

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

25.<sup>a</sup> Reunião  
(2 de outubro de 2013)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 11 horas e 22 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Humberto Pedrosa, Presidente do Grupo Barraqueiro. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Adriano Rafael Moreira (PSD), Renato Sampaio (PS), Bruno Dias (PCP), Hélder Amaral (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 13 horas e 27 minutos.

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

*Eram 11 horas e 22 minutos.*

Como sabem, consta da nossa ordem de trabalhos de hoje a audição do Sr. Humberto Pedrosa, Presidente do Grupo Barraqueiro e responsável pela empresa Joaquim Jerónimo, Lda., a quem agradeço, desde já, a colaboração com os nossos trabalhos.

Vou inteirar o Sr. Humberto Pedrosa da nossa metodologia: cada grupo parlamentar dispõe, numa primeira fase, de 8 minutos para colocar questões, que serão imediatamente respondidas; e haverá a possibilidade de uma segunda ronda em que cada Deputado poderá suscitar mais alguma questão, caso o entenda fazer, pelo período de 3 minutos. Caso o Sr. Humberto Pedrosa queira, há a possibilidade de fazer uma intervenção inicial. Não querendo, passaríamos, de imediato, ao período de perguntas e respostas.

Nos termos da lei, as nossas reuniões são públicas, a menos que haja alguma razão atendível para que não o sejam.

O Sr. Humberto Pedrosa informou-me que não tem qualquer objecção ao carácter público da reunião e também que não pretende fazer uma intervenção inicial.

Srs. Deputados, hoje cabia o início dos trabalhos ao Bloco de Esquerda, mas o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares informou que vai chegar um pouco mais tarde a esta reunião e, portanto, vamos passar a palavra à bancada do PSD para iniciar as perguntas que entenda fazer.

Tem a palavra do Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Humberto Pedrosa, começo por fazer um enquadramento. Penso que é do conhecimento de todos e também do Sr. Humberto Pedrosa que estamos perante uma Comissão de Inquérito que procura fazer luz sobre alguns aspetos que, no círculo político e na comunidade em geral, têm sido pouco esclarecidos, um bocado confusos. Isso criou perturbação, que poderemos considerar mesmo perturbação social, e a necessidade de esclarecimento.

Há algumas áreas que tem sido difícil clarificar e que têm a ver com a rentabilidade das operações ou dos negócios. Nem sempre as pessoas que vêm à Comissão trazem a melhor ou a resposta mais clara e por vezes não conseguimos fazer luz quanto a esta questão.

Uma segunda e importante questão tem a ver com renegociações ou negociações intercalares que ocorreram em alguns contratos e por vezes temos alguma dificuldade em perceber algumas transferências de risco ou algumas alterações na rentabilidade.

Relativamente ao chamado contrato Fertagus, a travessia eixo norte-sul, gostaria que nos esclarecesse quanto às taxas de remuneração do capital acionista. Já tentámos obter esta resposta junto do Presidente da Fertagus, mas não nos foi possível. Portanto, gostaríamos que o Sr. Humberto Pedrosa nos pudesse dizer, em termos de evolução da participação acionista neste processo, como é que esses capitais evoluíram e qual a respetiva remuneração.

Aqui, na Comissão, em termos de dados, temos falado da posição acionista a nível do capital social e dos dividendos distribuídos ao longo dos primeiros 10 anos de concessão que, de acordo com um relatório do Tribunal de Contas, foram de 33,3 milhões de euros. Mas depois, quando tentamos conjugar esse número com o capital social, dá-nos uma equação de taxas de rentabilidade que parecem desajustadas.

Portanto, aproveitando a presença de quem teve a responsabilidade de aplicar os capitais, começaria por pedir que nos explicasse esta remuneração.

O Sr. **Humberto Pedrosa** (Presidente do Grupo Barraqueiro): — Sr. Deputado, com todo o gosto. O interesse é todo meu que, na realidade, tudo isto fique esclarecido.

Antes de ir à remuneração, à TIR, começava por lhe dizer que o contrato da Fertagus era, inicialmente, um contrato de 30 anos mais 15. Depois, na renegociação, entre 2003 e 2005, esse contrato passou para 10 anos. Ou seja, em linguagem portuguesa, rasgaram-nos o contrato de 30 mais 15 e passou para 10.

Em relação à TIR, em 1999 os acionistas puseram 11,5 milhões de euros e 11,8 milhões de euros no ano 2000. Ou seja, os acionistas colocaram fundos de 23,4 milhões de euros.

No decorrer do tempo, ou seja até 2006, tínhamos uma TIR que era de 10,89% e até 2006, acumulando a remuneração mais o capital, em 2006 tínhamos 45,9 milhões de euros, cerca de 50 milhões de euros.

Em 2006, na renegociação, o Governo decidiu que o Estado ficasse com o material circulante e pagou-nos o material circulante. Com esse pagamento do material circulante devolveu aos acionistas 45,9 milhões de euros... Perdão, havia 45,9 milhões de euros e em 2006 o Estado devolveu aos acionistas 20,7 milhões de euros, ficando por pagar 25,2 milhões de euros.

Depois, nos cinco anos seguintes, ou seja, entre 2007 e 2011, foram pagos os tais cerca de 33 milhões de euros. E o que são os 33 milhões de euros? São os 25 milhões que faltavam pagar e cerca de 8 milhões das partilhas de receita entre 2005 e 2010. Quer dizer, nesse período, houve

uma partilha de receitas que cabia à Fertagus 8 milhões de euros e que coube ao Estado 12 milhões de euros. E, entre 1999 e 2010, tivemos uma TIR real de 9,9%.

No fundo, Sr. Deputado, quando se diz que em 2006 tínhamos em capital e rentabilidade 45,9 milhões de euros, era o nosso capital investido, que era 23,4, mais a TIR, a taxa de remuneração. Tudo isso somado dá 45,9 milhões de euros.

No fim, Sr. Deputado, posso deixar-lhe uma folha explicativa destes valores.

Também gostava de acrescentar, Sr. Deputado, não sei se tem interesse, que, para os oito anos seguintes, ou seja, de 2012 a 2019...

Desculpe, mas antes vou andar um pouco para trás: em 2011, a Fertagus perdeu 4% dos passageiros e, em 2012, já vamos com uma perda de passageiros de cerca de 10%. Em 2011, a Fertagus deu um resultado negativo de meio milhão de euros e, mesmo assim, ainda pagou ao Estado 542 000 euros — de benefício para o Estado que estava previsto, é claro.

Para os anos futuros, estamos a prever este ano um resultado negativo de 1,3 milhões de euros e que 2013 será um ano pior do que 2012. A perda de passageiros tem a ver com o aumento do desemprego, com o facto de que, no fundo, quem anda de transporte público são as classes mais desfavorecidas, que não têm dinheiro, viajam menos, a mobilidade baixa. E estamos a sentir, na realidade, uma baixa de procura que não sentimos na Área Metropolitana de Lisboa, onde a baixa de procura até é superior. Quer dizer, na Fertagus, felizmente, não é tão grande. Na Área Metropolitana, no transporte rodoviário de passageiros andamos com perdas de 15% a 17% e a Fertagus, mesmo assim, em comparação, não está a perder tanto.

O ano de 2013 será provavelmente um ano pior do que 2012 e 2014 se calhar igual a 2013, mas mesmo assim, considerando que daqui até ao

final do contrato há uma estabilidade, as previsões é que chegue ao final contrato e a Fertagus possa perder 14,7 milhões de euros, ou seja, com uma TIR negativa.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Desde já, agradeço deixar-nos ficar o documento, que efetivamente é um elemento útil.

O Sr. Humberto Pedrosa referiu que, na renegociação de 2005, lhe rasgaram o contrato: «rasgaram-nos o contrato». Esta expressão poderá ser o ponto de partida para esclarecer uma outra questão, que tem a ver com a transferência do risco do material, que também tem levantado aqui algumas dúvidas.

Pedia-lhe que nos esclarecesse como é que se processou essa operação, se efetivamente essa alteração do risco foi uma iniciativa do Governo, em que moldes é que se deu e se nessa altura não pôs em causa o reequilíbrio ou, caso o tenha posto, em que moldes é que isso aconteceu. Trata-se de um aspeto da renegociação que é importante esclarecer: quem toma a iniciativa, quem decide transferir o risco e que consequências é que isso teve para o contrato.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, a iniciativa foi do Governo, que achou que o contrato era muito extenso em termos de tempo e quis, na realidade, que fosse mais curto. Ao mesmo tempo, quis alterar o contrato: inicialmente, o material circulante inicialmente era nosso, o investimento era nosso, mas o Estado nessa altura tinha condições de financiamento mais favoráveis do que a Fertagus e entendeu ficar com o material circulante e, assim, pagar umas compensações mais baixas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Relativamente a essa transferência e à definição de novo prazo, pergunto-lhe se podemos considerar que a concessionária, nessa altura, ao interpretar esta renegociação e ao ter de aceitar esta imposição por parte do Governo como consequência direta na rentabilidade, influenciou positivamente o contrato ou gerou a consequência (que foi depois visível) de nos anos seguintes ter levado à distribuição de dividendos.

A verdade é que temos esta coincidência temporal: há uma transferência de risco do material para o Estado, há uma amortização de capitais aos acionistas e há o início de uma distribuição de dividendos.

Isto resulta, como o Sr. Humberto Pedrosa aqui referiu relativamente a 2011-2012, de uma evolução de procura? Resulta de uma mera equação financeira? Precisávamos de tentar perceber este momento que, no fundo, marca a viragem temporal e de resultados do contrato, ou seja, se isso resulta desta negociação ou se houve uma coincidência temporal da parte da procura ou da parte da tarifa. Qual foi o fator que influenciou que, de 2005 a 2010, tivéssemos um período de distribuição de dividendos, quando antes tínhamos contas que todos os anos se debatiam com dificuldades em termos de resultado? Teve a ver com a transferência de risco ou não? Gostaria que tentasse esclarecer um pouco melhor este pormenor.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, ainda em relação à mudança do contrato, queria esclarecer melhor que, da parte do Governo, chamaram-nos, como concessionária, e disseram-nos: «Ou vocês aceitam um contrato de sete anos ou nós rescindimos o contrato, porque não queremos que haja um contrato de 30 anos.» Como nós tínhamos todo o interesse, porque era uma atividade nova no Grupo, que se dedicava mais ao transporte rodoviário, e estávamos entusiasmados a entrar num negócio

diferente, no negócio ferroviário, aceitámos a alteração do contrato e acabou por se fazer um contrato novo.

