

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

28.<sup>a</sup> Reunião  
(3 de outubro de 2012)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 17 horas e 47 minutos.

Foi ouvido, em audição, Sr. Dr. António Mendonça, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS), Adriano Rafael Moreira (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Eurídice Pereira (PS) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente (António Filipe) encerrou a reunião eram 20 horas e 22 minutos.

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

*Eram 17 horas e 47 minutos.*

Começaria por agradecer a presença e a disponibilidade do Sr. Prof. António Mendonça e também dar nota de que o Sr. Professor informou que tem todo o gosto em que a reunião seja aberta aos Srs. Jornalistas e ao público em geral.

Sr. Professor, como sabe, esta Comissão de Inquérito, nesta fase dos seus trabalhos, está a debruçar-se sobre a parceria público-privada Fertagus — eixo norte-sul ferroviário — e é no âmbito desses trabalhos que requeremos a sua presença hoje, aqui.

Os trabalhos são organizados da seguinte forma: se o Sr. Professor entender, poderá fazer uma intervenção inicial e, posteriormente, se for seu entendimento fazer essa intervenção, faremos uma rotação pelos vários partidos, sendo que, hoje, cabe ao PSD iniciar, dispondo de 8 minutos, e vamos funcionar na pergunta-resposta, ou seja, em contínuo. Os partidos têm tempo limitado, mas o Sr. Professor não tem e a única coisa que esperamos é que, de facto, o tempo seja o adequado para as questões levantadas e que seja o mais objetivo possível.

Queria apenas recordar que o Sr. Prof. António Mendonça é professor catedrático no ISEG (Instituto Superior de Economia e Gestão) e que foi ministro do penúltimo Governo, liderado pelo Eng.º José Sócrates, e é por força das funções que exerceu que também está nesta Comissão de Inquérito.

O Sr. Professor pretende fazer uma intervenção inicial?

O Sr. Dr. **António Mendonça** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, então, a palavra, Sr. Professor.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Muito obrigado, Sr. Presidente. Tenho todo o gosto em fazer uma intervenção inicial.

Em primeiro lugar, gostaria de apresentar as minhas saudações ao Sr. Presidente, a todos os Srs. Deputados e, naturalmente, a todos os presentes nesta sala.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, as minhas primeiras palavras são para manifestar total disponibilidade para discutir estes assuntos e virei as vezes que forem necessárias a esta Assembleia. Julgo que o assunto é importante, enfim, está na discussão política e na discussão económica e, naturalmente, também julgo que é meu dever, enquanto cidadão, enquanto ex-membro de um Governo, participar em tudo aquilo que contribua para a discussão desta matéria.

O Sr. Presidente começou por referir a minha condição de professor catedrático do Instituto Superior de Economia e quero dizer que, neste ano, vou fazer 36 anos de atividade profissional e que os menos de dois anos que passei no Governo acabam por ser uma contingência na minha vida profissional.

Naturalmente que, antes do exercício das minhas funções governativas, não me coibia de refletir sobre a realidade do País e de emitir opinião e continuarei a fazê-lo porque acho que é esse o meu dever, não apenas no âmbito académico, no âmbito científico, mas também no âmbito da formação da opinião pública. E, aproveitando essa minha condição de

investigador e que gosta de mostrar aquilo que faz, gostaria de oferecer, com muito gosto, ao Sr. Presidente — aliás, saiu agora da editora e é por essa razão que o trago aqui — o último livro em que participo como coautor sobre *Portugal, a Europa e a Crise Económica e Financeira Internacional*. Neste momento, só tenho mais dois exemplares, mas terei também todo o gosto em oferecer exemplares do livro aos Srs. Deputados.

Trata-se de uma análise particular, minha, sobre a realidade do País e da Europa e sobre a realidade internacional, e espero que, também por essa via, possa dar um contributo para a reflexão sobre o País em que todos nos encontramos.

As minhas segundas palavras, Sr. Presidente, também têm a ver com aquilo que não estava à espera. Mas eu, pouco antes de vir para aqui, fiz uma passagem pela comunicação social e encontrei uma notícia de um jornal com prestígio, com credibilidade, que é o jornal *Público*, referente à vinda aqui, ontem, do Sr. Humberto Pedrosa — creio que é assim que se chama —, Presidente da Fertagus, notícia, essa, que é assinada pelo *Público/Lusa* e tem um título, que me surpreendeu imenso e que não pensei que se pensasse assim: *Grupo Barraqueiro alertou Governo de Sócrates para «buraco» na PPP da Ponte 25 de Abril*.

Primeiro, não sei se foi isso que se passou aqui, na Comissão, se o Presidente da Barraqueiro alertou o Governo de Sócrates e, por outro lado, diz uma coisa que também acho espantosa, que é: «Ontem, em resposta ao Deputado do PSD Adriano Rafael Moreira, o Presidente do Grupo Barraqueiro acrescentou que chegou a dizer ao Secretário de Estado Paulo Campos que fazia muito bem se não assinasse o contrato da concessão.»

Ora, acho espantosa esta notícia, porque o Paulo Campos, em primeiro lugar, era meu Secretário de Estado, mas das Obras Públicas e das Comunicações, e quem era o Secretário de Estado dos Transportes, que,

aliás, fez um excelente trabalho relativamente à concessão Fertagus, que hoje vamos aqui discutir, era o Dr. Carlos Correia da Fonseca.

Bom, e diz mais uma série de outras inverdades. Hoje, fala-se muito em indícios criminais e eu entendo que isto é prova de um delito grave de desinformação, de manipulação da opinião pública, e não sei o que se pode fazer relativamente a isto.

De qualquer forma, Sr. Presidente, queria deixar aqui esta informação e o meu protesto quanto a um tipo de informação que, acho, diz muito daquilo que está a acontecer. Quer dizer, o que está a acontecer relativamente às parcerias público-privadas, para além da importância do assunto, que, de facto, reconheço que é uma questão controversa e que merece um aprofundamento sob todos os aspetos da discussão sobre estas matérias, é, julgo, um bocado este tipo de coisas: muitas inverdades, muitas mentiras, é o «diz que disse», não se sabe exatamente quem disse porque a assinatura é *Público/Lusa* e, portanto, não vem aqui individualizado quem faz uma notícia destas, mas acho que isto só contribui para a descredibilização da comunicação social e para, no fundo, desacreditar a própria discussão que existe em torno das parcerias público-privadas. Entendo que é um assunto demasiado importante, sob todos os pontos de vista, para não merecer informação desta natureza. Terei todo o gosto em deixar aqui esta notícia para que a possamos ver. Reparem, estou chocado porque não a conhecia e vi-a por acaso. Gostaria que, de alguma forma, isto contribuísse para chocar os próprios presentes para que tomassem em atenção a manipulação que existe relativamente ao assunto das parcerias público-privadas.

Sr. Presidente, quanto ao assunto da Fertagus, que nos traz hoje, eu quase me atrevia a dizer, senão não estaria aqui presente, que a melhor coisa que pode ser dita é que todos os Srs. Deputados e todos os presentes

leiam o relatório da auditoria do Tribunal de Contas. Acho que o que lá está é uma análise que considero bastante objetiva e bastante clara de todo o processo. Aliás, queria sublinhar aqui um parágrafo das conclusões da sinopse da concessão Fertagus, dito pelo Tribunal de Contas, que passo a ler: «A partir de 2011,...» — desculpem-me uma certa vaidade, uma certa imodéstia, mas foi precisamente a partir de 2011 que exerci intervenção no domínio desta concessão e desta parceria público-privada — «... a concessão Fertagus tornou-se um caso único na Europa, pois trata-se de uma empresa de capitais privados que realiza um serviço público de qualidade de transporte de passageiros, mediante o pagamento à REFER de uma taxa pela utilização das infraestruturas, sem recorrer a compensações financeiras do Estado para o efeito».

Acho que é uma brilhante sinopse do que é a concessão Fertagus a partir de 2011, na sequência da segunda renegociação do contrato, e acho que é uma boa introdução para aquilo que eu teria a dizer nesta intervenção inicial.

Sr. Presidente, quanto à minha intervenção nesta parceria público-privada, queria dizer que, provavelmente, é a única parceria público-privada onde a minha intervenção é completa, desde a participação na nomeação da comissão de negociação até à aprovação do relatório dessa comissão e mesmo à publicação e assinatura do contrato. Isto porque relativamente a todas as outras parcerias público-privadas, apanhei-as quando já iam bastante adiantadas, na fase de execução e de concretização.

Portanto, esta é a única em que, digamos, conheço os passos do princípio ao fim e, como é natural, estou particularmente à vontade para falar nela, embora queira aqui dizer que a minha intervenção foi sempre um pouco à distância, na medida em que o trabalho foi feito no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes, através do meu Secretário de Estado,

que, aliás, fez um trabalho notável. Eu acompanhei, naturalmente, enquanto ministro, enquanto responsável ministerial, mas o trabalho foi, essencialmente, feito no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes.

De qualquer forma, a comissão de negociação foi criada por despacho conjunto do Ministro das Finanças e meu, enquanto Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em maio.

Em primeiro lugar, a primeira tarefa da comissão foi verificar os pressupostos de que dependia a prorrogação do contrato, ou seja, na primeira renegociação estava explícito no contrato que haveria prorrogação se não houvesse lugar a qualquer participação financeira do Estado. Este era um pressuposto básico. O segundo pressuposto básico era que, durante o período inicial da concessão, tivessem sido cumpridos os parâmetros destinados a avaliar a qualidade do serviço.

Naturalmente que a primeira tarefa da comissão foi avaliar das alternativas e, como é natural, da prorrogação do contrato, tendo concluído que aquilo que melhor servia o interesse público era, efetivamente, avançar para a prorrogação da concessão.

Relativamente à renegociação, queria dizer que permitiu ao Estado deixar de pagar qualquer compensação a partir de 1 de janeiro de 2011. Recordo que, no ano 2010, a indemnização compensatória foi cerca de 10 milhões de euros ou, mais precisamente, 9 744 455,29 euros. E, desde o início da concessão, o Estado tinha pago o equivalente, em termos líquidos, a 94 ou 95 milhões para um total de 216 milhões de passageiros transportados.

Foi acordado manter o prazo da prorrogação até 2019, com a possibilidade de denúncia do contrato por parte do Estado, sem qualquer indemnização, com efeitos a 31 de dezembro de 2016. Queria sublinhar a importância desta possibilidade de denúncia do contrato, com efeitos a

partir de 31 de dezembro de 2016, porque, na altura, estava em projeto a terceira travessia do Tejo que, como sabem, tinha uma componente ferroviária não apenas de alta velocidade mas também convencional, e, naturalmente, a introdução dessa componente ferroviária iria alterar radicalmente as condições de transporte ferroviário na Ponte 25 de Abril. Portanto, houve a preocupação de acautelar a situação na altura e ver se era ou não importante renegociar o contrato e em que termos, ou seja, reanalisar a situação. Isto é muito importante.

Gostaria, pois, de sublinhar a possibilidade de denúncia do contrato, com efeitos a partir de 31 de dezembro de 2016, e, caso a denúncia não ocorra nessa data, o Estado, em vez de pagar, vai ter direito a receber contrapartidas. Essas contrapartidas são: em 2017, cerca de 966 mil euros; em 2018, cerca de 1 223 mil euros; em 2019, cerca de 1 429 mil euros. Por isso é que é apontada como caso único em que o Estado recebe, em vez de pagar as indemnizações compensatórias. Há aqui, portanto, um encaixe para o Estado muito significativo.

Mais: caso os resultados dos exercícios fiquem aquém do previsto, o Estado receberá 50% do resultado previsto no modelo financeiro e não do resultado efetivo. Isto também é uma salvaguarda extremamente importante.

Portanto, não importa quais vão ser os resultados do Grupo Barraqueiro, que, espero, sejam os melhores. Independentemente dos mesmos, há uma garantia de que, na hipótese de os resultados ficarem abaixo do previsto, o Estado receberá 50% do resultado previsto no modelo financeiro e não do resultado efetivo. Isto é muito importante.

Mais ainda: se as receitas de bilheteira excederem, em cada um dos anos de 2011 a 2019, os valores previstos, portanto, se houver mais receitas, se houver mais passageiros do que aqueles que estão previstos, o

Estado tem direito a arrecadar 75% dos excedentes desse aumento de receitas.

Estes são os aspetos evidentes, do ponto de vista financeiro, de que se trata de um negócio bom para o Estado e, portanto, estou convicto de que o interesse público foi plenamente salvaguardado nesta renegociação.

Para além disso, naturalmente que os passageiros são objeto da nossa atenção, pelo que foram negociadas e acordadas uma série de medidas no sentido de aumentar a própria qualidade e exigência da prestação do serviço, o que também é importante. Enfim, foram introduzidas modificações no sentido de favorecer o afluxo das pessoas à linha de caminho-de-ferro e, portanto, também são aspetos de natureza qualitativa que importa aqui sublinhar.

Mas esta concessão, como dizemos em Economia, para além dos efeitos diretos, tem também externalidades muito fortes. Ora, essas externalidades significaram, em primeiro lugar, uma retirada de cerca de 20% ao tráfego na Ponte 25 de Abril, o que é muito importante sob todos os pontos de vista: do ponto de vista ambiental, do ponto de vista energético, do ponto de vista da comodidade das pessoas, do ponto de vista da redução dos tempos de viagem.

Portanto, podemos dizer que temos aqui uma concessão e uma parceria público-privada bem-sucedida e que pode, salvaguardadas, naturalmente, as devidas distâncias e as devidas particularidades, ser um bom *case study* e uma boa referência não apenas para analisarmos todo o processo das PPP mas também para acautelarmos futuros interesses nesta matéria.

São estas as considerações iniciais que tinha para fazer.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A bem da verdade e do rigor do que se passou na reunião desta Comissão de Inquérito e que foi suscitado pelo Sr. Professor, a propósito da notícia que citou do *Público*, devo dizer que, de facto, o que aconteceu — é esse o sentido da interpelação que o Sr. Presidente deve atestar — e que é comprovado pela gravação, que não sei se está disponível ou não, mas será comprovado pela ata, foi que manifestamente existiu um lapso, porque quem foi citado foi o ex-Secretário de Estado Francisco Seabra Ferreira, salvo erro do Governo Durão Barroso. Esse foi o Secretário de Estado que foi citado. Penso que, até pelo que tenho visto, o jornal *Público* tem feito uma cobertura factual da Comissão de Inquérito e terá, certamente, ocorrido num lapso, que irá corrigir. Tanto assim é, não há dúvidas nenhuma sobre isso, que nós, Partido Socialista, à tarde, elaborámos um requerimento para ouvir, presencialmente, o ex-Secretário de Estado Francisco Seabra Ferreira sobre a Fertagus, em que ele dizia que era uma parceria exemplar, mas também, a propósito dessa citação, reforçámos o nosso pedido para o ouvir sobre o Metro Sul do Tejo e houve um debate acalorado entre nós e a maioria. Portanto, ninguém terá dúvidas sobre essa citação, porque a maioria entendeu chumbar essa audição presencial e aprovar uma audição por escrito.

Penso, portanto, que nenhum Deputado tem dúvidas de que foi este Secretário de Estado que foi citado e entendo que a Mesa, porque é esse o

pedido e o sentido da interpelação, a bem da verdade dos factos, deverá também esclarecer esta questão.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, agradeço a interpelação à Mesa.

Eu próprio iria dar nota de um conjunto de situações que resultaram da intervenção inicial e dizer que a interpelação à Mesa não foi sobre a condução dos trabalhos mas mais uma forma de intervir politicamente, a que já estamos habituados.

Gostaria de dizer ao Sr. Prof. António Mendonça que agradeço muito a entrega do livro, que irei depositar nos serviços da Comissão para que as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados, se quiserem, possam consultar.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Gostaria de dar um ao Sr. Presidente, pessoalmente.

*Neste momento, o Dr. António Mendonça entrega um exemplar do livro ao Presidente da Comissão.*

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado. Peço desculpa aos meus colegas por esta vantagem.

Queria também dar nota, e que já resultou da interpelação à Mesa, do facto de que a notícia que o Sr. Professor nos traz não corresponde, de todo, àquilo que se passou, mas, como também já foi dito, a gravação esclarece isso e, se o Sr. Professor entender ser útil para si, os serviços, com certeza, terão todo o gosto em enviar-lhe cópia da gravação da mesma audição para que possa confrontar o que se passou com o que foi publicado.

