uma empresa minha, posso faturar x por mês; e, se eu fazer a mesma coisa, se eu

conseguisse pôr a mesma lona na estação do Rossio, não a podia pôr, pois não? Porque a estação do Rossio é um monumento nacional, é um monumento público.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas o privado já punha a lona a tapar a estação do Rossio?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não sei se ele a poderia pôr na estação do Rossio, mas estou a dar-lhe um exemplo de que com muita facilidade ganham dinheiro de uma maneira que outras empresas não podem.

Mas, vou-lhe ser franco, Sr. Deputado: são interpretações pessoais minhas e, portanto, ficam minhas. Agora, não tenho dúvidas de que esses elementos foram valorizados de alguma maneira, não sei como porque não tenho agora acesso aos documentos. Foram!

Portanto, quando, há pouco, o Sr. Deputado perguntou se efetivamente foram analisadas essas diferenciações — foram; se isso está valorizado — está. O relatório do Tribunal de Contas, provavelmente, analisa muitas das situações que, provavelmente, com outros olhos, terá todo o direito, aliás, compete-lhe fazê-lo.

Não tenho dúvidas de que foi analisado por nós e não tenho dúvidas de que tentámos valorizar o máximo do interesse público nessa matéria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, na questão concreta das receitas extra tarifário, aquilo que aconteceu não foi por distração do Estado concedente e das suas comissões, foi por opção do Estado concedente e das suas comissões.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não foi por opção!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em relação estritamente à gestão de transporte ferroviário, referiu, há pouco, que o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa fez — e eu também tenho essa ideia — um trabalho muito importante na década de 90 na duplicação em toda a região dos subúrbios de Lisboa. Mas estou a lembrar-me, por exemplo, da linha de Sintra, em que houve duplicação e até quadruplicação — porque apanhava a linha de cintura e não só, visto que houve quadruplicação até mais longe —, a sinalização eletrónica, a eliminação de passagens de nível.

Pergunto: esse trabalho foi realizado em que altura?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Entre 1992 e 1997, exatamente durante todo o período em estive à frente deste projeto da travessia.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E houve material circulante novo, salvo erro, aquelas unidades quádruplas elétricas da Siemens/Sorefame na Amadora...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Exatamente! Foram compradas nessa época.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... que foram iniciadas em 1992 e até 1996 entraram na linha de Sintra, por exemplo.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Exatamente. Todo o projeto da modernização da linha de Sintra assentou em duas... Nessa altura, a

empresa era conjunta, mas o Gabinete do Nó era um organismo do Estado que foi criado na altura para fazer a modernização. O Gabinete do Nó fez a modernização das infraestruturas, que incluiu também a modernização das estações, o prolongamento dos cais de todas as estações, precisamente porque ia entrar o novo material circulante ao serviço, e a CP adquiriu todas essas unidades que estão a circular e que hoje fazem o serviço na linha de Sintra. Depois, julgo que houve uma segunda aquisição ou qualquer coisa, porque fazem o serviço pendular desde Azambuja, Alverca, Sintra, já não me recordo bem.

Esse é um processo muito idêntico a este que se fez do outro lado. É exatamente a mesma coisa que se fez, ao mesmo tempo, no eixo norte-sul, em que, efetivamente, houve essa vontade de entregar a exploração aos privados.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, podemos dizer que, em 1997, falando, por exemplo, da linha de Sintra, tínhamos uma linha com prestações e um desempenho, ao nível da segurança, ao nível da pontualidade, ao nível da qualidade do transporte, do próprio conforto, de topo a nível nacional. Ou seja, essencialmente o que temos hoje já tínhamos em 1997-1998 na linha de Sintra. É isto?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Todos estes trabalhos foram concomitantes. A modernização da linha de Sintra foi feita pelo gabinete. Portanto, os trabalhos que o gabinete tinha de fazer, fazendo parte do plano nacional do transporte ferroviário e da modernização ferroviária, foi a modernização de toda a rede ferroviária de Lisboa. Fez-se a linha de Sintra, fez-se o eixo norte-sul, fez-se a linha de cintura, fez-se a quadruplicação também até Vila Franca e fez-se uma parte da modernização das

subestações da linha de Cascais e do parque de material circulante da linha de Cascais. A única coisa que não feita é que foram sucessivamente apresentados vários planos de modernização da linha de Cascais que, até hoje, não tiveram aprovação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é outra história.

