

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

19.<sup>a</sup> Reunião  
(19 de setembro de 2012)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 48 minutos.

Foi ouvido, em audição, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, Presidente do Conselho de Administração da Fertagus, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Altino Bessa (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Mendes Bota (PSD), Duarte Cordeiro (PS) e Carina Oliveira e Adriano Rafael Moreira (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 55 minutos.

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

*Eram 17 horas e 48 minutos.*

Como sabem, a reunião de hoje destina-se a proceder à audição do Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, Presidente do Conselho de Administração da Fertagus.

Começo por dar as boas vindas ao Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino e agradecer a sua colaboração com esta Comissão de Inquérito e também o facto de, ao ter recebido o questionário indicativo que lhe enviámos, ter respondido por escrito. As respostas foram distribuídas hoje de manhã aos Srs. Deputados. Queria, no entanto, dizer-lhe que isso não era exigível. Enviámos-lhe o questionário indicativo para que pudesse ter conhecimento das questões que iam ser suscitadas e não, necessariamente, para que procedesse à resposta. De qualquer forma, ao ter respondido, vai facilitar, obviamente, os trabalhos desta Comissão e poderá, eventualmente, suscitar pedidos de esclarecimentos adicionais por parte dos Srs. Deputados. Portanto, queria agradecer-lhe também por isso.

Pergunto-lhe se tem alguma objecção ao carácter público desta reunião.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino** (Presidente do Conselho de Administração da Fertagus, SA): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Assim sendo, vou dar-lhe conta da metodologia que vamos seguir: o Sr. Doutor terá a possibilidade, querendo, é facultativo, de poder fazer uma breve intervenção inicial relativamente ao objeto deste inquérito; após o que abriremos espaço para uma ronda em que

cada grupo parlamentar disporá de 8 minutos para colocar questões que serão respondidas de imediato; após essa ronda inicial, qualquer um dos Srs. Deputados que queira ainda pedir algum esclarecimento disporá de 3 minutos para o efeito. Portanto, temos essas duas rondas.

Pergunto-lhe, desde já, se tenciona fazer alguma intervenção inicial ou se pretende que os Srs. Deputados possam passar, de imediato, às questões.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero agradecer-lhe as suas palavras. Já tive oportunidade de cumprimentar a maioria dos Srs. Deputados presentes.

É para mim, de facto, importante estar aqui hoje presente, porque julgo que podem ficar clarificadas questões que têm vindo a ser levantadas sobre a Fertagus. Estou à vontade para esclarecer todos os Srs. Deputados e para responder às questões que me apresentarem.

Permita-me, como introdução, fazer uma referência e citar a última conclusão do último relatório do Tribunal de Contas, publicado no início deste ano de 2012, que diz: «Ultrapassadas algumas dificuldades iniciais, trata-se hoje de uma parceria público-privada bem sucedida, ao contrário do que na maioria das vezes sucede em Portugal, nestes modelos contratuais. Em 2011, ao fim de 12 anos de operação em crescimento contínuo, a concessionária Fertagus já era responsável por cerca de 85 000 deslocações diárias. Em 2010, o índice global de satisfação dos seus clientes situou-se em 4,5, balizado numa escala de 1 a 5.»

Era só esta a introdução que me permitia fazer, citando esta referência do Tribunal de Contas.

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

Vamos, então, dar início à primeira ronda de questões. A ordem das intervenções é rotativa e hoje cabe ao CDS-PP iniciar as questões.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar os Srs. Deputados e o Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, assim como agradecer a sua presença.

Sr. Doutor, só para enquadrar, porque ainda não consegui perceber, pergunto-lhe se no início da concessão em 1999 já era Presidente da Fertagus.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — É verdade, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como o Sr. Doutor não fez esse enquadramento e apenas quis fazer uma referência ao relatório do Tribunal de Contas de 2012, gostaria que nos fizesse uma resenha histórica daquilo que acha que foi a relação desta parceria público-privada desde a sua concessão inicial, em 1999, até aos propósitos e aos objetivos da renegociação de 2005 e depois à renegociação de 2010. Gostaríamos de perceber exatamente as alterações, porquê, quem as sugeriu, quem as impôs, os pressupostos iniciais, para depois poder tentar fazer-lhe algumas perguntas mais específicas.

Sendo o Sr. Doutor Presidente da Fertagus desde o início, melhor que ninguém nos poderá fazer esse enquadramento histórico de toda esta relação.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, vou reportar-me novamente ao último relatório do Tribunal de Contas, que faz, de facto, uma resenha completa dos vários períodos de concessão.

Houve três. O primeiro período de concessão foi de 1999 a 2004. Diz o relatório do Tribunal de Contas — e vou citar o que julgo ser mais importante de acordo com a pergunta que me fez: «A concessão estava parametrizada no sistema de bandas de tráfego, permitindo o contrato inicial que a concessionária negociasse o contrato no seu todo, em alternativa ao resgate excecional, quando o volume de tráfego não atingisse o limite mínimo da banda inferior de tráfego definida contratualmente, facto que veio a acontecer.» «A concessionária, em janeiro de 2001, impulsionou o processo de renegociação do contrato de concessão» dado ter verificado que, de facto, estava muito abaixo dos níveis de procura que tinham sido definidos para as bandas de tráfego. «A concessão Fertagus foi finalmente renegociada em 2005 e, posteriormente, em 2010.»

O segundo período de concessão refere-se a 2005-2010. Para esse período, que se inicia em 2005, o relatório refere que houve «o abandono do modelo de bandas de tráfego, e determinou-se um valor fixo para a procura e para os proveitos. Caso a concessionária tivesse proveitos abaixo do estabelecido no modelo financeiro, esta assumiria o risco, caso estes fossem acima do definido, haveria uma partilha com o Estado, facto que veio a ocorrer.» «O risco de tráfego e o risco de operação são da responsabilidade da concessionária.» Estou a referir-me ao período de 2005-2010 e conforme está descrito no último relatório do Tribunal de Contas.

O terceiro período da concessão é de 2011. Ficou «formalizado na última renegociação, em 2010, através do acordo modificativo ao contrato de concessão, não trouxe qualquer encargo para o setor público, tendo sido

todos os riscos inerentes à exploração da concessão integralmente transferidos para a concessionária, incluindo o risco de procura. Assim, a partir de janeiro de 2011, a concessionária deixou de auferir indemnizações compensatórias pagas pelo Estado.»

Julgo que, com este apoio que tive, porque considero que esta síntese do relatório do Tribunal de Contas está muito bem feita, sintetizei e respondi ao que o Sr. Deputado questionou.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor refere-se a esse relatório do Tribunal de Contas. Gostava de me referir ao relatório de 2001, onde o Tribunal de Contas é muito crítico relativamente a algumas matérias, como as taxas de utilização, dizendo que é «uma forma indireta de subsidiar os custos de exploração da Fertagus relativos ao pagamento da taxa de utilização da infraestrutura».

Fala também relativamente às bandas de tráfego, à forma como foram negociadas a banda superior e a inferior, e não se compreende que, no caso de se atingir o limite da banda superior, haveria um pagamento de apenas 40% da concessionária ao Estado e, ao contrário, ou seja, se se atingisse o limite inferior, o Estado teria de pagar 100% desse valor à concessionária.

O Tribunal de Contas é também muito claro relativamente aos estudos, dizendo que houve desvios relativamente aos estudos de tráfego na ordem dos 50% a 70%. Quem foram os responsáveis e qual o estudo que a Fertagus tinha na altura na sua posse que permitisse...? Isto não foi uma espécie de proteção excessiva que a Fertagus teve, defendendo o seu papel, não tendo o Estado a mesma precaução e exatamente o mesmo objetivo de proteger os interesses do Estado, pura e simplesmente fazendo destas bandas de tráfego algo que era completamente irreal e com pressupostos e

estudos completamente errados? Acha que o Estado, quando fez esta primeira concessão com a Fertagus em 1999, fez um bom negócio?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, agradeço a sua pergunta. Não me compete responder a esse comentário sobre se o Estado fez ou não bom negócio.

O caderno de encargos foi definido pelo Estado e foi assim que nos foi apresentado. A questão das bandas de tráfego também fazia parte integrante do caderno de encargos. As previsões de tráfego também foram da responsabilidade e eram parte que estava associada ao caderno de encargos e a Fertagus, pura e simplesmente, seguiu como referência essas projeções que estavam definidas e o caderno de encargos que nos foi apresentado.

Devo referir que, numa fase inicial ao concurso, houve três concorrentes: a Somague, a Stagecoach e a Fertagus. Desses três concorrentes, a melhor proposta considerada nessa primeira fase foi a da Fertagus, seguindo-se a da Stagecoach (estou a falar na qualificação das propostas, porque houve uma hierarquia de qualificação) e, em último lugar, a da Somague. Aproveito para esclarecer que o que estava previsto nesse concurso era que, depois dessa primeira apresentação formal das propostas, haveria uma discussão com os dois concorrentes que ficaram melhor qualificados. E esse foi um processo ainda bastante demorado, que prosseguiu, e em que esteve a Fertagus e a Stagecoach.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, a própria Fertagus não apresentou um estudo de tráfego encomendado pela própria empresa?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não, Sr. Deputado. Tomámos como referência o estudo de tráfego que estava adjacente ao caderno de encargos. Tomámos essa referência.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Julgo que não foi isso que percebi do que ontem disse aqui o Eng.º João Cravinho. Relativamente a essa matéria do estudo de tráfego, se a memória não me trai, afirmou que houve três estudos de tráfego, um deles mandado fazer pela própria Fertagus.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não, não!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E também acho que, como se veio a verificar neste contrato inicial, as cláusulas eram realmente de uma salvaguarda total, neste caso, para a Fertagus.

Também não entendo como é que a Fertagus aceita um contrato, aceita entrar nesta parceria com base nos estudos que o próprio Governo lhe apresenta, sem ter os seus próprios estudos. Isto é uma coisa que não cabe na cabeça de ninguém, Sr. Doutor! Ninguém avança para um investimento, porque o Estado lhe diz «estes são os estudos de tráfego». Ou, melhor, pode avançar exatamente com as inúmeras cláusulas que foram introduzidas neste contrato e que dizem que, quando não fossem atingidos os limites de tráfego, o Estado estaria sempre disponível para compensar a Fertagus por esse serviço. Significa que, desse ponto de vista, se confirma que foi feito, à altura e naquele momento, um negócio entre a Fertagus — e bem, pois defenderão a posição da empresa — e o Estado, mas que da parte do Estado não foi um bom negócio, pelo contrário.

Já agora, em relação ao consultor que na altura fez os estudos para o Estado, o próprio Tribunal de Contas diz que o facto de «passar a fazer



parte integrante do sindicato de bancos/consultores do concorrente Fertagus suscita reservas quanto à transparência do processo, tanto mais que haviam sido solicitados compromissos de exclusividade a todos os consultores do Estado que colaboram no lançamento do concurso». O que significa, por aquilo que o Sr. Doutor aqui nos diz no sentido de que não houve estudos por parte da Fertagus, que aquela empresa que posteriormente vinha trabalhar para a Fertagus já estava a fazer o trabalho através da Fertagus via Estado e estando o Estado a pagar. É a única conclusão que eu posso tirar desta promiscuidade — desculpe a expressão, mas é aquilo que acho e que me parece quando alguém avança para um negócio e diz que não tem estudos, absolutamente convicto de que os estudos que o Estado lhe apresenta são aqueles que estão corretos e avança para este investimento.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Agradeço a pergunta, Sr. Deputado, para desde já o esclarecer relativamente a haver ligação com a empresa que fez esses estudos. A Fertagus nunca trabalhou com essa empresa e, portanto, nunca a utilizou em estudos de projeção de tráfego. A empresa oferecia, com certeza, credibilidade, senão o Estado também não a tinha contratado, mas nunca fizemos nenhum contrato com a FBO (deve ser da FBO que está a falar, com certeza) e não tivemos qualquer intervenção nessa matéria. Como nos oferecia credibilidade, sim senhor.