Dava ainda nota que, tal como expressou aqui ser sua vontade contribuir para a clarificação da desinformação que gira à volta das parcerias público-privadas, esse é também o grande objetivo desta Comissão de Inquérito. Foi isso que levou a que o PSD, o CDS e o Bloco de Esquerda, num primeiro momento, apresentassem a proposta da criação desta Comissão de Inquérito, proposta essa que foi posteriormente sufragada por todos os outros partidos. É, de facto, no âmbito dessa busca da verdade, da transparência e da informação correta que esta Comissão tem vindo a desenvolver os seus trabalhos.

Por isso, havendo esta consonância de vontades e de esforços, se todos concordassem, eu daria desde já a palavra ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira para usar dos 8 minutos que tem disponíveis e, depois, ao Sr. Prof. António Mendonça para responder.

*Pausa.*

Uma vez que ninguém se opõe, tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Começo por cumprimentar o Sr. Dr. António Mendonça, os colegas e a imprensa presente para mais esta sessão, e vamos já na 11.<sup>a</sup> audição sobre a Fertagus.

Sr. Doutor, temos uma questão que ainda não conseguimos esclarecer e que consideramos da máxima importância e penso que só mesmo o Sr. Doutor o poderá fazer, a fim de que se faça luz sobre alguns aspetos que continuam um pouco obscuros.

Quanto a esta questão das PPP, por vezes, temos dito que há que compreender que o Estado, no início, dominava pouco a tecnologia, os modelos jurídicos, os modelos matemáticos e até o próprio domínio tecnológico para processar e fazer as equações, nomeadamente, dos próprios estudos de tráfego e financeiros.

Também se tem dito que, em algumas concessões, não havia histórico e, portanto, também era difícil, trabalhava-se com base em projeções. Porém, esse não era o caso da Fertagus.

Estávamos em 2010 quando o Sr. Doutor interveio nesse processo e já havia um histórico, isto é, poderíamos dizer que o Estado já tinha *know-how* sobre concessões e já tínhamos histórico em relação, concretamente, a esta concessão concreta.

Então, temos uma situação que muito nos surpreende — e penso que só o Sr. Doutor nos poderá informar —, que tem a ver com as regras da contratação pública. Como o Sr. Doutor sabe, as regras da contratação pública são complicadas, impõem uma série de procedimentos, mas têm objetivos muito rigorosos e muito importantes e, por isso, elas devem ser escrupulosamente cumpridas. Muitas vezes, os próprios contratos contemplam algumas dessas normas, literalmente ou no seu conteúdo. Pretende-se limitar os poderes do Estado, do Governo; pretende-se que não sejam feitas as adjudicações com critérios subjetivos e, por isso, existem normas nesse sentido; pretende-se garantir igualdade entre privados, isto é, pretende-se que os privados tenham igualdade de armas e por vezes, num destes concursos, por um dia ou por um documento, perde-se um grande concurso, perde-se uma grande oportunidade para os operadores privados. Mas são regras e têm que se cumprir.

Por último, e também muito importante, temos o cumprimento das regras da concorrência e da legislação sobre a contratação pública que

garantam e permitam ao Estado saber qual a melhor oferta do mercado, principalmente quando o Estado já não vai ao mercado há muitos anos. Era o caso. Estávamos em 2010, a última negociação tinha sido em 2005, e, portanto, já tinha decorrido muito tempo e era importante aplicar essas regras. E a regra que tínhamos era a que consta da lei de bases da concessão, o Decreto-Lei n.º 78/2005, que, na Base III, diz expressamente que as negociações relativas à concessão Fertagus devem ter lugar entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009. Esta é uma regra de contratação pública, aprovada em Conselho de Ministros, no Governo anterior ao do Sr. Doutor.

Acontece, porém, que, expressamente e sem qualquer fundamentação, o Sr. Doutor faz publicar, em 2010, a nomeação da comissão de negociação. Ora, em 2010, ainda o Sr. Doutor poderia iniciar um concurso público, poderia auscultar o mercado. Mas não, optou por iniciar a prorrogação e a negociação direta com este privado.

A situação que o Sr. Doutor recebeu, pegando no relatório, que citou, do Tribunal de Contas, ponto 65, foi que aos acionistas foram pagos 33,3 milhões de euros, para o qual contribuiu, entre outros, as compensações pagas pelo concedente à concessionária. Isto era um histórico de dividendos à custa de pagamentos do Estado. Perante esta realidade, o Sr. Doutor decidiu não cumprir esta regra e violar expressamente este Decreto-Lei.

Começaria por aqui pedindo que esclarecesse qual o fundamento de ter emitido um despacho fora do prazo, em violação expressa, como já disse, do decreto-lei que consagrava as bases da concessão.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — A interpretação é sua, não é de mais ninguém. O Tribunal de Contas não refere esse aspeto.

Por outro lado, quero dizer ao Sr. Deputado que, entretanto, a 30 de junho, houve eleições e eu não tenho que responder pelo facto de não ter sido nesta data.

De qualquer forma, o que quero dizer é que, quando entrei no Governo, já foi depois disto, foi no final de outubro de 2009, e, portanto, na sequência do processo legislativo, da constituição do novo Governo, pelo que, Sr. Deputado, não serei a pessoa mais adequada para falar sobre este assunto, e não vou falar sobre isso.

Gostaria de dizer que falo daquilo que sei e daquilo em que participei e que daquilo que não sei e daquilo em que não participei não vou falar. Seguramente que haverá gente mais competente do que eu para falar sobre esses assuntos.

De qualquer forma, quero dizer que nós atuámos — e essa foi sempre a minha preocupação e a preocupação do Ministério relativamente a esta matéria — no estrito cumprimento da lei e no estrito cumprimento dos objetivos do serviço público e do interesse público. Sobre esta matéria, o que posso dizer ao Sr. Deputado é que aquilo que levou à constituição, por despacho conjunto meu e do Sr. Ministro das Finanças, da comissão de negociação, foi, como disse na intervenção inicial, a plena convicção de que estávamos a trabalhar para o melhor do interesse público.

É o que tenho a dizer relativamente à questão que me colocou.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, vou repetir porque penso que poderá ter havido um problema de audição por parte do Sr. Dr. António Mendonça.

O Despacho n.º 9954/2010 foi assinado pelo Sr. Doutor, António Augusto da Ascensão Mendonça, no dia 14 de maio. Portanto, é deste despacho que estamos a falar. Penso que tem conhecimento dele, embora

tenha acabado de dizer que não falava de coisas que não conhece. Ora, este despacho carece de fundamentação.

Perguntei-lhe — e vou repetir — por que motivo o Sr. Doutor, enquanto ministro, assinou esse despacho, nomeando uma comissão numa data em que violava expressamente o Decreto-Lei n.º 78/2005, que, no n.º 4, Base III, dizia o seguinte, e passo a ler: «As negociações a que alude o n.º 2...» — são as negociações eventuais de renegociação — «... devem ter lugar entre 30 de Junho de 2008 e 30 de Junho de 2009».

Quando o Sr. Doutor chegou ao Governo, esse prazo já não existia e, portanto, foi fora do prazo, e, quando já estava impedido de prorrogar o contrato, este prazo, como o Sr. Doutor sabe pela larga experiência que, inclusive, invocou já nesta Comissão, destinava-se a salvaguardar que haveria tempo para a abertura de um concurso. É por isso que está aqui o prazo. O Conselho de Ministros aprovou um prazo que, caso o governo que estivesse nesta época, que foi o Governo anterior ao do Sr. Doutor, não fizesse as negociações, seguir-se-ia normalmente, como mandam todas as regras da boa prática e as regras escritas, um concurso público.

O Sr. Doutor tomou posse na sequência das eleições de setembro de 2009 e, já sem cobertura legal para a prorrogação — é expressamente contra o decreto-lei datado e que já citei três vezes —, emite este despacho, não o fundamenta e cria a comissão fora do prazo, com uma missão concreta: prorrogação. Com isso, o Sr. Doutor violou as regras da contratação pública, que querem garantir que os políticos, que têm conjunturalmente o poder, não podem, discricionariamente, fazer adjudicações, têm de cumprir os procedimentos. O Sr. Doutor violou as regras que dizem que por um dia ou por um documento, um concorrente é excluído de um processo. Tem que cumprir os prazos, tem que entregar as

propostas naquele prazo e o Sr. Doutor, talvez mais grave ou mais importante que tudo, não submeteu à concorrência este processo.

Chamo a atenção do Sr. Doutor que, em simultâneo ou pouco antes, para uma concessão, que será talvez as duas únicas que o Estado tem de serviços de transporte, que é a do Metro do Porto, foi sujeita à concorrência. E o que é que aconteceu? O Estado obteve do mercado uma proposta melhor que o concessionário que lá estava.

Sr. Doutor, a questão não é de pormenor e, para terminarmos de vez com a subjetividade, pois a minha pergunta nada tem de subjetividade, direi que o Sr. Doutor também leu parte do relatório do Tribunal de Contas, que, no ponto 65, diz que os dividendos dos acionistas — que é o histórico que o Sr. Doutor herda e que lhe serve de análise para a sua decisão de prorrogação — significam que tinham sido distribuídos 33,3 milhões, para o qual contribuiu, entre outros, as compensações pagas pelo Estado, pelos portugueses.

Peço-lhe que fundamente, por favor e, se entender que o deve fazer apesar de, devo alertá-lo, estar perante uma Comissão de Inquérito e ter obrigação de o fazer, por que motivo criou esta comissão fora do prazo, optando pela prorrogação, violando expressamente as bases da concessão, que impunham uma data, e que, neste período, V. Ex.<sup>a</sup> estava obrigado a lançar um concurso público.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — O Sr. Deputado repetiu a pergunta e eu sou obrigado a repetir a resposta. E repito-a pelo seguinte: em primeiro lugar, a interpretação é do Sr. Deputado e, em segundo lugar, o despacho é conjunto, meu e do Sr. Ministro das Finanças, não é apenas uma decisão minha.

Depois, o que quero dizer é que a decisão de constituir a comissão de negociação obedeceu, naturalmente, a toda a análise da situação e, portanto, à preocupação, sustentada juridicamente, de servir o melhor possível o interesse público. Portanto, se eu tivesse alguma dúvida relativamente ao lançamento da comissão de negociação, é óbvio que não o teria feito.

Sr. Deputado, julgo que a sua questão é pouco significativa, como eu disse, e o Tribunal de Contas não levanta nenhuma objecção, existe uma...

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

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não, desculpe, Sr. Deputado. O que estou a dizer-lhe é que foi fundamentado em pareceres jurídicos relativamente a esta decisão e aquilo que o Sr. Deputado está a dizer é uma interpretação como outra qualquer, mas não é aquela que serviu de base à decisão de abrir o processo de negociações.

*Protestos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Queria pedir a colaboração de todos os Srs. Deputados para que os trabalhos possam decorrer da melhor forma e toda a gente possa ser devidamente esclarecida.

Penso que a resposta que o Sr. Dr. António Mendonça acabou de dar ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira é a de que a sua decisão deste despacho estava alicerçada num conjunto de pareceres jurídicos que o Ministério tinha.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Claro!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Era essa a resposta, penso, que o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira queria ouvir ou, pelo menos, é a resposta à sua questão.

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

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, não disponho aqui desses pareceres jurídicos, mas com certeza que poderemos solicitá-los...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Agradeço a simpatia do Sr. Presidente em traduzir, interpretar, mas não foi dada nenhuma resposta, e eu fui claro na pergunta. Mas tentaremos depois, por escrito ou, talvez, na segunda ronda, em que voltarei a colocar a pergunta e, entretanto, o Sr. Doutor pensará um pouco na resposta.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Vamos procurar que os trabalhos decorram da forma mais objetiva possível, pedindo a colaboração de todos, inclusivamente a do Sr. Dr. António Mendonça, para, dentro desta linguagem parlamentar, poder ser o mais claro possível no esclarecimento das respostas, o que, por vezes, nem sempre é fácil.

O Sr. Dr. António Mendonça queria complementar ainda a resposta?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sim. Queria complementar, Sr. Presidente.

Eu não sei o que é que pode ser mais claro porque todas estas decisões são baseadas, obviamente, na análise da situação, no rigor e na fundamentação dessas decisões, o que é normal em qualquer decisão, e, portanto, não consigo entender a questão que o Sr. Deputado coloca.

Por outro lado, quero dizer que, efetivamente, houve uma empresa privada, que foi a Transdev, que era aquela que, na altura, eventualmente, se posicionava para a travessia, que pôs uma providência cautelar em tribunal, que o tribunal não deu seguimento e, portanto, decorre, neste momento, a ação principal.

Também gostaria de trazer aqui a informação ao Sr. Deputado de que essa providência cautelar interposta pela empresa Transdev foi recusada pelo tribunal.

É isso que tenho a dizer ao Sr. Deputado e julgo que há pouco mais a dizer relativamente a esta matéria.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem agora a palavra, pelo Partido Socialista, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Obrigado, Sr. Presidente.

Cumprimento o Sr. Professor, em nome do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, e agradeço os contributos que está já a dar-nos relativamente a um processo que nos parece totalmente claro e que o Sr. Professor já teve oportunidade de aqui o sublinhar com o relatório da auditoria.

Creio que a melhor crítica que se tem feito nesta Comissão a esta segunda negociação é que foi boa, o problema é saber se não podia ter sido melhor.

A questão que agora foi colocada é a seguinte: bom, existia uma primeira negociação — e eu pedia-lhe que depois comentasse —, anterior à sua presença no Governo, que determinava que haveria prorrogação se se cumprissem duas condições: uma, relativa à qualidade de serviço, e a outra, relativa à não existência de qualquer indemnização compensatória à empresa Fertagus.

Ora, existindo uma determinação de prorrogação sujeita a estas duas condições, seria suscetível de qualquer defesa se, por culpa do Estado, não tivesse havido negociações e passaríamos para um concurso público? Gostaria que o Sr. Professor dissesse as consequências se esta hipótese, meramente hipótese, pudesse alguma vez ser aceite. E já não discuto a providência cautelar que matou, à partida, esta solução. Mas, se, porventura, esta solução se colocasse, gostaria de o ouvir sobre quais seriam as consequências de um eventual cenário que está aqui a ser defendido e valia a pena ver quais seriam os custos que esta solução determinaria para o País, para o interesse público e para os contribuintes portugueses.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Julgo que o Sr. Deputado chamou a atenção para um aspeto importante, que tem a ver com o facto de uma empresa não poder ser prejudicada pela evolução da vida política do País, designadamente pela existência de eleições.

De facto, antes, tinha sido nomeada uma comissão de negociações nos prazos. Simplesmente, houve as eleições e este despacho conjunto, meu e do Sr. Ministro das Finanças, é, precisamente, para substituir essa comissão, que não chegou a entrar em funções.

A consequência da não prorrogação do contrato, na medida em que havia, nas bases da concessão do contrato, disposições rigorosas

relativamente à prorrogação do contrato, seria, naturalmente, um pedido de indemnização da empresa concessionária porque não tinha, seguramente, responsabilidade absolutamente nenhuma. Portanto, digamos que esse aspeto também teria que ser acautelado e naturalmente que pesou nas próprias decisões de avançar para a renegociação do contrato.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Também se, porventura, quiser, peço que comente como é que se resolveria um concurso público com os prazos que são obrigatoriamente dados para conceder, como é que seria a exploração da concessão, num período em que terminaria o contrato com a Fertagus e ainda não existiria nenhum concessionário para poder tomar conta deste serviço público que estava a ser prestado em boas condições e que o concessionário não exigiria nenhuma contrapartida para isso.

Gostaria que analisasse este aspeto.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Com todo o gosto.

Um concurso público demoraria, no mínimo, uns dois anos e, portanto, havia o perigo de interrupção do serviço público. Julgo que não haveria muitas alternativas ao serviço da Fertagus e, portanto, os prejuízos da não prorrogação do contrato para o Estado e, sobretudo, para os passageiros seriam, de facto, enormes e não havia possibilidade prática de, nesse espaço de tempo, proceder à substituição. Naturalmente que todos estes aspetos, como eu disse, foram tidos em consideração na decisão de avançar para a renegociação.