Quanto à questão que o Sr. Deputado coloca do levantamento dos dividendos, a intenção... Se nós não levantássemos os dividendos... Ou seja, se não houvesse dinheiro... Como é que passou a haver dinheiro? Quando o Estado compra o material circulante e paga. Na altura em que paga há dinheiro e esse dinheiro em caixa nós recebemo-lo em dividendos, mas deixamos de o receber na taxa de 10,89%, ou seja, deixamos de ter rentabilidade sobre os capitais. E, a partir daí, Sr. Deputado, a taxa de fundos próprios passou a ser só sobre o capital social, que é de 2,7 milhões de euros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Humberto Pedrosa, quero colocar-lhe uma questão que tem a ver com um tema aqui trazido e desenvolvido pelo ex-Ministro João Cravinho relacionado com os estudos de tráfego.

O ex-Ministro considerou que foram cometidos erros gravíssimos. Durante a audição, tentou que, nesse caso, a culpa morresse solteira e, portanto, não se apurasse muito bem de quem era a culpa: ou era de todos os *stakeholders* — se calhar, até dos passageiros — ou se não era de ninguém.

Não queremos correr o risco de qualquer dia concluir que a culpa foi dos estudos de tráfego e que, dentro dos estudos de tráfego, a culpa foi dos inquiridos que mentiram relativamente às expectativas de procura e, assim, a famosa «culpa morre solteira».

Assim, era importante saber de quem foi essa responsabilidade, se existe, a quem é que podemos assacar algumas responsabilidades sobre erros que foram considerados pelo ex-Ministro como monumentais, erros



que acarretaram centenas de milhões de euros em várias PPP (não foi só nesta), porque depois os resultados não correspondiam minimamente às expectativas e aos estudos que fundamentaram na maior parte dos casos até as decisões do próprio Governo. Isto é, para que o Governo tomasse a decisão da PPP, estes estudos eram instrumentos fundamentais da decisão: demonstravam a procura; demonstravam a necessidade; no fundo, demonstravam que o Governo estava a fazer uma parceria para satisfazer a população e uma população em dimensões que depois se viu que em muitos casos não correspondia.

Foi o ex-Ministro João Cravinho que trouxe esse tema, elaborou bastante à volta do tema, mas também procurou que o próprio tema fosse o culpado e não que apurássemos muito mais.

Portanto, gostaria, se possível, que nos desse uma ajuda no sentido de sabermos se, efetivamente, houve incúria, houve negligência, houve má vontade, ou seja, o que se passou para que os tais erros monumentais de tráfego tivessem acontecido neste caso concreto da Fertagus.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, é normal que os estudos de tráfego sejam sempre muito favoráveis. Isso acontece. Aconteceu na Fertagus. Aconteceu no Metro Sul do Tejo, por exemplo. No Metro Sul do Tejo o estudo de tráfego apresentava valores de passageiros na casa dos 80 milhões e, quando arrancámos com a operação, havia não sei, se calhar 20!

Concretamente sobre esse caso — isso passou-se mesmo comigo —, antes de assinar o contrato, era na altura o Sr. Secretário de Estado dos Transportes o Sr. Dr. Seabra...

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

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente.

Eu transmiti-lhe que aquilo era um buraco para o Estado, porque tínhamos consciência de que, na realidade, não podia haver aquele número de passageiros. E ele, na altura, respondeu-me: «Então, se é um buraco para o Estado, não assinamos o contrato.» E o interessado era eu! Eu disse: «Eu acho muito bem. O senhor faz muito bem para o País se realmente não assinar o contrato e pode contar comigo para não assinar o contrato.» E o buraco está à vista.

Sr. Deputado, os estudos de tráfego são feitos por empresas que estão hoje provavelmente mais habilitadas a fazê-lo e com mais experiência do que na altura. Na realidade, havia erros, que depois paga o Estado e pagamos todos.

Ainda em relação à situação do estudo de tráfego da Fertagus, para que se atingisse um melhor número de passageiros, estava previsto que a tarifa da Ponte 25 de Abril fosse igual à da Vasco da Gama, exatamente para penalizar os utentes que entravam em Lisboa e para ver se se conseguia ter mais passageiros no comboio — o que depois também não aconteceu. Mas não é uma desculpa, porque mesmo assim os estudos estavam acima da realidade.

Houve, penso que dois ou três estudos de tráfego. Nós também fizemos alguns cálculos dentro da empresa e testámos os valores, com a nossa pouca experiência. Contudo, a determinada altura, o Estado ou a comissão negociadora disse: «O tráfego vai ser este.» Por isso, foi imposto que o número de passageiros fosse aquele para todos os concorrentes e, a partir daí, os concorrentes basearam-se nesse tráfego que foi dado pelo Governo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Podemos dar aqui como assente, inclusive em complemento das palavras do ex-Ministro João Cravinho, que há da parte do Governo o assumir de números, que o próprio considerou como o tal erro monumental.

A questão que também aqui se coloca é a de, sendo uma imposição do Governo e sabendo já a empresa ou os concorrentes que esses dados não correspondiam à realidade, ou seja, que havia números que, com certeza, não iam ser atingidos, se o contrato não salvuardasse que o risco desse erro era do Estado, saber se os privados teriam dado o passo da assinatura do contrato. A questão tem a ver até com as palavras do Sr. Humberto Pedrosa relativamente ao Metro Sul do Tejo, dizendo que aconselhou a que não se assinasse o contrato.

No entanto, o contrato foi assinado erradamente pela entidade pública, como diz e muito bem. E porquê? Porque estava lá a cláusula do risco, isto é, o privado não corria risco e, portanto, quando muito, alertou o poder público para o erro contratual que estava a ser feito.

Portanto, o que se passou relativamente ao Metro Sul do Tejo ter-se-á passado relativamente à Fertagus. O Estado e os governantes, ao terem consciência disso, não deviam ter tido mais cuidado, não devia ter sido feita uma reanálise, talvez uma melhor partilha do risco para que o privado pudesse não somente aconselhar a que o público não assinasse, mas o próprio também não se envolvesse na assinatura?

Nesse sentido, também é importante esclarecer até que ponto é que os governantes, apesar de alertados, depois puderam celebrar o contrato, porque efetivamente o privado estava tranquilo, estava garantido, mas o Estado, as gerações vindouras, a população em geral estavam desprotegidos por essa cláusula de risco para o Estado.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, claro que hoje os estudos de mercado são mais fáceis de fazer do que eram há uns anos e dos estudos que foram feitos — houve mais do que uma entidade a fazê-los — penso que não havia grande diferença entre eles.

Na realidade, faltaram aqui alguns elementos para que os passageiros não pudessem aumentar, como, por exemplo, a subida das portagens da Ponte 25 de Abril. Provavelmente, mesmo assim, os valores ficaram acima.

Penso que, quando se mandam fazer estudos — e penso que os estudos foram feitos por empresas idóneas —, tem de se acreditar neles. O Estado pagou-os e, como foi feito mais do que um estudo, com certeza que tem de acreditar.

Agora, provavelmente, as empresas que fizeram os estudos teriam de ser responsáveis. Se dizem que transportavam 80 e, na realidade, agora só há 40... Quer dizer, admite-se um erro de 10%, 15%, 20%, mas um erro de 50% já é, realmente, mais difícil de se perceber.

Ainda gostava de dizer ao Sr. Deputado que eu tenho de defender a realidade. A Fertagus não é um mau negócio para o Estado. A Fertagus é um bom negócio para o Estado.

Desculpe, Sr. Deputado, acabei por não responder quando me perguntou se um privado, caso não houvesse risco também para o Estado, teria interesse ou não. É claro que não! Não há nenhuma empresa privada que possa, num determinado contrato com o Estado, que não conheça o contrato, não ter alguma garantia, como uma ponte, uma autoestrada. Tem de haver, na realidade, alguns elementos de base de garantia de receita, porque, senão, também não há interessados.

O que quero dizer é que este negócio da Fertagus é um bom negócio para o Estado. Foi um concurso internacional, havia três concorrentes, a nossa proposta foi a melhor e, por isso, ganhámos.

Em termos de transporte a nível da Europa, seja rodoviário, seja ferroviário, seja metroviário, numa zona urbana ou suburbana de uma cidade onde existam passes sociais ou tarifas sociais, é normal que as receitas cubram entre 40% a 60% dos seus custos, em qualquer ponto da Europa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito bem lembrado!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — E acontece que, neste caso concreto, a Fertagus começou do zero, Sr. Deputado. Começámos do zero a treinar maquinistas, começámos do zero... Quando se fala na remuneração, a remuneração foi... Não sei, Sr. Deputado. Para nós, foi mais importante a experiência numa área de negócio novo do que, na realidade, a rentabilidade do negócio. Esta foi uma empresa que começou do zero, que teve de treinar maquinistas, que teve de arranjar comerciais, fomos tomar conta de estações, ou seja, fizemos tudo, Sr. Deputado, e hoje está à vista. Hoje, para poder fazer uma avaliação de uma Fertagus, há que ir à Fertagus!

Gostava imenso que os Srs. Deputados tivessem disponibilidade de poderem fazer uma visita à Fertagus para verem o que está ali. Estamos a falar de uma operação que tem 12-13 anos, as estações estão novas, os comboios estão completamente novos e lembro que não são nossos, são do Estado, mas nós estimámos os comboios.

Por isso, Sr. Deputado, acho que não foi um mau negócio para o Estado. Foi um bom negócio, porque, na realidade, e fazendo até a comparação, por exemplo, com a CP, isto é, se o negócio não ficasse na Fertagus e ficasse na CP, custava o dobro ao Estado. Por um lado, é fácil ver pelas receitas que se conseguem cobrar numa área metropolitana e que

não conseguem pagar 100% dos custos; por outro lado, se considerarmos os passageiros transportados na CP e os passageiros transportados na Fertagus, há, realmente, uma diferença na ordem dos 55%.

Estamos a falar de uma empresa nova contra uma empresa que tem 100 anos. Mas há também uma vantagem para o Estado, porque, depois de haver esta empresa privada, a CP também melhorou. A CP passou a fazer inquéritos, a CP foi atrás de muita coisa que era feita na Fertagus e melhorou também muito o seu serviço.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, em primeiro lugar e em nome do Partido Socialista, gostava de cumprimentar o Sr. Humberto Pedrosa pelos esclarecimentos que pode dar a esta Comissão de Inquérito que tem a ver com as parcerias público-privadas e onde se integra a Fertagus.

A Fertagus em vários momentos tem surgido como um exemplo de uma boa parceria público-privada.