Para a segunda fase, tal como esclareci nas respostas que enviei ontem, depois desta situação que se verificou e que também, como é óbvio, nos causou grande preocupação — como salientei, fomos os primeiros a preocupar-nos com a situação, logo no início de 2001 —, nessa altura, sim, recorremos a uma empresa especializada em estudos de tráfego e muito reconhecida, que é a VTM.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Sr. Doutor reafirma que, no concurso inicial, não fizeram nenhum estudo de tráfego e contraria aquilo que ontem foi aqui dito pelo Eng.º João Cravinho.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não estou a contrariar, com certeza, o Eng.º João Cravinho quando estou a dizer que tomo o estudo de tráfego como referência. Portanto, se tomo como referência, tomo como bom esse estudo que me é apresentado no concurso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas aquilo que o Eng.º João Cravinho disse foi que houve três estudos de tráfego para esse concurso, um deles imputado à Fertagus.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Na segunda fase!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, não! Na primeira fase!

Então, desmente que a Fertagus mandou fazer esse estudo de tráfego?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Digo que não mandámos fazer esse estudo. Fizemos, com certeza, internamente a nossa aferição do que estava a ser apresentado no caderno de encargos, como é normal, mas tomámos como referência, de facto, o estudo que nos foi apresentado. Não contratámos nenhuma empresa para nos fazer essa aferição e muito menos a que estava contratada pelo Estado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — São duas versões contraditórias.

Então, também desmente aquilo que o Tribunal de Contas diz, quando se refere ao «facto do consultor financeiro da comissão do concurso, como representante do Estado concedente, ter sido o autor da metodologia de avaliação dos concorrentes, e, posteriormente, após a adjudicação, passar a fazer parte integrante do sindicato de bancos/consultores do concorrente Fertagus (...)»?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não! Com certeza que aí há uma má interpretação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Estou a ler o relatório do Tribunal de Contas de 2001.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não sei a que entidade financeira o Sr. Deputado se está a referir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Também não sei. Estou a ler exatamente o que o Tribunal de Contas diz relativamente a esta matéria.

Gostava de lhe fazer, rapidamente, duas perguntas

Qual foi o investimento inicial do consórcio Fertagus?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Foi de 111,8 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Em 1999?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Exatamente! Aliás, consta do modelo financeiro e consta depois do contrato que foi assinado. São

111,8 milhões de euros correspondentes a material circulante, bilhética, portanto instalação do sistema de bilhética, e também equipamento de oficina em Coima.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o material circulante não era da responsabilidade do Estado?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Houve um contrato que foi feito... A encomenda do material circulante foi feita pela CP. Esse contrato transitou para a Fertagus, a partir do momento em que a Fertagus ganhou o concurso. Portanto, a Fertagus foi a responsável pelo pagamento desse material circulante na sua totalidade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A que se deve a baixa da TIR em 2005, na renegociação, e também a redução do prazo para seis anos nesta renegociação?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, a decisão, mais uma vez, foi da comissão que na altura tomou essas decisões de redução do prazo.

Devo esclarecer que o prazo inicial previsto era de 30 anos, com a possibilidade de ainda ser prorrogado por mais 15 anos por ajuste direto. Isso não veio a verificar-se e, portanto, quando da primeira renegociação, que se concluiu em 2005, chegou-se a esta nova solução.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor afirma que a Fertagus foi responsável pelo pagamento integral dos cerca de 100 milhões de euros do material circulante?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Dos 111,8 milhões de euros: uma parte correspondente a material circulante, o que estava contratualizado pela CP; outra parte a equipamento oficial e também a equipamento de bilhética.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, como explica, neste negócio todo, que os dividendos dos acionistas totalizaram 33 milhões de contos no período de 1999 a 2011?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Para a concretização desses investimentos, como o Sr. Deputado calcula, foi necessário recorrer a financiamento — financiamento esse que foi liderado pela CaixaBI e onde depois intervieram vários bancos. Em termos de participação nesse financiamento, esse sindicato participou com 80% e os acionistas com 20%. E foi assim que isso foi concretizado. Condição essencial para esse financiamento nos ser concedido era haver uma TIR acionista do valor que temos estado a referir.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — TIR acionista de 11%?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — A TIR acionista, porque havia uma exigência da parte dos bancos, do sindicato, e depois havia também, sobre isso, os 20% do capital que os acionistas tiveram de introduzir para completar esse financiamento. Foi assim que nos foi exigido.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, gostava de voltar a este assunto que, de facto, é importante e justifica que façamos alguma insistência neste ponto.

Para clarificar: a Fertagus, no que concerne à relação com o Estado relativamente ao concurso que deu origem ao início da concessão, não entregou ao Estado nenhum estudo de tráfego e apenas utilizou o estudo de tráfego que o Estado forneceu?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — É exatamente como o Sr. Deputado está a dizer. Portanto, trabalhámos, como é óbvio, com os nossos quadros sobre esse estudo, e tomámo-lo como bom, tal como analisámos, com certeza, todas as peças do caderno de encargos e nos preocupámos em fazer uma aferição desde as bandas de tráfego, como o Sr. Deputado também referiu, a todo um conjunto... Era um caderno de encargos bastante extenso. Seguimos com critério e fizemos uma análise, como é óbvio, detalhada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de lhe perguntar, quanto às condições dessa contratação, digamos assim, como é que se explica que a avaliação que o Tribunal de Contas viria a fazer em 2002 se referisse a essa concessão como um «projeto a cargo do Estado, ou seja, só viável com os pagamentos a efetuar pelos contribuintes».

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, não me compete a mim fazer qualquer alusão a referências e críticas que o Tribunal

de Contas faz à forma como este concurso foi lançado pelo Estado. Nem me compete fazer comentários sobre isso!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas a sua intervenção inicial foi toda com base nos documentos do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Fiz exatamente para dar conta de que, de facto, houve preocupação e fomos nós os primeiros a preocupar-nos com a inadequação que se veio a comprovar e fomos os primeiros a manifestar a necessidade de se fazer uma revisão e uma renegociação do contrato. Infelizmente, essa renegociação retardou, pois apresentámos essa questão em início de janeiro de 2001 e essa negociação só ficou concluída em finais de 2005. Foi a referência que fiz, citando o último relatório do Tribunal de Contas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quero colocar-lhe uma pergunta no âmbito dessa renegociação — aliás, isso estava também na origem do contrato de concessão e manteve-se, salvo erro, na renegociação de 2004-2005.

Uma das cláusulas (que não sei de cor, mas vou citar de memória) previa, salvo erro, a possibilidade de a Fertagus, unilateralmente, aumentar as tarifas, em cada ano, 5% acima da inflação. Se eu estiver errado, pedia-lhe que me corrigisse, mas tenho ideia de que no clausulado do contrato de concessão havia esta norma dos 5% acima da inflação como uma liberdade que a Fertagus tinha para aumentar as tarifas e, se o Estado se opusesse a isso, tinha de financiar e compensar a Fertagus.

Gostava de lhe perguntar em que termos é que isto se justifica, porque, naturalmente, não teria de ser o Governo a convencer a Fertagus para que fosse neste sentido.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, houve várias versões ao longo destas três fases contratuais: houve a possibilidade de amplitude de 5% para cima ou para baixo — portanto, estamos a falar numa banda e também podia ser abaixo, como aconteceu; e na versão final há a possibilidade de ir até 1% sobre a taxa de inflação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em qualquer dos casos, dentro destes intervalos previstos contratualmente, isto é, destes limites de aumento que era possível à companhia desenvolver, havia sempre lugar a indemnização do Estado no caso de haver discordância política do Governo no sentido de querer — que nunca aconteceu — impedir que esses aumentos das tarifas se realizassem, não é assim?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, se fizermos uma análise da evolução da BTM (base tarifária média) ao longo de todo o período da concessão, verificará que o crescimento da BTM foi muito reduzido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, podia dar-nos conta dessa evolução da BTM?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Posso dar-lhe conta.



O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só para que conte, estamos a falar da base tarifária média,...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Exatamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ...que é o que serve de base de cálculo para o apuramento das tarifas. Não é?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Exatamente. Se me der um bocadinho, dou-lhe conta, com certeza.

*Pausa.*

Queria ser preciso e tenho os documentos comigo, mas preciso fazer uma análise mais cuidada aos papéis para o encontrar.

Posso dar-lhe conta, de uma forma mais genérica — independentemente de, depois, fazer chegar ao Sr. Presidente da Comissão esse indicativo —, de que a base tarifária média da Fertagus, em 2010, altura da revisão do último contrato, era de 0,057 €. No início da concessão era de 7,70 \$ (ainda estávamos a falar em escudos). Se fizer o comparativo, verificará que, de facto, não houve acréscimos significativos nesta base tarifária média.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, estaríamos, no início da concessão, em 1999, com aquilo que *grosso modo* seria o equivalente a 00,35 €, se estamos a falar de 7 \$ por quilómetro.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Exatamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — 00,35 €...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Foi a nossa base de referência.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E essa foi a evolução.

Mesmo com esta evolução, aquilo que nós apuramos é que, reportando-nos a 2009, portanto ainda no quadro deste intervalo temporal, o preço por quilómetro em termos de assinaturas — estou a falar do preço por quilómetro que é o que diz respeito aos utentes, é o que eles vêm quando pagam a assinatura —, na melhor das hipóteses, era de 2 € para Setúbal, porque o passe custava 106 € por mês (isto há três anos atrás), e para o Pragal era de 3,11 € por quilómetro, porque a assinatura de linha de Lisboa para o Pragal era de 33,95 €. Estou a falar do preço por quilómetro e não da BTM. Estou a falar do preço final.

Portanto, gostava que nos ajudasse a compreender como é que uma base tarifária média de 0,057 € por quilómetro se traduz, depois, em preços por quilómetro que chegam a 3,11 €. Para que nos possamos situar, podíamos ajudar a compreender estas diferenças?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O peso essencial da Fertagus são as assinaturas e passes no conjunto de títulos de transporte. Atingem uma percentagem de 84%. Dessas assinaturas e passes, a maioria são passes combinados, particularmente com a Carris e o Metro em Lisboa. O peso dos outros operadores nos títulos da Fertagus é mais elevado do que o peso dos outros operadores nos títulos de transporte, por exemplo, comparativamente com a CP.

*Pausa*

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Continue, se faz favor!

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Desculpe, Sr. Deputado, julguei que a resposta correspondia à pergunta que me fez.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, perguntei-lhe como é que uma base tarifária média que é inferior a 0,057 € se traduz num preço por quilómetro de assinatura não combinada, assinatura de linha, de 13,11 € por quilómetro. Como é que passamos de 5 cêntimos de base tarifária média para 3,10 € de preço por quilómetro?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Eu explico também, Sr. Deputado. Os preços de assinaturas e títulos ocasionais têm de compensar o valor mais baixo da quota Fertagus nos passes combinados.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, o que nos está a explicar é que o preço que, nesta altura, era superior a 3 € por quilómetro compensava os 5 cêntimos de base tarifária média? Portanto, havia, no outro extremo, dinheiro que estava a ser oferecido aos outros operadores pela Fertagus? Só assim é que se explica esta diferença de valores: passar de uma base de 5 cêntimos para um preço superior a 3 € por quilómetro.

Pode aprofundar a explicação quanto à formação dos preços que temos na Fertagus, que é incomparavelmente superior à dos outros operadores?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — A explicação que dei ao Sr. Deputado pareceu-me clara, havendo, de facto, a certeza de que a Fertagus tem uma percentagem mais reduzida no conjunto desses passes. Foi exatamente o que expliquei ao Sr. Deputado. Portanto, tendo uma percentagem mais reduzida, para manter um preço interessante para o cliente, seguiu-se esta questão.

Sr. Deputado, já agora, permita-me que, relativamente ao preço — que é uma questão que já vi que o preocupa e há com certeza razão para isso e aos clientes também —, lhe dê conta de que nos inquéritos de satisfação que fazemos aos nossos clientes e onde temos a pontuação de 4.5 numa escala de 1 a 5, de facto, o preço não é um fator dominante. De facto, os nossos clientes têm a noção de que o serviço é de grande qualidade, pontualidade, 100% de cumprimento dos horários. Portanto, têm a garantia de uma qualidade de serviço que, julgo eu, é muito difícil encontrar noutros operadores de transporte público.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, dou-lhe os parabéns pela satisfação que encontra à sua volta. Relativamente às condições de formação dos preços, quando as dificuldades de comunicação se aliam à limitação de tempo, nada mais me resta senão passar ao ponto seguinte.