Portanto, impossibilidade prática de fazer um concurso público e também impossibilidade de substituir um serviço de qualidade e um serviço

de interesse público à altura. É óbvio que tudo isso ficaria extremamente prejudicado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Agradeço esse seu esclarecimento porque me parece que o que estaria aqui a defender era que a existência de um concurso levava a indemnizações e, porventura, estaríamos, nesta Comissão de Inquérito, hoje, a analisar os custos do Estado por sucessivas indemnizações e atrasos se um processo desses tivesse sido levado por diante. Eu não quero pensar que o interesse era o de forçar esta solução, mas, na prática e objetivamente, conduziria a uma situação mais prejudicial ou, se quisermos, menos vantajosa.

Mas vamos também analisar esta segunda negociação começando, porque vale a pena, por citar o Sr. Juiz Carlos Moreno, que diz que esta é a melhor negociação que o Estado fez em todo o processo de negociações porque estamos perante um pagamento de um serviço público sem qualquer indemnização e com receitas.

Antecipando qualquer pergunta no sentido de dizer «bom, por que é que só se pediu de receitas 75% e não se pediu 100%?», a questão que lhe colocaria é a de saber por que é que, ao nível das contrapartidas que o Estado obtém em termos de receitas, não se foi mais longe e, numa comparação com a CP, se pode dar-me algum *benchmarking* para saber em que estado se situa a Fertagus relativamente à empresa pública.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu acho que não podemos entrar no «se podia ser melhor», «se podia ser pior», «se, em vez de 75%, podia ser 80%», etc., porque julgo que não é a forma correta de abordarmos uma negociação com estas características.

O que interessa é que a comissão de negociação fez um bom trabalho, teve sempre em mente o interesse público e o que importa é, de facto, o resultado e este é muito importante para o Estado e, como diz o próprio Tribunal de Contas, é caso único, a nível europeu. Portanto, esse é que é o resultado.

De qualquer forma, e só para termos uma ideia, queria referir alguns elementos que tenho para comparar com a CP. Por exemplo: na linha do Pinhal Novo-Setúbal, cujo serviço é feito quer pela CP quer pela Fertagus, se compararmos o bilhete ocasional e o passe mensal entre as duas empresas, verificamos que o bilhete ocasional da Fertagus é mais caro, é cerca de 1,5 euros, e o da CP Lisboa é cerca de 1,35 euros e que o passe mensal é mais barato na Fertagus. Os últimos elementos que tenho aqui são: 29,60 euros na CP e 29,45 euros na Fertagus.

Por outro lado, queria também dizer que, no que diz respeito à tarifa média da CP Lisboa, foi de 6,3 cêntimos por passageiro/km, enquanto na Fertagus foi de 5,6 cêntimos por passageiro/km.

Assim, a própria Fertagus tem aqui elementos que apontam para uma eficiência superior à própria CP.

O que quero dizer é que o serviço tem sido não apenas importante para os passageiros em termos de eficiência e de qualidade, mas, do ponto de vista dos referenciais económicos, também nos parece que há, de facto, uma eficiência que importa assinalar.

Julgo que eram em relação a estas questões que o Sr. Deputado queria que eu respondesse.

Não sei se há algum elemento adicional...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Agora, queria ouvi-lo sobre se, durante o período de negociações, falou com a empresa Fertagus

relativamente às exigências que lhe queriam colocar ou sobre qualquer outra questão que lhe gostariam de manifestar, enquanto ministro, relativamente à sua posição na exploração desta linha.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não, Sr. Deputado, não falei com ninguém da empresa Fertagus. Como eu disse, apesar de, formalmente, os despachos serem assinados por mim, todo o trabalho foi conduzido ao nível da Secretaria de Estado, foi conduzido ao nível do IMTT pela comissão de negociação e, portanto, pessoalmente, não tive qualquer interferência, para além de acompanhar o trabalho na forma que ia sendo desenvolvido, e partilhar também, naturalmente, todas as preocupações e as propostas da parte dos negociadores.

Portanto, houve um acompanhamento, mas não houve uma intervenção direta da minha parte no desenvolvimento de todo o processo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Professor, que opinião tem do serviço prestado, durante a sua tutela, por esta empresa e de que forma é que foi cumprindo os parâmetros que o IMTT foi analisando?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu não sou um utilizador. Enfim, viajei uma vez ou outra no comboio e a impressão pessoal é positiva, mas, como é óbvio, não é a impressão pessoal que conta relativamente à análise desta situação.

Porém, toda a informação que tinha e, enfim, todos os indicadores relevantes apontam para uma qualidade excelente de serviço por todos os padrões de referência, incluindo padrões europeus, e, naturalmente, essa era uma das exigências fundamentais para que a prorrogação do contrato

pudesse ter lugar, isto é, a verificação dos parâmetros que estavam estabelecidos nas bases do contrato.

Por outro lado, também queria aqui dizer que, para além disso, houve a preocupação da comissão de colocar exigências adicionais relativamente à qualidade do serviço — isso faz parte da própria renegociação do contrato. Portanto, maiores exigências relativamente a frequências, qualidade na prestação de serviço, ligações a módulos de transportes complementares, designadamente a complementaridade com autocarros. Também houve preocupações com a qualidade do serviço prestado aos passageiros. Tudo isso esteve presente na renegociação.

Portanto, posso dizer-lhe que, por todos os padrões objetivos, a apreciação que existe relativamente ao serviço prestado por esta empresa é a melhor possível, tendo em conta, como eu disse, os padrões de referência.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Professor, última questão. Com o tempo que decorreu e com o conhecimento que hoje tem, gostava de saber se, relativamente a este processo, é detentor de alguma informação, de algo menos claro, diria até de algum caso ilícito e, se teve conhecimento, o que fez. É do seu conhecimento algum facto menos transparente, menos claro, ilícito ou irregular que possa acrescentar a esta Comissão? Se sim, e qual foi a sua reação relativamente a esse eventual conhecimento?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, se a pergunta não tivesse origem no Sr. Deputado, eu diria que era uma provocação porque, desculpe, acho que é uma pergunta que não tem sentido. É óbvio que, se eu tivesse conhecimento de qualquer ato, não direi ilícito mas menos regular ou menos transparente, eu teria imediatamente intervindo e, portanto, isso

está fora de qualquer questão. É óbvio que não só não tenho conhecimento como duvido que tenha existido algum ato de natureza ilícita ou menos transparente.

Já agora, se me permite falar sobre isso e porque pode vir a propósito, direi que, em relação a este caso da Fertagus, bem como em relação a todos os outros, quando fui para o Ministério, uma das minhas primeiras visitas, senão a minha primeira visita, foi à IGOPTC (Inspeção-Geral das Obras Públicas, Transportes e Comunicações) e, segundo me disse, na altura, o Sr. Inspetor, há 20 anos que não ia lá nenhum ministro e que eu tinha sido o primeiro a ir lá, em 20 ou 30 anos. Agora não tenho precisão relativamente àquilo que ele disse, mas era qualquer coisa nessa natureza. Fiz questão de ir à Inspeção-Geral. Aliás, se os Srs. Deputados não se lembram, direi que uma das primeiras medidas que tomei quando cheguei ao Ministério foi, precisamente, ativar a Inspeção-Geral das Obras Públicas, na sequência das notícias que tinham vindo a público sobre aquele caso «Face Oculta» — creio que era assim — e, imediatamente, dei determinações a todas as empresas que estavam sob a minha tutela para encetarem processos tendentes ao apuramento de qualquer relação no âmbito daquilo que estava a decorrer. E a Inspeção-Geral das Obras Públicas foi, precisamente, chamada a coordenar todo esse processo.

Aproveito para dizer que, provavelmente, o meu Ministério foi o único, no caso a Inspeção-Geral das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a incluir, no seu programa de trabalhos para 2011, creio, uma inspeção à qualidade da despesa do Ministério e, portanto, todo o Ministério foi abrangido por isso, ou seja, para a inspeção abranger todo o tipo de despesas, enfim, saber se elas se justificavam ou não e em que medida.

Portanto, isto para dizer, Sr. Deputado, mais uma vez, que não vou considerar a pergunta provocatória porque tenho a maior consideração por si e sei que não foi com esse objetivo que a fez, mas quero dizer que é algo que me deixa, de certa maneira, chocado porque é óbvio que, se houvesse qualquer coisa que, para mim, fosse menos correta e menos transparente, todos os mecanismos seriam acionados no sentido de esclarecer completamente as questões.

*Entretanto, assumiu a presidência o Presidente, António Filipe.*

O Sr. **Presidente**: — Pela minha parte, desejo uma boa tarde a todos os Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados e os meus cumprimentos ao Sr. Prof. António Mendonça.

Vamos, então, prosseguir os nossos trabalhos dando a palavra ao CDS-PP, representado pelo Sr. Deputado Hélder Amaral.

Faça favor, Sr. Deputado.

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

Queria cumprimentar os colegas e, obviamente, também o Sr. Dr. António Mendonça e dizer-lhe que é sempre um prazer revê-lo, agora noutras funções.

Obviamente que estaremos todos de acordo em considerar que, numa análise, mesmo que superficial, às PPP, esta não será, de facto, a que nos merecerá maiores críticas. Ainda assim, importa deixar claro que, em relação a esta, aqueles que representavam o Estado fizeram sempre o melhor negócio para o Estado e na defesa dos contribuintes portugueses. E eu tenho considerado que me parece exíguo ou insuficiente, se quiser, que os vários governantes e até a bancada do Partido Socialista, que suportava o

Governo da altura, fiquem satisfeitos com o facto de ficar claro que o Estado pagará zero de indemnização. Neste caso, estou a citar V. Ex.<sup>a</sup>, quando diz que o Estado pagará zero.

A minha pergunta é se isso é suficiente, se nunca passou pela cabeça do governante não só não pagar zero mas ganhar qualquer coisinha, por mais insignificante que seja. Isto porque estamos a falar de uma parceria público-privada em que a infraestrutura é do Estado, em que os custos políticos estão todos da parte do Estado, em que o material circulante é do Estado — tenho aqui a nota de que, caso corresse muito bem, se fosse preciso mais material circulante, era o Estado que tinha obrigação de repor e as grandes reparações eram, no mínimo, partilhadas. Julgo que era assim.

Portanto, perante um tão bom negócio do ponto de vista de um privado, em que não tem que fazer nenhum destes investimentos, tem apenas e só que fazer a gestão e a exploração, pergunto se tinha mesmo que ser assim, tanto mais que se poderia dizer «bom, mas os resultados não eram vantajosos». Não sei. Se olharmos para o que se passou antes, o Estado pagou, em indemnizações compensatórias, um valor avultado, à volta de 102 milhões, a empresa recebeu consideráveis verbas do Estado. O Estado nunca retirou daí nenhum benefício e, inclusive, como foi dito agora, a empresa conseguiu distribuir dividendos aos seus acionistas, coisa que o Estado nunca conseguiu fazer, embora tudo indicasse que, em 2013, a exploração estivesse equilibrada.

Tendo V. Ex.<sup>a</sup>, de permeio, eleições, tendo V. Ex.<sup>a</sup> a possibilidade de fazer um novo concurso — obviamente que já explicou por que o não fez e até alegou a necessidade de eventuais reequilíbrios financeiros, coisa que estranho, caso se construísse uma terceira travessia... Quer parecer-me que, à data, talvez não houvesse decisão tomada, mas a terceira travessia já era

quase uma miragem para fazer algures num deserto, a Sul...! Portanto, não me parece que fosse esse o argumento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podia ter saído melhor!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Com todo o respeito pelo Sul e pelo deserto, como é óbvio, a pergunta é a de saber se, afinal, era ou não possível fazer melhor ou se estávamos perante o melhor dos mundos com esta renegociação.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu já disse que acho que «se devia ser melhor», «se devia ser pior», «se devia ser assim», «se devia ser assado» não é forma de se pôr a questão. Não há resposta para isso, Sr. Deputado.

O que lhe posso dizer é que houve a preocupação de salvaguardar o interesse público e isso foi feito e, portanto, não tenho dúvida de que a comissão atuou com apurado sentido técnico e com apurado sentido de serviço público.

Disse o Sr. Deputado que o Estado não vai pagar nada, mas que podia ganhar qualquer coisinha. Não sei se estava cá quando eu disse que o Estado vai ganhar não só «qualquer coisinha», comparativamente à situação anterior.

Sr. Deputado, gostaria de me cingir àquilo que é do domínio da minha intervenção e não propriamente àquilo que é do domínio de intervenções anteriores e, portanto, falo daquilo sobre que posso ter algum conhecimento e alguma intervenção.

A questão a que o Sr. Deputado se refere, relativamente à salvaguarda da terceira travessia, é fundamental porque isso permitiria

resgatar a concessão, com efeitos a 31 de dezembro de 2016, e era fundamental também porque, quando se concretizasse a terceira travessia do Tejo, as condições de travessia ferroviária do Tejo iriam ser completamente alteradas. À partida, tínhamos que criar as condições para analisar a situação e ver aquilo que, na altura, seria o melhor ao interesse público. Julgo que foi uma boa decisão ter salvaguardado, porque era do interesse do Estado, a possibilidade de, na altura, renegociar novamente a concessão, o resgate, inclusive, um novo concurso público, fosse o que fosse, tendo em conta aquilo que seria a avaliação do Estado naquele momento concreto. Acho que é uma salvaguarda extremamente importante do ponto de vista dos interesses do Estado.

Por outro lado, Sr. Deputado, caso a denúncia do contrato não ocorra até 31 de dezembro de 2016, a partir de 2017 o Estado passa a receber, como eu disse no início, 965 911,88 euros, em 2017; 1 223 469,98 euros, em 2018, e 1 428 983,52 euros, em 2019. Portanto, o Estado vai receber.

Para além disso, se os resultados dos exercícios de 2017 a 2019 forem inferiores ao previsto — reparem a preocupação! —, para o Estado é indiferente porque ele recebe 50% do resultado previsto no modelo financeiro e não do resultado efetivo. Também é uma salvaguarda muito importante do ponto de vista do interesse público.

Mais: o Estado pode já começar a receber, se as receitas da bilheteira excederem, em cada um dos anos de 2011 a 2019, os valores previstos em cerca de 75% dos excedentes que serão pagos ao Estado.

Portanto, como eu disse, julgo que estamos em presença de um bom contrato entre o Estado e a concessionária e, voltando a dizer aquilo que referi no início, é algo que é reconhecido por todos, desde o Tribunal de Contas à Inspeção-Geral de Finanças, passando por especialistas do sector,

que consideram que foi um trabalho bom e que o interesse do Estado ficou salvaguardado em todos os domínios.

Portanto, Sr. Deputado, é isso que tenho a dizer sobre as questões que me colocou.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Só reforçou a minha convicção. E eu não estou aqui para fazer, como deve calcular, uma análise, em concreto, do contrato em que V. Ex.<sup>a</sup> está envolvido. As perguntas são, mas a minha análise é sobre todo o processo, independentemente dos governos que fizeram as primeiras e as segundas negociações. Isso, para mim, é completamente indiferente.

O que vejo é que estamos perante uma PPP, que, obviamente, é uma PPP interessante, era a primeira feita no *filé mignon* — o meu colega Bruno Dias diria «na carne de lombo» — e, portanto, aqui, os cuidados seriam redobrados.

O que V. Ex.<sup>a</sup> me diz é: «Bom, o Estado, até 2010, pagou e ganhou pouco, a partir de 2010, vai receber se...». Mas a empresa, ao contrário, até 2010 ganhou sempre. Ora, de facto, isto significa que, se a empresa aceita a transferência de risco de tráfico para si, se aceita a transferência de alguns riscos, que, inclusivamente, acabou por expor e bem, estamos perante uma PPP lucrativa, boa... A empresa até ganhou *know-how*. Tanto ganhou *know-how* que lhe permitiu fazer um concurso e ganhar, com base na experiência adquirida, e eu não tenho nada contra. Houve quem dissesse aqui que houve uma simpatia com a Fertagus e houve até um governante que assumiu que queríamos ter um *player* privado neste sector. Estou perfeitamente de acordo, mas isso não invalida que, ainda assim, querendo ter um privado num sector, querendo criar *know-how* nos privados,

querendo aumentar a qualidade, o Estado era o único que tinha *know-how* neste sector.