Do nosso ponto de vista, para fazer a lógica desta inquirição da Fertagus devíamos começar exatamente pelo contrato inicial e depois a primeira renegociação e a segunda renegociação. O que estamos hoje, aqui, a avaliar é a Fertagus no seu todo, mas fundamentalmente focalizados na segunda renegociação, ou seja, na renegociação de 2010.

Para nós, é muito importante — e o Sr. Humberto Pedrosa referiu isso agora mesmo — o transporte público. É um serviço público que tem de existir para os cidadãos e que o Estado tem a obrigação de prestar aos cidadãos. Contudo, não podemos encarar o transporte público como uma

empresa lucrativa no mercado, ou seja, tem de haver aqui alguma participação do Estado.

Assim, do nosso ponto de vista, colocam-se a esta parceria público-privada quatro questões.

Em primeiro lugar e referindo-me, exatamente, à segunda renegociação, gostava de saber se existia ou não o direito de o concessionário fazer a segunda renegociação, ou seja, se havia condições, do ponto de vista jurídico, para fazer essa renegociação, ou se teria o Estado a obrigatoriedade de partir para um novo concurso público.

Como referiu, a empresa partiu para este negócio numa perspetiva de 30 mais 15 anos e depois foi-lhe retirado passando para 10 anos. Gostaria de saber qual é a sua perspetiva sobre esse ponto de vista.

Há uma outra questão que tem sido colocada muitas vezes e que se prende com os estudos de tráfego.

Percebemos que não é fácil haver uma mudança de paradigma, de comportamento das pessoas, quando se introduz um serviço novo tão importante como uma travessia deste tipo. Portanto, não é de um dia para o outro que as pessoas clicam num botão e passam a utilizar o transporte público ferroviário em detrimento do transporte automóvel ou do transporte rodoviário. Nesse sentido, percebo que há sempre um período inicial em que a procura não é tão significativa quanto o desejável e provavelmente quanto os estudos indicavam.

Contudo, dos elementos de que dispomos, vemos que há um momento, em 2004, em que a procura real é superior à procura do caso-base, ou seja, à que estava no contrato. Do nosso ponto de vista e de acordo com a informação que nos chega, isso deveu-se muito ao prolongamento do serviço do Pinhal Novo a Setúbal. Assim, gostava que comentasse se isso influenciou, por um lado, a habituação das pessoas a utilizarem o transporte

público e, por outro lado, a entrada em operação deste novo serviço até Setúbal.

Gostaria que comentasse também se o facto de a Fertagus estar integrada num grupo, que tem uma grande atuação do transporte rodoviário na Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente na margem sul do Tejo, contribuiu ou não para a procura, no fundo para a condução dos passageiros para um transporte deste tipo, ou se isso foi completamente ignorado e a Fertagus não teve uma estratégia global de transporte que permitisse obter ganhos.

Em terceiro lugar, temos o problema das comparticipações. Gostaria de saber se considera que, desde o contrato inicial, à primeira renegociação e à segunda renegociação, o Estado (como aqui afirmou) fez um bom negócio nesta parceria público-privada e, portanto, se ao longo de todo este processo, o Estado tem ganhos nesta parceria público-privada ou tudo isto ainda está no âmbito do prejuízo permanente de um transporte público da Área Metropolitana de Lisboa.

Por outro lado, também se fala muito no problema do comparador público neste tipo de processos. O Sr. Humberto Pedrosa referiu que se o custo fosse feito pela CP nos moldes em que esta estava a operar, custaria o dobro. Gostaria que comentasse essa sua afirmação e de saber se tem casos concretos, números concretos. Porque temos alguns números que apontam que os custos da CP são, ainda hoje, apesar da melhoria do serviço que introduziu, superiores aos que são praticados pela Fertagus.

Portanto, são estas questões globais que eu gostaria que, numa abordagem concreta e clara, nos pudesse esclarecer.



O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, se me esquecer de alguma pergunta, gostaria que me recordasse, uma vez que colocou quatro ou cinco questões.

Vou tentar começar pela prorrogação, que foi a primeira pergunta que fez. Houve uma renegociação em 2003-2005 e depois uma prorrogação. Quer dizer, no contrato negociado em 2003-2005 estava previsto que pudesse haver uma extensão de mais nove anos, isto é, seis mais três, caso a Fertagus cumprisse os níveis e o padrão de qualidade que tinha e que estavam previstos e que o risco passasse todo para a Fertagus e deixasse de haver compensações. E nós assumimos esse risco numa altura — estamos a falar de há dois anos — em que não se previa uma quebra de passageiros. A Fertagus, ao longo dos anos, todos os anos ia aumentando de passageiros e por isso é que assumimos, na realidade, esse risco.

Quero dizer-lhe, Sr. Deputado, que hoje em dia não assumia, porque, como acabei de dizer, as previsões que temos são de que a Fertagus, até final do contrato, pode vir a ter prejuízos de 14,7 milhões de euros e, além disso, ainda ter de pagar ao Estado cerca de 4,3 milhões de euros.

Quanto à segunda questão, Sr. Deputado, se me pudesse ajudar...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — É a questão da procura!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Na realidade, Sr. Deputado, a procura foi subindo na Fertagus pela boa qualidade de serviço que a Fertagus presta. Essa procura foi subindo, de ano para ano. Estávamos acostumados a ter aumentos de procura que andavam entre os 4%, 5% e 6%. Houve, salvo erro, um ano que chegou a 7% ou a 8%.

Tudo isso tem a ver com a qualidade de serviço que a Fertagus presta, com a pontualidade da Fertagus que é praticamente de 100%, é de

99,9%, e nós medimos isso tudo. Fazemos inquéritos aos clientes todos os anos, fazemos inquéritos aos trabalhadores e é a qualidade do serviço que, na realidade, veio trazer o aumento da procura.

Sr. Deputado, esse aumento da procura também iria penalizando cada vez mais o Estado, porque quanto mais receita a Fertagus tinha menos compensações recebíamos.

Peço-lhe, agora, ajuda quanto à outra pergunta...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — As participações na evolução deste processo.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, quanto à evolução deste processo, na primeira fase do contrato havia uma partilha de receitas: quando as receitas reais fossem 5% acima do que estava estabelecido no contrato, havia uma partilha de 75% para a Fertagus e de 25% para o Estado; se as receitas fossem superiores a mais do que 5% das receitas previstas, o excedente era repartido em 25% para a Fertagus e 75% para o Estado.

Com a renegociação mudou, ou seja, passou a ser de 25% para a Fertagus e de 75% para o Estado.

Pessoalmente, por acaso, não concordo, porque, no fundo, o trabalho era da Fertagus e o Estado pouco fazia para poder aumentar receitas. E acho que deveria haver um incentivo ainda maior para poder haver uma melhor repartição. Se calhar, o equilibrado era 50%-50%, mas foi o que foi proposto e o que tivemos de aceitar.

Sr. Deputado, tenho a impressão de que ainda falta uma pergunta.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Falta. É a questão da comparação de custos.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, como acabei de dizer, o normal é as receitas nas empresas urbanas e suburbanas cobrirem entre 40% a 60% dos custos.

Temos alguma dificuldade em fazer comparações com a CP, porque tínhamos de fazer uma comparação com os suburbanos da CP e, de há uns anos a esta parte, a CP deixou de publicar no seu relatório as contas dos suburbanos.

Lembro-me de, há uns bons anos, talvez há meia dúzia de anos, termos feito um estudo sobre a linha de Sintra e de que conseguimos explorar a linha de Sintra com menos 40% das compensações que o Estado estava a dar à CP. Estamos a falar só em termos de exploração.

Para fazer aqui uma comparação, o que é que, entretanto, conseguimos fazer? A CP teve uma compensação, em 2011, de 38 milhões de euros e transportou 126 milhões de passageiros, e a compensação correspondeu, no fundo, a 30 cêntimos por passageiro. Fazendo uma comparação com a Fertagus, a Fertagus transportou 24 milhões de passageiros. Fazendo as contas aos 30 cêntimos, a Fertagus teria de receber uma compensação de 7,2 milhões de euros.

No fundo, isto corresponde, praticamente, a cerca de 50%, por estes números. Se considerássemos que a Fertagus era exploração pública, isto poderia custar ao Estado cerca de 85 milhões de euros no total do período.

Sr. Deputado, isto vale o que vale. São os números da publicação. É claro que a CP tem outras coisas: tem linhas no interior que são menos rentáveis, tem... Mas foi aquilo que foi possível tentar comparar.

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não, Sr. Presidente. Gostava de colocar mais uma questão.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Por aquilo que o Sr. Humberto Pedrosa diz, há aqui questões que eu gostaria de clarificar bem.

Em primeiro lugar, fica claro que era um direito da Fertagus de pedir a prorrogação da concessão de 6 mais 3 anos, portanto 9 anos, em 2009. Ou seja, em 2010 a renegociação é condicionada por aquilo que foi a primeira renegociação de 2003-2005, que levou à retirada dos 30 mais 15 anos para 10 anos, mas que lhe deu o direito de poder renegociar a prorrogação de 6 mais 3 anos.

Sobre o problema da relação com os custos da CP, gostava de lhe colocar a seguinte questão: a Fertagus partilha a linha do Pinhal Novo a Setúbal com a CP, ou seja, a CP também opera nessa linha. Portanto, significa que há aqui uma linha que tem dois operadores, a Fertagus e a CP. O Sr. Humberto Pedrosa sabe qual é o custo, seja do bilhete ocasional ou do passe mensal, da CP e da Fertagus? É que podemos fazer uma comparação. Podemos comparar com o problema da linha de Sintra ou com a CP no plano nacional. É um elemento, mas não é muito fiável, na medida em que, como disse, a CP tem a operação em linhas muito pouco rentáveis, mas obviamente que também tem a Porto-Lisboa, por exemplo, que é altamente rentável. Eu, que viajo lá todas as semanas, percebo bem a dificuldade que, muitas vezes, tenho em encontrar bilhete.

O que é absolutamente comparável é o que se passa neste troço onde operam as duas empresas. Se pudesse, gostava que me esclarecesse sobre isso.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, concretamente sobre a comparação nessa linha, não tenho aqui elementos e não sou capaz de lhe responder.

Aquilo que sei é que a base tarifária média, ou seja, o proveito passageiro/quilómetro da CP e da Fertagus é: na Fertagus em 2009 foi de 0,575 cêntimos, em 2010 foi 0,0570 cêntimos, ou seja, 5 cêntimos, 5,7 cêntimos, 5,75 cêntimos em 2009, 5,7 cêntimos em 2010; contra a CP, na ordem dos 6 cêntimos e 6,6 cêntimos em 2010. Ou seja, a CP fica mais cara por passageiro/quilómetro entre 6% em 2009 e 15% em 2010. A CP é mais cara.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Confirma os números que tenho aqui!