Quando o contrato de concessão estabelece que as negociações para a continuação da concessão Fertagus tinham de acontecer entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009, como é que explica que tenham decorrido depois deste momento, segundo testemunho do Governo na altura, e mesmo assim tenha sido possível prorrogar pelo período adicional, já fora do momento em que essa negociação poderia acontecer?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, temos toda a correspondência que trocámos com o Governo sobre esse assunto alertando para a necessidade de acelerar essa negociação. Não conheço os motivos, mas o processo foi sendo retardado e, a certa altura, de facto, decidiu-se avançar com a negociação. Mas não foi por falta de insistência da nossa parte.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de lhe perguntar em que circunstâncias é que essa renegociação teve em conta a perspectiva do, digamos assim, pós-2016. Isto é, há um período em 2016 em que o Estado poderá pôr cobro à concessão; se não o fizer, a concessão continuará até 2019.

Pergunto-lhe, num contexto em que o fim da concessão estava à vista, em que circunstâncias a Fertagus aceitou alterar as condições do contrato no sentido em que vieram a verificar-se para o contrato atual.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Porque, felizmente, passada uma fase inicial, em que foi necessário haver situações de reequilíbrio financeiro para a Fertagus, e uma segunda fase de 2005-2010, em que houve uma contratualização de serviços públicos, ao longo desse período — aliás, já era condição para a renegociação e para o prolongamento da concessão —, verificou-se que era condição essencial que a Fertagus desse prova e demonstrasse que tinha condições para assegurar o equilíbrio financeiro da concessão. Isso veio, de facto, a verificar-se.

É um caso único não só em Portugal, mas na generalidade dos países e particularmente na Europa. Temos sido, por isso, muito felicitados e é, de facto, um caso único, em que, passado este período no qual houve

necessidade de compensações do Estado — durante este período que se iniciou a partir de 2010 e já em 2011 houve mais uma contribuição de *upside* para o Estado —, a Fertagus garantiu que era possível assegurar o reequilíbrio financeiro da concessão e o Estado, para além desse *upside*, ficou também com a garantia que nos últimos três anos desse período de concessão teria direito a um valor que foi desde logo fixado (estava estimado no modelo financeiro) que ultrapassa os 3,6 milhões de euros relativamente a uma partilha que se previu do resultado líquido que a empresa viesse a ter.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, Sr. Doutor, tem conhecimento de quais são, por exemplo, na Europa, os operadores ferroviários que têm registado e apresentado indicadores de taxas de rentabilidade de 11%, semelhantes?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Falando com os nossos colegas e parceiros, com certeza que sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode dar exemplos?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não tenho exemplos concretos. Estou a falar de parceiros que temos e que consideram que são taxas perfeitamente consideráveis, portanto são normais. Como a banca também em Portugal os exige. Portanto, é uma situação decorrente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou terminar com uma última pergunta que tem a ver com as respostas que teve a amabilidade de nos fazer chegar, porque, de facto, são úteis e importantes para o trabalho da Comissão.

A dada altura, fala das questões da gestão e da organização interna da empresa, das vantagens que conseguiram recolher e do valor que conseguiram capturar a esse nível. Penso até que está na resposta à pergunta 28, que tem a ver com o modelo de gestão e de organização empresarial do setor ferroviário.

Relacionado com esta questão, pergunto-lhe até que ponto considera que é importante e como justifica que não haja contratação coletiva. Parece-nos um elemento significativo — que eu não vou reputar, mas tem significado — o facto de não haver contratação coletiva na empresa, de a este nível os custos serem também esmagados, por assim dizer, relativamente ao fator trabalho e de, por exemplo, ao nível dos maquinistas, a própria categoria profissional não exista. Portanto, hoje, a mesma figura em termos de categoria profissional tanto pode dar para conduzir um comboio como para estar noutra função no dia seguinte.

Gostava de lhe perguntar se este tipo de opções do ponto de vista laboral por parte da empresa está relacionado com esta consideração que colocou.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Começando pelos maquinistas, Sr. Deputado, devo esclarecer que os maquinistas estão perfeitamente habilitados e credenciados e fizeram toda a formação para isso. São, portanto, pessoas da maior competência.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E aí de quem diga o contrário, Sr. Doutor, porque, nesse caso, estou cá eu para o desmentir!

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, posso esclarecê-lo que a taxa de sinistralidade da Fertagus é zero, o que quer

dizer, com certeza, que os maquinistas são, de facto, pessoas muito competentes — não tenho qualquer dúvida em afirmá-lo —, como são todos os quadros da Fertagus e graças a isso conseguimos estes resultados.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Como explica que essa especificidade não se traduza no plano das categorias laborais e da contratação coletiva?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Estão perfeitamente definidas as categorias laborais de todos os quadros que estão associados à Fertagus. Estão completamente definidas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, não se trata da figura do agente único em vez do maquinista. Estou enganado, nesse caso.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O maquinista sempre esteve habilitado e sempre foi maquinista. Está credenciado para isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está como agente único?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não. Nós temos agentes comerciais. Talvez seja essa a associação que pode ter feito. Temos agentes comerciais que dão todo o apoio ao cliente na estação. No entanto, o maquinista é uma pessoa devidamente habilitada e credenciadíssima.

Quanto à questão que levantou de início, no sentido de não haver contratação coletiva, nunca se sentiu essa necessidade. Não há, em termos internos, nenhuma exigência por parte dos quadros da Fertagus para que isso venha a verificar-se.



Além disso, devo também dizer-lhe que temos o cuidado de fazer inquéritos a todos os quadros da empresa a nível de satisfação — da mesma forma que fazemos aos clientes. O resultado desse inquérito, numa valorização de 1 a 5, é superior a 4 e ainda no ano passado fomos classificados pela revista *Exame* pouco mais acima do 23.º lugar, salvo erro, como sendo das melhores empresas para trabalhar em Portugal.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao Bloco de Esquerda.  
Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, agradeço a forma como já respondeu, adiantadamente, a algumas das perguntas. Para nós, é sempre melhor ter um suporte escrito para, depois, podermos fazer as perguntas aqui, em Comissão. E, por isso, o método foi feliz e valoriza também o trabalho desta Comissão.

Dado que o tempo é curto, permita-me passar, desde já, para um conjunto de perguntas que acho essencial.

Disse há pouco, assim como o disse também na resposta por escrito, que o conjunto de investimento da Fertagus neste projeto foi de 111,8 milhões de euros, 20% dos quais foram entregues, assumidos pelos acionistas. Confirma-me estes valores, ou seja, os cerca de 22 milhões de euros assumidos pelos acionistas?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Posso dizer ao Sr. Deputado que o valor de capitais próprios dos acionistas que já estiveram envolvidos na empresa é de 23,4 milhões de euros.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Quanto ao investimento inicial, a sua resposta aqui foi menos rica do que a que deu por escrito e disse que decorreu de investimento no material ambulante e em bilhética.

Neste ponto há a ideia, ontem aqui indicada pelo Sr. Eng.º João Cravinho, de que existia uma competência específica da Fertagus para gerir melhor aquilo que a CP não conseguiria gerir. Pergunto-lhe qual era a competência específica que a Fertagus já tinha e que lhe serviu de mais-valia para este investimento, para a entrada num tipo de projeto como este que não havia ainda em Portugal no espaço dos privados.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, a resposta que lhe dou é sobre os resultados que alcançámos, sobretudo agora a partir de 2010, portanto ao fim de muito pouco tempo para um projeto de exploração desta natureza e garantindo uma situação financeira equilibrada.

Hoje em dia fala-se muito no equilíbrio operacional das empresas públicas de transportes, dá-se conta de que esse objetivo foi conseguido já no final do primeiro semestre — e esta é uma notícia recente —, mas esse equilíbrio operacional de que se fala tem a ver também com o facto de estarem incluídas as compensações financeiras que o Estado continua a suportar com essas empresas públicas. Isto é, há um equilíbrio operacional, mas há indemnizações compensatórias para essas empresas públicas. Isso já deixou de acontecer na Fertagus e não só conseguimos o equilíbrio operacional, como vamos conseguir também o equilíbrio financeiro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Permita-me, então, fazer algumas perguntas sobre números, porque na sua resposta dá a entender que todo o conhecimento da Fertagus estava adquirido desde o início e era uma mais-valia, quando, na prática, vemos que as indemnizações

compensatórias deixaram de ser pagas após a última renegociação e anteriormente a isso os valores das indemnizações compensatórias eram superiores às que o Estado pagava à CP e o próprio preço que era permitido que a Fertagus cobrasse aos seus clientes era superior ao que a CP poderia pagar.

Por isso, parece-me que esta realidade contrasta um pouco com a ideia que está a querer fazer passar, uma vez que é permitida à Fertagus uma realidade de operação que as restantes empresas públicas não poderiam ter.

Se a isso somarmos o facto de o elemento fundamental, ou seja, o elemento tráfego ter originado uma grande compensação de 45 milhões de euros no período entre 1999 e 2004, parece-me que essa eficiência não foi assim tão elevada.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, sem me estar a querer repetir, a CP recebeu sempre indemnizações compensatórias muito superiores à Fertagus — e continua a receber, se vir o relatório do ano passado. A CP não tem discriminado os serviços suburbanos, portanto, em termos comparativos, eu não consigo, analisando os relatórios e contas da CP... Talvez os Srs. Deputados tenham a possibilidade de ter acesso a essa informação, porque eles não são divulgados publicamente, mas não tenho dúvida de que as indemnizações compensatórias reveláveis no seu conjunto para a CP são superiores anualmente às da Fertagus, como é também natural.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Deixe-me dizer-lhe que essa natureza ou essa naturalidade não é bem assim, porque quanto a serviços similares, por exemplo, na linha de Sintra, que é comparável ao serviço da

Fertagus, a CP tem uma indemnização compensatória menor do que a Fertagus. E, já agora, mesmo o preço por quilómetro ao utente é inferior ao praticado pela Fertagus. Por isso, há aqui uma dissonância com a realidade.

Obviamente, não lhe compete a si estar a responder pelos valores da CP.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Da CP, com certeza que não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não é essa a intenção das minhas perguntas. No entanto, não podia deixar de trazer à colação esta realidade e a comparação das duas.

Entre 1999 e 2004, por deficiência do volume de tráfego, existiu um pagamento do Estado de 45 milhões de euros à Fertagus; entre 2005 e 2010, pela compensação de serviço público, indemnização compensatória, existiu um pagamento de 57 milhões de euros. Tudo somado já atinge 102 milhões de euros.

Para além deste valor, existiram mais pagamentos do Estado à Fertagus?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O Sr. Deputado referiu exatamente os pagamentos, que foram feitos por razões distintas: um primeiro período, por uma questão de reequilíbrio financeiro motivado pelo tal desajustamento das previsões de tráfego — portanto, era completamente insustentável para qualquer operador que tivesse ganho este concurso sustentar a operação; e uma segunda fase, onde há a contratualização do serviço público. Portanto, são duas realidades completamente diferentes.

O que quer dizer contratualização do serviço público? É garantirmos a execução de serviços de muito baixa utilização em horários que, de facto — claro que haverá sempre clientes que seriam com certeza muito prejudicados —, não trazem qualquer rentabilidade para uma concessão com estas características.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sim, percebemos que, se esse objetivo fosse apenas o lucro, a forma de exploração até poderia ser diferente. Contudo, não deixa de ser extraordinário que um investimento de 111 milhões de euros, que está a ser amortizado, já tenha permitido, em 10 anos, uma distribuição de dividendos de 33 milhões de euros. Estes dados dão conta de um negócio bastante interessante para qualquer privado.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: tendo a Fertagus respondido a um concurso com determinadas características que o Estado colocou fazendo previsões económicas para esse concurso, como se pode perceber que a diferença de tráfego seja tão grande? Dá a sensação que a Fertagus só entrou nesta realidade com a certeza de que, se houvesse algum problema, o Estado poderia assumir a sua parte do risco e nestes 10 anos iniciais, em que recebeu os tais 102 milhões de euros do Estado, o risco foi até bastante benéfico, porque permitiu essa distribuição de 33 milhões de euros pelos acionistas. Não podemos dizer que estamos perante um mau negócio para a Fertagus.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Permitiu, porque estava contratualizado. Já referimos a questão dos dividendos. Está a falar-me de uma questão que também se tem de dissociar e em relação à qual também fui claro na resposta que dei ao inquérito indicativo.