Portanto, por que é que o Estado não diz «Bom, neste momento, queremos fazer nós a exploração». Tanto mais — e foi dito pelo dono da Barraqueiro — que o Estado, quando podia e devia explorar os «benefícios sombra», no caso da publicidade, fez zero, pagou zero, lucrou zero, utilizou zero. Por outro lado, também o relatório do Tribunal de Contas dá nota de 40% de «benefícios sombra».

E, já que foi citado o Juiz-Conselheiro Carlos Moreno, uma das críticas que ele fez, para além dos vários elogios, é que, em relação aos «benefícios sombra», não houve nenhuma partilha, não houve nenhum benefício. Passaram-lhe ao lado esses «benefícios sombra» — explorações das estações, espaço adjacente... O Estado aí deu este doce ao privado. Porquê?

Já agora, também lhe perguntava o seguinte: é verdade que o Estado pode vir a receber 50% e 75%. E se for inferior aos 5% o aumento de tráfego? O Sr. Presidente da empresa queixa-se que está a ter redução de tráfego e que é de temer o pior, se as circunstâncias se mantiverem nos tais lucros futuros do Estado. Mas, se o aumento for inferior a 5%, quanto é que o Estado recebe? São 75%?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente à questão geral, não quero fazer qualquer comentário sobre a decisão de fazer uma PPP relativamente à travessia do Tejo. Não fui eu o responsável por isso.

Portanto, como disse, eu falo relativamente àquilo...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas teve o poder de acabar com ela!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Os poderes não são discricionários, o poder não é meu. Eu tinha de me cingir àquilo que era o contrato existente, àquilo que eram as relações, àquilo que era a legalidade. Essas eram as minhas condicionantes.

Portanto, foi no estrito quadro da existência de um contrato entre o Estado e uma empresa privada no âmbito, precisamente, de uma parceria privada, em que o Estado é uma pessoa de bem, foi no quadro dessa intervenção que cingi a minha atuação. E nesse quadro, que era o que existia, todas as orientações e todas as preocupações foram no sentido de salvaguardar o interesse público. Isso é que foi feito, Sr. Deputado. Se é uma PPP ou se não é uma PPP, isso não é responsabilidade minha. A minha responsabilidade é atuar no quadro daquilo que eram as regras e as condicionantes, no momento em que foi feita a segunda renegociação do contrato. E é sobre isso que posso falar. Relativamente à situação anterior, não posso falar.

Quanto à questão concreta, o que está aqui referido é que, ainda que os resultados dos exercícios de 2017 a 2019 sejam inferiores ao previsto, o Estado receberá 50% do resultado previsto no modelo financeiro e não 50% do resultado efetivo. Portanto, se houver problemas na empresa com a redução do número de passageiros, o risco, neste caso o risco de tráfego, está com a empresa e não está com o Estado. O Estado continua a receber 50%.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ou 25% até 2017, em vez de 75%.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não! Ainda que os resultados dos exercícios de 2017 a 2019 sejam inferiores ao previsto, o Estado receberá 50% do resultado previsto no modelo financeiro e não 50% do resultado efetivo — é o que está nas bases do contrato.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E as receitas de bilheteira, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Desculpe, não estou a ler o contrato, estou a ler um apontamento sobre isso, mas, no caso de as receitas das bilheteiras excederem em cada um dos anos de 2011 a 2019 os valores previstos, se as receitas estiverem acima disso, 75% dos excedentes serão pagos ao Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E se estiverem abaixo?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não há lugar. Só diz no caso de estarem acima. Se estiverem abaixo, o Estado, como é óbvio, não recebe. São 75% dos excedentes. Não recebe, mas também não paga.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, disse aqui que se cingiu à legalidade. Devo confessar, e já foi perguntado por uma bancada parlamentar, que não partilho ou posso não partilhar... Mas não estamos aqui para fazer discussões jurídicas, embora tivéssemos tido oportunidade, os dois, de discutir o célebre terminal de Alcântara e os problemas são similares, sendo que esse é um contrato considerado já nulo, até com cláusulas abusivas. Mas temos de falar daquilo que se utiliza em Direito,

que é a segurança e a certeza jurídicas. Ter um contrato que diz que termina numa data pressupõe, do lado de quem está no privado, a expectativa de que, a partir dessa data, ou se renegocia o contrato ou há um concurso público. Presumo — confesso que não fui ver — que a providência cautelar da Transdev andará à volta disso.

Agora, nós tivemos audições com quem negociou, a pedido de V. Ex.<sup>a</sup>, estes contratos e todos eles disseram que deram nota ao Governo e que chamaram a atenção para a necessidade... Apesar de eu reconhecer e colher o seu argumento das eleições e, por isso, não lhe vou fazer a pergunta sobre por que é que mudou a comissão de negociação, mas se quiser responder, responda... Obviamente, houve eleições, houve um interregno, e é perfeitamente legítimo que o tivesse feito. Ainda assim, o Governo, aqui, não foi diligente e não foi favorável ao cumprimento estrito da lei, porque o cumprimento estrito da lei era o de renegociar o contrato, naquela altura. Não havendo aquela altura, era legítimo e pensável por parte dos outros *players* privados ou não que houvesse um concurso público. Mas isso não aconteceu.

Gostava de lhe perguntar se achou ou não que o Estado, nem que seja para futuro... Isso é a mesma coisa que as derrapagens em tempo e em preço. Já houve um ministro que me respondeu: «É assim! É a vida! Olhe, aconteceu sempre assim». Mas eu não gosto que, quando há um concurso público com data e prazo e fim anunciado ou de renegociação, o Estado, sistematicamente, ultrapasse essa data e, depois, alegue de outra maneira.

Portanto, quando diz que se limitou a cumprir a legalidade, tendo alertas do regulador, da comissão de negociação, do próprio interessado, que, como é óbvio, estava interessado em não ir a concurso mas em renovar o contrato, se V. Ex.<sup>a</sup>, ainda assim, diz que não tem nenhum comentário a fazer, acho estranho.

Depois, embora possa ter lido mal, gostava que esclarecesse o seguinte: parece que, nos excedentes de receita, relativamente ao limite anual do aumento de 5%, se o aumento for inferior a 5%, o Estado não recebe 75% mas, sim, 25%. Pode ter sido falha minha ou erro meu, mas gostava que me pudesse esclarecer esta matéria.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente à questão geral que coloca, tenho muito pouco a acrescentar além daquilo que disse inicialmente.

Um dos primeiros objetivos da Comissão, quando ela foi criada, foi precisamente avaliar as condições de prorrogação do contrato, e é óbvio que todas as hipóteses foram consideradas.

Independentemente dos prazos, havia duas condições das quais dependia a prorrogação do contrato: a verificação dos parâmetros de prestação de serviço de qualidade e não existirem compensações da parte do Estado. Reunindo essas duas condições, a prorrogação do contrato teria que ser feita, sob pena de a empresa acionar pedidos de indemnização. Isso também era um elemento a considerar. A comissão anterior deixou de ter lugar porque não reuniu, não trabalhou, e sentimos que havia a necessidade de criar uma nova comissão para dar sequência a um processo que tinha ficado interrompido precisamente pelo processo eleitoral.

Portanto, o que fizemos foi retomar um processo que tinha sido interrompido por fatores que eram completamente alheios à relação contratual entre o Estado e essa empresa, e ninguém poderia ser prejudicado por esse facto. E o que foi feito foi que foram avaliadas todas as hipóteses, incluindo, Sr. Deputado, a possibilidade de a negociação não chegar a bom porto. Essa também foi uma das hipóteses. E, portanto, estaria sempre em cima da mesa a hipótese de, se era uma renegociação,

chegarmos à conclusão de que, afinal, as coisas poderiam não ter sido... Esta era uma hipótese que esteve sempre em cima da mesa. No final, tudo ponderado, achou-se e considerou-se, de forma fundamentada, que o interesse público, dadas as condições e as restrições, tinha sido salvaguardado com a prorrogação do contrato com a Fertagus. Essa foi a nossa opinião, foi isso que determinou a nossa decisão de prorrogar o contrato.

Quanto à outra questão, Sr. Deputado, neste momento, não tenho a certeza relativamente a esse detalhe. Se o Sr. Deputado tiver consigo o ponto concreto do contrato, pedia-lhe que o lesse para as pessoas ficarem esclarecidas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não tenho!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Pedia-lhe ajuda, neste caso, Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, sugiro que, se o tiver consigo, o possa fazer já; se não o tiver, seguimos em frente e, como depois há uma segunda ronda, se for caso disso, referir-se-á a esse ponto.

Vamos, então, seguir em frente.

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP, para colocar as suas questões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Cumprimento, mais uma vez, o Sr. Prof. António Mendonça.

Sobre esta questão do cumprimento estrito da legalidade que mencionou nas suas intervenções e a obrigatoriedade, que decorria da lei e

que aqui veio explicar, de continuar com a concessão na Fertagus, pergunto-lhe se alguma vez viu algum documento que o informasse, a si, que era obrigatório continuar com a concessão na Fertagus, a partir do final da sua concessão e do seu prazo em 2010.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente a essa matéria, tive oportunidade de conversar, como disse, com o meu Secretário de Estado e com todas as pessoas que estavam encarregadas de acompanhar o processo e naturalmente que tive todas as informações e todas as notas informativas relativamente a isso e, designadamente, a sustentabilidade de pareceres que apontavam nesse sentido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Professor, é que, seja no contrato de concessão, no tal Decreto-Lei n.º 78/2005, seja na citação que é feita no relatório da comissão de negociação, que o senhor nomeou e apresentou os trabalhos de conclusão do processo, as referências nunca são no sentido da obrigatoriedade. A própria comissão, que o senhor nomeia, refere sempre, desde o início, que a prorrogação do contrato em apreço poderá, sem prejuízo das negociações, ocorrer se... — e vêm as tais duas questões —, e, por força do n.º 1 da Base III das bases revistas da concessão, o contrato pode ser prorrogado por um período adicional de nove anos.

Portanto, o que está aqui em causa é a possibilidade, e não a necessidade ou obrigatoriedade, de continuar com aquele contrato a um privado. E, porque há pouco, e ainda agora, nos disse que todas as possibilidades foram consideradas, quero perguntar-lhe se alguma vez, pessoalmente, viu a lei e este relatório que lhe foi submetido, que só fala do verbo «poder» e nunca fala do verbo «dever», nunca coloca nenhuma obrigação ao Estado nessa matéria.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, como eu disse, todas as hipóteses poderiam ser possíveis, mas, atenção, as decisões, como também disse, estavam restringidas àquilo que eram as bases da concessão, àquilo que era o contrato com a empresa.

Portanto, ponderadas todas as hipóteses e todas as restrições, considerou-se que a prorrogação era aquilo que melhor servia o interesse público. Aliás, volto a dizer, Sr. Deputado, que, explicitamente, o contrato refere que há lugar à prorrogação se forem cumpridos dois critérios fundamentais, como está nas bases da concessão, que é o critério da qualidade de serviço e o critério de não haver indemnizações compensatórias da parte do Estado. Esses são os critérios básicos para determinar a prorrogação do contrato. Fora disso, se isso não acontecer, a empresa teria sempre a possibilidade de pedir indemnizações. E, portanto, teriam que ser justificadas as razões por que é que não aconteceria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O professor catedrático aqui é o senhor, mas o conceito de condição necessária mas não suficiente é-lhe familiar e, portanto, quero perguntar-lhe se, sendo estas condições necessárias, automaticamente as considera suficientes pelo facto de serem exigidas.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, julgo que andamos aqui um bocado em círculo.

O que estou a dizer-lhe é que, tendo em conta todas as possibilidades e todas as hipóteses, nós optámos por aquela que considerámos que melhor servia o interesse público e que estava de acordo com a legalidade. É isso que lhe posso dizer relativamente a essa matéria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, em que momento é que chamou alguém da CP para discutir com a CP a possibilidade de a exploração deste serviço ser feita diretamente pelo serviço público?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não chamei ninguém da CP nem penso que teria que chamar alguém da CP. Eventualmente, teria que chamar muita gente, porque a CP seria uma empresa, juntamente com outras. E por que não a Transdev? Ou por que não, eventualmente, outro candidato que quisesse concorrer?

Como eu disse, o processo decorreu, do ponto de vista técnico, no âmbito da Secretaria de Estado, com a comissão de negociação, e eu acompanhei o processo pelas vias normais, no relacionamento interno do Ministério. Portanto, eu não teria que ter uma intervenção particular, passando por cima daquilo que estava a ser o trabalho da Comissão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não se colocou, então, a perspetiva de, em alternativa à exploração por uma empresa privada, ser o Estado diretamente a fazer a exploração do serviço?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Como eu disse ao Sr. Deputado, várias foram as hipóteses colocadas em alternativa à negociação, todas elas foram ponderadas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E quais foram?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não lhe vou dizer aqui, até porque corro o risco de não me lembrar de todas porque o processo já foi há algum tempo, mas o que quero dizer é que várias foram as hipóteses consideradas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas, já agora, lembra-se de alguma alternativa equacionada?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Essa é uma delas, sem dúvida, mas não era a única.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E esta foi equacionada?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Foi equacionada teoricamente, como foi uma série de outras hipóteses.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em que termos é que foi equacionada esta hipótese?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não lhe vou dizer porque já não me recordo relativamente à forma como isso foi feito. Todas as hipóteses foram consideradas e estiveram em cima da mesa, hipóteses obviamente teóricas, mas, como eu disse ao Sr. Deputado, a conclusão a que chegámos, a conclusão a que chegou a comissão de negociação foi a de que o interesse público ficaria melhor salvaguardado com a prorrogação do contrato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Como é que explica que se considere uma salvaguarda fundamental para o interesse público que se admita, no caso de continuar para além de 2017 o contrato com a Fertagus, que a empresa pague ao Estado um pouco menos de 4 milhões de euros no final

da segunda década, depois de receber mais de 102 milhões de euros na primeira década da concessão?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, julgo que a sua questão faz pouco sentido porque não se pode comparar a situação. A própria concessão evoluiu porque, antes, não ia até Setúbal e passou a ir até Setúbal, houve melhorias do ponto de vista da articulação da travessia ferroviária com outros transportes...

Portanto, condições que, antes, existiam e que tinham dificultado a própria concessão foram sendo sucessivamente alteradas. Digamos que o que importa é que, face às condições do momento e não relativamente àquilo que tinha sido o passado, a negociação foi feita. É isso que estou a procurar dizer ao Sr. Deputado. Tendo em conta as condições que existiam e aquilo que se perspetivava que seria o futuro, importava saber o que é que era salvaguardar o interesse público. Essa foi a preocupação que esteve presente e não uma comparação qualquer com o passado, que era completamente diferente daquela que, na altura, era a situação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Doutor fala na ligação Lisboa-Setúbal que passa a partir do momento de...

*Pausa.*

Se calhar, vou esperar um pouco, Sr. Presidente.

Pelos vistos, estamos no intervalo e ninguém me informou.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, sei que a hora vai adiantada, mas peço algum esforço para que haja algum silêncio a fim de que nos possamos fazer ouvir.

Sr. Deputado, queira prosseguir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Doutor fala da ligação a Setúbal, que aconteceu a partir de 2005, e que isso é um fator diferenciador do processo. Mas, a partir de 2005, precisamente nesses cinco anos após a ligação a Setúbal, o Estado pagou à Fertagus, *vide* Resolução de Conselho de Ministros, 57 644 111 euros. Isto compara com os 3 600 000 euros que diz, e que está na lei, que a Fertagus vai pagar ao Estado.

Pergunto como se pode comparar mais de 50 milhões de euros, durante 5 anos, com um pouco menos de 4 milhões, que são aqui apresentados como uma grande conquista, já em velocidade cruzeiro da concessão em que, supostamente, a estabilização do processo até permitiria resultados muito mais favoráveis do que esse arranque glorioso dos primeiros 10 anos com lucro garantido de 11%. Como é que isto se explica?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, é muito simples. Relativamente à situação anterior, as compensações são de duas naturezas: há as compensações pelo serviço público propriamente dito e há as compensações relacionadas com reequilíbrios financeiros. Mas isso tem a ver com o contrato de 2005.