Mas em relação à linha da Azambuja, por exemplo, também se pode falar deste trabalho que se desenvolveu entre 1992, 1993...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Até 1997-1998 isto estava feito.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, tendo em conta que a Fertagus começou a operar em 1999 e que esta modernização profunda foi operada dois anos antes de a Fertagus entrar em operação, pergunto-lhe o que a Fertagus trouxe de novo nestes tais indicadores de desempenho, de qualidade, de segurança e do ponto de vista tecnológico que não estivesse já a acontecer nomeadamente na grande Lisboa.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, julgo que isso foi explicado no princípio da minha intervenção, mas posso repetir.

Uma coisa é a modernização das infraestruturas e dos sistemas de segurança e dos sistemas de informação. Não são idênticos em toda a rede ferroviária nacional, mas em toda a região de Lisboa o sistema de sinalização é idêntico e concentrado na sua gestão no centro de Campolide.

Portanto, aí demos um passo significativo na gestão do sistema ferroviário nacional em termos de segurança, de Lisboa.

Outra coisa foi a quadruplicação das linhas para lhes dar maior flexibilidade e no caso até tem sistemas de sinalização que permitem banalizar linhas, se quisermos, uma terceira via no futuro.

Uma coisa é modernizar as estações. Outra coisa é a exploração.

A exploração passou a ter bom material circulante e passou, efetivamente, a ter um grau de pontualidade mais elevado.

Nessa mesma época, como sabe, a CP também criou a unidade dos transportes suburbanos de Lisboa, nomeadamente com um carácter de ser preparada para um dia ser entregue à exploração privada. Isso já foi feito. Mais do que uma vez foram preparados esses concursos para serem entregues.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, dá-me licença?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Já agora, deixe-me terminar.

Portanto, sob o ponto de vista técnico e de material e de equipamentos, as coisas estavam iguais. Eu dei alguns exemplos que, sob o ponto de vista...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Diferentes em quê, em 1999?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não sei, Sr. Deputado. A diferença em 1999, não sei. Eu fiz este concurso em 1997 e sei que as empresas melhoraram muito e disse que este concurso trouxe a vinda de um privado. Na minha opinião, trouxe uma melhoria significativa...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em quê?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — ... em *benchmarking*, na exploração.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nomeadamente?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Na ligação à parte comercial, na ligação ao cliente, na articulação com os transportes rodoviários e em muitas outras coisas, com certeza!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A pontualidade, a sinalização eletrónica, o funcionamento da operação ferroviária — foi disso que falou há pouco — já existia antes de haver Fertagus e, se a Fertagus obteve esses indicadores e esses desempenhos, foi graças ao trabalho desenvolvido pelos quadros e pela estrutura da CP, por quem sabia.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não foi pela CP, foi pelo Gabinete do Nó Ferroviário.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Gabinete do Nó era constituído por pessoas e por estrutura que emanava da CP.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Tentei ser o mais claro possível e não vou tirar conclusões nessa matéria.

Tentei ser claro ao dizer que mexemos nas infraestruturas, mexemos na segurança, mexemos na sinalização, em tudo foi igual. O novo eixo foi construído de raiz, enquanto que os outros foram intervencionados com os

mesmos padrões de segurança e os mesmos padrões de fiabilidade, mas não com os mesmos sistemas de estacionamento, porque a maioria deles já estavam inseridos em zonas urbanas muito densas e, portanto, ao longo da linha de Sintra foi quase impossível criar novos sistemas de estacionamento, ao passo que na nova linha da margem sul foi possível criar parqueamentos e zonas de interface com todos os transportes rodoviários e, nessa matéria, essa linha beneficia de vantagens adicionais, porque é feita de raiz. Aí estamos a falar do *hardware*. O *software* é a exploração.

Efetivamente, não tenho dúvidas, pelo menos nos primeiros 10 anos que funcionou, de que este operador... E também disse que uma das vantagens, um dos interesses deste concurso era o de trazer operadores privados para o sistema ferroviário nacional. Esse era um objetivo que foi determinado. Não foi escolhido por mim. Foi determinado! Isso já foi dito por mais do que uma vez.