Permitiu também para o Estado, e vai permitir nos próximos anos, já um retorno e um retorno que é importante. O Estado até 2010 recebeu 12 milhões de euros, em 2011 recebeu mais de 500 000 e tem uma perspetiva, de, até à frente — é o próprio Tribunal de Contas que considera isso no seu último relatório —, vir a ser compensado. Portanto, é também, com certeza, um caso com interesse para o Estado. Ao fim e ao cabo, há um retorno que se iniciou e que espero venha a ter continuidade.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo. Compreendo as suas respostas. São as que se esperaria que desse de acordo com o que é a realidade concreta.

Convirá, no entanto, que na Fertagus não existia conhecimento, pelo menos visível (e isso é que gostava que nos explicasse), para poder prever quais eram as consequências económicas deste investimento. Se o Estado, que tinha muito mais conhecimento do que a Fertagus, errou, parece-me que a Fertagus também não teria esse conhecimento, até porque, do que é público, o Grupo Barraqueiro não tinha qualquer histórico de explorações ferroviárias.

Por isso, pergunto-lhe onde foram buscar esse conhecimento se falhou tanto quanto falhou o do Estado e, se assim era, como é que se explica um falhanço com esta distribuição de dividendos.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Desculpe, Sr. Deputado, mas não percebi bem a associação da questão dos dividendos com a falta de experiência relativamente à questão ferroviária. Acho que nesse ponto demos provas que, de facto, foi uma...

Primeiro, queria dar-lhe conta que a evolução normal dos grandes grupos europeus — e, felizmente, vamos tendo um grande grupo em

Portugal, que é o Grupo Barraqueiro — que iniciaram a sua atividade no transporte rodoviário é, depois, fazerem a sua evolução para o transporte ferroviário. Encontra isto na generalidade dos países europeus e, portanto, essa evolução foi natural.

Tínhamos também, como parceiro, um parceiro importante que era a CGEA (Compagnie Générale D'Entreises Automobiles), empresa francesa, que tinha explorações ferroviárias. Estamos a falar já num período em que se tinham iniciado em Inglaterra as privatizações ferroviárias e, portanto, havia essa experiência, visto que essa empresa tinha uma empresa com várias concessões na zona de Londres, a Connex, que nos foi muito útil em termos de apoio neste arranque e na preparação da própria proposta. E também recrutámos quadros muito qualificados a nível interno e, particularmente, da CP.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No fundo, foi essa contratação, essa busca na CP do conhecimento nacional para o poder incorporar na Fertagus.

Nos 2 minutos que me restam, queria fazer-lhe perguntas particularmente sobre as renegociações, porque, depois, mais à frente, poderei voltar a outros temas que coloquei.

A TIR inicial, segundo a sua resposta por escrito, era de 10,89%. Esse é um valor que, curiosamente, o Eng.º João Cravinho ontem negou que existisse. Por isso, é relevante esta especificação em concreto que era a expectativa de quem ganhou o concurso, porque do lado do Estado até parecia que este número não existia.

Em 2003, na negociação que durou de 2003 a 2005, essa TIR desceu para 7,76%, o que dará, depois, no cômputo geral, entre 1999 e 2019 uma TIR de 8,9% com as renegociações todas.

Vou colocar-lhe uma pergunta que qualquer português faria num momento de crise como este: como é possível uma redução de uma TIR em cerca de 30% dar ainda a possibilidade de ganhos para os privados? Dá a entender que inicialmente a TIR era extremamente elevada e extremamente benéfica para os privados, porque ninguém acredita que eles, a seguir, após a renegociação, estejam a operar com uma perda do que seria o lucro expectável. O que é que aconteceu, nesta negociação, para se poder baixar tanto a TIR? E já sabe que a pergunta que vem a seguir é se podemos baixar ainda mais face ao existente.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, devo esclarecê-lo que a exigência de a TIR ser tão elevada de início é uma exigência bancária.

A TIR, a partir do momento em que há uma transferência, como sabe — julgo que sabe, com certeza... A Fertagus foi responsável, na primeira fase do contrato, pela aquisição do equipamento e por todo esse financiamento que se viu, particularmente no que se refere ao material circulante (é do que estou a falar agora, em concreto). Depois, aquando da primeira renegociação do contrato, o Estado tomou a opção de criar uma locadora e a Fertagus passou a pagar o mesmo valor que pagava ao sindicato bancário, ou seja, passou a pagar a mesma prestação ao Estado referente à locação do material circulante.

Portanto, deixou de haver uma exigência bancária para que a TIR tivesse um valor tão elevado, porque o financiamento bancário entretanto também foi sendo amortizado e ficou limitado ao financiamento que foi concedido para equipamentos de bilhética e outros — quando me refiro a outros, estou a falar particularmente nas oficinas, onde se fizeram ainda investimentos pesados, nomeadamente na oficina de Coina. Para ser mais



específico, desses 111,8 milhões de euros, que foi o investimento inicial, o investimento em material circulante atingiu os 98,6 milhões de euros, 3,6 milhões de euros para equipamento de bilhética e 9,6 milhões para outros, onde destaco a questão do equipamento oficial.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, nos 20 segundos que me restam, vou fazer-lhe uma pergunta para perceber bem o que nos disse agora: que, na prática, quando o Estado se substituiu à banca, conseguiu reduzir os custos desta exploração. O que nos disse foi que, na prática, quando a banca cedeu a sua posição ao Estado e, por isso, o Estado assumiu pelo investimento que foi feito, a redução dos custos foi evidente.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Julgo que também com vantagem para o Estado, pelo que me foi dado conhecer no último relatório do Tribunal de Contas e numa resposta que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) dá às perguntas que o Tribunal de Contas lhe apresentou, porque o Estado conseguiu financiar-se... Não conheço o detalhe dessa operação, como é óbvio, não me foi comunicado nem tenho de estar ao corrente, mas está expresso que o Estado beneficiou, de facto, como é normal, de condições de financiamento melhores do que tinha a Fertagus e, em contrapartida, a Fertagus continua a pagar exatamente a mesma renda que estava a pagar ao sindicato bancário. Quer isto dizer que não houve vantagem nenhuma para a Fertagus com essa alteração. Percebe-se que o Estado, ao encurtar o período de concessão, tenha querido assumir a titularidade do material circulante, que lhe vem permitir depois, ao fim deste período de concessão que foi encurtado, uma transição mais fácil para outro operador ou para outro concurso público, como o Estado vier a entender. Portanto, foi esta a situação que se verificou.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, agora, passar a palavra à bancada do PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, Dr. José Luís Catarino, agradeço a sua presença.

Gostaria de lhe perguntar qual é o capital social da Fertagus neste momento.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O capital social da Fertagus é de 2 744 500,43 €, de acordo com aquilo que foi exigido contratualmente.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Relativamente aos 23,4 milhões de euros que o Sr. Dr. José Luís Catarino diz que os acionistas emprestaram ou disponibilizaram à empresa para os investimentos iniciais, pode-se acreditar que isso foi a título de suprimentos?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, foi a título de prestações suplementares.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Pode, então, deduzir-se que o diferencial para os 111,8 milhões de euros do investimento inicial foi solicitado à banca. Qual foi a taxa de juro negociada com a banca?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O contrato de financiamento consta do Anexo 10 do contrato inicial. Não sei se o terão

em vosso poder, mas posso fornecê-lo à Comissão. Seria agora muito extenso estar a referir-me sobre isso e passados estes anos é também difícil estar a dar-lhe um valor certo. Prefiro entregar o contrato no seu conjunto, se a Comissão considerar que isso é de utilidade, e, portanto, essa questão fica completamente esclarecida.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Tem ideia da percentagem do financiamento bancário que já foi reembolsada ou liquidada?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, a maioria foi regularizada a partir do momento em que houve a transferência do Estado, em que o Estado assumiu a aquisição do material circulante e nós passámos a pagar. Portanto, nessa altura o problema ficou resolvido.

Para além dessas prestações suplementares, respondendo ainda à questão de há pouco, havia ainda participações dos sócios em empréstimos subordinados e outros fundos próprios.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — E essas participações suplementares já foram reembolsadas aos sócios?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Parte delas foram já reembolsadas, sobretudo a partir exatamente de 2006, coincidindo com a alteração que houve em 2005 nesta questão do financiamento e havendo a possibilidade de fazer esse reembolso da participação que os sócios tinham tido nesse financiamento.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Não considera que, para um capital social inicial de 2,7 milhões e até para suprimentos de 23,4 milhões — que,

eventualmente, foram já reembolsados há alguns anos aos sócios —, 33 milhões de suprimentos é, de facto, uma taxa de rentabilidade não digo excessiva, mas bastante generosa?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Foi, como lhe digo, a taxa que ficou contratualizada. É uma questão sobre a qual, sendo assim, não me compete a mim fazer uma avaliação. O Sr. Deputado fará a avaliação que entender. Foi a taxa que foi acertada e negociada com o Estado e, portanto, são valores que estão completamente — como tive a ocasião de pôr nas respostas — auditados, é um processo completamente transparente, são valores que foram auditados pelo Tribunal de Contas. Aliás, a Inspeção-Geral de Finanças também faz o controlo sistemático de todas as contas da Fertagus — e digo «sistemático», porque é, de facto, por períodos longos e feito anualmente.

Portanto, estamos completamente tranquilos nessa matéria, porque todas essas entidades têm avalizado e auditado as contas e o processo é completamente transparente.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Não temos dúvidas sobre essa transparência. Aliás, uma empresa privada procurará defender os seus interesses. Da nossa parte, também procuraremos avaliar em que medida é que o interesse público foi salvaguardado e em que medida é que o poder público ou político permitiu que, à custa do erário público, eventualmente haja quem tenha uma rentabilidade que está acima daquilo que seria normal.

Seja como for, quero fazer-lhe uma pergunta muito direta. Os acionistas da Fertagus são, neste momento, a J. Jerónimo – Transportes Ferroviários, SGPS, com 65% do capital e a empresa CGDP – Companhia

Geral para o Desenvolvimento do Transporte de Passageiros, SA, com 35% do capital, embora, na sua totalidade, estes dois acionistas pertençam ao Grupo Barraqueiro. A minha pergunta é: qual o peso destas duas empresas no conjunto dos fornecedores da Fertagus?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — No conjunto dos fornecedores da Fertagus?

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Das empresas de que me falou, uma foi constituída quando estávamos associados ao Grupo Generale des Eaux, neste caso a CGA, e a essa CGDP em que depois o Grupo Barraqueiro tomou a posição desse primeiro sócio. Portanto, não são fornecedores da Fertagus. A SGPS que referiu, a Joaquim Jerónimo – Transportes Ferroviários, é uma empresa que, ao fim e ao cabo, não é também fornecedora da Fertagus.

Estão enquadradas as concessões. A designação é essa, porque estão integradas as participações que o Grupo Barraqueiro tem nas várias concessões ferroviárias.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — A sua resposta é bastante importante para aquilatarmos onde é que poderia haver também alguns lucros marginais por parte do Grupo Barraqueiro em relação a uma mesma concessão. Como imagina, se houvesse fornecedores por parte dos próprios acionistas, digamos que haveria aí também mais um ganho adicional à conta da mesma concessão.

Não achou estranho que o lançamento e a adjudicação de uma parceria destas não tenham sido precedidos, por parte do Governo, de uma avaliação técnica da viabilidade económico-financeira, do impacto ambiental, da procura? Não achou estranho? O Grupo avançou sem ter, digamos, um terreno desbravado? Ou o Grupo fez, por si próprio, esse mesmo estudo?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O processo de negociação inicial foi bastante prolongado, como referi no início, particularmente a segunda fase, porque a primeira foi uma apresentação formal de propostas. A segunda foi uma fase de discussão acesa, onde, de facto, se veio a verificar que o Estado conseguiu reduzir substancialmente a base tarifária média que tinha na referência inicial muito acima do valor que depois foi contratualizado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Uma outra pergunta tem a ver com as eventuais compensações pelos prejuízos financeiros resultantes da eventual abertura de novas infraestruturas de travessia do rio Tejo, no espaço entre a Ponte Vasco da Gama e o limite poente do estuário do Tejo. Como é que foi acautelada, na altura, a questão da terceira travessia do Tejo?