O que interessa, a partir daqui, é que os números que foram alcançados têm a ver com uma discussão entre o Estado e uma empresa e, naturalmente, garantir que haja condições para a empresa prestar o serviço

de acordo com as exigências que o Estado faz relativamente à qualidade do serviço público. Portanto, se o Estado coloca determinado tipo de exigências, é em função desse tipo de exigências que coloca à empresa que também tem em conta aquilo que é, digamos, a capacidade e a possibilidade de ter compensações da parte da empresa quando explora esse tipo de serviço público. Há aqui digamos que uma análise e uma discussão que têm em conta precisamente criar as condições para que a empresa possa cumprir com aquilo que se compromete.

É isso que explica esses valores e não outra coisa qualquer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Entretanto, referiu-se ao início do processo de negociação e falou aqui de uma base tarifária média comparativamente entre a CP e a Fertagus, que é uma coisa que dá que pensar para quem não estiver muito familiarizado com o sector. É que a base tarifária média é a receita por passageiro/km. Se formos só dois passageiros a fazer as viagens, nós os dois pagamos metade dessa base tarifária, o que não tem nada a ver com aquilo que pagamos em termos de passe.

Em termos de passe, aquilo que tem a ver com a diferença entre a ligação Pragal-Lisboa com a ligação Queluz-Lisboa, por exemplo, que são 10,8 km, na altura em que a negociação começou, a assinatura da CP era 21,50 euros e a da Fertagus era 33,95. E comparando a ligação a Setúbal, 52 km, com a ligação à Azambuja, verificamos que, na Fertagus, era 106 euros e na CP 45,20 euros. O Sr. Dr. António Mendonça bem pode falar de BTM e de passageiros/km, porque do que as pessoas bem se lembram é de quanto pagavam e quanto pagam nas tarifas para vir trabalhar para Lisboa. E convenhamos que o segmento de mercado Pinhal Novo-Setúbal não será o mais ilustrativo para o sector ferroviário!

Por outro lado, queria perguntar-lhe, nestas circunstâncias em que as pessoas pagavam — desculpe o plebeísmo —, com língua de palmo, e ainda hoje pagam!, as tarifas neste meio de transporte, quando o Estado já tinha garantido, durante uma década, uma taxa interna de rentabilidade acionista, que estava algures entre os 10 e os 11%, como é que o senhor, tomando posse e iniciando funções como ministro, desencadeia um processo de negociação. Alguma vez pensou coisa diferente, ou seja, «o que lá vai, lá vai, o que aqueles senhores ganharam está ganho, o que se perdeu com eles está perdido e a partir de agora vamos negociar como se lançássemos um concurso novo»?

A pergunta que gostava de lhe colocar é se, naquela altura, o espírito que presidiu à negociação, por parte do Estado, foi «o que lá vai, lá vai e lucros líquidos de 10% garantidos é uma coisa que para aqui é irrelevante».

Esta é a questão concreta que lhe queria colocar.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, o que tenho a dizer-lhe é o seguinte: em primeiro lugar, não é «o que lá vai, lá vai», é, tendo em conta a realidade e tendo em conta aquilo que são as condições, procurar, em primeiro lugar, salvaguardar o interesse público e, dentro desse interesse público, está, naturalmente, a salvaguarda daquilo que são os interesses dos passageiros que utilizam o transporte.

Quero dizer ao Sr. Deputado — agora não tenho aqui os números presentes — que, no que diz respeito à taxa interna de rentabilidade acionista, ela baixou, era de dez pontos qualquer coisa e julgo que está na casa dos sete pontos qualquer coisa. Portanto, houve uma redução da taxa interna de rentabilidade acionista.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, o lucro garantido passou de 10,5 para 7%?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Houve uma redução!

Isto para responder diretamente ao Sr. Deputado de que não é assim, não são os 10%, etc., houve também uma redução da taxa interna de rentabilidade.

Por outro lado, e já tive oportunidade de aqui o dizer, podemos sempre arranjar as comparações e os referenciais que quisermos para chegar às nossas conclusões; de qualquer forma, há um mínimo de objetividade que temos que ter e, portanto, devemos comparar coisas que são comparáveis.

Portanto, comparámos Pinhal Novo e Setúbal, precisamente porque a CP e a Fertagus fazem percurso idêntico e acho que tem sentido comparar percursos idênticos. E, como tive oportunidade de dizer, o bilhete ocasional é superior na Fertagus mas, em contrapartida, o passe é inferior.

Também referi a base tarifária média, que é como o Sr. Deputado diz, mas, nestas análises, temos de ter dados e referenciais, que são aqueles que são utilizados por todos, e, de facto, a base tarifária média na Fertagus, comparativamente à CP Lisboa, é inferior, é na relação de 5,6 para 6,3. Portanto, não penso que a Fertagus perca relativamente a comparações com a CP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, perde na percentagem de dois para um, comparando o preço que as pessoas pagam. É disso que estou a falar.

Quando o senhor se coloca, insistentemente — e respeito a sua opção técnica —, na situação de considerar como radiografia do sector o troço e o

segmento de mercado Pinhal Novo-Setúbal, registo que opte por esse ponto de vista, mas não é o meu. O meu é que, para ir trabalhar para Lisboa, as pessoas saem do Pragal e pagam tanto e, se saem da linha de Sintra, da linha da Azambuja ou da linha de Cascais, não pagam nem pouco mais ou menos esse montante.

A última pergunta nesta ronda. No relatório da comissão de negociação são colocados os sete pontos que constam das orientações da tutela à comissão de negociação, em termos de objetivos: liberdade tarifária até 1 ponto percentual acima da taxa de inflação prevista; só a partir daí é que o excedente reverte em 75% para o Estado e 25% para a concessionária; o término da ligação Roma-Areeiro não vai até ao Oriente, que é para não haver mais investimentos...

Queria perguntar-lhe, em primeiro lugar, qual foi o critério, naquilo que foi do seu conhecimento enquanto ministro, para a definição destes objetivos e destes sete pontos concretos que foram dados, como mandato, à comissão de negociação.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, naturalmente que esses critérios foram os definidos para tirar, obviamente, todo o partido da negociação com a Fertagus e aquilo que nós considerámos que era indispensável para que o serviço público fosse prestado com qualidade, com eficiência, e que ele não pudesse ser posto em causa. Digamos que são as condições que se consideraram razoáveis para que existisse a prestação do serviço público por parte dessa empresa, para que houvesse a qualidade na prestação desse serviço público e para que não houvesse ruturas. Foi isso que obedeceu à definição desses objetivos.

É isso que tenho a dizer-lhe.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, com o devido respeito, isso faz lembrar o argumento ontológico segundo o qual «se Deus é perfeito, então existe».

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não percebo a resposta do Sr. Deputado, mas admito que tenha na base alguma reflexão mais profunda que eu não atinjo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Dr. António Mendonça acaba de nos explicar que as razões que levaram à definição destes sete pontos, e não outros, é porque eram estes os que melhor defendiam o interesse público. Portanto, «se Deus é perfeito, então existe!».

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não. Aquilo que estou a dizer-lhe — e o Sr. Deputado entendeu muito bem — é que há uma análise técnica e há uma análise económica relativamente ao exercício de uma determinada atividade, neste caso, da prestação do serviço ferroviário e, portanto, tudo obedece a isso, àquilo que são as condições técnicas e àquilo que são as condições económicas para que o serviço possa ser prestado com a qualidade que é exigida pela parte do Estado. São essas as explicações que são dadas.

Obviamente que há especialistas, há técnicos, que conhecem o sector e, portanto, é na base desse conhecimento de especialistas que são formuladas essas hipóteses de forma a garantir que o serviço tem qualidade e é prestado.

É isso que posso dizer, neste momento, ao Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Perguntava só se foi um elemento que tenha chegado à sua consideração o facto de o passe social intermodal ser excluído, desde o início até hoje, na utilização deste meio de transporte — isto porque os passes sociais L12, L123, etc., ainda hoje não os podemos utilizar nesta ligação —, se, inclusivamente, das discussões que tivemos quando o senhor era ministro e vinha a esta Casa debater connosco e nós colocávamos, insistentemente, esta matéria, nessa altura, alguma vez isto teve eco no Governo e se, durante a renegociação, foi considerado a questão, ao nível do tarifário, da integração do passe social.

Termino por aqui.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — É óbvio, Sr. Deputado, que toda a questão dos passes sociais e dos preços dos bilhetes está em consideração. Sou daqueles que consideram que os transportes públicos têm uma função social e, portanto, devemos fazer uma gestão dos transportes públicos não apenas baseada em critérios de eficiência financeira mas em função das externalidades que os transportes públicos projetam para a economia no seu conjunto, externalidades do ponto de vista ambiental, do ponto de vista energético, do ponto de vista da qualidade da vida pública, da possibilidade de as pessoas se deslocarem para os seus locais de trabalho, para os centros de saúde, para as escolas. Naturalmente que todos esses critérios são ponderados quando se acordam determinadas regras ou determinados princípios, neste caso nesta base contratual. Isso esteve sempre presente, essa era uma preocupação e, seguramente, têm que estar presentes em qualquer governo critérios de natureza social. Sou daqueles que acham que nós não podemos olhar para os transportes públicos meramente como uma empresa normal em que o critério de rentabilidade financeira é o único.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o passe social ficou excluído porquê?

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

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, esses critérios estiveram sempre presentes e, portanto, isso foi tido em consideração naquilo que foi acordado.

É isso que tenho a dizer.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Hélder Amaral está a querer fazer menção de intervir, mas só lhe daria a palavra agora se me promettesse que não utilizava a segunda ronda.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, eu não vou utilizar a segunda volta, mas, se me permite, acho que valia a pena ler... Há pouco eu não quis ler porque...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, se não pretende intervir na segunda ronda, dar-lhe-ei a palavra agora para esse efeito.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Eu não intervirei na segunda ronda.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas há uma rotatividade...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É que eu fiquei de ler um documento que, embora não o tenha encontrado há pouco, agora já o encontrei...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, se me prometer que vai ser tão breve que não vai comprometer os direitos do Sr. Deputado Luís Filipe Soares...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, conhecendo a qualidade do Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, sei que ele vai aproveitar...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, faça favor de usar da palavra, e não percamos mais tempo.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Professor, não li o contrato, mas o relatório do Tribunal de Contas, no ponto 56 — Partilha de excedentes da receita de bilheteira, diz o seguinte: «O segundo período de concessão ficou assinalado pelo facto de o Estado ter partilhado os proveitos acima do estimado no modelo financeiro na seguinte proporção: menos de 5% (25% para o concedente e 75% para a concessionária), mais de 5% (75% para o concedente e 25% para a concessionária).»

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Isso é o que está no contrato. Obrigado pela informação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não tenho agora presente exatamente os termos do contrato, mas, Sr. Deputado, o que é importante aqui é que o Estado beneficia se houver um tráfego superior àquele que está fixado no modelo. Isso é que é importante, isso é que é a essência da questão.

O Sr. **Presidente**: — Vamos retomar o fio dos nossos trabalhos.

Tem agora a palavra, pelo Bloco de Esquerda, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

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

Desejo cumprimentar o Sr. Dr. António Mendonça, com quem não tivemos, na sua qualidade de Ministro e, de mim, enquanto Deputado, oportunidade de trocar palavras aqui, na Assembleia, e, por isso, é a primeira vez que estamos numa audição em Comissão.

Gostava de lhe fazer algumas perguntas muito simples, até porque a audição já vai longa e há alguns aspetos que já foram referidos. Portanto, queria apenas precisar alguns pontos.

Em primeiro lugar, queria perguntar-lhe se havia obrigação de os pressupostos da renegociação passarem por, um, não haver encargos para o Estado e, dois, a concessionária provar que atingia a qualidade do serviço que estava em cima da mesa.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sim, esses eram dois pressupostos básicos para haver a prorrogação do contrato: não haver encargos para o Estado e os parâmetros de qualidade definidos terem sido cumpridos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E esses dois parâmetros decorrem não de um pressuposto do Governo da altura mas do contrato de 2005.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Exatamente. É o que estava fixado no contrato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se me permite, passo a ler, de forma rápida, especificamente essa parte do contrato, que na cláusula 4, ponto 1, refere que o contrato de concessão vigora até 31 de dezembro de 2010, podendo ser prorrogado por um período adicional de nove anos, portanto 2019, e, no ponto 2 — permita-me ler uma parte mais reduzida —, refere que ocorrerá se o concessionário demonstrar objetivamente, com manutenção dos pressupostos essenciais fixados no presente contrato, que, durante tal período adicional, não haverá lugar a qualquer participação financeira do Estado, seja qual for a sua forma ou natureza, e desde que, durante o período inicial, o concessionário haja cumprido os parâmetros destinados a avaliar a qualidade do serviço. Registo aqui o ponto que diz que «ocorrerá se o concessionário demonstrar objetivamente».

Da leitura deste processo, o que nós percebemos é que a primeira coisa que a comissão de renegociação fez foi dizer ao concessionário: «Indiquem-nos que vocês conseguem demonstrar objetivamente a manutenção dos pressupostos e a viabilidade financeira». Confirma?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, isto é partir do princípio de que não existem mecanismos do Estado que podem, precisamente, aferir disso tudo. Quer dizer, existe o IMTT, que tem condições para aferir, precisamente, o cumprimento dos tais critérios

objetivos da observância do serviço e, por outro lado, existe a negociação normal, digamos assim, que garante que, da parte do Estado, não há qualquer contrapartida financeira relativamente à prorrogação do contrato. Ou seja, não é uma mera indicação da empresa a dizer: «Nós cumprimos os objetivos e tal..., e está tudo bem». Não. Há da parte do Estado instrumentos e mecanismos que vão aferir se, de facto, isso é ou não cumprido. E esses mecanismos foram, naturalmente, acionados e utilizados.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas, olhando para o relatório da comissão de renegociação, o que este nos refere é que a primeira coisa que a comissão fez foi pedir ao concessionário para demonstrar, no modelo económico-financeiro, a viabilidade dessa concessão e por isso, quanto a todos os pressupostos que está a dizer, não duvido deles e imagino que o Estado tenha competência para isso. No entanto, olhando para o relatório da comissão, o que este nos refere é que a comissão pediu ao privado para demonstrar o modelo financeiro que dava conta da viabilidade.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Mas é normal pedir que a empresa demonstre que tem viabilidade para o exercício. O Estado não vai fazer um contrato com uma empresa quando, ela própria, não é capaz de demonstrar que tem condições para cumprir aquilo que acorda, como é óbvio. Não entendo qual é a questão que o Sr. Deputado quer colocar porque isso é uma exigência prévia. Evidentemente que o Estado, em seguida, vai aferir se tudo aquilo que a empresa diz está ou não conforme e, se concorda, vai, no fundo, validar aquilo que é a posição da empresa. Mas essa é uma questão básica.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo. Eu não estou aqui a tentar provar nada, só estou a confirmar factos. É também para isso que serve a Comissão de Inquérito, ou seja, para podermos tirar a conclusão sobre os factos que estão em cima da mesa.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Se está no relatório da comissão...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É exatamente isso que estou a perguntar-lhe.

É que, neste relatório, diz-se que do modelo financeiro que foi dado pelo privado existiam dois problemas particulares que tinham a ver com a evolução dos custos de exploração face ao que era o histórico conhecido: um primeiro tinha a ver com gastos com pessoal operacional e um segundo com gastos com conservação das estações sul e dos espaços comerciais. E diz-nos o relatório que estes dois aspetos, mais encargos com segurança, já conhecidos e impostos pela REFER, no valor de 77 mil euros, decorreriam num aumento dos custos anuais de 1%. É isso que é dito. Curiosamente, é o mesmo aumento anual de 1% que, depois, a comissão de renegociação propõe como possibilidade para a Fertagus colocar como aumento acima da inflação.

Ora, isto demonstra que há aqui um «capacete», um «chapéu», feito à medida de determinada «cabeça» e está visto que, no pressuposto da comissão de renegociação, já tinha intenção de encontrar condições para que o privado pudesse levar por diante o seu modelo financeiro. Confirma? Há algum problema neste raciocínio?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — As conclusões são suas, eu não confirmo nada disso.