O primeiro processo até era um BOT, que era passar a construção, o financiamento e a entrega. Esse era o primeiro objetivo do gabinete. E como o gabinete não conseguiu, porque deu um parecer de indeferimento face ao primeiro concurso, o Estado tomou a decisão: «Construa e depois faça um concurso de exploração.» Essa foi uma decisão política, não é por decisão da comissão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Politicamente, a orientação que tinham, era a de que, desse por onde desse — neste caso, não com BOT, mas com a operação do sistema de transporte —, tinha de ir para um privado.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Se houvesse procura por parte de um privado nessa operação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Senão, não era feita? Senão, não era feita a ligação?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não, a linha estava feita.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O serviço de transporte. A CP estava impedida de concorrer, não é?

O Sr. Sr. **José Braamcamp Sobral**: — A CP não podia concorrer, mas, se o Estado resolvesse resgatar, teria o direito a explorar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Doutor falou há pouco no problema da reduzida procura na Fertagus estar muito associada, na sua opinião, ao valor insuficiente das portagens na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. Considero que esse é um dos pontos que teve algum impacto na altura.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de lhe colocar a pergunta comparativamente com outros serviços ferroviários. Por exemplo, no IC 19 não há portagens. Neste contexto, a CP apresenta indicadores que são o quê? Um milagre? Como é que explica que essa diferença aconteça?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Citei aqui dois pontos que me parecem importantes.

Uma coisa é criar uma linha nova num território que já estava relativamente consolidado e procurar atrair todo um público, toda uma clientela para a utilização da mesma linha.

Toda a linha de Sintra já está, há muitos anos, a funcionar como tal. Desde que me recordo, a linha de Sintra tem índices altíssimos de utilização. Aliás, a modernização da linha de Sintra não se fez para atrair mais passageiros, fez-se porque naquela época já estava completamente despedaçada, estava velha, estava caduca, as estações eram péssimas e velhas, tinha uma montanha gigantesca de passagens de nível e uma das inovações que se introduziu foi a sinalização eletrónica que permitiu essa gestão.

Volto a dizer que não sou especialista em tráfego e em procura de tráfego, mas a linha de Sintra é uma área consolidada, pois já tinha esses passageiros todos, ao passo que nesta linha acho que há um erro grande nas expectativas que foram criadas pelos estudos de tráfego, mas ainda não parou de crescer.

Portanto, na minha opinião, o grau de transferência do módulo automóvel para o módulo ferroviário vai continuar durante mais alguns anos e eu julgo que isso é importante, independentemente, vamos ser francos, de a exploração ser privada ou ser pública. A linha ainda não está consolidada em termos de exploração e poderá ir muito mais longe.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A linha de Sintra, por exemplo, tem o passe social e a Fertagus não tem. Por que é que não foi colocado o passe social no concurso e no contrato?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, se ler, verá que no concurso tem passes articulados com os outros operadores...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu disse passe social, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não sei!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não sabe?!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não sei! Não sei se não tem o passe social. Não sei que passe tem! Há de ter de certeza um passe, porque nós privilegiávamos, nas nossas análises, as articulações com os outros...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Doutor já ouviu falar no passe intermodal, no L12, no L123?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, já pedi que me perdoassem nalguma matéria, porque há 14 anos que não trato destas matérias. Não faço a mínima ideia dos passes. Não uso passes, não tenho passes e não conheço nada de passes. Ignoro!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas esta questão nunca se colocou?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Essa questão está colocada no próprio caderno de encargos. A intermodalidade e a utilização está perfeitamente identificada.

Julgo que também era importante, não querendo... Eu não tenho os documentos, porque deixei de ter acesso a eles, mas esses documentos existem todos na empresa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, só um parêntesis: conhece o passe L12? Já alguma vez o viu?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não conheço! Não uso!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Doutor é presidente de uma comissão de concurso para uma travessia do Tejo e, 15 anos depois, continua a não ter uma ideia do que é um passe social intermodal?!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Eu sei o que é um passe social. Ó Sr. Deputado, por amor de Deus!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim, mas acabou de dizer que não sabe o que é que ficou e o que é que não ficou...