Pergunto-lhe ainda se estava previsto na altura, desde logo, no contrato inicial ou na primeira renegociação, que a adjudicação do TGV também pudesse vir, eventualmente, a resultar num pedido de reequilíbrio financeiro nesta concessão.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — A questão do TGV é uma questão que deixou de se pôr, porque o que ficou previsto, depois de uma última fase, agora abandonada, foi que o TGV começasse a circular

exatamente no eixo norte-sul, portanto nesta ligação, e depois ao novo aeroporto. O processo do aeroporto também foi abandonado. Mas, abandonando-se a construção da nova ponte ferroviária ou estando atrasada — isto é, numa fase em que não estava abandonada, mas que já se sabia que iria ser atrasada e não havia ainda concurso sequer para esse efeito... Houve, como sabe, primeiro, uma adjudicação... Não conheço bem esse projeto. Não estivemos envolvidos nem fizemos parte de nenhum consórcio que estivesse associado ao TGV. No entanto, é questão que, de facto, nunca se veio a levantar e que ficou completamente abandonada nesta última renegociação.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Na última versão do contrato, portanto não ficou contemplada.

Já agora, gostava também que nos esclarecesse: neste sistema de parametrização do sistema de bandas de tráfego, a quem pertenceu a ideia? Quem é o autor desta ideia? Foi o Governo? Foi a Fertagus que propôs? Houve outra entidade? Houve algum consultor que o fez?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, a única resposta que lhe posso dar foi a que já referi: estava previsto no caderno de encargos. Fazia parte integrante do caderno de encargos que nos foi apresentado e que nós consultámos e estudámos.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Doutor, já aqui referiu e citou alguns pontos do relatório de 2012 do Tribunal de Contas, mas também é verdade que o relatório do Tribunal de Contas n.º 11/2012 refere que o Estado assumiu o pagamento das compensações financeiras, devido à procura não ter correspondido às expectativas, «o que revelou não só a

falibilidade da pressuposta autossustentabilidade da concessão, como, também, a pouca consistência e fundamentação dos estudos de procura».

Como explica um desfasamento tão grande nas previsões de tráfego inicial?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, como lhe disse, da análise que fizemos internamente — portanto, foi trabalho de equipa, interno, sem recorrer a consultores —, aferimos essas projeções. Havia, de facto, uma expectativa da transferência modal e, sobretudo, do transporte rodoviário para o transporte ferroviário, que não se veio a concretizar. Portanto, é essa a questão.

Por outro lado, houve também um atraso no desenvolvimento do projeto do Metro Sul do Tejo que viria permitir a ligação à cidade de Almada. Como sabe, Sr. Deputado, o Pragal fica um pouco desfasado. A Fertagus preocupou-se em criar, por iniciativa própria, um sistema autónomo de complemento de autocarro para fazer a ligação das estações com os principais meios urbanos que estavam próximos das estações.

Uma das razões porque a procura foi aumentando e subiu mais até do que o previsível já durante a segunda fase do contrato, mais do que o previsto, o que permitiu ao Estado ter o *upside* de 12 milhões de euros que há pouco referi, foi exatamente porque se foram criando núcleos urbanos à volta das estações e houve, de facto, com isso, um crescimento acentuado. Houve uma evolução significativa nesse aspeto, que no início não aconteceu.

Devo, no entanto, dizer que este serviço da Sulfertagus, que a Fertagus criou em complemento, corresponde ainda hoje a cerca de 30% da procura para a própria Fertagus. Portanto, foi, de facto, uma excelente ideia e avançámos com essa iniciativa porque permitiu, primeiro, diminuir a



utilização do transporte privado e, segundo, trazer as pessoas com maior comodidade para as estações que a Fertagus serve.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Voltando ainda à questão dos riscos assumidos pelo Estado, confirma ou não que se mantém do lado do Estado um risco sobre o material circulante, no sentido de que a eventual necessidade de aquisição de novo material circulante poderá competir ao Estado e no sentido de que eventuais grandes reparações sobre o material circulante poderão eventualmente competir ao Estado? Confirma que este risco continua no contrato atual?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Está contratualizado. As grandes reparações estão a ser já executadas. Estamos a falar de grandes reparações ao fim de 1,2 milhões de quilómetros e estão já a ser concretizadas. A manutenção corrente é garantida pela Fertagus. Nós temos 18 UQE (unidade quádrupla elétrica). Dessas 18 UQE, temos permanentemente, em serviço comercial diariamente 17, garantindo uma taxa de utilização interessante — o que julgo que também deve ser um caso difícil de encontrar noutros operadores, porque, de forma permanente, temos diariamente 17 UQE em funcionamento. Só uma fica na oficina: ou por grandes reparações, que vamos fazendo de forma cadenciada. Fazemos a manutenção corrente fora das horas de ponta ou em horário noturno. E devo dizer, já que me fala nesse aspeto da manutenção, que é exemplar o estado em que estão todas estas UQE ao fim de todos estes anos de utilização.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — O que pergunto é, no caso de haver necessidade de adquirir novo material circulante, se isso é ou não uma responsabilidade do Estado.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — É uma questão que não se levanta e que ficou, neste último contrato, abandonada. Está previsto que não irá haver aquisição de material circulante até ao final deste período previsto até 2019. Portanto, é uma questão que deixou de se levantar.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Mesmo se houver um acréscimo da procura que o justifique?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Neste momento, por todas as indicações e pela forma como temos sabido ultrapassar estas evoluções, umas vezes mais positivas outras negativas, temos tido sempre taxas de ocupação completamente enquadradas. O contrato é muito exigente em matéria de qualidade e de exigência de qualidade do serviço, particularmente neste aspeto em que o IMTT faz um controle sistemático da taxa de ocupação e dos vários horários que estão em funcionamento. Portanto, estamos perfeitamente parametrizados dentro dessas exigências e nunca tivemos situações de rutura nem prevemos ter.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Doutor, ainda bem que fala no IMTT, porque, de facto, a monitorização e o controle da concessão estão a cargo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, em representação do atual Ministério da Economia e Emprego, ou seja, a fiscalização da atividade da Fertagus na exploração, para verificar «das condições de segurança, da operacionalidade, da eficiência, da rapidez, da

comodidade e do conforto». Mas o relatório do Tribunal de Contas diz que «o IMTT destacou dificuldades no desempenho das missões por «falta de recursos humanos em áreas técnicas, sobretudo nas valências jurídica e de exploração ferroviária, dificultando um acompanhamento no terreno com visitas regulares a estações e parques de estacionamento».

Será que esse acompanhamento está a ser feito com rigor?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não tenho dúvidas que o IMTT tem feito um acompanhamento rigoroso e sistemático. É semanal e com bastante insistência. Portanto, há, de facto, um rigor.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — No entanto, o IMTT queixou-se, ele próprio, da falta de recursos para fazer esse acompanhamento.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Apesar disso, consegue fazê-lo, e estou a dar este testemunho, porque sei que é sistemático.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Começando por lhe agradecer, desde já, ter respondido por escrito ao questionário indicativo, porque, de facto, como já aqui foi dito, ele facilita a nossa tarefa, gostaria de esclarecer algumas questões.

Quando fala, na pergunta 16, sobre a TIR real e a renegociada, termina a dizer que, em 13 anos de operação, foram distribuídos aos acionistas 33,4 milhões de euros, mas, deste total, 7,8 milhões vieram diretamente da partilha de *upside* negociada com o Estado. Em termos de taxa interna de rentabilidade, corrigido este efeito de *upside*, o valor estimado pelo período total da concessão será de 8,9%, ou seja, uma taxa muito próxima da média estabelecida para toda a concessão.

A minha pergunta é: porquê corrigir o efeito do *upside*? Por outro lado, será que a possibilidade de aumentar os preços, as tarifas, não poderá levar a que a TIR possa, daqui até ao final do contrato, ter um crescimento quase sem limite?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, relativamente à questão que me levantou sobre o *upside*, devo dar-lhe conta que seguimos o mesmo critério que foi seguido relativamente ao Estado.

Da mesma forma que distribuámos ao Estado cerca de 12 milhões de euros durante este período, por parte da Fertagus, por força de questões contratuais em que havia uma partilha de 25%-75% se a procura fosse até 5% superior ao previsto no modelo — acima disso, virava para 75%-25% —, foram entregues ao Estado 12 milhões de euros, o que corresponde, em média, nessa distribuição, a mais de 60% desse valor que foi entregue ao Estado. Da mesma forma que esse valor foi entregue ao Estado, o restante que está evidenciado, que são 7,8 milhões de euros, reverteu a favor dos acionistas.

Portanto, é uma questão que não tem propriamente a ver com a TIR e por isso fizemos aqui uma análise de forma isolada; tem a ver com um sistema que está previsto no contrato da concessão e da mesma forma que entregamos ao Estado entregamos aos acionistas essa compensação.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Quero colocar-lhe uma última pergunta que tem a ver com os consultores que apoiaram a concessionária nas diferentes fases: na fase de negociação, em 1998-1999, a consultora M. Moura - Consultores Associados e a sociedade de advogados Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados; na fase da renegociação, em 2003-2005, a sociedade de advogados Linklaters, a

CaixaBI e a consultora VTM - Consultores; e, na fase da prorrogação, em 2009-2010, a sociedade de advogados Esquível & Associados.

A minha pergunta é simples: no total destes três momentos e com este conjunto de gabinetes de advogados e de consultores, quanto é que a Fertagus pagou por este tipo de consultoria, no total?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, como está esclarecido no ponto 27, essa questão não é aplicável à Fertagus. A Fertagus, sendo uma empresa privada e tendo-lhe sido adjudicada um serviço concessionado na sequência de um concurso público internacional, está sujeita ao regime do direito privado na aquisição de serviços, não tendo de seguir nenhum tipo de procedimento específico. Portanto, não tenho de abrir nenhum concurso. Estou a falar na resposta 27, dizendo que não é aplicável à Fertagus.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Doutor, peço desculpa, mas não temos a resposta 27. Passa diretamente da 26 para a 28.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Por isso é que eu digo que não é aplicável à Fertagus.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Mas a explicação não está cá!

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — E depois dei-lhe o esclarecimento de por que não é aplicável à Fertagus. Estava só a dizer que não é aplicável.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Não é aplicável. Mas é possível saber quanto é que se pagou?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não tenho agora o valor.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Mas poderia, depois, fornecê-lo?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, está incluído nas rubricas anuais de fornecedores de serviços externos. É difícil desagregar-lhe agora esses valores pagos e, de facto, julgo que não haverá justificação para isso.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Para terminar, quero apenas dizer que um dos objetivos do projeto de resolução que criou esta Comissão de Inquérito tem muito a ver com identificar quem fez consultoria nestas matérias, quer para o Estado quer para os privados, e ter uma noção do que foi investido. Embora estejamos no caso de uma empresa privada, penso que é um número que, seguramente, com boa vontade, o Sr. Dr. José Luís Catarino nos fará chegar.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Cordeiro.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Catarino, agradeço a sua presença e as respostas que deu ao questionário, que nos ajudam muito. Em certa medida, sendo o último dos grupos parlamentares a fazer as perguntas, muitas delas já foram respondidas.

Gostava de começar por onde o meu colega, o Deputado Mendes Bota, terminou e perguntar-lhe se, durante a sua longa experiência, conheceu algum caso de gestão danosa do lado do Estado e, se o conheceu, tendo em consideração a sua responsabilidade, se o pode relatar.

Em segundo lugar, pergunto-lhe quais as pessoas que do lado do Estado puderam trabalhar como consultores para a Fertagus e o contrário, ou seja, quais as pessoas que encontrou a trabalhar como consultores com a Fertagus e posteriormente com o interlocutor Estado em qualquer função, quer de responsabilidade da Administração Pública quer do ponto de vista da governação.

Assim, gostava de saber quais as pessoas que encontrou que começaram a trabalhar no Estado e depois puderam trabalhar como parceiros comerciais da Fertagus; quais os que, trabalhando como parceiros comerciais da Fertagus ou na própria Fertagus, puderam trabalhar no Estado; e ainda se conheceu algum caso de gestão danosa do lado do Estado. Tendo em consideração a Comissão de Inquérito, acho que é uma questão importante poder relatar alguma experiência negativa.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não conheço nenhum caso de gestão danosa nem me compete, desculpe, Sr. Deputado, estar a pronunciar-me sobre isso.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Mas se conhecesse...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Mas não conheço.