O que quero dizer é que, em qualquer contrato de uma prestação de serviços dessa natureza, obviamente, são analisadas as condições que garantem a sua viabilidade e, portanto, o Estado não pode ser confrontado, a meio de uma coisa qualquer, com uma situação de que não está à espera e, portanto, tem de ter garantia das condições. E, obviamente, o Estado tem que ver se aquilo que são as exigências para o cumprimento de um determinado serviço estão ou não dentro daquilo que o Estado considera dever aceitar para que o serviço seja prestado. É isso que tem que ser feito, Sr. Deputado. E, naturalmente, garantias e salvaguardas relativamente ao preço é um dos critérios fundamentais para assegurar a relação contratual que é estabelecida a dois.

Portanto, quanto a esse 1%, que, aliás, não é só 1% porque há possibilidade até — e julgo que não estou a enganar-me — de haver aumentos diferenciados se o concedente aceitar ou se houver alteração geral de preços no âmbito dos outros transportes públicos...

**O Sr. Pedro Filipe Soares (BE):** — Já lá vamos!

**O Sr. Dr. António Mendonça:** — Tem é que haver autorização da parte do concedente.

**O Sr. Pedro Filipe Soares (BE):** — Porque, se não houver autorização da parte do concedente, terá que existir um processo de reequilíbrio financeiro.

Mas, ainda sobre este aspeto, o Sr. Doutor não tem que confirmar ou desmentir o que são os factos, pode é discordar da minha opinião, e os factos é que é a própria comissão de negociação — não me vai obrigar a ler isto *ipsis verbis*, embora o possa fazer como já o fiz em reuniões anteriores,

mas queria poupar a isso os meus colegas — que diz que teve em atenção esses valores.

E, mais — e agora esta, sim, é uma frase curta mas forte —, diz que, tendo sido validado o comportamento ao nível das rubricas dos gastos, as rubricas de rendimentos foram construídas tendo em consideração o aumento do tarifário anual de 1 ponto percentual.

Sr. Doutor, eu aceito que haja as interpretações que quisermos, o português é dado a várias interpretações, mas esta frase demonstra que há aqui uma construção feita para dar certo determinada forma. E a sua resposta de há pouco, que vou tentar citar *ipsis verbis*, é que o Estado tem que garantir as condições do serviço. Ora, aqui não estamos a falar de condições de serviço, estamos a falar de condições financeiras. E o Estado garantiu sabendo o que é que iria pagar, segundo interpreto das suas palavras.

Ora bem, o que o Estado vai pagar aqui, por uma concessão que não tem grande risco para o privado como percebemos até por esta renegociação, é uma taxa de rentabilidade de quase 8%. Isto não é exagerado?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Relativamente à questão que o Sr. Deputado coloca, julgo que não há muito a dizer para além daquilo que eu disse. Tem que ser garantido e tem que ser analisado... Há uma partilha de risco entre o Estado e a empresa concessionária e tem que se garantir, nesse contrato e nessa partilha de riscos, que o serviço é prestado de acordo com as condições e naturalmente que a questão dos preços do serviço é uma condição que está em cima da mesa para discutir da viabilidade do serviço e da sua execução.

Portanto, sobre esse assunto, julgo que o Sr. Deputado não pode tirar nenhuma conclusão para dizer que é um negócio... Isso é assim para o transporte privado e é assim para o transporte público. Também no transporte público, temos que garantir preços que garantam que o serviço é prestado com as qualidades que temos de exigir. No caso dos transportes públicos, há em grande parte a subsidiação. A diferença, relativamente a esta concessão, é que, pela primeira vez — e volto a sublinhar aquilo que diz o Tribunal de Contas, no seu relatório —, é caso único de uma concessão de serviço público em que o Estado, em vez de pagar, recebe. Este é um aspeto positivo que gostaria de relevar aqui.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo, Sr. Doutor. Mas do que se depreende destas palavras do relatório é que o Estado não tem custos — e isso está de acordo com as suas palavras —, mas isso é feito com um sobrecusto para o utente, que passa a pagar mais do que a inflação. Isto é o que também se diz neste relatório, que cobre diversos riscos. Diz o relatório, explicitamente, que cobre o risco da inflação e que o concessionário privado não tem risco da inflação, não tem risco sobre alterações de preços na REFER, não tem risco sobre alterações de preços na zona metropolitana de Lisboa, que colocou, de alguma forma, como se tivesse aqui algum ponto de concorrência que retirasse utilizadores porque, na prática, poderia refletir também esse tipo de preços. Não há aqui grandes riscos, Sr. Doutor!

E esta é a parte fundamental da pergunta: não há custos para o Estado, mas será que o Estado defendeu os utentes? Bem, com estes preços, não dá indicação disso. O que diz é que defendeu o concessionário privado com a sua taxa de rentabilidade de quase 8%, à custa de um pagamento superior por parte dos utentes. Desmente esta afirmação?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, eu li, de passagem, no jornal, que, ontem, o Presidente da Barraqueiro até terá dito que está com problemas porque parece que houve uma quebra da procura relativamente àquilo que tinha projetado, em resultado da própria crise. Portanto, neste momento, o Estado não tem risco relativamente a essa matéria, não é?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O mesmo Presidente da Barraqueiro que disse que a Fertagus era um bom negócio. Dizia ele, também, que seria melhor negócio para o Estado. Mas disse que a Fertagus era um bom negócio, como, aliás, todos ouvimos aqui. Tenho boa memória e, se quiser, posso citar várias...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sim. Mas ele, ontem, manifestou aqui preocupações relativamente a essa matéria e é óbvio que, se for um bom negócio para o Estado e um bom negócio para o concessionário, é ótimo. Aliás, o que nós queremos é que as partes — e é por isso que, neste caso, há uma parceria entre o Estado e uma concessionária —, ambas, tirem benefícios daquilo que estão a fazer. É isso que justifica, de facto, que uma empresa privada resolva concorrer a uma concessão. Se for para ter prejuízo, não creio que haja qualquer interesse por parte de empresas, sejam privadas sejam públicas, em concorrer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O problema é que, deste modelo, os privados parece terem saído bem, não se queixam, o representante político do Estado, a altura, aqui presente, diz que o Estado se

saiu bem, mas os utentes é que pagam mais caro. Por isso, quando o Estado deveria defender os utentes... Tenho essa dúvida.

Mas faça-lhe uma outra pergunta...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, permita-me interrompê-lo,...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — À vontade!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — ... mas aquilo que disse não é bem assim. Das comparações de preços que eu disse, a Fertagus não fica mal comparada relativamente a outros serviços idênticos, na mesma zona.

Portanto, não é rigorosamente verdade aquilo que o Sr. Deputado está a dizer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, vai desculpar-me, mas, se compararmos serviços idênticos...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — É uma interpretação que aceito, mas não necessariamente concordo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Esse é o espaço para a pluralidade de opiniões.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Claro!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Os dados estatísticos, se nós os alcançarmos, vão dar conta desta solução e, com base nesses dados, logo

veremos quem tem razão. Porém, não é esse debate que gostava de ter aqui, se me permite.

Mas confirma que a concessão não seria equilibrada se não tivesse um aumento de 1% nas tarifas?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — O que quero dizer é que esta possibilidade de um aumento de 1% é, precisamente, para garantir condições de equilíbrio da própria concessão, como é óbvio.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Logo, sem essa possibilidade de aumento, não seria sustentável a concessão?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não, não se tira essa afirmação. Esta é uma possibilidade, mas não quer dizer que ela se concretize. Há a possibilidade, não quer dizer que ela se concretize

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não estou a perguntar se ela se vai concretizar ou não, Sr. Doutor. O que estou a perguntar é...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Digamos que faz parte do contrato e, naturalmente, é uma condição para que o contrato tenha sido feito. Agora, se ela vai ser aplicada ou não, não sei.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, então, para clarificar este ponto, vou ler novamente o relatório da comissão de renegociação, que, no ponto 4.1 — Tarifário-base, diz: «Para que a concessão se revelasse equilibrada sem qualquer contributo financeiro do Estado, teve de se consagrar o princípio de que a concessionária poderia fixar o tarifário,

mediante alterações reportadas a 1 de Janeiro de cada ano, até 1 ponto percentual». Isto é um bocadinho mais afirmativo do que aquilo que o Sr. Doutor está aqui a dizer!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não é mais afirmativo, é exatamente aquilo que eu disse. Há a possibilidade, para garantir a exploração equilibrada, sem qualquer contributo do Estado, de a concessionária poder fixar o respetivo tarifário até 1% acima da inflação. Aliás, diz mais: «No entanto, caso o aumento do tarifário para os restantes operadores da Área Metropolitana de Lisboa seja superior, a concessionária também poderá acompanhar esse aumento».

Portanto, isto quer dizer que ainda poderá aumentar se essa for a necessidade e, obviamente, se o concedente aceitar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas isso é no tarifário facultativo e não no tarifário-base.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sim. Mas digamos que as duas coisas estão ligadas. Pode aumentar até 1%, se for considerado importante e necessário para a viabilidade da exploração e que isso não implique qualquer contributo do Estado, mas pode ser acima disso se, entretanto, também houver modificação das condições gerais.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pergunto-lhe, então, agora, se o Sr. Presidente me permitir, de outra forma e volto à primeira pergunta que lhe fiz.

A cláusula 4 do contrato de concessão de 2005 refere que a prorrogação só ocorrerá se o concessionário demonstrar objetivamente,

com manutenção dos pressupostos essenciais fixados no presente contrato, que não haverá lugar a qualquer participação financeira do Estado e que tem viabilidade financeira.

Ora, o que aqui se passa — e esta é uma interpretação factual à luz dos dados — é que, se o Estado não tivesse permitido um aumento tarifário de 1% acima da inflação, não conseguiriam demonstrar, objetivamente, a sustentabilidade financeira desta concessão e, logo, o Estado não estava obrigado a fazer a prorrogação. Isto é um problema porque, a partir do momento em que o responsável político sustenta a sua opinião com um pressuposto que, depois, ajuda a tornar inevitável, bem, há aqui uma escolha deliberada e não uma defesa do interesse público. Pergunto: assume ou não esta escolha deliberada?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, em relação a essa matéria, o que lhe quero dizer é o seguinte: há um contrato e há uma discussão entre o Estado e a concessionária relativamente à prestação de um determinado serviço e, portanto, a discussão é feita nesses termos. Naturalmente que é do interesse do Estado garantir as condições para que o serviço seja prestado e os dois pressupostos, como disse e muito bem, relativamente à prorrogação do contrato, tinham a ver com a demonstração objetiva da prestação do serviço em termos de parâmetros de qualidade e, por outro lado, que não havia qualquer indemnização compensatória por parte do Estado.

A questão de 1% é um dos elementos do processo, mas, atenção, não é uma condição...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas é o fundamental!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, não é a questão fundamental! O Sr. Deputado está a cingir-se a um detalhe e a um pormenor que não é o elemento fundamental para aferir da verificação das condições para a eficiência do contrato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, permita-me discordar, mas 1% na tarifa não é um detalhe. Quando falamos em milhões de passageiros, não é um detalhe...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, permita-me só uma frase a terminar e calo-me para sempre.

O Sr. **Presidente**: — Eu deixo prosseguir se me prometer que não intervém na segunda ronda. Senão remeto-o para a segunda ronda.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, permita-me uma frase para terminar o raciocínio, apenas e só.

O relatório da comissão de renegociação diz que, se não houvesse esta permissão, não se tornava equilibrada a concessão.

Por isso não é um detalhe, é uma condição sem a qual não havia equilíbrio na concessão.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, terminada a primeira ronda, pergunto se algum Sr. Deputado pretende intervir na segunda ronda.

*Pausa.*

Inscreveram-se a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira e os Srs. Deputados Adriano Moreira, Rui Paulo Figueiredo e Altino Bessa.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Queria cumprimentar o Sr. Professor e agradecer-lhe a disponibilidade para estar aqui connosco.

A primeira pergunta que gostaria de lhe fazer é a seguinte: o que seria o tráfego rodoviário na 25 de Abril, hoje, se não existisse esta concessão?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, a resposta é simples...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se fosse eu a perguntar, caíam-me em cima!

*Risos.*

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Tive já ocasião de dizer que, de acordo com cálculos que, na altura, foram feitos, quando falei das externalidades sobre a economia, uma dessas externalidades era tirar tráfego à Ponte 25 de Abril, cuja estimativa, na altura, andava à roda dos 20%. Julgo que o potencial é até muito maior. Tudo depende da forma integrada como for gerido o serviço público.

O que posso dizer-lhe é que a Ponte 25 de Abril, embora, provavelmente, com a situação de crise, as coisas se tenham alterado, mas

não tenho os dados recentes, está a caminhar para um ponto de saturação. Portanto, desse ponto de vista, a travessia ferroviária foi importante para adiar esse ponto de saturação da Ponte 25 de Abril.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Significa isso, Sr. Professor, que cingirmos exclusivamente a cifrões, no caso a euros, a discussão da rentabilidade dos negócios é redutor?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Respeito as posições dos Srs. Deputados, seja de detalhe, seja de natureza mais geral, mas acho que a discussão deste projeto e, em concreto, desta concessão deve ser muito abrangente e com vários vetores de análise: o aspeto financeiro é um; o aspeto do serviço e da sua qualidade é outro; o aspeto da interação com os restantes modos de transporte é outro; a forma como isso se insere na economia é outra.

Quando olhamos para um transporte em particular — e julgo que esta é uma questão que pode parecer básica, mas nunca é de mais repeti-la —, nunca podemos olhar esse transporte meramente em si e para o que ele, imediata e diretamente, produz, mas para o modo como ele se insere numa rede mais vasta não apenas do sistema de transportes, mas do ponto de vista da economia como um todo e, em particular, no que diz respeito às relações entre o norte e o sul de Lisboa, na travessia das duas margens, que é, de facto, uma zona fundamental do ponto de vista da articulação desta zona económica.

Isto para dizer que concordo com a Sr.<sup>a</sup> Deputada no sentido de que a análise que se circunscreve apenas aos detalhes é extremamente redutora e não permite ver o conjunto de forma integrada.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, vou reproduzir aqui, não *ipsis verbis* mas perto disso, uma citação que há pouco foi aqui feita por um Sr. Deputado.

Perguntava esse Sr. Deputado ao Sr. Professor por que é que o Estado não disse que queria, neste caso, fazer ele a exploração porque, afinal, tinha o *know-how* e tratava-se de um negócio rentável. E mais à frente referiu que se deu um «doce» ao privado e perguntou porquê?

O Sr. **Sérgio Azevedo** (PSD): — Vá lá saber-se porquê!

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Foram estas as perguntas feitas por um Deputado de um partido da maioria governativa, maioria governativa, essa, que vive nos dias de hoje uma desgraçada fúria de privatização.

A pergunta que gostaria de lhe fazer é esta: como é que comenta uma afirmação destas para um caso destes para quem, afinal de contas, opta por privatizar tudo o que mexe, numa desgraçada fúria de privatização, como eu disse, em que empresas públicas rentáveis, sem justificação, vão também nesta enxurrada.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, o que tenho a dizer-lhe, relativamente a essa matéria, é que não está demonstrado que o Estado fizesse esse serviço ou que tivesse capacidade sequer de o fazer. Portanto, isso não é verdade. Não era possível substituir o serviço com a qualidade e o nível de eficiência com que estava a ser prestado através da Fertagus e passá-lo para o Estado, sem mais nem menos. Era algo extremamente prejudicial do ponto de vista da prestação do serviço com a qualidade que queríamos que ele tivesse. Era impossível.

Portanto, digamos que não é essa a razão que leva, neste momento, a considerar que se faz apenas um negócio privado. Não. É que aquela concessão em particular, nas condições concretas, permitia assegurar da melhor maneira o interesse público no que diz respeito à travessia ferroviária do Tejo.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, apesar de, na segunda ronda, o tempo ser pouco, gostaria ainda de retomar uma das matérias...

*Pausa.*

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, deixem a Sr.<sup>a</sup> Deputada colocar a sua questão. Esta troca de galhardetes entre bancadas não só não é perceptível para quem nos vê à distância como perturba quem está a falar.

Pedia, portanto, que deixassem a Sr.<sup>a</sup> Deputada concluir as suas questões.

Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Espero que o entusiasmo não resulte das perguntas que estou a fazer ao Sr. Professor, porque, do meu ponto de vista, são pacíficas e temos também obtido respostas pacíficas.

Mas eu queria retomar aqui um assunto que tem sido recorrente nas reuniões e que tem a ver com o esforço financeiro a que a concessão obrigou, esforço financeiro, esse, que, na primeira década, foi muito considerável. De qualquer modo, o esforço líquido do Estado não foi aquele que se tem referido, de 102 milhões de euros, porque o Estado

arrecadou também 14 milhões e, portanto, esse esforço, apesar de elevado, situou-se nos 88 milhões de euros ao longo da primeira década, o que significa uma média de 8,8 milhões de euros/ano. Esta média anual é que é a certa.

Ora, o Estado ao deixar de pagar, com a renegociação de que o Sr. Professor fez parte, este montante considerável por ano, não será que não se ganhou aqui, parafraseando o Sr. Deputado Hélder Amaral, «qualquer coisinha»?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — A Sr.<sup>a</sup> Deputada deu resposta à pergunta que colocou. É óbvio que não foi «qualquer coisinha» que o Estado ganhou, julgo que o Estado ganhou muito com esta segunda renegociação do contrato, pois se antes pagava e deixou de pagar, se aumentou a qualidade do serviço prestado — e uma das exigências da renegociação do contrato foi o aumento de qualidade do serviço prestado e há critérios objetivos para aferir do aumento da qualidade do serviço prestado —, se, para além de não pagar, o Estado ainda vai receber, não sei se podemos falar em «qualquer coisinha». Eu acho que houve, de facto, um ganho muito importante e muito significativo para o Estado e, naturalmente, os contribuintes saíram extremamente beneficiados com isso.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — É porque, Sr. Professor, apesar de apenas um Sr. Deputado ter referido esta história de ganhar «qualquer coisinha», é também verdade que o Sr. Deputado Bruno Dias, ao fazer aqui uma referência de que, neste caso, o Estado só iria receber perto de 4 milhões de euros nos tais últimos três anos, e, portanto, situou-se aí, está também, do meu ponto de vista, a encaminhar-nos para uma leitura errada dos ganhos.

Quando se deixa, no final de uma época, de pagar verba tão avultada, obviamente que ela constitui um ganho para o Estado, que tem que ser somado ao conjunto dos outros itens que aqui já foram referidos, como esta questão dos perto de 4 milhões de euros, como a questão, que foi aqui também referida, dos excedentes de bilheteira, como a questão, também aqui referida, da não já exigência da participação do Estado na aquisição de material circulante, enfim, estas referências entre um conjunto de outras.

Disse-nos, há pouco, que não valia a pena estarmos a especular sobre se podia ser assim ou se podia ser de outra maneira. Eu acho que vale a pena, feito este balanço final sobre as vantagens deste processo negocial, muito sinceramente, perguntar, a terminar — até porque o meu tempo já se esgotou —, se era possível ir-se mais longe ou, melhor, se era possível, a partir de um concurso, que um concorrente novo oferecesse melhores condições do que essas.

A experiência da vida também nos permite ditar e dar as nossas opiniões e não é só especulação, do meu ponto de vista.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, o que lhe quero dizer é que, de facto, há experiência de vida, mas não há só experiência de vida, há comparações internacionais, há a experiência das pessoas que trabalham no sector, o que também é muito importante, para dar uma resposta àquilo que a Sr.<sup>a</sup> Deputada está a dizer.

Portanto, continuo a considerar que o resultado alcançado é um excelente resultado para o Estado. Como eu disse, é um Estado que acautela, e porque se trata de uma parceria público-privada, os interesses de ambos os intervenientes nesse processo.

Por conseguinte, para dar uma resposta direta à questão que a Sr.<sup>a</sup> Deputada me coloca, julgo que dificilmente se teria obtido um melhor

resultado, nas condições concretas em que a renegociação foi feita. Não sei daqui a um ano ou dois, alterando-se as condições, se não pode haver... Mas aí as condições alteram-se radicalmente e as soluções podem ser múltiplas. Mas teremos que ver, na altura, quais são as propostas e quais são as condições. À partida, não as podemos antecipar.

Porém, tendo em conta aquilo que era a situação do momento e aquilo que eram as informações disponíveis, podemos dizer, e disso estou convencido, que foi uma boa negociação e que o interesse público saiu altamente defendido nesse processo.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, começaria por uma interpelação, que vem na sequência da primeira ronda e que aproveito para fazer agora, no sentido de que a comissão solicitasse ao Governo os pareceres jurídicos que o Sr. Dr. António Mendonça referiu e que fundamentaram o despacho de nomeação da comissão em 2010 e, também para esclarecimento desse ponto, que, igualmente, fossem solicitados ao Governo os documentos que o IMTT remeteu ao Governo a alertar para a necessidade do cumprimento do prazo das negociações, que constava do Decreto-Lei n.º 78/2005. Foi aqui dito pelo Sr. Presidente do IMTT e pela Sr.<sup>a</sup> Presidente da comissão de negociação que essas informações existiram.

Uma vez que fez parte da primeira ronda o esclarecimento desse ponto, seriam os dois conjuntos de documentos que requeríamos à Mesa que fossem solicitados ao Governo, Sr. Presidente.

Relativamente à segunda ronda, começaria por perguntar, na sequência da expressão utilizada pelo Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, a da questão da escolha deliberada — este é um assunto da máxima importância esclarecermos e resolvermos —, se, quando o Sr. Doutor nomeou a segunda comissão (e devo dizer que já a primeira tinha sido nomeada fora do prazo, mas esse é um assunto que vamos tentar esclarecer quando vier cá o Ministro que o antecedeu), se tratou apenas de uma mudança de pessoas e, nesse caso, pedia que nos fundamentasse por que é que substituiu o presidente da comissão, isto é, se houve algum caso em concreto que justificou isso, porque o despacho não nos diz nada, ou se a primeira comissão assumiu que, efetivamente, já estava fora do prazo da renegociação e, como tal, não deu sequência ao trabalho.

É que um dos primeiros pontos da Resolução da Assembleia da República para a criação desta Comissão é, precisamente, e passo a ler, «Condicionamento do âmbito de atuação das comissões de negociação (...)». Portanto, quando o Governo diz à comissão que tem de renegociar, condicionou-a. Ela está condicionada para renegociar.

A questão que lhe coloco é a seguinte: a primeira comissão não executou o trabalho porque se sentiu condicionada? Foi outro o motivo? O que aconteceu para haver a segunda nomeação, em que se mantêm os protagonistas, com exceção do presidente?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente às questões que coloca, o que quero dizer é que se entendeu nomear uma nova comissão, enfim, com as alterações que o Sr. Deputado referiu, porque se considerou que, naquela altura e naquelas condições, a comissão anterior não deveria continuar. Ela não tinha desenvolvido trabalho e, portanto, havia que reiniciar todo o processo. Essa foi uma preocupação. Por isso é

que há o despacho conjunto entre o Ministro das Obras Públicas e o Ministro das Finanças para retomar todo o processo.

Quanto ao condicionamento, Sr. Deputado, o que tenho a dizer-lhe é que não houve condicionamento nenhum, o Governo não disse à comissão para tratar da prorrogação. Um dos primeiros objetivos é verificar das condições para a prorrogação da concessão, mas não havia nenhuma instrução, digamos assim, para que essa prorrogação da concessão se fizesse. Podia ter-se chegado à conclusão de que não era correto, ou que não havia condições, ou que não era necessário, ou que era completamente despropositado fazer a prorrogação do contrato.

Portanto, não há absolutamente nenhum condicionamento. Pelo contrário, a comissão atuou com plena liberdade e foi com base nas conclusões da comissão que foram tomadas as decisões. Aliás, Sr. Deputado, quero dizer-lhe que, na minha maneira de atuar, em nenhuma circunstância eu gosto de condicionar quem quer que seja no exercício das suas funções. Quando se nomeia uma comissão, quando se nomeia uma comissão de acompanhamento, quando se tem um qualquer organismo cuja função é contribuir para a ajuda da decisão, o percurso é exatamente o inverso, isto é, a decisão tem que ser fundamentada, em termos de estudos, em termos de opiniões, precisamente pelas comissões.

Portanto, a haver condicionamento, é o contrário, ou seja, é da comissão para o Ministro e não do Ministro para a comissão.

É isso que tenho a responder ao Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Pedia mais um curto esclarecimento: caso, então, não se concluíssem as negociações com sucesso, uma vez que elas terminaram dois dias antes do fim da concessão,

a 29 de dezembro de 2010, qual era o passo seguinte para que o serviço público continuasse a funcionar no dia 1 de janeiro?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não sei, mas, provavelmente, tinha que se caminhar para um ajuste direto, que tinha que se encontrar na altura e, enfim, todas as alternativas estavam a ser equacionadas. Portanto, avançar para um ajuste direto imediatamente e marcar um concurso, que demoraria, como o Sr. Deputado sabe e eu disse há pouco, cerca de dois anos. Mas todas as alternativas estavam em cima da mesa e estavam a ser equacionadas em termos das suas implicações, mesmo que essas alternativas pudessem ser custosas e prejudiciais para aquilo que nós entendíamos que deveria ser o serviço público.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Uma última questão tem a ver com o facto de ter sido repetido várias vezes pelo Sr. Doutor que terá sido um bom negócio para o Estado.

A pergunta é a seguinte: a situação que encontrou na altura foi uma distribuição de lucros líquidos, nos últimos quatro anos, conforme elementos que nos foram já fornecidos, de 5 milhões, em 2007, de 5 milhões, em 2008, de 4,8 milhões, em 2009, de 4 milhões, em 2010. Temos um total de 33,3 milhões de dividendos ao acionista.

Sendo essa a realidade em 2010, por que é que, na negociação que teve a homologação e o acompanhamento do Sr. Doutor, durante os primeiros seis anos não há qualquer partilha de lucro?

Melhor dizendo e para que seja bem perceptível a pergunta: apanha uma situação de distribuição líquida de lucros, mas o certo é que prorroga a concessão sem qualquer partilha de lucros. Quando, finalmente, aparece a possibilidade de partilha de lucros é quando o Estado tem a possibilidade

de denunciar o contrato. Isto é, quando chegar ao final de 2016, data em que o Estado pode denunciar o contrato, é dito: «Mas, se não denunciar agora, finalmente, partilha lucros.» Por que é que os lucros só vão ser partilhados nos últimos três anos e por que é que nos primeiros seis anos não se partilham lucros, uma vez que, nos últimos cinco da concessão, já houve lucros, sempre distribuídos todos os anos aos acionistas?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Em primeiro lugar, quero dizer ao Sr. Deputado que, das negociações, resultou uma redução da TIR acionista, que era de dez e qualquer coisa e passou para sete e qualquer coisa e, portanto, também houve aí, julgo, uma intervenção que importa salientar. Por outro lado, o modelo que se encontrou foi o que garante a viabilidade da continuação do serviço público. A concessão vai até 2019 e, portanto, aquilo que foi feito foi no sentido de assegurar as condições para que a concessão pudesse funcionar e ser eficaz.

De qualquer forma, Sr. Deputado, não é verdade que só a partir de 2017 haja encaixe do Estado. O Estado pode ter encaixe antes, se houver uma evolução positiva da própria procura. Isso foi o resultado de um processo negocial em que, como eu disse, houve sempre a preocupação de acautelar o interesse do Estado nessa matéria.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Professor, tendencialmente sou contra a solução das parcerias público-privadas, mas procuro olhar, com isenção e ouvindo as diferentes partes, para cada uma delas em concreto e esta, pelo que tenho ouvido, parece-me um pouco melhor do que

as outras. Porém, não me convenço totalmente, apesar de todas as explicações que têm sido dadas.

O Sr. Professor disse, e vou citá-lo, que estamos perante uma parceria público-privada «bem-sucedida», que pode ser um «*case study*». Mesmo com todas as perguntas que lhe têm sido feitas continua a manter a mesma opinião?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Há duas questões que queria referir ao Sr. Deputado: em primeiro lugar, as parcerias público-privadas não são propriamente uma invenção dos tempos mais recentes, nem sequer do Governo a que eu pertenci, nem sequer do Governo anterior.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E, no caso, até vem aos governos de Cavaco Silva!

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sobre as parcerias público-privadas, enfim, pode haver uma grande discussão, mas quase que podemos situar o seu início até antes do 25 de Abril, com a primeira concessão da Brisa, e, depois, por aí fora, com a travessia da Ponte Vasco da Gama. Portanto, houve vários governos que assumiram as parcerias público-privadas, de várias cores políticas e, portanto, não foi um exclusivo do Partido Socialista. Inclusive — quero dizer aos Srs. Deputados —, o grande surto das parcerias público-privadas verifica-se no início dos anos 90, particularmente no Reino Unido, que, aliás, é o campeão das parcerias público-privadas, com mais de 60 ou 70%, quer do valor, quer do número de parcerias público-privadas. Portugal até está cá em baixo, relativamente ao valor e ao montante das parcerias público-privadas.

Também queria dizer ao Sr. Deputado que grande parte das parcerias público-privadas até foram recomendadas pela própria Comissão Europeia e pelo Banco Europeu de Investimentos para a concessão até de empréstimos e de créditos, etc.

Mais: na última reunião do Conselho de Ministros dos Transportes, que decorreu recentemente, em que eu já não estive mas de que tenho informações, uma das coisas que está a ser discutida no âmbito do Compacto para o Crescimento da Europa, em que se considera que é necessário, neste momento, a nível da Europa... Aliás, há uma grande esperança relativamente à possibilidade de a Europa enveredar por um conjunto de mecanismos orientados para o crescimento como forma de combater a crise e, dentro desses mecanismos e desse Compacto para o Crescimento, está precisamente o financiamento em infraestruturas e infraestruturas de transportes. Queria dizer aqui aos Srs. Deputados que isso está em perspectiva, vamos ver o que vai sair daí. Mas foi dito, claramente, nessa reunião do Conselho de Ministros dos Transportes, em que participou o Banco Europeu de Investimentos, que o modelo de parcerias público-privadas pode ser utilizado para, precisamente, promover esses projetos orientados para o crescimento, como uma forma de comprometer o sector privado no crescimento económico e para ultrapassar, neste momento, as limitações que existem em termos de financiamento público, tendo em conta as políticas de austeridade que existem.

Estive, recentemente, num país, o Brasil, que tem um projeto extremamente ambicioso de infraestruturas e, precisamente, o modelo que está a estudar para adotar é o das parcerias público-privadas. Aliás, as empresas portuguesas estão lá posicionadas no mercado para tentar aproveitar.

Portanto, o Sr. Deputado coloca dúvidas em relação às parcerias público-privadas, e eu também. Aliás, quero dizer aqui que não sou responsável pelo lançamento de nenhuma parceria público-privada, não tenho responsabilidade; pelo contrário, a responsabilidade que tenho é da cessação de parcerias público-privadas, porque eu não dei seguimento a uma série de concessões rodoviárias, que estavam programadas e que não foram para a frente, eu não avancei com uma série de linhas de alta velocidade, que estavam programadas e não foram para a frente, e, portanto, se a minha intervenção no Governo existe é cancelando parcerias público-privadas e não lançando parcerias público-privadas. Esta é a ironia da situação.

Como disse, a única parceria público-privada que mais diretamente acompanhei de perto foi, agora, a revisão da Fertagus porque tudo o resto, quando cheguei, já estava em curso ou terminado. Acho que é importante dizer isto.

Mais: quero dizer aos Srs. Deputados que, mesmo no que diz respeito a certos projetos que estavam pensados para parceria público-privada, eu equacionei a hipótese de os lançar sob outra modalidade e, provavelmente, será mais adequada. Por exemplo, quando da suspensão da linha Lisboa-Poçoirão, com a terceira travessia do Tejo, uma das hipóteses que estava a ser equacionada era o lançamento, por empreitada, por contratação pública normal, sem ser por parceria público-privada, e por uma razão muito simples: porque as condições de financiamento degradaram substancialmente e, provavelmente, aquilo que eram as facilidades de financiamento no tempo em que se decidiu avançar para as parcerias público-privadas, provavelmente hoje não se verificam.