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Desculpe, Sr. Deputado. Eu venho aqui com muito agrado, com certeza, responder a todas as questões que me quiserem colocar pelos serviços que prestei a este País durante uma série de anos.

Agora, o Sr. Deputado, desculpe, mas não tem de me perguntar se eu tenho ou não tenho passe! Eu não tenho passe ferroviário, não o uso e não conheço!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas...

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, só um momento!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Eu entrei neste projeto há 20 anos e não estou aqui para ser pressionado e achincalhado! Há bocado, pôs-me palavras dolosas e eu não faço concursos dolosos...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, peço-lhe desculpa, mas tive de lhe retirar a palavra. Agora falo eu!

Os Srs. Deputados são livres de fazer as perguntas que querem fazer, obviamente com correção, e o Sr. Doutor vem aqui e tem o dever de responder.

Ninguém aqui vai faltar ao respeito a ninguém!

Portanto, peço ao Sr. Deputado que coloque a questão que quer colocar e depois vou pedir ao Sr. Doutor que responda, mas que fale um de cada vez!

Tem a palavra, Sr. Deputado, mas peço-lhe que seja breve, porque já excedeu o seu tempo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou ser muito breve, Sr. Presidente.

A pergunta é muito simples e muito concreta. Passes há muitos, assinaturas há muitas, mas passe social intermodal só há um, que pode ter várias tarifas: L1, L12, L123, etc.

A esmagadora maioria da população utilizava este sistema no momento em que esta travessia foi lançada e criada. O facto de as pessoas não terem acesso à utilização deste sistema de transporte com o passe social intermodal fez com que a grande maioria das pessoas, que podiam utilizar o comboio, fossem para o barco ou para o autocarro, uma vez que os preços eram muito superiores aos que eram praticados na CP comparativamente, entre outros, com os serviços transporte público.

Olhando para aquilo que está no contrato que tem a ver com assinaturas e passes, mas que não refere este passe, o passe social intermodal, pergunto-lhe se este foi um aspeto decisivo para a entrada ou não de milhares e milhares de pessoas neste meio de transporte, neste modo, neste sistema, sendo que as pessoas iam, por força das necessidades, para outro sistema. Aliás, isto hoje ainda acontece, em larga medida, com o Metro Sul do Tejo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Penso que isto é claro e há pouco foi um pouco mais assertivo na apresentação do que é o cartão, porque é diferente, as coisas são diferentes neste tipo de tarifários, mas pergunto-lhe por que é que esta questão específica do passe social intermodal nunca foi colocada na criação do concurso e do contrato e por que é que ainda hoje não se pode usar o passe social na Fertagus. Era só essa a questão.

O Sr. **Presidente**: — Está colocada a questão.

Tem a palavra, se pretender responder, o Sr. Dr. José Braamcamp Sobral.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, peço desculpa da minha exaltação, mas, efetivamente, não uso esse passe, nem nunca usei, talvez mercê de, em 1986, ter sido administrador da CP e ter um cartão que me permite entrar em todas as instalações ferroviárias do País, que também não uso.

Sr. Deputado, se verificar, na portaria, «a estimação da procura ao longo do prazo da subconcessão conjugada com o nível de preço a pagar

pelos utentes, traduzidos pelos valores regime e estrutura de tarifários propostos, incluindo esquemas de passes combinados com outros operadores de transportes a sul ou a norte do rio Tejo, bem como as formas e procedimentos a observar nas suas atualizações», é o ponto número um para a decisão. É o critério número um para a decisão! E não me parece que, efetivamente, depois...

A Comissão analisou, com certeza, por esta ordem, e isto está tudo perfeitamente documentado. É isso que eu tenho tentado aqui dizer muitas vezes. Está tudo perfeitamente documentado e, se alguma falha houve nessas matérias, gostaria até que fossem auditadas todas as atas, porque está tudo por escrito, tudo perfeitamente identificado, e essa matéria foi tratada, porque este é primeiro ponto!

Agora, como é que as empresas, depois, estabelecem os seus acordos em termos dos passes, etc., já não sei. Mas essa questão foi analisada no concurso e foi pontuada em função das melhores, sendo que este era o primeiro ponto: a estimação da procura e a sua articulação com os outros transportes. E esse ponto foi claramente analisado! Como é que ele se traduz, depois, em termos de adesão ao passe *a*, ao *b*, ao *c* ou ao *d*, peço imensa desculpa, não consigo responder, porque não conheço, não estou dentro dessa matéria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está dada a resposta!