Sobre consultores que tenham trabalhado connosco e também para o Estado, em particular neste processo, também não lhe sei dar conta. Claro que, se me falar em bancos, com certeza que estes bancos que aqui estão

evidenciados, sobretudo a CaixaBI que assessorou, já trabalharam para o Estado noutros projetos.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Desculpe, mas não foi isso que lhe perguntei.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Desculpe, entendi mal a sua pergunta.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Perguntei-lhe se, por acaso, conheceu algum caso de gestão danosa do Estado. Se sim, acho que este o local certo para o informar e para relatar.

Segundo, perguntei-lhe se houve algum consultor, a título profissional, que tenha trabalhado num qualquer grupo de renegociação com a Fertagus que posteriormente tenha assumido responsabilidades não como consultor da Fertagus ou do Estado, mas do lado público do decisor, e o contrário. Gostaria que me falasse mais em concreto em pessoas que participaram diretamente nos processos e não tanto em entidades.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sobre a negociação deste contrato da Fertagus nas várias fases que já temos referido, nestas três fases que foram evoluindo, não houve, de facto.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Esta questão é importante. É exatamente um dos aspetos relevantes. Portanto, faço minhas as palavras do Sr. Deputado Mendes Bota, no sentido de que esta é uma das questões determinantes para nós nesta Comissão de Inquérito.



Queria também fazer uma relação no que diz respeito ao contrato na globalidade, ao encargo financeiro do Estado com a concessão Fertagus, do início até à data. Tendo em consideração aquele que foi o primeiro contrato celebrado com a Fertagus, o encargo financeiro do Estado foi superior ou inferior ao que estava previsto?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não se previa, como o Sr. Deputado sabe e já tivemos oportunidade de analisar aqui, que houvesse uma procura tão... Portanto, essa foi a principal questão.

Sobre as compensações financeiras, foram contratualizadas. É a resposta que lhe sei dar.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — E face ao que estava previsto?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não tínhamos nenhuma previsão. Portanto, à medida que foi havendo negociações, foram feitos novos modelos financeiros, foram feitas novas projeções de procura. Já consultámos...

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Nunca fez o comparativo com o início do contrato sobre a previsão dos encargos financeiros do Estado?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não. Conheço-os, estão evidenciados e, como lhe digo, são públicos e auditados permanentemente.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Estava a perguntar-lhe, face ao início do contrato, qual é a diferença dos encargos financeiros do Estado,

isto é, se estão ou não em linha com o que estava inicialmente contratado, desconsiderando as renegociações.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Julgo que o Estado, ao lançar este concurso, como, aliás, já referimos, ao definir as bandas de tráfego e ao definir os estudos de tráfego que foram apresentados, previa que, de facto, viesse a ter melhores resultados.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — E não consegue quantificar, para já.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não consigo quantificar.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Se puder, agradeceríamos que nos enviasse essa informação.

Quanto à variação daquilo que estava estimado do ponto de vista da procura, temos a situação até à primeira renegociação e posterior. Queria que me qualificasse aqueles que considera serem os principais motivos para o reequilíbrio da procura e o consequente reequilíbrio financeiro do ponto de vista do contrato. No seu entender, gostaria de saber quais foram os principais motivos para que houvesse esse reequilíbrio, do ponto de vista da procura, que conduziu ao reequilíbrio do ponto de vista financeiro.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Já há pouco referi que, de facto, a partir de 2005, começa a verificar-se um crescimento de procura significativo e isso deve-se sobretudo ao facto de os meios urbanos se terem desenvolvido, como acontece normalmente quando há um meio de transporte com esta eficácia e esta grande pontualidade. Portanto, basta passar junto das estações da Fertagus, particularmente na margem sul, para

se perceber o desenvolvimento urbano que houve junto a essas estações. Essa é uma das razões para a procura ter crescido.

Houve também, a partir de 2004, a ida a Setúbal. Estávamos ainda a meio da negociação, quando ficou concluída a eletrificação da linha e, portanto, a partir daí, era na altura Ministro o Dr. António Mexia, fez questão em que rapidamente chegássemos a Setúbal. Fizemos, de facto, esse esforço, posso dizer-lhe, no espaço de uma semana.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Era exatamente aí que eu queria chegar. No que diz respeito à extensão do serviço a Setúbal, qual foi o peso, em termos de contributo, para o reequilíbrio da procura do ponto de vista dos consumidores?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Trouxe um acréscimo de procura que, na altura, não tínhamos tão bem quantificado, embora seja um serviço com frequências mais limitadas, mas que, a pouco e pouco, tem vindo, de facto, a crescer e tem evoluído. Portanto, estamos a fazer frequências de 30 em 30 minutos nas horas de ponta.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Portanto, a questão que considera para o reequilíbrio do ponto de vista da procura deve-se, exclusivamente, à estratégia comercial da Fertagus no que diz respeito em ir ao encontro dos clientes, à questão da fixação de núcleos urbanos perto das estações e ao facto de a extensão do serviço a Setúbal. Nada disso, do ponto de vista do contrato inicial, estava previsto e estimado.

A pergunta que lhe quero fazer é se a perspetiva de linearidade do ponto de vista da procura existiu no contrato ou se, pelo contrário, estava prevista, no início, uma previsão mais diminuída do ponto de vista de

expectativas de procura e, depois, posteriormente, houve um acréscimo natural. Pergunto-lhe também se, de alguma forma, a renegociação contratual que foi efetuada, quando foi efetuada, também teve em consideração essa ideia da habituação ao serviço, da questão da generalização da procura, ou não.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O fator importante que me falou é a habituação ao serviço. Nestes inquéritos sistemáticos que fazemos aos clientes, 97% dos clientes consideram-se completamente fidelizados, o que quer dizer que há, de facto, uma fidelização muito grande por parte dos clientes da Fertagus e é também um excelente indicador. Foi uma boa altura, agora, para me referir a isso.

Portanto, isso dá-nos, de facto, uma base referente à procura interessantíssima, uma base de estabilidade e de potencial crescimento, porque, se estes 97% estão fidelizados e dizem que vão continuar a utilizar os nossos serviços, com certeza que é transmitido a colegas, a amigos, a familiares e vai gerar uma procura maior. Acho que este efeito é extraordinário.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — O serviço contratualizado com a Fertagus foi sempre cumprido exemplarmente pela Fertagus? Em que momentos é que existiram queixas por parte do Estado face ao serviço que estava a ser prestado? O que diz o Tribunal de Contas no que se refere à qualidade do serviço, ao que estava contratualizada nos vários contratos?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Devo dizer que a qualidade de serviço é excepcional.

Já agora, permita-me que convide o Sr. Presidente e os Srs. Deputados para uma visita à Fertagus, porque é extraordinário ver como mentemos, ao fim destes anos, de facto, a qualidade das UQE — dos comboios, se quiser, é mais fácil tratá-las assim — e das estações por que somos responsáveis.

Basta fazer a comparação entre as estações que são exploradas pela REFER, particularmente na região de Lisboa, e as estações que são da responsabilidade da Fertagus na margem sul, para o Sr. Deputado também, com certeza, chegar a essa conclusão.

Basta estar em Sete Rios ou em Entrecampos a ver passar os comboios suburbanos da CP e os comboios suburbanos da Fertagus — alguns comboios da CP, como sabe, também com as mesmas características —, para ver e distinguir a apresentação e o cuidado que temos tido com a manutenção de todo esse equipamento.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Queria, igualmente, perguntar-lhe se a TIR foi sendo reduzida em todas as renegociações que foram celebradas (se sim, se não), neste momento qual é a previsão que têm até ao final de vida do contrato, qual é a TIR que estima ter no final de vida do contrato, se ela está abaixo ou acima do que tinha previsto no contrato, se já teve o retorno total do investimento, como aqui foi perguntado, de alguma forma, por outra via, ou se não teve, quando é que estima ter o retorno total do investimento que foi efetuado.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Relativamente à TIR, na última fase do contrato, isto é, na última renegociação, como vem também arrolado no relatório do Tribunal de Contas, não ficou estabelecida

qualquer TIR acionista. Portanto, é uma questão que não ficou, que não está fixada para esta parte final.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Mas a previsão é de que a TIR vai aumentar ou vai diminuir?

Volto a perguntar-lhe: neste momento, qual é a previsão de TIR no final do contrato? Em que ano é que espera determinar o retorno do investimento?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Significa que o Estado vai ser o grande beneficiado, com certeza, nesta fase final do contrato, dadas as condições que foram impostas à Fertagus e que a Fertagus aceitou, como lhe disse,...

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Não tem estimativa.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — ... de uma repartição de *upside* de receitas que passou a ser para o Estado de 75%-25% todos os anos — portanto, deixou de haver 25%-75%, 75%-25% e ficou sempre o Estado com os 75%-25% — e, para além disso, de uma repartição de 50% dos resultados líquidos nos últimos três anos da concessão.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Isso reserva-lhe uma TIR de quanto?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Como lhe digo, para o período total da concessão, fui claro quando fiz aqui estas contas de estabilizar nos 8,9%. Esse é o nosso objetivo e é a nossa previsão.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Se o contrato terminasse amanhã, qual era a TIR?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sem estes últimos anos, que não faço ideia dos resultados em termos de TIR e que, com certeza, dada a situação de crise que está a afetar também a utilização dos transportes públicos, não será tão positiva como pensámos quando renegociámos o contrato em 2010, mas espera-se que venha a ser ultrapassada... Porque, hoje em dia, já não é uma questão de transferência da viatura privada para o transporte coletivo. É uma questão de quebra substancial de atividade económica e de haver uma tendência para as pessoas se deslocarem menos.

A Fertagus, como todos os modos de transporte em geral, está também a ser afetada por isso. Esperemos que o crescimento seja retomado rapidamente, como tinha sido habitual até agora e como estávamos habituados.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — E em que ano é que estima que tenha determinado o retorno do investimento no que diz respeito ao contrato?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Do investimento que fizemos, como falei há pouco, foi em 2006, quando, ao fim e ao cabo, o financiamento foi extinto.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Não temos mais nenhuma questão para lhe colocar. Resta agradecer, uma vez mais, a forma como respondeu às perguntas por escrito.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluímos, assim, a primeira ronda e aceito as inscrições para uma segunda ronda, caso pretendam colocar questões.

*Pausa.*

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

Tem a palavra, em primeiro lugar, o Sr. Deputado Bruno Dias. Dispõe, como sabe, de 3 minutos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, a CP e os outros operadores públicos sempre receberam, e recebem, tarde e a más horas as indemnizações compensatórias, com grande atraso e, por vezes, têm de recorrer à banca para se financiarem, embora agora seja muito mais difícil.

Queria perguntar-lhe se com a Fertagus também acontecia o atraso no pagamento pelo Estado das indemnizações compensatórias em cada ano.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, tem havido, mas esse atraso não tem sido significativo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, com a Fertagus não há esse atraso por parte do Estado que há para o setor público.



Se houvesse para a Fertagus — ou para o concorrente privado que aparecesse, que podia não se chamar Fertagus, mas outra coisa qualquer, podia ser a Stagecoach —, do ponto de vista do concurso, circunstâncias semelhantes às que existem para a CP atualmente, isto é, não existem receitas acessórias da gestão das lojas dos terminais, não existem receitas acessórias resultantes da gestão e da faturação dos parques de estacionamento, não existem as bases tarifárias e os preços praticados que são muito diferentes, pergunto se, nessas circunstâncias, alguma vez a Fertagus concorreria, sequer, ao concurso.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — A questão que me está a colocar dos parques de estacionamento e dos espaços comerciais...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E dos preços, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — ... e dos preços...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E da isenção de taxas de tráfego na REFER, entre outras coisas.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Pagamos a taxa de utilização. A taxa de uso é paga.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estou a referir-me ao lançamento do concurso e ao período da primeira fase até 2004.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Mas depois passámos a pagar e pagámos mais de 2 milhões de euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu estava a referir-me a 1999-2004.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sim. Se está a referir-se a 1999-2004, está a referir-se à primeira fase e nessa altura devo dizer-lhe, respondendo à sua pergunta, que, como calcula, houve atraso nas compensações por parte do Estado e esse atraso foi substancial, porque só depois de renegociado o contrato é que fomos ressarcidos desse equilíbrio financeiro que os acionistas tiveram de suportar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, há aqui uma dificuldade, visto que, cada vez que faço uma pergunta, tenho de a esclarecer duas ou três vezes. A dificuldade é minha, o problema é meu. Mas isto faz com que o tempo útil para as perguntas acabe por ser mais reduzido. Peço, por isso, alguma latitude, uma mínima tolerância, relativamente à explanação desta questão para que eu me faça entender melhor.