Portanto, à partida, não tenho nenhuma simpatia particular pelas parcerias público-privadas, a não ser que é um modelo que deve ser

discutido, deve ser analisado, em função do projeto e em função das circunstâncias. Esta é a minha posição, agora menos como ministro e mais como economista.

Não tenho nada contra as parcerias público-privadas, podem ser uma boa solução, mas temos que saber quais são as alternativas e, em função das alternativas, decidimos.

Respondendo à pergunta sobre se estou de acordo com aquilo que o Sr. Deputado está a dizer, esta é a minha posição e, portanto, não tenho nada contra nem a favor, acho que é um modelo que deve ser equacionado, que deve ser estudado, em função das circunstâncias. Que permitem responder a certo tipo de problemas, não há dúvida; que criam outros, criam. Não tenho dúvidas também sobre isso.

Há que ver, em cada momento, qual é a melhor alternativa para o lançamento de projetos que nós consideramos fundamentais. E o País continua a precisar de projetos fundamentais. O País, neste momento, está parado e nós temos de ver os custos. Por exemplo, todos nós estamos a analisar os custos das parcerias público-privadas, mas ninguém analisa os custos que é o facto de o desemprego ter disparado de 12 para 16%, de a economia ter uma recessão, este ano, superior a 3%. Quais são os custos? Se calhar, os custos são infinitamente superiores aos que representam, neste momento, as parcerias público-privadas para o Estado.

Portanto a discussão, para ser séria, tem que ser feita a este nível e não estar circunscrita a um caso particular, Sr. Deputado.

Peço desculpa por ter, talvez, ultrapassado o âmbito direto da pergunta que me colocou, mas, enfim, também um pouco para descarregar, depois desta reunião, permiti-me ultrapassar a minha condição de ex-membro do Governo e falar mais enquanto economista.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Fez muito bem e eu concordei com algumas coisas que disse. Aliás, este Governo quer fazer parcerias público-privadas na RTP, quer fazer parcerias público-privadas nos portos, o Ministro Miguel Relvas, para além de querer fazer na RTP, também já anunciou uma parceria público-privada para um hospital e o Ministro Paulo Portas, no Brasil, andou a vender a excelência das parcerias público-privadas e das empresas portuguesas, o que só lhe fica bem valorizar as empresas portuguesas!

Por isso é que é importante ouvir todas as partes sobre esta matéria e eu disse-lhe a minha opinião, tendencialmente contra, mas olhando com isenção e procurando avaliar aquilo que é balanceamento.

A propósito de ouvir todas as partes e as diferentes opiniões, gostava de saber se conhece o ex-Secretário de Estado Francisco Seabra Ferreira, de quem falámos no início da reunião,...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Se eu conheço? Não!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — ... e se nunca trocou impressões ou nunca leu nada que ele tenha escrito sobre a parceria Fertagus.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não lhe posso responder com segurança à pergunta, não sei se, eventualmente, me encontrei com ele ou se li alguma coisa, mas não tenho presente neste momento tenha tido algum contacto com ele.

Mas, já agora, posso saber por que é que o Sr. Deputado pergunta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É porque o ex-Secretário de Estado Francisco Seabra Ferreira tem, exatamente, a mesma opinião que o Sr. Professor sobre esta parceria. Ele também disse — ele foi Secretário de Estado do Governo PSD/CDS do Governo de Durão Barroso —, publicamente, que esta parceria é um *case study* do bom funcionamento em termos de algo que devia ser exportado até para outras parcerias público-privadas.

Ele foi muito citado, elogiando esta parceria público-privada, mas também foi citado com problemas sobre outra parceria, a do Metro Sul do Tejo, que nós, Partido Socialista, a bem do balanceamento de ouvir todas as partes, propusemos que ele fosse ouvido, presencialmente, nesta Comissão. Mas o PSD e o CDS chumbaram e eu não sei por que é que chumbaram. Bem, o CDS, acho, foi só por arrasto, mas, quanto ao PSD, não sei por que é que chumbaram, não sei se será por receio de ele vir elogiar a parceria público-privada, não sei se é por ele fazer parte de uma plataforma política do PSD e com independentes, que é dirigida pelo seu Vice-Presidente Jorge Moreira da Silva e que tem outras figuras destacadas do PSD, não sei se é por, nessa plataforma política, ele trabalhar no mesmo grupo de trabalho que o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, que se destacou aqui para impedir a presença deste ex-membro do Governo, nesta Comissão.

Portanto, apelo a que, de futuro, a maioria seja mais sensível a ouvir as diferentes propostas, as diferentes visões, e não queira bloquear a presença nesta Comissão de ex-membros do Governo do PSD/CDS, quando eles têm discursos públicos que não batem certo com aquilo...

*Protestos do PSD.*

Os Srs. Deputados estão muito nervosos, hoje! Tenham contenção.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Eu ia terminar, se o Sr. Presidente...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua até porque essa questão, como reconhecerá, não é dirigida ao Sr. Professor António Mendonça. Portanto, já excedeu o seu tempo e peço-lhe que conclua.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Concluo, Sr. Presidente, se os meus colegas me deixarem concluir.

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É que o PSD tem apregoado muito que quer ouvir todas as partes, mas, no fundo, só se interessa por ouvir, presencialmente, aqueles que lhes interessam, como, por vezes, muito bem dizem «em termos de estratégia de fazer avançar a Comissão». E nós, que não temos nada a esconder, aprovamos a audição de todos os ex-membros de Governo, sejam do Governo do Partido Socialista, sejam do Governo do PSD e do CDS.

De uma vez por todas, o PSD, se quer fazer aquilo que diz, se quer esclarecer, a bem da verdade, deixe de chumbar acareações, deixe de chumbar a presença de membros do Governo do PSD e do CDS nesta Comissão, ainda por cima quando eles elogiam, como foi o caso, a parceria público-privada.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, permite-me o uso da palavra?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas não vou permitir que este incidente continue. O Sr. Deputado há de reconhecer que essa matéria foi longamente discutida na última reunião, que não tinha na ordem de trabalhos qualquer audição. Neste momento, estamos a ouvir o Sr. Prof. António Mendonça. Peço desculpa, mas vamos cingir a nossa ordem de trabalhos a isso.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Agora, com o «número» político que foi feito, cumprimento o Sr. Professor e gostava de lhe perguntar, muito rapidamente porque o meu tempo é curto, quem desenhou o modelo financeiro em que se baseou esta renegociação em 2010.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, tanto quanto lhe posso dizer relativamente a essa matéria, houve uma intervenção mútua, do lado do Estado e do lado da concessionária relativamente a esse desenho.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É que o Sr. Professor veio aqui valorizar muito a questão e falou, insistentemente, na partilha dos proveitos em 75% para o Estado. Ora, convém ver, primeiro, se, no modelo financeiro, é possível atingir aquilo que está estipulado para conseguirmos chegar a esses proveitos em termos de bilheteira, porque, se não chegar, não serve de nada. Para além disso, há uma salvaguarda: é que, entre o modelo financeiro e 5%, o Estado só arrecada 25% e acima de 5% é que

arrecada 75%. Ainda há aí uma almofada de salvaguarda em relação ao próprio modelo. Se o modelo foi desenhado de uma forma a não ser atingível, significa que, desse ponto de vista, o Estado não irá ter grande benefício.

E, já agora, perguntava-lhe, uma vez que este modelo já foi aplicado em 2011, se sabe se o Estado teve algum benefício destes proveitos, relativamente ao ano de 2011.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, aquilo que lhe posso dizer, em termos gerais, é que tenho plena confiança nas pessoas que estiveram nas negociações para acautelar tudo aquilo que o Sr. Deputado disse.

Relativamente a 2011, não tenho informações, não sei o que é que ocorreu, não lhe posso dizer, não acompanhei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu percebo. Se fizermos um modelo que é inatingível, não adianta de nada.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — O que sei é que as coisas em 2012, pelos vistos, não estão a correr tão bem para a Fertagus. Foi aquilo que disse aqui o Presidente da Fertagus. Mas as informações que tenho são as da comunicação social.

Sr. Deputado, eu estive no Governo como ministro, virei a página e não vou acompanhar tudo aquilo que se passa no meu sector, todos os dias. Neste momento, estou com outras preocupações e com outras atenções.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como é evidente. Mas estávamos a falar da questão do modelo financeiro na altura em que foi desenhado e quem o desenhou.

Mas, já agora, gostava de lhe perguntar outra coisa: o Estado, em 2016, pode resgatar a concessão?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — O que está previsto é que pode haver o resgate a partir de 2015, com efeitos a partir de 31 de dezembro de 2016. É o que está previsto nas bases da concessão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, acha que, a partir de 2016, o Estado pode resgatar a concessão?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Pode.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas não foi isso que o Sr. Doutor disse. E o próprio relatório do Tribunal de Contas refere que a 31 de dezembro pode resgatar a concessão sem contrapartidas, caso a nova travessia ferroviária do Tejo avance.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Não, não, desculpe. Até 31 de dezembro de 2016 pode haver um resgate da concessão para acautelar, inclusive, a terceira travessia do Tejo, mas essa não é condição para o resgate.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não é condição! Então, o Estado pode resgatar. Eu, por acaso, tenho dúvidas nessa interpretação que consta da página 36 do relatório do Tribunal de Contas. E ainda fiquei com mais

dúvidas, numa entrevista que o Sr. Doutor deu ao jornal *Expresso* em 2010, julho, onde dizia exatamente isso: «Caso a nova travessia ferroviária do Tejo avance». Como a nova travessia não vai avançar, supostamente a concessão não poderá ser resgatada.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Julgo que não é essa a interpretação, Sr. Deputado, e, portanto, acho que se mantém a interpretação de que pode resgatar até 31 de dezembro de 2016.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, a interpretação ou é do jornal ou, na altura, o Sr. Doutor também não terá feito bem a interpretação. É que, na altura, para valorizar tudo isso, essa salvaguarda em relação ao Estado, pelos vistos, era mais uma salvaguarda que não serve de nada, desse ponto de vista.

Gostava que o Sr. Doutor me confirmasse o valor, de que há bocado falou, das contrapartidas pagas no último ano...

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, isso é muito simples: basta ler aquilo que está no contrato e, portanto, não é só interpretação minha ou do Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas eu, ao ler o contrato, fico com algumas dúvidas em relação a isso.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, foi acordado manter o prazo da prorrogação constante da Base III, mas foi introduzida a possibilidade de o Estado proceder à denúncia do contrato, com efeitos a 31 de dezembro de 2016, sem pagamento de qualquer contrapartida,

designadamente para efeitos de compatibilização. Quer dizer, pode ser para isso, mas pode não ser só por causa dessa questão. Aliás, não havia também a garantia de que, em 2016...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, diz: nomeadamente, para efeitos de compatibilização com as soluções que venham a ser definidas e implementadas para a nova travessia ferroviária do Tejo no âmbito dos projetos de ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid e a ligação ferroviária convencional entre as duas margens. É isso que diz.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Digamos que não altera aquilo que eu disse relativamente à possibilidade de...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Altera, altera. Então, vamos ver a interpretação e se, afinal, isso estava salvaguardado.

E, agora, para terminar: o Sr. Doutor falou, inicialmente, num valor de 9 744 455,29 e disse que tinha sido o último pagamento que o Estado fez à Fertagus relativamente a 2010. O relatório do Tribunal de Contas, na página 33, fala, nas compensações pagas em 2010, em 9 241 690 euros, o que significa que há aqui um desfasamento entre estes valores de cerca de 500 mil euros, se é que estamos a falar do mesmo valor.

Foi aqui levantada uma questão pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro — e é pena que ele tenha saído — ao Sr. Dr. Carlos Costa Pina, ex-Secretário de Estado, em que o Sr. Deputado perguntava o seguinte: a não haver uma prorrogação, estava ou não acordado que teríamos que pagar em 2010, por força da renegociação de 2005, 9 744 455,29? Ficou por pagar. E, depois, o Secretário de Estado confirmou.

Ainda não foi esclarecido se, efetivamente, ficou por pagar ou não, se estes 9 744 455,29 se referem às compensações e por que é que este valor é diferente do valor que está no relatório do Tribunal de Contas, na página 33, que fala em 9 241 mil, havendo aqui um desfasamento de cerca de 500 mil euros.

Ainda não consegui perceber estas contas e gostava que o Sr. Doutor me pudesse explicar se houve aqui um equívoco do Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro relativamente a este desfasamento entre estes dois valores apontados.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — A informação e os números que tenho, relativamente a 2010, são os tais 9 744 455,29, que não coincidem com os do Tribunal de Contas.

Sr. Deputado, não lhe posso dizer se há algum erro neste momento quanto ao número, teria de confirmar. Portanto, relativamente a essa matéria, não posso ser preciso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ficou por pagar ou não?

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Ficou por pagar, como? Em 2010? Em 2010, era a compensação que o Estado teria que pagar. A ausência de compensações era a partir de 1 de janeiro de 2011. Portanto, presumo que foi pago.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou voltar a ler: «Sr. Dr. Carlos Costa Pina, a não haver uma prorrogação, estava ou não acordado que teríamos que pagar em 2010, por força da renegociação de 2005, 9 744

455,29 euros?» Ficou por pagar. Foi isso que foi aqui afirmado e foi isso que foi confirmado pelo Secretário de Estado Dr. Carlos Costa Pina.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Deputado, relativamente a essa matéria, a informação que tenho é a de que a compensação devida pelo Estado, em 2010, era essa. É isso que lhe posso dizer.

O Sr. **Presidente**: — Concluimos aqui esta audição.

Quero agradecer, mais uma vez, ao Sr. Prof. António Mendonça, a colaboração com os nossos trabalhos...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, se me permite...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o seu pedido de palavra está fora do âmbito da ordem de trabalhos, mas, enfim, haverá tolerância relativamente a isso. Mas vamos libertar o Professor António Mendonça de aspetos processuais.

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Dá-me licença, Sr. Presidente?

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

O Sr. Dr. **António Mendonça**: — Sr. Presidente, gostaria de me referir a uma questão que, creio, foi o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo que a avançou. É que eu também me orgulho e reivindico de ter lançado o processo de renegociação do Metro Sul do Tejo. Também foi no meu tempo que foi avançada a comissão de renegociação e extinto o Gabinete

do Metro Sul do Tejo, cujas atribuições foram integradas no IMTT, na REFER e na Autoridade Metropolitana de Lisboa. Portanto, foi um processo que passou para o atual Governo e parto do princípio de que o atual Governo, neste momento, está a fazer diligências no sentido de renegociar a parceria público-privada do Metro Sul do Tejo. Mas não sei.

Quero dizer aqui, perante os Srs. Deputados, que foi um *dossier* que transitou para o novo Governo.

O Sr. **Presidente**: — Obrigado, Sr. Professor. Agradeço, mais uma vez, a sua colaboração nos nossos trabalhos.

Podemos despedir-nos do Sr. Prof. António Mendonça e, depois, o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira dirá o que entender.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Posso fazer já a intervenção, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Se ninguém se opõe, faça favor.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Aquando da intervenção do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, penso que teria disso útil à Mesa repor a verdade e ter esclarecido de imediato. Ontem, quando da reunião para a discussão de requerimentos do PSD e do PS, eu não intervim, coube essa responsabilidade a um outro colega, Deputado do PSD. Penso que o Deputado Rui Paulo Figueiredo não queria minimamente fazer qualquer ataque pessoal, apenas estava a laborar em erro, e, sendo esse um facto do conhecimento da Mesa, teria sido útil fazer, de imediato, a correção. Não o tendo feito, devia a Mesa ter-me permitido o uso da palavra para, de

imediatamente, ter feito a correção, que fica agora feita, uma vez que foi assim que aconteceu ontem. Fica este esclarecimento.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, pergunto até que horas querem continuar com esta discussão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Se me permite, Sr. Presidente...

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, querem continuar com esta discussão até que horas?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Só 30 segundos, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estou a referir-me à intervenção do Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira de há duas reuniões atrás. Podemos verificar o registo vídeo e a ata, quando a tivermos.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem.

Srs. Deputados, lembro que a próxima reunião será de hoje a uma semana, quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, para ouvir o Sr. Eng.º Mário Lino.

Muito boa noite.

Está encerrada a reunião.

*Eram 20 horas e 22 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.