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Hélder Amaral juntou-se a nós há pouco tempo, mas agora é a sua vez de colocar questões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Posso passar a minha vez.

O Sr. **Presidente**: — Creio que é razoável. Se o Sr. Deputado Bruno Dias não se opuser, passo de imediato a palavra à bancada do PCP.

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

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Humberto Pedrosa, agradeço a sua presença nesta reunião e gostava de lhe colocar a seguinte questão: disse há pouco, na sua intervenção, que mais importante do que a remuneração do capital era ganhar experiência numa área de negócio que, para vós, era totalmente nova. Registámos essa ideia da importância estratégica para a empresa de ganhar experiência nesta área.

Então, com esse ganho estratégico e essa vantagem de longo prazo para a empresa, que era o arranque nesta área da ferrovia, era de esperar que a remuneração ao capital pudesse ser inferior àquilo que os senhores obtêm noutras áreas. É possível fazer essa lógica. De outra forma, podia concluir-se que essa aprendizagem e essa experiência que ganhavam tinha sido paga com o dinheiro dos contribuintes, já para não falar dos utentes.

Portanto, quando diz que havia aqui uma remuneração ao capital, uma TIR acionista de cerca de 10%, gostava de lhe perguntar, nas outras áreas de intervenção do Grupo Barraqueiro, em que outros setores e outras empresas os acionistas obtêm uma remuneração ao capital equivalente ou próxima desta.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, em relação à TIR, temos algumas provas de que a nossa TIR, do Grupo Barraqueiro, é muito mais baixa do que as TIR das multinacionais. Por isso ganhámos o concurso da Fertagus, por isso ganhámos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Das multinacionais. Quais?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Como, por exemplo, a Stagecoach, que era uma multinacional que estava a concorrer com a Fertagus.

Ganhámos o Metro do Sul do Tejo também contra outros concorrentes e, há pouco tempo, ganhámos o Metro do Porto também contra um concorrente internacional.

Quer isso dizer que nós trabalhámos com TIR mais baixas do que os outros operadores.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, em relação às outras áreas da vossa operação em termos de Grupo Barraqueiro, quais são as outras áreas que têm TIR, que têm remunerações ao capital, semelhantes a esta?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não são todas iguais, depende da operação que fazemos. Temos algumas que são negativas, como, por exemplo, a da rodoviária de Lisboa, que está na Área Metropolitana de Lisboa e que o Estado não paga compensações — não paga, isto é, pagava e agora deixou de pagar. Essa tem TIR negativa, tem resultados negativos. Mas temos algumas outras operações, principalmente operações de longo curso, de expressos, etc., com rentabilidades superiores.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em que valor, já agora?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não lhe posso precisar,...

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

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — ... mas acho que andamos na casa dos 10%-11% nas melhores operações.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, se eu estou a compreender...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — O que é normal poderá andar entre 6% a 8%, provavelmente. Em termos de transporte rodoviário, temos muito transporte que é feito no interior, no Alentejo, etc., onde, na realidade, há muito menos passageiros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ao fim e ao cabo é como na CP!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se a média, o mais habitual em termos de remuneração acionista, de remuneração ao capital, andar, como diz, entre os 6% a 8% e se o longo curso, os expressos, é a área mais rentável e andar, próxima dos 10%-11%, portanto, esta exploração de uma ferrovia intensiva em termos de transporte urbano e suburbano — nesta introdução ao setor e nesta tentativa de ganhar experiência e de entrar com uma lanca não em África, mas na ferrovia — é, precisamente, onde se consegue uma taxa de rentabilidade que está ao nível do mais rentável que o Grupo tem. É assim? É o que eu consigo verificar.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não é bem assim. Como acabei de dizer, o risco passou a ser todo nosso. A TIR inicial era uma TIR razoável para o negócio e, daqui até ao final da concessão, as previsões que temos é que vamos perder 14,7 milhões de euros, porque estamos a perder



passageiros. Por isso, daqui até ao final do ano, a TIR será negativa e aquilo que provavelmente ganhámos até agora com a concessão vamos ter de colocar na empresa até final da concessão.

Sr. Deputado, o que é que sobra? Sobra a experiência. E experiência para quê, Sr. Deputado? Hoje, somos o único operador ibérico com experiência na área ferroviária, já concorremos a algumas operações de metro em Espanha — em que não tivemos sucesso, porque o Governo espanhol protege as empresas espanholas —, estamos a concorrer a operações no Brasil e também já concorremos a uma operação na Argélia. Por isso, no fundo, chegamos ao final e a mais-valia que temos é realmente essa experiência.

Sr. Deputado, também lhe quero dizer que, em termos de transporte rodoviário, com TIR de 10% ou abaixo de 10% não é possível fazer investimento, porque as empresas de transporte são empresas de investimento consecutivo, quer dizer, há que renovar a frota, há que... Por isso, a rentabilidade, hoje, numa empresa de transporte rodoviário — estamos a falar em rentabilidade e não em TIR, não é bem a mesma coisa — tem de andar na casa dos 20%, porque, se não andar na casa dos 20%, não é possível fazer renovações de frota.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está a falar de transporte rodoviário?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Rodoviário!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E no ferroviário é semelhante?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não, Sr. Deputado, no ferroviário não é semelhante. Pode ser um pouco mais baixo, porque, no fundo, no

ferroviário, o material circulante dura muitos mais anos. Tem também outros custos de manutenção, mas dura muitos mais anos.

Já agora, Sr. Deputado, se me permitir, como já ouvi algumas sessões aqui, na Comissão, onde se falou que as grandes reparações da Fertagus eram da responsabilidade do Estado, aproveito para dizer que não são da responsabilidade do Estado. As grandes reparações são pagas por nós e estão incluídas no *leasing* que pagamos ao Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se tivessem o material circulante na vossa posse, os custos de financiamento que teriam de assumir seriam superiores e compensa a situação que passaram a ter ou preferiam ter o material circulante na vossa posse?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, para nós, esta situação é a mais favorável, porque temos menos endividamento e não temos a responsabilidade... E, por outro lado também, como o Estado alterou o contrato e diminuiu o prazo do contrato, faria algum sentido que o material circulante não fosse nosso. Um comboio tem uma vida útil, provavelmente, de 30 anos. Não faria muito sentido que o material circulante fosse do concessionário, porque, passados 6 ou 7 anos, poderia haver novo concurso e, depois, como é que ficava o material circulante?

Sr. Deputado, queria dizer-lhe outra coisa, em termos de exploração Estado e de exploração Fertagus. Nos primeiros anos de exploração, a publicidade nos comboios era nossa e nós conseguimos nesses primeiros anos de exploração, ter uma receita de 4 milhões de euros de publicidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E isso estava contabilizado no contrato de concessão?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sim!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, as tais receitas sombra, os «benefícios sombra» que alguns ex-auditores do Tribunal de Contas referiam não têm a ver com a publicidade, terá a ver, eventualmente, com os espaços comerciais, terá a ver com essas outras questões.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Provavelmente, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso é que não ficou no contrato de concessão: os espaços comerciais em termos da receita contabilizada para ganhos de remuneração.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, está tudo contabilizado na empresa!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu nunca imaginei que fosse de outra forma. Contabilizado na empresa estará, com toda a certeza.

A minha questão tinha a ver com o contrato de concessão e com a contabilização de receitas para efeito de remuneração, que, ao início, não estava, como, sabe os espaços comerciais.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, estou aqui para explicar.

Ainda sobre a publicidade, nos primeiros anos de concessão a publicidade era nossa e nós conseguimos fazer 4 milhões de euros de publicidade. Com a renegociação e como o negócio da publicidade era bom, o Governo pensou que esse negócio ficasse para o Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá-me licença para fazer mais uma pergunta sobre isso?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Faz favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Foi logo ao início ou foi já na fase a meio da operação que o Ministério das Obras Públicas se tornou um dos principais anunciantes nos painéis publicitários dos comboios?

Recorda-se desses painéis a apelarem a ir no transporte público: «Use o comboio», «use o transporte público»? Havia muitos comboios com painéis em publicidade do Ministério.

Foi logo ao início ou foi já ao fim de alguns anos de operação?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não faço ideia, mas essa publicidade não era nossa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pois, claro que não, era do Ministério!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — E os painéis também não são nossos. Estou a referir-me à publicidade nos comboios.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Também eu, Sr. Humberto Pedrosa.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Mas nos comboios?!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nos painéis laterais das UQE, onde está publicidade a outras coisas também: à empresa de manutenção e limpeza dos comboios, se não me engano, à empresa que faz a limpeza...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Que eu saiba, nunca se fez lá publicidade a ministro nenhum!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Aos ministros também me parece que não. Também não me parece que aparecessem lá. Mas que aparecia lá um painel a dizer MOPTC e a apelar ao uso do transporte público, disso a memória ainda está recente.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — A apelar ao uso do transporte público. Sim, Sr. Deputado. Em termos dessa publicidade, por acaso, por mais de uma vez, tenho dito à administradora delegada da empresa, que é uma senhora — no Grupo, por acaso, temos muitas senhoras à frente das empresas —, que faz falta, no corredor da ponte, onde há painéis publicitários, fazer publicidade: «Se fosse de comboio, já tinha chegado!» ou «De comboio você demora 10 minutos!» Quer dizer, enquanto as pessoas vão ali de carro e demoram uma hora a passar de sul para norte ou de norte para sul.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de fazer um pedido de informação...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Só queria que o Sr. Deputado me deixasse acabar a resposta sobre o assunto da publicidade!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com certeza! Faz favor!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Realmente, no primeiro período da concessão, a publicidade era nossa e nós conseguimos fazer 4 milhões de euros de publicidade. Depois, o Governo entendeu que o negócio era bom e ficou com a publicidade para o Estado. Sr. Deputado, até hoje, foi zero! O Estado fez zero de publicidade! Só para ver aqui a diferença do privado para o público.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A Fertagus disponibiliza os painéis laterais das UQE e dos comboios para anúncios que o Estado, o Governo, há de fornecer?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente! Os comboios são do Estado e a publicidade é do Estado! Agora, teria de haver, se calhar,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E os senhores deixaram de pensar em publicidade, deixaram de tratar disso!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Claro! Não nos deixam, sequer!  
A publicidade é do Estado. Quer dizer, o Estado pode pôr lá a publicidade que quiser.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, quem é que trata disso?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — No Estado?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não faço ideia, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Diga-me uma coisa, por favor. Quando disse que conseguia explorar a linha de Sintra com menos 40% de compensações do que as que são pagas à CP e que tem poupanças significativas em relação à CP, gostava de lhe perguntar em que áreas é que consegue essa poupança. Há uma que eu conheço, que é nos custos com o pessoal.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não sei, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não quero acreditar que me diga que não sabe se há poupanças na Fertagus em relação à CP nos custos com o pessoal. De certeza que tem conhecimento disso.