Assim, Sr. Presidente, se me permite, vou colocar a pergunta.

Dr. José Luís Catarino, em relação às condições contratuais colocadas a concurso por parte do Estado, em que, entre outras questões, o concessionário tinha receitas e condições de exploração não comparáveis com as que existem no setor público e no serviço prestado pelo operador público, se as condições fossem semelhantes àquelas que o operador público utiliza e se enquadra, pergunto se a Fertagus concorreria, isto é, tendo uma TIR substancialmente inferior ou negativa, como é o caso da CP, nomeadamente com a ausência de um conjunto de receitas às quais o operador público não acede. Nesse sentido, pergunto até que ponto haveria interesse da Fertagus num negócio que não tivesse lucro garantido.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, relativamente a receitas acessórias, posso assim dizer, e que têm pouco significado no conjunto das receitas da Fertagus, devo dizer que tivemos grande dificuldade no início em ocupar a generalidade dos espaços comerciais — visto que me está a falar nas lojas — e hoje em dia estamos também com alguma dificuldade dada a situação de crise, sobretudo na questão do comércio. Nesse sentido, o que fizemos? Tentámos alugar, em alguns casos com êxito, esses espaços a serviços. Estou a falar, por exemplo, de creches, que é um bom serviço que a Fertagus presta, porque permite (os espaços permitem, porque têm dimensão para isso) aos pais, que vêm trabalhar para Lisboa, deixar as crianças na creche que está num espaço da estação agradável e com condições.

Como tal, houve, de facto, este esforço, esta agressividade comercial da Fertagus. Contudo, nunca recebemos qualquer compensação por isso, ou seja, pela questão deficitária ou não de atividades que sejam acessórias e muito menos pela questão da Sulfertagus. A Sulfertagus sempre foi uma questão da nossa responsabilidade e devo dizer que também tivemos resultado negativo com isso. Insistimos em manter sempre esse serviço pelos resultados dos 30% que, como disse, são importantes, mas nunca tivemos qualquer compensação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, 30% do tráfego é gerado por uma empresa que dá fortes prejuízos?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não é uma empresa que dá fortes prejuízos.

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

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O que estou a dizer é que o serviço da Fertagus é subcontratado. Não é a Fertagus que explora os autocarros nem tão-pouco é uma empresa do Grupo; é uma empresa que está estabelecida na margem sul, que são os TST (Transportes Sul do Tejo). Portanto, contratamos esses serviços.

Quer isto dizer que o resultado dessa operação Sulfertagus não é compensadora para a Fertagus, mas não tem nem nunca teve qualquer compensação do Estado e sempre foi excluído — aliás, como está nos contratos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Os TST pertencem também ao Grupo Barraqueiro?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não, não têm nada a ver com o Grupo Barraqueiro.

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

A Fertagus foi criada em 1998, salvo erro, enquanto empresa. Queria perguntar-lhe, para que conste das atas da Comissão, se alguma das empresas associadas no âmbito da Fertagus participou ou procurou participar no concurso de 1992-1993 para o eixo ferroviário norte-sul.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — No concurso de 1992-1993 para o eixo norte-sul houve uma empresa associada da Fertagus na altura, que foi a CGEA, que participou no consórcio do Travitejo, mas nem a Fertagus nem o Grupo Barraqueiro estiveram envolvidos nesse consórcio.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, vou colocar-lhe uma última questão, muito rapidamente, ainda antes da questão do desfasamento da procura estimada e verificada efetivamente.

Se houver comboios internacionais, por exemplo na ligação Lisboa-Madrid, que utilizem este eixo ferroviário, a ponte atual, o que acontece do ponto de vista da operação? Porque, se há comboios de 10 em 10 minutos, salvo erro, à hora de ponta, isto significa que não pode haver comboios internacionais nessa altura. Então, como é possível realizar-se esta gestão? Ou será que pode haver compensações a atribuir ou a dirimir com a Fertagus nesse plano?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não prevejo que haja, até porque já existem Intercidades que circulam no eixo norte-sul, assim como comboios de mercadorias. De facto, há um controlo que é bem feito. Aliás, o sistema de controlo é questão que não se coloca.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou colocar uma última questão, mesmo para terminar, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem mesmo de ser a última, Sr. Deputado. Já excedeu largamente o seu tempo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Houve esse grande desfasamento entre a procura esperada e a procura que veio efetivamente a verificar-se — estamos a falar até de graus de grandeza, em alguns casos, de um para dois, de um para três. Se essa procura fosse ao nível do esperado, como é que tinham capacidade de oferta? Porque já naquela altura os comboios não iam vazios e até havia críticas... Eu vinha para Lisboa de barco, porque o passe

não dá para a Fertagus, mas quem vinha de comboio queixava-se da lotação dos comboios. O que levanta esta estranheza: perante uma procura que se esperava que fosse o dobro ou até o triplo, os comboios não estavam preparados para essa procura inicialmente esperada.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, a solução que encontramos foi introduzir composições duplas e isso veio resolver, de facto, o problema. As queixas que pode ter havido a certa altura, pelo facto de as pessoas virem menos confortáveis, mas que nunca provocaram situações de rutura, prenderam-se com isso. Portanto, houve, de facto, a utilização comboios duplos e ultrapassou-se a situação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, independentemente do modelo de concessão pelo qual opera ou pelo menos foi génese a concessão Fertagus, fica bem dizer e, de facto, é inegável o bom desempenho da gestão da empresa e isso em momento algum estará em causa.

Devo também dizer-lhe que, até agora, ainda não sabemos, e mais uma vez o confirmámos neste caso, o que será um comparador público. Há pouco, o Deputado Bruno Dias dizia — e eu estava aqui a ter a mesma reflexão — como seria o desempenho, por exemplo, da CP em condições semelhantes àquelas que foram desenhadas para esta concessão.

Da documentação que pude ler relativamente àquilo que nos chegou — e pode corrigir-me, se estiver errada —, nas bases de concessão, a Base VII da concessão Fertagus, diz que esta tem o direito a ser compensada pelos prejuízos financeiros resultantes da eventual abertura de novas

infraestruturas da travessia do rio Tejo no espaço entre a Ponte Vasco da Gama e o limite poente do Tejo. Dou como hipotético — lá está, se estiver errada confirme-me — que este direito se mantenha atualmente. Não?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Já esclareci, há pouco, que não.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Então, estaria errada e era precisamente para enquadrar a questão da terceira travessia e novamente a questão do TGV.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Já agora, aproveito para me reportar ao relatório do Tribunal de Contas de 2005, tendo em conta a comparação que estava a fazer relativamente à CP, e dar conta das recomendações que, no final desse relatório, o Tribunal de Contas fez ao Estado. Sobre a situação da CP, formulava, entre outras, as seguintes recomendações ao Estado: «Contratualize-se com a CP as obrigações de serviço público prestadas pela empresa e o correspondente modelo financeiro das indemnizações compensatórias, por exemplo tomando por referência o contrato de concessão da travessia do eixo norte-sul celebrado entre o Estado e a Fertagus, SA, valorizando fatores de qualidade do serviço prestado, segurança e eficiência e eficácia da gestão dos recursos.»

Já que me fez essa observação, não resisti a ler o relatório do Tribunal de Contas de 2005. Há três relatórios: de 2002, de 2005 e de 2012.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Doutor.

Era mesmo essa a questão. Ainda bem que corrigiu a questão da base de concessão.

Portanto, fica sem efeito a minha pergunta, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, quero colocar-lhe muito rapidamente algumas questões.

O Banco CISF faz parte do consórcio financiador?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Os bancos que fazem parte do consórcio financiador estão expressos nas minhas respostas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era consultor financeiro do Estado!

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não, não faz parte.

Portanto, o sindicato bancário foi constituído pela Caixa Geral de Depósitos, Caixa - Banco de Investimento, Banco Comercial Português, BCP Investimento e Banco Espírito Santo. São os bancos que integraram o consórcio.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, o relatório do Tribunal de Contas não diz isso. Diz que o BCP — é verdade —, mas através do Banco CISF e do BPA, sendo que a participação do Banco CISF não ultrapassa os 14% das responsabilidades globais do financiamento. Diz, aqui, claramente que o banco faz parte do consórcio que financiou a Fertagus.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — A informação que dei à Comissão é, de facto, a fundamentada. Foi uma questão que já há pouco



falámos e, se ainda não está em poder da Comissão, vou fazer chegar, com muito gosto, o Anexo 10 ao Sr. Presidente, que é o contrato de financiamento, onde esse assunto fica completamente esclarecido.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Sr. Doutor está a dizer que o relatório do Tribunal de Contas está errado.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não me compete fazer afirmações sobre o relatório do Tribunal de Contas. Tenho feito referências, mas não me compete fazer comentários desse tipo, por amor de Deus!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como é que o relatório do Tribunal de Contas diz que este banco, através do Grupo BCP, tem uma participação de 14% nas responsabilidades globais do financiamento?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Terão oportunidade de verificar essa situação, como disse. O Anexo 10 é um anexo extenso. E, aliás, também poderá esclarecer a pergunta que há pouco o Sr. Deputado fez sobre as próprias condições do financiamento e dos juros que foram aplicados.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isto vem ao encontro daquela afirmação do relatório do Tribunal de Contas em que diz que o Banco CISF foi consultor do Estado na altura da realização do contrato com a Fertagus. Confirma, pelo menos, isso?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O Estado teve vários consultores. Se bem me lembro, julgo que o Banco CISF estava envolvido, mas posso confirmar-lhe que não teve, de facto, connosco qualquer ligação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não teve na altura do contrato, mas teve posteriormente, porque faz parte, segundo o Tribunal de Contas, do consórcio financiador.

Relativamente ao consórcio financiador e ao financiamento, há uma coisa que ainda não percebi ou, então, o Sr. Doutor já terá explicado e eu não ouvi. As responsabilidades com a banca, relativamente aos 111 milhões de euros que foram pedidos e que foram financiados por este consórcio, já estão liquidadas?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Como lhe disse, foram liquidadas na altura em que foi transferida a titularidade do material circulante para o Estado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ou seja, na realidade, quem pagou o material circulante foi o Estado.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Foi uma opção que o Estado teve ao encurtar o período de concessão, pelo que vejo também no relatório do Tribunal de Contas, com vantagem para o próprio Estado, porque conseguiu melhores condições de financiamento do que as que nós tínhamos com este sindicato. E a Fertagus continuou a pagar ao Estado exatamente a mesma prestação que estava a pagar a este sindicato bancário. Portanto, não melhorou essas condições.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Contudo, Viu-se livre desse endividamento bancário, porque fez a liquidação através dessa compra do material circulante.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, o encargo é exatamente o mesmo, portanto não é uma questão de se ver livre ou não. As responsabilidades que existiam perante o sindicato bancário são as mesmas que existem com o Estado e temos cumprido escrupulosamente o pagamento dessa renda.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas isso é uma renda, o que, a meu ver, não é rigorosamente a mesma coisa.

Se eu lhe fizesse uma afirmação que...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, desculpe interrompê-lo, mas a opção foi do Estado, não foi nossa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Convém saber se quem fez isso defendeu os interesses do Estado.