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não quero com isto estar a dizer que é ignorância total, porque eu não uso e há 15 anos que não entro nessas discussões, portanto, não me recordo.

Mas peço desculpa se me exaltei, porque essa não era a minha intenção.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, já ultrapassámos um pouco a hora que estava prevista para a próxima audição, mas, de qualquer forma, há sempre a possibilidade de uma segunda ronda.

Neste momento, não tenho inscrições, presumo que não haja.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas tenho ainda uma questão que gostaria de colocar.

O Sr. **Presidente**: — Então, vamos para uma breve segunda ronda.

Há dois Srs. Deputados inscritos, mas peço a maior brevidade, porque temos o nosso próximo convidado à nossa espera e não é bom fazer esperar as pessoas mais do que a conta.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente, eu nem sempre intervenho na segunda ronda, mas neste caso tenho essa necessidade, porque há duas questões muito concretas que quero colocar.

O Sr. Doutor já esclareceu, há pouco, que não houve nenhuma TIR imposta por contrato, a taxa de rentabilidade foi o resultado dos modelos económicos e de financiamento assumidos no concurso e no contrato.

A questão que coloco é a de saber se, durante o processo de definição dos termos do concurso e do contrato, foi identificada a soma e o resultado final desses modelos, ou seja, se foi apurado e verificado que era, de facto, de 11% a TIR que daí resultaria.

Fiz-me entender, Sr. Doutor?

Pergunto-lhe, pois, se não foi só *a posteriori*, já em 2002, que isto se descobre, mas se, durante a fase de negociações e na fase de contrato, não

se tinha já essa noção e se o Estado, a comissão de concurso e a tutela política entenderam que era aceitável o Estado fazer um contrato destes com uma taxa interna de rentabilidade que ia garantir 11% para o investidor privado.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, não consigo responder-lhe, francamente. Não sei se a comissão teve acesso já depois da adjudicação aos modelos financeiros. Não sei! Mas há uma coisa que posso garantir-lhe: é que, se teve, está lá perfeitamente depositada e, se está depositada, foi objeto do nosso relatório para o Estado.

Pessoalmente, não me recordo de, alguma vez, termos estado a discutir em termos de TIR, essa matéria. Obviamente que a TIR não foi imposta e deriva do modelo. Se isso veio ao conhecimento da comissão nos últimos documentos, e admito que tenha vindo do modelo, eu tenho dúvidas que tenha vindo, mas, se veio, está no relatório final, de certeza. Não tenho mais informação sobre isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha última questão tem a ver com o resgate de que falou há pouco. Chamou a atenção para a portaria e que, de facto, é uma questão central.

Assim, gostava de lhe perguntar se o Sr. Doutor considera que, face ao desempenho desta PPP logo nos três primeiros anos, o Estado devia ter desencadeado o resgate da concessão.

O Sr. Doutor disse há pouco que era uma coisa que estava acautelada, que estava definida, que poderia ser um recurso do Estado. Olhando *a posteriori* para o desempenho e para os resultados nestes três primeiros anos desta PPP, conforme estava previsto na portaria, o Sr. Doutor considera que devia ter sido desencadeado o resgate da concessão?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, o artigo 4.º da portaria é muito claro: «Decorridos os três anos após a data de início efetiva da exploração, o concedente poderá resgatar exceccionalmente a subconcessão se o subconcessionário o solicitar com fundamento no reduzido volume de tráfego e de acordo com os parâmetros e condições que para esse efeito venham a ser fixados no contrato.» Isto prende-se, depois, com aquelas condições que foram identificadas e que têm vários passos. Mas era a pedido do subconcessionário, porque, se este estiver a funcionar bem, a trabalhar bem e não tiver problemas de procura, não pede e isso quer dizer que a concessão está a funcionar bem.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, essa era uma defesa não do Estado mas, sim, do concessionário?

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. Era uma defesa do subconcessionário no sentido de, se não correrem bem os fluxos de tráfego, ser ao fim dos três anos. O Estado pode sempre resgatar as concessões.

O que me parece é que este n.º 2 dá uma garantia de que, apesar de tudo, se as coisas não corressem bem, o resgate, efetivamente, podia ser feito em determinadas condições. Na minha opinião, o material circulante é neutro nesta matéria, o que não quer dizer que não haja alguns custos adicionais, e noutras matérias não.

Se eu o faria? Eu acho que esta concessão, independentemente dos problemas que surgiram e aos quais sou alheio, porque não acompanhei e não sei, apesar de tudo, se nós olharmos hoje para esta linha, acho que ela funciona bem, continua a crescer o seu tráfego, hoje em dia não pede apoios diretos ao Estado, que eu saiba. Aliás, há dois anos que não recebe

qualquer tipo de apoio do Estado. E, comparando-a com outras linhas suburbanas de Lisboa, considero que ela funciona bem. Agora, quanto aos outros aspetos financeiros, sou alheio aos mesmos na renegociação.

Só chamei a atenção para um ponto que me pareceu importante e que tem a ver com o facto de que, fosse o que fosse que tivesse acontecido, durante esses três anos, se estivesse lá um público, isto é, a CP a funcionar, também teria de ter custos, também teria de ter indemnizações compensatórias. E nunca vejo essa discussão, pelo menos nos órgãos de informação, na comunicação social. Fala-se sempre do que se paga ao privado, mas não se fala do que se paga à CP.

Também fui administrador da CP durante muitos anos e vivíamos, efetivamente, das indemnizações compensatórias uma boa parte do ano, porque, de facto, as tarifas não eram suficientes e por outras razões substantivas. O que é um facto é que isso nunca é cotejado.

Portanto, quando nós avançámos para este processo, obviamente com orientação — era para a exploração público-privada —, claramente podíamos sempre fazer o cotejamento desta solução com a outra e, em todas as situações, não vejo que o Estado tenha sido prejudicado nessa matéria. Acho que acautelámos suficientemente essa matéria no caderno de encargos.

O Sr. **Presidente**: — Para uma última questão, tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, é mais para fazer um comentário final.

Começando por cumprimentar o Sr. Dr. Braamcamp Sobral e agradecer-lhe ter vindo a esta Comissão, como comentário final, queria

dizer-lhe que estamos muito satisfeitos com a postura e as respostas que nos deu.

Há, nomeadamente, um aspeto que queremos realçar, que tem a ver com o facto de o ex-Ministro João Cravinho ter dito que tinham sido feitos vários estudos da parte do setor público e da parte do setor privado. Depois, o setor privado, aqui representado pelo presidente da concessionária, entendeu negar essa questão e, inclusive, fazer desmentidos à imprensa sobre essa situação. E foi nesse aspeto que acho que o Sr. Doutor foi muito claro e remeteu para a portaria, e muito bem.

Efetivamente, temos a oportunidade de ler a portaria e sem dúvida que no seu artigo 19.º é dito que, por ordem decrescente, o primeiro critério era a estimação da procura feita pelos privados.

Acho que esse contributo foi muito esclarecedor, porque, como aqui ficou claro, essa questão, depois, condicionou todo o desenvolvimento da concessão.

Portanto, mais uma vez muito obrigado por ter vindo cá e pelo esclarecimento.

O Sr. **Presidente**: — Apesar de não haver uma pergunta, não sei se o Sr. Doutor quer fazer algum comentário.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não. Fico agradecido por poder ter prestado os esclarecimentos necessários e, obviamente, estou à disposição...

O Sr. **Presidente**: — Afinal, o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira não era o último. O Sr. Deputado Hélder Amaral quer ainda usar da palavra.

Tem a palavra, Sr. Deputado. Peço-lhe que seja breve, porque já estamos com 20 minutos de atraso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Serei muito breve, Sr. Presidente.

Sr. Doutor, também quero agradecer a sua presença. Aliás, quero frisar a parte mais pedagógica que suscitou de que nem sempre as indemnizações compensatórias favorecem só os privados. Também têm uma componente de custos para os serviços públicos. Fez bem em frisar.

O que queremos aqui é avaliar a todo o tempo a bondade das parcerias público-privadas, não é diabolizá-las. Ou seja, temos de deixar bem claro que algumas são positivas, mas há outras em que o Estado, por si só, pelos mesmos custos, com a mesma eficiência e com a mesma qualidade, poderia ter feito, porventura, até melhor. É isso que nós queremos. Para quê? Para que o Estado possa continuar a fazer parcerias público-privadas onde entender.

A minha pergunta é muito simples e é sobre uma coisa que não ficou muito bem respondida. Estava inscrito no lançamento do concurso um pedido expresso, por escrito, da exclusividade a todos os consultores do Estado. Também ficou provado que isso assim não aconteceu. Aconteceu com o Banco CISF. Gostaria de saber se havia alguma sanção para isso, isto é, se esta nota inscrita era apenas uma recomendação, que as pessoas podiam ou não respeitar, ou se havia uma obrigatoriedade para que isso não acontecesse. Coloco esta pergunta para, quando tivermos cá os ditos infratores, poderemos ter uma resposta um pouco mais concreta.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Não percebi. O princípio da exclusividade de...?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estava escrito que tinham sido solicitados compromissos a todos os consultores do Estado que colaborassem no lançamento do concurso para, uma vez consultores de Estado, não poderem transitar nem para financiadores nem para consultores de empresas privadas, nomeadamente aquelas que concorriam. E há um exemplo de alguém que era consultor de Estado e depois aparece incluído como financiador, o que V. Ex.^a já aqui esclareceu.

Pergunto se esta nota era uma nota que na comissão ficava bem pôr, *just in case*, ou se havia, de facto, uma obrigatoriedade e penalizações para quem não a cumprisse.

O Sr. Dr. **José Braamcamp Sobral**: — Sr. Deputado, poder-lhe-ei responder um pouco pela experiência que tive em vários concursos. Não sei quem fez esta nota, vou-lhe ser franco. Eu não fui, de certeza, mas das discussões surge alguém que a preenche. Tive algumas experiências, ao longo de alguns concursos públicos, em que efetivamente... Muitas vezes, estamos a analisar as coisas em períodos muito diferentes daqueles em que as coisas aconteceram.

Volto a frisar um ponto que me parece muito importante, pelo menos para a comissão e para o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, que me compete aqui também defender um pouco o trabalho que desenvolveu. Isto começou há 20 anos. Há 20 anos, a situação do País era completamente distinta nessa e em muitas outras matérias. O País era diferente. O concurso também foi há 14 anos. Portanto, apesar de tudo, já se passou muito tempo sobre o mesmo.

De qualquer forma, essa preocupação existiu em muitas situações parecidas. Sobretudo em períodos mais recuados, existiam muitos

consultores financeiros, de um modo geral, internacionais, que apareciam muitas vezes em Portugal, e também técnicos, que estavam dos dois lados da barricada. Ou, melhor, não estavam, tentavam negociar: ou eram *financial advisers* do Estado ou eram *financial advisers* dos concorrentes. Mas, como muitas vezes estavam em concurso — porque a escolha pública às vezes leva mais tempo, ao passo que a escolha privada é imediata, é por decisão —, muito deles... E nós tivemos sempre o cuidado ou, pelo menos, eu tentei ter em todos os concursos, a partir de alguns em que estive, o cuidado de que essas empresas se mantivessem em exclusividade, o que não era fácil no mercado aqui há muitos anos, porque as empresas que não aderissem ao concurso público, se não ganhassem, muitas vezes ficavam de fora. Penso que o período anterior também já era muito importante. Muitas vezes as empresas andavam a negociar tanto com a CP ou com a REFER, ou com o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, como também com consórcios privados. E isso tornava, efetivamente, difícil a gestão. Penso, portanto, que esta recomendação aparece aqui para evitar esse tipo de situações.

Quanto à questão final relativa ao Banco CISF, como eu disse, já respondi. Não tenho mais nada a dizer.

O Sr. **Presidente**: — Agora, sim, concluimos esta audição.

Resta-me agradecer ao Sr. Dr. José Braamcamp Sobral a colaboração que deu à Comissão.

Srs. Deputados, há várias solicitações compreensíveis no sentido de que haja uma breve pausa entre as duas audições.

Nesse sentido, vamos interromper os trabalhos.

Eram 18 horas e 23 minutos.

(...)

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.