Gostava de lhe perguntar em que áreas concretas consegue toda essa poupança que apresenta em relação à CP, para dizer que a CP custa muito mais caro do que a Fertagus em termos de operação de transporte. Julgo saber que, quer em termos de contratação coletiva quer em termos de massa salarial para os trabalhadores das empresas, as diferenças são muito significativas. Mas gostava de lhe perguntar em que outras matérias é que essa poupança é obtida.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, estou a falar-lhe de um estudo que fizemos há seis ou sete anos. Agarrámos na linha de Sintra e, nessa altura, havia alguns elementos da CP sobre as linhas suburbanas. Estamos a falar em termos de exploração. Os nossos custos de estrutura são muito mais baixos que os da CP, como o Sr. Deputado, com certeza, deve

calcular. Ali, o que pesa são, por um lado, custos de estrutura e, por outro lado, eficiência. É, no fundo, o que pesa. Agora, claro que estou a falar em termos de exploração, não estou a falar em termos de...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não se importa de concretizar um pouco mais, dentro da exploração, qual é essa área em que possa ter grandes diferenças? É porque esta identifico, a do pessoal, mas as outras não estou a ver. A energia não há de ser mais barata, pois não? Não tem uma gestão da energia diferente, até porque o material circulante é semelhante? A CP não tem receitas dos espaços comerciais, porque isso é com a REFER. Julgo que é, essencialmente, ao nível da massa salarial e da contratação coletiva, que não há na Fertagus, que a diferença é maior, não é?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, no fundo, em termos administrativos, a estrutura da Fertagus é muito mais leve e nós, quando fizemos esse estudo, praticamente com a estrutura da Fertagus, podíamos explorar a linha de Sintra. Por isso, de que precisávamos? Precisávamos de maquinistas e comerciais. Essa é logo uma grande diferença. Depois, outra muito grande é realmente a eficiência e a alegria no trabalho. Felizmente, em termos de Fertagus, todos os trabalhadores trabalham com gosto e alegria no trabalho, e o trabalho rende mais.

Sr. Deputado, em termos de salários, a única coisa que não pagamos na Fertagus é pagar a quem venha trabalhar. De resto, pagamos tudo. Pagamos o trabalho na Fertagus, mas não temos o subsídio de quem vem trabalhar, ou seja, ter um subsídio sobre o dia que vem trabalhar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Humberto Pedrosa...



O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Desculpe, Sr. Deputado! Posso dizer-lhe, ainda...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É que o tempo das minhas perguntas vai contando e não as consigo fazer!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, só conta o tempo que utiliza! O tempo que o Sr. Humberto Pedrosa gasta não desconta no seu.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, realmente, acho que conhece a Fertagus, o que é uma vantagem. O que eu lhe queria dizer é que, na realidade, não temos AE (acordo de empresa) na Fertagus. Mas os trabalhadores da Fertagus estão contentes, estão satisfeitos. Nós fazemos inquéritos aos trabalhadores da Fertagus e, desses inquéritos, não há uma exigência por parte dos trabalhadores para terem um AE. Há uma equipa fantástica na Fertagus, tenho muito orgulho naquela equipa, e todos eles têm orgulho em trabalhar na Fertagus. E a Fertagus foi, na revista *Exame* deste ano ou do ano passado, a 23.<sup>a</sup> melhor empresa para trabalhar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Humberto Pedrosa, tendo em conta que o meu tempo está a acabar, faço-lhe uma última questão.

O Grupo Barraqueiro, entre várias empresas do transporte rodoviário, também é detentor do capital da Fertagus e do Metro Sul do Tejo, a empresa Metro Transportes do Sul, tem a parte de exploração de transportes nessa área.

Pode indicar-nos qual é a estrutura acionista, quais são os proprietários da *holding* Grupo Barraqueiro?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, o proprietário do Grupo Barraqueiro sou eu juntamente com a minha família, que detemos 69% de capital, e a Arriva, que é um operador internacional inglês e detém 31%. E no Metro Sul do Tejo nós apenas somos acionistas com 34%, por isso, somos o operador, mas um acionista minoritário.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, existe uma percentagem minoritária no Metro Sul do Tejo, porque também há o operador da via da Siemens, salvo erro. Mas no Grupo Barraqueiro o senhor e a sua família têm estes 69% e 31% são da empresa Arriva que é a proprietária dos Transportes Sul do Tejo (TST).

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, há aqui uma posição, dir-se-á, estratégica, em termos de capital acionista dentro do Grupo Barraqueiro da empresa Arriva, que tem uma influência, enquanto acionista, na Fertagus, no Metro Sul do Tejo, nos autocarros dos Transportes Sul do Tejo, e essa influência é controlada, em termos de capital, por uma empresa que comprou a Arriva há uns anos, que é a Deutsche Bahn. Portanto, o operador público de comboios alemães tem uma influência de controlo de capital acionista numa parte significativa das empresas privadas do transporte rodoviário e ferroviário do nosso País. Isto não está enganado?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não, Sr. Deputado. Na realidade, eles detêm 31% de capital.

Só gostaria de o esclarecer que, na realidade, a TST pertence à Arriva, mas a TST já foi do Grupo Barraqueiro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Até houve uma tentativa de fusão que foi chumbada pela Autoridade da Concorrência!

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado. Não faz muito sentido, mas exatamente!

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento os colegas e, obviamente, o Sr. Humberto Pedrosa. Peço desculpa pelo meu atraso e, porventura, farei perguntas que, eventualmente, já abordou, por isso tente ser o mais sucinto possível nas respostas.

Começo por lhe dar os parabéns por ter criado uma empresa de referência. Estamos perante um grande empresário na área dos transportes — matéria a que, ainda por cima, me liguei na minha vida profissional durante muitos anos, por mais de duas décadas. Portanto, conheço relativamente bem o Grupo e acompanhei-o de perto.

De qualquer maneira, o que nos importa nesta matéria é, obviamente, perceber se o Governo, o Parlamento e quem representa os interesses dos contribuintes, ao mesmo tempo que criou *know-how* em empresas com capacidade num determinado setor, também defendeu os interesses públicos. É isso que nos importa aqui avaliar, até para corrigir, eventualmente, uma ou outra situação.

Partindo do princípio de que o Sr. Ministro da tutela da altura, o Eng.º João Cravinho, reconheceu que o principal problema deste modelo e desta concessão foram os estudos de tráfego, e tendo em atenção que os estudos de tráfego causaram ao Estado, por serem irrealistas, um prejuízo enorme — presumo que não tenham causado prejuízos à empresa, portanto a empresa foi beneficiária desse erro dos estudos de tráfego —, gostaria de perceber se a empresa tinha estudos de tráfego e por isso é que aceitou que o risco passasse para o Estado. E porquê a pergunta? Porque, agora, os riscos de tráfego são assumidos pela empresa.

Portanto, há aqui dois momentos distintos. Pergunto-lhe por que é que, num primeiro momento, a empresa diz «nós assumimos o risco de tráfego, temos estudos, são verdadeiros e queremos assumir esse risco» e por que é que a empresa deixou que o Estado assumisse esse risco, com os evidentes prejuízos para o Estado, mas agora, na renegociação, a empresa assumiu para si esses riscos — e, agora, já ouvi dizer que a coisa não tem corrido muito bem e, portanto, podem até vir daí alguns prejuízos.

Gostaria de saber o porquê desta mudança de imposição: se foi vontade da empresa ou imposição do Governo.

**O Sr. Humberto Pedrosa:** — Sr. Deputado, no início da concessão, era um concurso e nós fomos ao concurso com muita vontade de entrar num negócio diferente do nosso.

Na realidade, se não houvesse risco nenhum para o Estado, nós não tínhamos ido a concurso — nem nós nem ninguém, penso eu! Ninguém vai entrar num negócio... Sr. Deputado, era um negócio que ia começar do zero e a única coisa que existia eram os estudos de tráfego. Não havia garantia. E, quando o Estado faz o concurso, tem de garantir um determinado tráfego para se ver a viabilidade que a operação tem ou não

tem. Se, concretamente neste concurso — e, provavelmente, noutros —, não houvesse garantia nenhuma do Estado no arranque, com certeza que não havia interessados para operar.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas achava esses estudos de tráfego fiáveis ou na segunda fase, quando aceitaram esse risco para a empresa...? Qual era a diferença entre a parte inicial e a segunda negociação? Porque, agora, o risco de tráfego corre por conta da empresa.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado. Neste momento, o risco de tráfego e... Todos os riscos são nossos, do operador. Mas é numa situação totalmente diferente que nós já conhecemos, já temos um histórico. Temos um histórico, já conhecemos e, como acabei de dizer, se eu adivinhasse que a situação do País se ia agravar como se agravou, que o desemprego iria ter as proporções que está a ter, eu não tinha assumido esse risco, porque agora estou a correr o risco de, daqui até ao final da concessão, perder cerca de 14,7 milhões de euros e, ainda por cima, pagar 4,3 milhões de euros ao Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, mas na primeira geração desta concessão a empresa não se pode queixar das circunstâncias. Houve, de facto, resultados. Segundo os relatórios do Tribunal de Contas, a empresa teve sempre enormes benefícios, e até se fala em distribuição de dividendos. Sei que já respondeu e não quero quantificar, mas o Estado pagou, pelo menos, em indemnizações compensatórias, avultadas quantias, fruto do erro do estudo de tráfego, e a empresa teve daí proveitos.

Queria, no entanto, perguntar-lhe outra coisa. Eu tenho sido um dos que tem colocado esta questão e não digo que as reparações são da

responsabilidade do Estado, mas que há partilha nas grandes reparações, pelo menos é o que estava num dos relatórios do Tribunal de Contas: «partilha». Ainda assim, gostava de saber quem fixou a TIR, porque neste início de concessão a infraestrutura era do Estado, o material circulante era do Estado, o custo político de abertura ou não de novas travessias e de abertura ou não de novas linhas era do Estado. Portanto, se tudo estava por parte do Estado, quem fixou esta TIR? De que forma é que explica esta TIR, para mim tão elevada, tendo em conta os riscos que, como disse e bem, no início eram quase todos do Estado? Como chegamos a esta TIR? Esta é a primeira pergunta.

A segunda pergunta tem a ver com os «benefícios sombra» que já aqui ficaram estipulados — não estou a falar da publicidade, estou a falar da exploração. Todos os entendidos dizem que esses «benefícios sombra» deviam estar também partilhados, que devia haver uma partilha desses riscos — e não defendo que o Estado ou a empresa devam ficar sozinhos com essa partilha, mas é valor considerável. Representou ou não 40% dos proveitos da empresa? Pergunto também se essa questão alguma vez esteve em cima da mesa ou se o Estado nunca, sequer, a pôs.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, em relação à remuneração, a remuneração que nós temos nem é muita nem pouca; é a que está prevista. E a TIR era a que, na altura, os bancos exigiam para esta operação. Os bancos exigiam uma determinada TIR e, ao mesmo tempo, também exigiam um determinado capital. Por isso é que nós pusemos de fundos próprios cerca de 23,4 milhões de euros que corresponde a cerca de 20% do investimento total.

No fundo, aquilo que recebemos de dividendos, Sr. Deputado, foi o capital investido mais esta TIR de 10,8%, que deu origem, em 2006, a um

total de 45,9 milhões de euros. Nós não recebemos mais nada. Só recebemos aquilo que era devido e que estava contratualizado.

Ainda lhe digo mais, Sr. Deputado: o Estado só pagou as compensações depois, em 2006. Neste período, tivemos de recorrer a financiamentos, porque era uma empresa que começou do zero e as receitas não chegavam para fazer face aos custos. A empresa teve de recorrer a financiamentos e teve de recorrer ao Grupo Barraqueiro, que tinha de pôr dinheiro na empresa praticamente quase todos os meses para pagar salários, porque a receita que fazia não chegava. E isso nem sequer está contabilizado, ou seja, não estou a cobrar isso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ainda bem que fala nesse aspeto.

Na última audição, surgiu uma dúvida vinda da bancada do Partido Socialista (vou ter de usar alguma cautela, porque não sei se já se conseguiu confirmar), segundo a qual na negociação de 2010 o Estado teria poupado um pagamento devido à empresa de cerca de 10 milhões de euros. Até pela afirmação que acaba de fazer, acho que é a altura própria para perguntar se esses 9 a 10 milhões de euros que eram devidos à empresa foram, de facto, na renegociação de 2010 perdoados ou se a empresa considera que ainda tem direito a essa verba e essa verba, tal como aconteceu nos contratos anteriores, ainda está por pagar à empresa.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, no decurso desta concessão, temos perdoado muita coisa. E posso dizer-lhe que temos perdoado...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pode especificar o que perdoa?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Por exemplo, juros, juros de mora que o Estado não paga, paga tarde, nesta e noutras concessões!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E estes 10 milhões?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não sei bem a que se refere.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Segundo o relatório do Tribunal de Contas, a empresa tinha direito, em termos de indemnizações compensatórias, a um pagamento, em 2010, de cerca de 9 milhões de euros. A informação que tínhamos é a de que o Estado teria poupado esse dinheiro, porque já não iria pagar à empresa. Na audição que tivemos na semana passada, a responsável do contrato dizia: «Essa verba é para pagar. Se o Estado ainda não pagou, terá de pagar.»

Portanto, surgiu aqui a dúvida de quem falava a verdade e do que, afinal, é para fazer a esses 9 milhões de euros. Gostava de saber se a empresa conta receber esse dinheiro ou se, no contrato, de facto, perdoou ao Estado.

A ideia que perpassa aqui, tal como V. Ex.<sup>a</sup> já referiu, é a de que, a partir de agora, o Estado, de facto, não paga nada, ainda tem a receber — o que eu duvido, porque, pelas suas palavras, a coisa está a correr tão mal que acho que o Estado, entre 2017 e 2019, não vai receber, ou seja, se a coisa continuar como até agora, não vai ter direito a esta verba que está prevista no contrato.

Eu queria saber não só se é verdade que esta verba é devida à empresa, como também, se os resultados forem como parece até aqui, se a



empresa pondera ou não pedir um reequilíbrio financeiro ao Estado ou se vai assumir sozinha esse prejuízo.

É que, assim, tenho de tirar duas conclusões: a primeira é a de que o Estado acabou por fazer um mau negócio, porque não vai receber nada, ou seja, se a coisa continuar como até aqui, o Estado já não vai receber a participação que lhe estava devida quer na prorrogação de 2017 a 2019 quer no que já está previsto no contrato até 2017; a segunda tem a ver com o que acontece se a situação da empresa se deteriorar, ou seja, como acontece em vários acordos e em vários contratos, sempre que a situação piora, sempre que há alteração superveniente das circunstâncias, as empresas pedem reequilíbrios financeiros e o Estado tem anuído, e nem sempre o inverso é verdade.

A minha pergunta é sobre estes 9 milhões de euros e se é espectável ou não a empresa assumir os prejuízos ou se vai pedir um reequilíbrio financeiro ao Estado.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não lhe sei responder a essa pergunta. Mas ficava muito satisfeito que ainda estivesse em dívida esses 10 milhões, porque davam muito jeito!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Já agora, é melhor ir ver a audição da semana passada e tirar isso a limpo, porque pode estar aqui a ganhar 9 milhões de euros e o Estado a perder.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, eu já tomei nota para ver o que se passa quanto a esses 9 milhões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Já agora, pergunto-lhe: e se a situação se deteriorar?

Esta duração dos contratos foi imposição da empresa ou imposição do Estado? Porque o Tribunal de Contas dava nota de que em 2013 a operação estaria equilibrada. Já vimos que, pelos vistos, esse cenário não se confirma. Portanto, presumo que a pergunta já lhe foi feita, mas queríamos saber por que é que o Estado, pura e simplesmente, não abriu novo concurso ou até não assumiu para si, via CP, a operação disto.

Faço-lhe mais duas perguntas.

A primeira é se, pelo atraso do Estado nas renegociações, tiveram ou não receio de que o Estado pudesse ir para concurso ou se tiveram sempre a garantia de que o contrato era para renegociar — uma vez que no mesmo período de 2009 houve eleições. No metro do Porto a situação foi diferente, foi um concurso que, como acabou de dizer, acabaram por ganhar. Mas na Fertagus também havia prazos para negociações e cláusulas a cumprir para negociação ou não. Gostaria de saber se a empresa esteve sempre tranquila, se teve sempre a garantia do Estado de que, aconteça o que acontecer, não vai abrir concurso e vai fazer uma prorrogação do contrato.

Depois, queria perguntar-lhe se essa prorrogação foi de comum acordo ou foi imposta pelo Governo.

E volto aqui à pergunta final: se as circunstâncias se mantiverem como até agora, se os prejuízos forem tão evidentes como diz que vão ser, pondera assumir isso ou pondera fazer uma nova renegociação?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, a prorrogação era uma situação bem clara no contrato. Se a Fertagus conseguisse, aceitasse a prorrogação sem compensações e se mantivesse os níveis de padrão de qualidade, a concessão seria prorrogada.

Houve um atraso nessa prorrogação, mas que não é de nossa culpa. Nós escrevemos *n* cartas ao Governo a chamar a atenção e a perguntar por que razão não se faz a prorrogação e por que razão não nos sentávamos... Quer dizer, por um lado, a culpa não é nossa.

Sobre a situação que o Sr. Deputado coloca sobre o futuro, nós acreditamos no futuro, mas a verdade é que em 2011 a Fertagus perdeu 4% dos passageiros e em 2012 vamos com uma perda de 10% de passageiros. Este ano vamos com uma perda de 10%.

Sr. Deputado, em 2011, com os resultados negativos — aliás, até estava previsto que o resultado negativo fosse de 1,2 milhões de euros —, perdemos 4% dos passageiros e, mesmo assim, conseguimos ter um resultado negativo de 500 000 euros, ou seja, conseguimos um resultado negativo menor do que estava previsto e, mesmo assim, pagámos ao Estado 542 000 euros.

Sr. Deputado, nós acreditamos que as coisas hão de melhorar. Estamos perante uma situação complicada, uma crise complicada, com um desemprego muito alto, e quem se desloca de transporte público é quem precisa de se deslocar para o trabalho, que, no fundo, é a maioria das pessoas, dos utilizadores. Estamos perante um ano mau, que é este ano, acreditamos que provavelmente 2013 poderá ser pior, mas também acreditamos que a partir de 2014 as coisas possam melhorar.

A nossa intenção é cumprir, na realidade, o contrato.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Humberto Pedrosa, quero dar uma justificação pelo atraso que tive na chegada a esta

audição. Outros afazeres parlamentares se impuseram e levaram a este atraso.

Já consegui obter algumas das informações que deu a esta Comissão e que são relevantes para os nossos trabalhos, mas devo dizer-lhe que há questões que me parecem estranhas, pelo menos a quem ouviu, decorrentes de algumas das suas últimas frases. Olhando para os relatórios do Tribunal de Contas e até para o que são os próprios dados financeiros da Fertagus, percebemos que não pode ter sido um mau negócio. Até para ter uma forma tão leve de falar dos milhões que poderia ter recebido do Estado e que não sabe se vai ou não receber, a Fertagus não pode estar a ser um mau negócio para o Grupo Barraqueiro.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, eu não me queixo que seja um mau negócio. O que eu disse foi que o negócio é melhor para o Estado do que para nós. Eu não disse aqui que era um mau negócio para a Fertagus, de maneira nenhuma! Foi um negócio interessante, e a mais-valia que nós vamos tirar é, na realidade, a experiência que nos deu a oportunidade de poder estar no mercado futuro dentro da ferrovia. Para nós, isso valeu muito. Claro que não foi um mau negócio para nós. O que eu digo é que, comparando, acho que foi melhor negócio para o Estado do que para nós — na minha opinião, Sr. Deputado!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo! Foi também para percebermos a sua opinião que lhe pedimos para estar cá, porque os dados dizem um pouco o contrário. Os dados dizem que o Estado teve mais encargos financeiros do que previa inicialmente e que ficou com o ónus da derrapagem dos estudos de tráfego logo no período inicial. E, sobre isso, gostava de lhe fazer uma pergunta muito direta: a Fertagus fez algum

estudo de tráfego inicial para prever o número de passageiros que utilizariam o comboio?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não, Sr. Deputado, não fez. A Fertagus apenas testou os estudos de tráfego que foram feitos na altura.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Testou?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Testou!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Podia explicar um pouco melhor o que quer dizer com isso, por favor?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Analisou os estudos de tráfego feitos e tentou ter uma ideia da realidade dos estudos.

Sr. Deputado, não podemos esquecer que é uma linha nova, é uma operação que começa do zero, é extremamente difícil. Hoje, num concurso de uma linha que esteja a operar, é possível fazer contagens e os interessados... Por exemplo, na linha de Cascais, se for concessionada ou se for privatizada, é possível fazer contagens e ver quantos passageiros leva, etc., com muito rigor. Ali não, Sr. Deputado! Era uma coisa em que não existia nada! Por isso, é extremamente difícil, tanto para as empresas que fizeram os estudos como para nós, poder saber que resultado podíamos ter.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Ainda se lembra que estudos existiram? Foi o Estado que fez os estudos que depois se deram aos interessados? Que mais estudos de tráfego existiram?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não me lembro bem. Sei que houve dois ou três estudos, já não me lembro.

A única coisa que sei é que, em determinada altura e como havia mais do que um estudo de tráfego, o Estado impôs um determinado estudo e disse aos interessados: «O estudo de tráfego é este.» E foi a partir daquele que...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É que nós tivemos aqui, em primeiro lugar, o ex-Ministro João Cravinho, que disse que todos tinham feito estudos de tráfego, incluindo os privados; também já tivemos um administrador da Fertagus que nos disse que não, que a Fertagus não fez nenhum estudo de tráfego — e, por isso, há aqui alguma dissonância. Mas tivemos, por outro lado, o gestor do sindicato financeiro que nos disse que esse sindicato financeiro tinha efetivamente um estudo de tráfego e que esse estudo de tráfego lhe dava conta de que esta operação era financeiramente muito débil, porque o estudo de tráfego deste sindicato financeiro era muito diferente e muito mais conservador do que o estudo de tráfego que o Governo tinha disponibilizado aos parceiros privados.

E há sempre dúvida sobre o que leva um privado, tendo estudos de tráfego que poderiam, de alguma forma, condicionar o que era a sua recuperação do investimento em determinado projeto, a ir para a frente mesmo tendo essa variável basilar, podendo ser um dos problemas.

Devo dizer-lhe que a única conclusão que parece ser a mais simples de tirar para quem analisa este processo é que, afinal, o risco não estava tanto no tráfego, porque esse seria sempre imputado ao Estado. É verdade esta conclusão?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, claro que, numa operação que começa do zero, tem de haver risco para o Estado, senão também não tem interessados.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo! Então, ficou todo o risco do lado do Estado? Qual era o risco da Fertagus inicialmente?

Nós percebemos, da indicação do próprio gestor do sindicato bancário, que é entendível (pelas palavras que ele aqui afirmou) que o risco, pelo menos o risco mínimo de recuperação do investimento estava sempre salvaguardado pelos compromissos do Estado. Um outro interveniente aqui, na Comissão de Inquérito, dizia que havia uma vontade de que a parceria desse certo, no fundo dando a entender que o Estado se empenharia até, podendo ser sobranceiro nalgumas das exigências, para que esta parceria desse certo.

Bem, assim parece que o risco do lado do privado estava muito minorado.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, é claro que, se a banca não tiver uma cobertura de risco, não financia. É natural. Quer dizer, eu não me recordo, mas penso que a banca tentou ter alguma garantia de que o estudo de tráfego teria alguma validade. Claro que, se não houver uma garantia, não há banco nenhum que financie uma operação que não tem... Quer dizer, quem é que cobre o risco?

É uma operação que começa do zero. Sr. Deputado, foi o que aconteceu em tudo. Todas as operações público-privadas, todos os concursos que começam do zero — uma autoestrada, uma ponte — têm de ter um número de partida e é a partir desse número de partida que se fazem

contas, que se vê da viabilidade ou não e que os bancos entram com o financiamento ou não.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É uma espécie de lucro garantido para cobrir o risco que estava...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — No mínimo, eles querem saber se o dinheiro que emprestam tem retorno ou não.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E, no caso da Fertagus, qual era esse lucro garantido que estava em cima da mesa?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Na primeira fase, o nosso lucro garantido era a TIR.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Era de 10%.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, de 10,8%.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Era de 10,76%.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Na primeira fase, tínhamos uma TIR, que era exigida também pelos bancos, de 10,8%. No fundo, o dinheiro que vamos receber mais tarde corresponde aos fundos próprios colocados na Fertagus mais a TIR até 2006. E, a partir de 2006, Sr. Deputado, quando o Estado fica com o equipamento, ou seja, com os comboios, a TIR passa a ser multiplicada só pelo capital social, por 2,7 milhões. Quer dizer, o Estado passou a pagar muito menos do que pagava.



O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas uma TIR de 10%, um lucro garantido de 10%, é uma boa TIR, porque, se é lucro garantido, é o Estado que assume esse risco. Não há risco... Parece até que, do ponto de vista do Estado — ainda há pouco dizia que, na sua opinião, tinha sido um bom negócio para o Estado —, o Estado conseguiria financiar-se a custos muito mais baratos do que os 10% e teria redução de encargos, aliás, como teve depois em 2006, e por isso até é questionável esta decisão. Mas, em todo o caso, um lucro garantido de 10% mostra uma grande vontade do Estado para que os privados quisessem entrar nesta parceria.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, se esta operação fosse do Estado, custava mais 50% do que as indemnizações compensatórias, ou seja, custava o dobro para o Estado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Em que é que se baseia para fazer essa afirmação?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, baseio-me que em qualquer operação de transportes em qualquer cidade da Europa, dentro das áreas metropolitanas, ou seja, serviço urbano e suburbano, as receitas cobrem entre 40% a 60% dos custos. É o que acontece cá também. É o que acontece na Carris, é o que acontece na CP, é o que acontece em qualquer operador público. E também é o que acontece um pouco nos operadores privados. Nós temos uma operação rodoviária na zona suburbana de Lisboa, que é a rodoviária de Lisboa, e com a receita apenas conseguimos cobrir 80% dos custos, faltam 20%.

Por isso, Sr. Deputado, o Estado faz um bom negócio, passando esta situação para um privado. O Estado poupa metade, ou seja, isto custaria o dobro ao Estado se fosse por explorado pelo Estado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Compreendo a resposta que está a dar, mas sabe, porque tem esse conhecimento também, enquadrar nessa resposta o facto de a Fertagus praticar preços para serviços similares acima daqueles que são permitidos às entidades públicas e ter uma indemnização compensatória também superior. Isso ajuda a favorecer as contas.

Aliás, se olharmos para esta última renegociação, a renegociação é feita com base no pressuposto de que o custo passa a estar no utilizador, no utente, que paga pelo aumento da tarifa acima da inflação o que era a necessária taxa de rentabilidade da parceria — coisa que não acontece nos restantes operadores públicos.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, a intensão de os aumentos tarifários na Fertagus serem 1% acima da inflação era exactamente para haver menos esforço de compensações do Estado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Está a confirmar aquilo que eu disse. O Estado passou para o utilizador, para o utente, aquilo que era o custo da operação.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E aí, através do aumento da tarifa é que permite que, depois, se chegue à conclusão, que se dizia há

pouco, de ser autossustentável, porque a tarifa era superior àquilo que permitia aos restantes operadores.

Antes de ir à última renegociação, fazendo uma ordem cronológica, permita-me ainda fazer-lhe um conjunto de perguntas sobre as renegociações anteriores.

Tivemos aqui diversas opiniões, divergentes até, que davam conta de uma dificuldade de o Estado, inicialmente, ir buscar privados para fazer esta parceria. Houve alguma reunião especial em que o Estado tivesse dito ao Grupo Barraqueiro: «Vocês são importantes para virem cá?» Como é que se procedeu o interesse da Fertagus na parceria?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, quando isto começou, o Grupo Barraqueiro tinha na altura um acionista francês, a Générale des Eaux, Vivendi, não sei se isso lhe diz alguma coisa, que foram nossos acionistas na altura das privatizações. O Grupo Barraqueiro não tinha capacidade suficiente para poder ir às privatizações e abriu o capital aos franceses, que estiveram connosco. E o interesse inicial no concurso foi exatamente dos franceses. Foram os franceses que começaram e se interessaram por este concurso. Em determinada altura, eles desistiram, porque achavam que o negócio era mau, que havia poucas garantias e saíram fora. Estávamos envolvidos com uma equipa também nossa, que estava a acompanhar os estudos, e acabámos por nos entusiasmar e fomos nós para a frente.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE) — Sem os franceses?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sem os franceses. Ou seja, sem os franceses, não, porque os franceses eram nossos acionistas e foram a

reboque. Mas foi o Grupo Barraqueiro que, a partir daí, teve a iniciativa e disse: «Vamos para a frente.»

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE) — O administrador que cá esteve, numa das audições anteriores, deu o exemplo desse grupo francês para indicar o conhecimento que a Fertagus já deteria para poder otimizar a exploração de um percurso ferroviário, e dizia: «Bem, tínhamos uns parceiros franceses que já detinham conhecimento e até poderiam ser uma mais-valia.» Mas o que está a dizer não é bem assim. Diz que eles foram a reboque do Grupo Barraqueiro e nem estavam muito (permita-me o jargão popular) «para aí virados» para fazer este investimento. Logo, o conhecimento ou a mais-valia indicado foi aquele que terá saído da CP para o Grupo Barraqueiro poder utilizar depois na Fertagus.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, no início, o *know-how* era deles, isto é, eles já tinham *know-how* neste negócio de comboios e de metros, etc., e na realidade, no arranque, foram eles que trouxeram esse *know-how*. Como temos um pouco o espírito de aventureiros, fomos um pouco atrás e fomos também conhecendo o negócio, a nossa equipa fez visitas a França e entusiasmámo-nos. Em determinada altura, eles desistiram do negócio, mas no início o negócio nem era para o Grupo Barraqueiro, isto é, eram eles que estavam a concorrer diretamente e, a partir de uma determinada altura, eles não acreditaram no negócio e saíram e aí entrámos nós.

Há também uma dúvida que tem existido e que gostaria de esclarecer. Tem a ver com a situação das receitas acessórias de que já se tem falado, ou seja, das atividades complementares. Há pouco, um Sr.

Deputado referiu e acabou por não me fazer a pergunta, mas eu gostava de responder.

Gostava de afirmar que as receitas acessórias, ou seja, das atividades complementares dos parques, das estações, são receitas que estão contabilizadas na empresa, são receitas da empresa. E, no período de 1999 a 2004, os proveitos menos os custos deu um resultado positivo de 950 000 € e no período de 2005 a 2010 deu um resultado negativo de 220 000 €. Já tem sido dito que isto representa 40%...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode repetir, por favor?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — No período de 1999 a 2004, deu um resultado positivo de 950 000 € — não estamos a falar em proveitos, mas em resultado líquido — e, no período de 2005 a 2010, deu um prejuízo de 220 000 €. Provavelmente, agora, ainda vai dar mais, porque os parques estão a 50%, as pessoas estão a desistir das lojas e estamos a baixar as rendas. Por isso, o prejuízo, a partir de agora, ainda vai ser maior.

O Sr. **Presidente**: — Terminada a primeira ronda, estão inscritos para a segunda os Srs. Deputados Bruno Dias e Altino Bessa.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Humberto Pedrosa, aproveito para lhe colocar uma questão sobre este último ponto dos prejuízos a partir de 2005. A gestão destas áreas de que falou passou para o Estado ou continua na Fertagus?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Continua na Fertagus.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A publicidade passou para o Estado e aqui continuou na Fertagus, mas acontece a mesma coisa. Portanto, não tem a ver com uma perda de eficácia que atribui, na área da publicidade, ao Estado?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas não percebi bem a pergunta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu explico.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — É por causa do resultado ter caído, Sr. Deputado?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O senhor, há pouco, procurou demonstrar que o Estado tem menos eficácia, porque passou o Estado a assumir a área da publicidade, que passou a dar zero a partir daí.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas, nos últimos seis anos, em vez de dar zero, dá negativo e a gestão continua na Fertagus. Portanto, o critério não pode ser esse.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, e dá negativo porquê? Dá negativo, porque aumentou o desemprego, porque caiu a procura na Fertagus, a utilização dos parques está hoje a 50%, de há dois anos para cá que estamos a baixar as rendas das lojas senão as pessoas saem, porque não

têm dinheiro para pagar as rendas, e outras lojas começam a fechar. Esse é o resultado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tem ideia de o mercado publicitário ter vindo a crescer nos últimos anos, para a situação tão estranha que encontra de perdas nessa área?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Em termos publicitários, estou convencido que também está a cair.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Também tenho essa ideia.

Falou há pouco na questão de no arranque da operação de ter sido a Générale des Eaux, Vivendi a trazer o *know-how* para a operação, isto é, que o início da operação foi com *know-how* francês.

Gostava de lhe perguntar se não terá sido, essencialmente ou em grande parte, com *know-how* português, nomeadamente com quadros que foram buscar à CP?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, depois de ter saído a Générale des Eaux, a Vivendi, passou para nós e os quadros que tínhamos eram tudo quadros dentro da área rodoviária e claro que fomos buscar alguns quadros à CP, porque era na CP que havia, realmente, os quadros que tinham *know-how* — e ainda os mantemos!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Uma das questões que tem vindo a ser colocada nesta Comissão de Inquérito também tem a ver com o problema do chamado «mudar de lugar na mesa», passar de um lado para o outro da mesa, isto é, o problema do exclusivo em relação à parte financeira, o CISF

que passou a ser financiador da concessionária e que inicialmente estava a assessorar o Estado.

Gostava de colocar-lhe uma questão que tem a ver com quadros e com responsáveis operacionais da empresa.

Uma das pessoas que, ao que parece, tinha muita experiência na área da ferrovia — não na área da rodovia, mas na da ferrovia — e que esteve, logo no início, com responsabilidades de direção e gestão operacional, portanto na exploração do transporte, era um senhor que logo ao início da operação esteve no trabalho da Fertagus e era o Eng.º Braz Coelho. Está a ver quem é? Não conhece este nome?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Eng.º Braz Coelho, que agora está na REFER, foi, ao que parece, logo no início, um dos principais responsáveis pela gestão operacional da exploração do transporte ferroviário. E, em praticamente todas as atas da comissão de concurso para a concessão, presidida pelo Dr. Braamcamp Sobral, que observámos — estávamos, portanto, em 1998, — aparece em representação da administração da CP.

Portanto, dos assessores do Estado, daqueles que estavam a assessorar tecnicamente o Estado concedente — porque foi assim que nos foi apresentada a CP, a sua função e o seu papel neste processo —, a CP estava a assessorar o Estado enquanto concedente na operação e era representada, na sua administração, por um técnico, por um responsável que, algum tempo mais tarde, aparece, segundo indicação que nos é dada, com responsabilidades na Fertagus.

Queria perguntar-lhe qual foi a opção da administração da empresa relativamente ao recrutamento de quadros no Estado e na CP,



designadamente para este arranque, tendo em conta o *know-how*, porque parece-me que há aqui (desculpe a minha maneira de colocar a questão) um sotaque mais português do que francês neste *know-how*, neste conhecimento que foi lançado, logo ao início, pela Fertagus.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, claro que, depois da saída dos franceses do projeto, passou a ser português.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E essa saída dá-se quando?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Ela dá-se antes do concurso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, entra em operação já sem os franceses e, portanto, com as pessoas da CP e outros.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Antes do concurso, bastante antes. Ainda estavam a decorrer os estudos para o concurso, quando os franceses já não acreditavam no projeto e é aí que saem.

Sr. Deputado, na realidade, tentámos ir buscar colaboradores e é claro que íamos escolhendo aqueles que conhecíamos e os melhores, como é natural.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Humberto Pedrosa, muito rapidamente, vou fazer-lhe já uma primeira questão.

Que volume de negócios é que representava as receitas acessórias no período de 1999 a 2004 e de 2005 a 2010?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, não sei. Apenas posso confirmar os resultados. Quanto ao volume de negócios, não sei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, quanto a essas receitas acessórias numa empresa que é vista como um todo, pelo menos o Tribunal de Contas contabiliza, entre 2005 e 2010, 11,8 milhões euros, o que é um valor significativo. Parece-me um bocado estranho como é que isso, depois, acaba por dar um resultado líquido negativo de 220 000 €. Era só para comparar estes valores, mas, pelos vistos, não os tem.

Queria fazer-lhe outra pergunta: o nome Banco CISF diz-lhe alguma coisa?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Diz. Conheci o Banco CISF. Era um banco de investimentos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Fez parte do consórcio que financiou a Fertagus para a compra do material circulante?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Penso que não, Sr. Deputado.

O contrato que tínhamos era só com o Grupo Caixa Geral de Depósitos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não é isso que diz o Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas no relatório de 2002, não tenho aqui, diz que há vários bancos, nomeadamente o Grupo Millennium, a Caixa Geral de

Depósitos e, dentro deste, o Banco CISF tem 14% da verba emprestada à Fertagus.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, o financiamento foi contratado entre nós e o Grupo Caixa Geral de Depósitos. Sei que a Caixa Geral de Depósitos, depois, fez um sindicato e convidou outros bancos para fazerem parte, mas não tenho de memória quais são os bancos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sabia que o Banco CISF esteve em 1998-1999...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... a assessorar o Governo e a dar consultadoria, nomeadamente na questão dos...

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Isso sabia.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Coisa que foi condenada pelo Tribunal de Contas, isto é, alguém que em 1999 esteve de um lado da barricada e depois em 2002 passou para o outro lado da barricada.

Era capaz de me dizer se a opção de o Estado adquirir o material circulante foi a pedido da Fertagus ou se foi por iniciativa do Estado e quando é que ela ocorreu concretamente?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Foi a pedido do Estado.

Sr. Deputado, tínhamos um contrato inicial que era um contrato de 30 mais 15 anos e, depois, entre 2003 e 2005, fomos chamados pelo

Governo que nos pôs a questão de que não queria um contrato tão longo, queria um contrato com menos anos, e impôs-nos um contrato de 7 anos e ou nós aceitaríamos ou, então, o Governo pediria o resgate da concessão.

Como já tínhamos começado a atividade, estávamos a gostar, achávamos que era de grande interesse para o Grupo, porque o futuro iria passar sempre por atividades ferroviárias e metroviárias, estávamos a achar uma experiência interessante, as coisas estavam a correr bem, aceitámos. Sentimo-nos defraudados, mas aceitámos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O material circulante passa para o Estado exatamente em que altura?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Nessa altura, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Em 2005? Em 2006?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Em 2006.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Na renegociação de 2006?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Penso que em 2006!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E, nessa altura, foi uma imposição de um contrato a sete anos?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Significa que o Sr. Humberto Pedrosa está a dizer-nos que a esse contrato, ao fim de sete anos, poderia ou não ser dada continuidade por parte do Estado, que o Estado tinha a prerrogativa de anular o contrato e fazer um novo ao fim desse prazo?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Não, Sr. Deputado. Esse contrato dava-nos a possibilidade depois da prorrogação por mais nove anos, se nós a partir de 2010 garantíssemos a exploração sem compensações e mantendo o mesmo padrão de qualidade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — No fundo, desde que cumprissem determinado tipo de requisitos que estavam estabelecidos à partida, a concessão não era só por sete anos mas, sim, por sete mais nove?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Exatamente, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, havia essa possibilidade.

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Havia essa possibilidade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Faço-lhe uma última pergunta.

O Sr. Humberto Pedrosa tem a ideia de que, entre 2005 e 2010, foram recebidas a título de compensações dos serviços prestados cerca de 57 milhões de euros, sendo que em 2010 foram recebidos, segundo o relatório do Tribunal de Contas, 9,241 milhões euros?

Vou voltar a uma questão, que já foi há pouco afluída pelo meu colega Hélder Amaral, porque, numa audição com o antigo Secretário de Estado, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro fez esta afirmação,

dirigindo-se ao Secretário de Estado: «Sr. Dr. Carlos Costa Pina, a não haver uma prorrogação, estava ou não acordado que teríamos de pagar em 2010, ou seja, por força da renegociação de 2005...» O que ele diz é que, na renegociação de 2005, caso não houvesse um acordo em 2010, o Estado teria de pagar, precisamente, 9 744 455,29 euros, quantia que ficou por pagar.

A minha pergunta é exatamente esta: há aqui alguma confusão ou no contrato de 2005, efetivamente, se não houvesse a prorrogação do contrato, como foi dito pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, o Estado tinha de pagar estes 9,7 milhões de euros, contas redondas, à Fertagus?

O Sr. **Humberto Pedrosa**: — Sr. Deputado, acho que, se não existisse a prorrogação, com certeza que teria de haver alguma penalização. Agora, se eram 9 milhões ou 10 milhões de euros, não faço ideia. Acho que é natural! Se houver um resgate antecipado de uma concessão, é natural que haja uma penalização. Mas não lhe posso confirmar se realmente era ou não este valor.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Humberto Pedrosa, concluimos a nossa audição. Agradeço a sua colaboração nos nossos trabalhos.

Srs. Deputados, os nossos trabalhos vão ser interrompidos. Como sabem, retomaremos às 16 horas, nesta mesma sala, não para qualquer audição, mas para deliberarmos sobre alguns assuntos que temos pendentes relativos ao procedimento dos nossos trabalhos.

Está encerrada a reunião.

*Eram 13 horas e 27 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.