Já agora, quem é que propôs isso?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Foi a comissão. Estou a falar da comissão da renegociação...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tem ideia de quem era a pessoa que, na altura, liderava essa comissão?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Era o Sr. Eng.º Oliveira Martins, infelizmente já falecido.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se eu fizesse a afirmação de que o contrato de 1999, o contrato inicial, foi um modelo de concessão pouco equilibrado e pouco transparente, o que é que o Sr. Doutor diria?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, julgo que, sobre esse tema, já disse o que considere essencial. Não vou repetir-me novamente, mas acho que na introdução que me foi possível fazer, depois do pedido que me fez para apresentar as várias fases deste processo, clarifiquei os comentários sobre este tema. Posso repeti-los, remetendo-me novamente para o Tribunal de Contas, porque acho que é a melhor síntese sobre esta matéria. Está mais bem-feita do que, se calhar, eu próprio a faria.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A própria Fertagus, num documento interno, diz que em 2005, na renegociação, resultou um modelo de concessão mais equilibrado e mais transparente, o que significa que a própria Fertagus entendia que este modelo não era equilibrado e não era transparente. Esta é a conclusão a que podemos chegar.

O Tribunal de Contas diz ainda uma coisa que me parece importante e que tem a ver com as alterações ocorridas entre a minuta do contrato e o contrato final. Houve várias alterações, uma das quais apelidamo-la aqui e já alguém a denominou de «benefício sombra».

O Tribunal de Contas afirma que não estava previsto na minuta inicial e que «o contrato final permitiu ao concessionário explorar serviços de transporte rodoviário de interface com o serviço de transporte ferroviário concessionado, enquanto a primeira versão do contrato não o

previa. As receitas resultantes deste serviço constituem receitas extra tarifárias, que não foram previstas (...)». Depois, mais à frente, diz que se constata que 63% dos proveitos operacionais da empresa dizem respeito à sua atividade e que 40% das receitas dizem respeito a receitas extra tarifário,...

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... o que significa que o Estado atribuiu uma espécie de «benefício sombra» à Fertagus, que veio a confirmar-se como sendo uma parte significativa dos resultados operacionais da Fertagus. Nesta altura, foram de 40%. Aproveito para lhe perguntar quais são as receitas que a Fertagus tem atualmente, para além daquilo que é a sua atividade normal de transporte de passageiros.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não tenho esse valor aqui presente, mas devo dizer que isso se deve à grande agressividade comercial e ao esforço que a Fertagus foi sempre fazendo de ocupar os espaços comerciais que estavam disponibilizados e que foram disponibilizados nas estações e também os parques de estacionamento — aliás, com tarifas perfeitamente acessíveis, como se vê pelas taxas de ocupação que diariamente têm.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Obviamente que até podem ser acessíveis, porque, se não têm de partilhar estes benefícios com uma infraestrutura e com esses espaços que são atribuídos e que nunca foram para a mesa das negociações, isso, como se diz na gíria, «é tudo lucro».

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Deputado, olhe que essa análise... De facto, era bom que assim fosse e o Sr. Deputado podia talvez explicar isso melhor.

Da minha parte, explico-lhe que a gestão desses espaços, mesmo dos parques de estacionamento, tem custos muito elevados. É a resposta que lhe posso dar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Luís Rosado Catarino, vou começar por tentar obter alguns esclarecimentos relativamente à TIR.

Qual foi a TIR real no período 1999-2010?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Nas respostas dei ênfase... Aliás, foi uma das perguntas que me foi apresentada no inquérito indicativo e julgo que a resposta está, de facto, clara referente a esse aspeto.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Para efeitos de registo, podia, por favor, dizer-me qual foi a TIR real no período...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Posso dizer-lhe que, em 2003... Posso ler a resposta, se o Sr. Deputado considerar útil: «O contrato celebrado com o Estado em 1999 previu uma taxa interna de rentabilidade por um período de 30 anos. Em 2003, não tendo sido alcançados os níveis de procura inicialmente estimados pelo concedente, o Estado decidiu avançar para a renegociação do contrato de concessão, diminuindo

drasticamente a duração do contrato, de forma unilateral, e baixando a TIR dos iniciais 10,89% para 7,76%. Ficou, então, estabelecido que o contrato de concessão teria um prazo muito limitado, vigorando apenas até 2010.»

Portanto, para dar conta ao Sr. Deputado, está aqui clara a situação.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Depois, refiro, no final, a perspectiva que temos de TIR até ao final do contrato, que corresponde à média destas TIR que estavam previstas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Volto a precisar que a pergunta era sobre a TIR real. A TIR prevista é o que vem na resposta e, efetivamente, já tínhamos lido essa informação.

Pretendemos saber a TIR real desse período e também sobre que montante de investimento foi calculada essa TIR. Não temos esses dados.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — O montante de investimento que foi calculado a essa TIR é o investimento que já lhe referi de princípio, ou seja, do conjunto de capitais próprios que os acionistas adiantaram, de 23,4 milhões de euros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Se me permite, Sr. Doutor, não corresponde aos dados que temos, porque, numa das respostas dadas ao Sr. Deputado Mendes Bota, o Sr. Doutor referiu que foram feitos investimentos de 118,8 milhões de euros: 98 milhões de euros em material circulante, 3,6 milhões de euros em bilhética e 9,9 milhões euros noutras

despesas. Ora, isto significa que o investimento privado foi apenas de 13,5 milhões de euros, porque os 98 milhões de euros foi investimento público.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Os 98 milhões de euros não foi investimento público.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — É o material circulante.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — No início foi investimento privado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mas foram reembolsados do investimento entretanto efetuado.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Pois, mas está a perguntar-me até 2010 e, portanto, isso já foi reembolsado em 2006, isto é, depois da renegociação do contrato em 2005.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mas no período de 1999-2010, que é o período que estou a fazer o enfoque...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Estou a dar-lhe a indicação desta questão, que é claríssima. Houve, de facto, reembolsos correspondentes a esse investimento e que foram concretizados em 2006. Portanto, isso quer dizer que até 2010 temos uma TIR — que prevejo que seja até ao final da duração do contrato — de 8,9%, como está expresso na minha resposta, que julgo ser perfeitamente clara.



O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não é, Sr. Doutor, peço desculpa. A resposta fala da TIR prevista nos contratos e nós pretendíamos a TIR real do período, que não está referida. Se o Sr. Doutor não tem consigo essa informação, poderá depois informar.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sou claro nisso no último parágrafo e nas contas que faço também relativamente à questão do *upside*.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O último parágrafo diz que para o período até 2019 será de 8,9% — isto é uma previsão, Sr. Doutor, não é a TIR real. Estou a referir-me à TIR real de um período já decorrido, que foi até 2010. Ela não consta aqui. Se puder depois informar-nos...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Já disse ao Sr. Deputado que, de facto, não temos nenhuma TIR prevista para esta última fase de negociação do contrato. Portanto, estou completamente à vontade para lhe responder e este cálculo vai corresponder, com certeza, à realidade.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Peço desculpa, mas não lhe estou a fazer essa pergunta. Não lhe estou a perguntar a TIR prevista. Estou a falar da TIR real para o período já decorrido de 1999 a 2010.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — E eu posso assegurar ao Sr. Deputado que com certeza vamos ficar estabilizados neste valor. Essa é a questão essencial.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não consigo obter a resposta. Passamos à frente.

De qualquer modo, houve investimento privado no período de 1999 a 2010, uma vez que, durante este período, houve um reembolso de investimentos entretanto efetuados. Os privados fizeram um investimento de 13,5.

A pergunta é: a TIR está a ser calculada sobre este investimento privado ou sobre investimentos feitos pelo próprio Estado?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Os privados fizeram um investimento, como tive oportunidade de dizer, e tiveram capitais próprios envolvidos na empresa de 23,4. Portanto, tiveram o financiamento e recorreram ao financiamento que foi e é necessário, como é óbvio, reembolsando, e que estava previsto. Como digo, vou entregar o Anexo 10 do contrato de concessão.

Portanto, houve, de facto, um financiamento que foi para este conjunto de equipamentos que já descrevi.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O que pretendemos esclarecer, em termos de Comissão, não só nós próprios, enquanto Deputados que estamos a trabalhar nesta Comissão, como também os portugueses que têm acesso a estas audições, porque são públicas, é se os níveis de remuneração do capital são razoáveis ou são exagerados, uma vez que se falou que, durante o período inicial da concessão de 10 anos, os privados tiveram dividendos de 33 milhões. Portanto, era importante saber de que investimento resultaram esses 33 milhões de lucros. A informação que temos é de que foram resultado de um investimento de 13,5 milhões, de acordo com o que o Sr. Doutor falou, porque o período em que

colocaram lá mais dinheiro depois foi reembolsado. Portanto, não conseguimos obter aqui a resposta.

Por fim, coloco-lhe mais duas perguntas para ver se, também por essa via, influenciaram ou não a TIR. Gostaria de saber se os suprimentos dos acionistas venciam juros e qual a taxa de juros, porque depois disso também influencia a TIR, reduzindo-a, e se — em complemento a uma pergunta do Sr. Deputado Mendes Bota —, para além daquelas duas empresas diretamente acionistas, temos no grupo acionista fornecimentos ao operador, que podem estar também a afetar a taxa de rentabilidade.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não temos fornecimento ao operador. Portanto, já respondi a essa questão.

Sobre a questão da TIR, volto a dizer que foi questão contratualizada, auditada pelo Tribunal de Contas. Não me vou pronunciar mais sobre esse tema.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Como não respondeu, insisto na pergunta sobre se os suprimentos venciam taxa de juro e qual era a taxa de juro e também qual era a TIR real.

Recusa-se a responder? Não tem a informação?

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Não é uma questão de estar a recusar-me a responder. Julgo que já fui claro.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não respondeu!

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Estou a dizer-lhe que está claro...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Pode não ter a resposta e enviá-la mais tarde, mas...

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — ... no relatório do Tribunal de Contas. As contas estão auditadas. Portanto, estou completamente à vontade para falar sobre esse tema.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Peço desculpa, mas estamos numa Comissão de Inquérito. Fiz-lhe duas perguntas muito concretas. Se não tiver resposta, não é obrigado. Mas penso que é obrigado a enviá-la depois!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por acaso, é!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Pode não saber agora e envia mais tarde.

O que pergunto é se os suprimentos venciam juros e qual a taxa de juro — se o Sr. Doutor não tiver resposta, convinha que houvesse algum compromisso de envio e do tempo que poderá demorar — e qual a TIR real nos primeiros 10 anos.

São estas as perguntas. O Sr. Doutor não é obrigado a ter consigo as respostas nem a sabê-las de cor, mas gostaria de saber se está disponível para informar a Comissão de forma a que, na sequência da resposta, eu possa fazer uma interpelação à Mesa no sentido de obter essa resposta.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, foi feita uma pergunta concreta e gostaria de saber qual é a resposta à questão que o Sr. Deputado agora colocou relativamente à eventualidade de fornecer estes dados, não os tendo presentes neste momento.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Sr. Presidente, sobre todas as perguntas que aqui me foram feitas e que eu dei conta de que iria enviar informação, com certeza que o farei.

Pedia apenas ao Sr. Presidente e aos Srs. Deputados, como não tive tempo de tomar nota mas está gravado, para ter acesso às questões que me foram colocadas e à documentação que me foi solicitada. Se isso puder ser sistematizado e enviado, como foi enviado este inquérito indicativo, agradecia. Peço, assim, ao Sr. Presidente, para tomar essa diligência.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Uma boa solução!

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Enviaremos depois, naturalmente, as questões adicionais para as quais queremos obter resposta, sendo que ficaremos a aguardar o envio do Anexo 10 ao contrato de concessão.

O Sr. Deputado Mendes Bota pretende intervir?

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — É para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Penso que é muito simples, é extremamente fácil disponibilizarmos o vídeo desta audição. Seguramente

que o Sr. Dr. José Luís Catarino Rosado, ao visionar esse vídeo, detetará algumas respostas passíveis de serem enviadas à Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Aliás, o vídeo fica disponível na *Internet*.

O Sr. Dr. **José Luís Rosado Catarino**: — Agradeço a sugestão, Sr. Deputado. De facto, julguei que seria mais fácil esse trabalho de sistematização ser desenvolvido pela Comissão. Mas com certeza que tomarei eu a iniciativa que querem.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos, assim, esta audição.

Agradeço ao Sr. Dr. José Luís Catarino Rosado a colaboração que trouxe a esta Comissão e, naturalmente, ficamos a aguardar os elementos que nos prometeu.

Lembro que a próxima audição terá lugar amanhã, pelas 17 horas e 30 minutos, e vamos ouvir o Dr. Álvaro Neves da Silva, que é ex-Presidente do Conselho de Administração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

*Eram 19 horas e 55 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL