

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

29.<sup>a</sup> Reunião  
(11 de outubro de 2012)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 54 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Mário Lino, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Mendes Bota (PSD), Manuel Seabra (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Adriano Rafael Moreira (PSD) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 19 horas e 41 minutos.

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

*Eram 17 horas e 54 minutos.*

Srs. Deputados, antes de começarmos a audição com o Sr. Eng.º Mário Lino, queria dar algumas informações.

Primeira, tivemos um pedido de prorrogação do prazo para envio de documentação por parte da CaixaBI, dada a complexidade e a diversidade da documentação que nos vão enviar, e, portanto, como é hábito, iremos aceder a essa prorrogação.

Segunda informação: recebemos da REFER, em resposta a um requerimento que tinha sido formulado pelo Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, cerca de 100 *dossiers* (oito caixas com documentação), cujo índice foi disponibilizado na nossa página e, portanto, essa documentação está acessível.

Entretanto, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares já consultou parte da documentação e sugeriu a digitalização de alguns documentos que ele considera muito relevantes para a Comissão e, porque isso é útil para os nossos trabalhos, esses documentos serão disponibilizados na página. A REFER pede que estes *dossiers* possam ser devolvidos no final dos nossos trabalhos e, portanto, essa é uma questão de logística que, depois, se verá.

Relembro que, na próxima sexta-feira, dia 19, ou seja, de amanhã a uma semana, teremos a audição do Dr. António Mexia, que começará às 14 horas e 30 minutos.

São estas as informações que tenho para dar.

Entretanto, o Sr. Deputado Mendes Bota pediu a palavra para intervir.

Faça favor.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, é uma questão prévia à audição.

Gostaria apenas de exprimir alguma preocupação com o possível atraso com que iniciaremos mais uma série de audições relativamente às outras quatro PPP, que estão neste primeiro pacote de cinco PPP que definimos, e essa preocupação tem a ver com o seguinte: segundo julgo saber, as cartas a enviar o questionário indicativo a todas aquelas entidades que foram indicadas pelos grupos parlamentares e que, salvo erro, são quase quatro dezenas, essas cartas, dizia, ou ainda não seguiram ou estarão para seguir hoje, o que significa um atraso significativo. Se fizermos as contas ao tempo que as entidades terão para responder, isso vai atrasar bastante os nossos trabalhos.

Gostaria de sugerir ao Sr. Presidente que agendasse para a próxima terça-feira, eventualmente de manhã, pelas 10 horas e 30 minutos ou 11 horas, uma reunião extraordinária da Comissão ou, se até o entender, precedida de uma reunião da Mesa com os coordenadores, mas, se não quiser, pode ser uma reunião da Comissão, para tomarmos uma decisão sobre o que fazer, porque temos de contar, pelo menos, com 10, 12 ou 15 dias, na eventualidades de todas as entidades responderem no prazo. Hoje, já estamos a 11 de outubro e, se somarmos 15 dias, faz 26 de outubro. Ora, quando chegarem as respostas, se todas vierem dentro do prazo, eventualidades que, penso, é apenas mirífica, não é fácil de um dia para o outro estarmos a analisá-las e a cruzar com a informação que já temos, e estamos já em cima do mês orçamental.

Gostaria que fosse ponderada a possibilidade de, em relação à parceria público-privada do Metro Sul do Tejo, em que temos

perfeitamente definido um quadro, que até nem é muito extenso, de entidades de que foram propostas audições pelos diferentes grupos parlamentares, e, tanto quanto vejo, são 10, mas se retirarmos a audição com o Sr. Humberto Pedrosa, que já cá esteve, embora não saiba se pretendem ouvi-lo outra vez, portanto, sendo 10 audições, penso que, mesmo que não tenham sido recebidos os questionários indicativos, deveríamos, logo a seguir à audição com o Dr. António Mexia, «atacar em força» esta parceria do Metro Sul do Tejo. Sugiro, pois, que seja convocada uma reunião para tomarmos uma decisão.

Esta é a proposta do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, marcaremos essa reunião, o que não vamos é fazer a discussão agora, porque não está na ordem de trabalhos. Será agendada uma reunião para a próxima terça-feira, às 10 horas e 30 minutos para poderem ser discutidos todos os aspetos relacionados com o prosseguimento dos trabalhos da Comissão e de futuras audições para, enfim, podermos recalendarizar os trabalhos, tendo em conta os prazos que temos e aquilo que ainda temos para fazer.

Portanto, fica assente que convocaremos uma reunião para as 10 horas e 30 minutos da próxima terça-feira.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Uma reunião dos coordenadores ou uma reunião da Comissão?

O Sr. **Presidente**: — Da Comissão, Sr. Deputado.

Creio que será mais eficaz fazermos uma reunião da Comissão e resolver esse assunto porque, se não, teríamos, necessariamente, de marcar outra reunião da Comissão para tomar deliberações. Creio que não há

necessidade, nesta fase dos nossos trabalhos, estarmos a duplicar esforços e discussões.

Vamos, então, dar início à audição do Eng.º Mário Lino, que já se encontra na Assembleia.

*Pausa.*

*Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Eng.º Mário Lino, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.*

Srs. Deputados, depois da sessão fotográfica da praxe, estamos em condições de começar a audição do Sr. Eng.º Mário Lino, a quem agradeço, desde já, a colaboração com os trabalhos desta Comissão.

Vamos seguir a seguinte metodologia: em primeiro lugar, convidá-lo-ei a, querendo, fazer alguma intervenção inicial sobre a parceria público-privada que nos ocupa e, depois, cada grupo parlamentar terá 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato, de acordo com uma rotatividade que está estabelecida, e, depois, haverá uma segunda ronda para que algum Sr. Deputado que pretenda ainda colocar alguma questão possa fazê-lo, para o que dispõe, cada um, de 3 minutos.

Creio que, hoje, pertence ao Partido Socialista dar início à primeira ronda de perguntas, mas, antes, perguntava ao Sr. Eng.º Mário Lino se pretende fazer alguma intervenção inicial ou se podemos passar, desde já, às perguntas.

O Sr. Eng.º **Mário Lino** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, não tenho nenhuma declaração inicial a fazer, pelo que podemos passar às perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Engenheiro.

Vou dar a palavra ao Sr. Deputado Manuel Seabra, do Partido Socialista, para colocar as questões que entender.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Caros Colegas da Comissão, começo por agradecer a disponibilidade do Sr. Eng.º Mário Lino.

Confesso, Sr. Engenheiro, que tive alguma dificuldade na preparação deste inquérito. Aliás, até instei os serviços da Comissão para que me fizessem chegar a cópia da carta que lhe foi dirigida, carta essa que tem a epígrafe «Transporte ferroviário - Eixo Norte-Sul - segunda renegociação».

Ora, uma rápida análise ao percurso da sua passagem pelo Ministério das Obras Públicas e das renegociações que foram feitas com a Fertagus, levou-me rapidamente a concluir que a primeira renegociação terá sido da responsabilidade do ministro que imediatamente o antecedeu, o Ministro António Mexia, e a segunda renegociação terá sido da responsabilidade do ministro que lhe sucedeu, o Ministro António Mendonça.

Perante esta dificuldade, confrontado com a notificação de que V. Ex.<sup>a</sup> é destinatário, com os desempenhos e os conteúdos dos desempenhos de V. Ex.<sup>a</sup> no Ministério das Obras Públicas, verifiquei que, às tantas, estava um pouco deserta de conteúdo a audição que aqui promovemos. Mas, enfim — a Comissão funciona nestes termos —, calhou em sorte ao PS ser o primeiro a inquirir o Sr. Eng.º Mário Lino. Do ponto de vista material, se isto tivesse outro tipo de afinação, embora a responsabilidade seja, evidentemente, de todos nós, se é que se pode pôr isto nestes termos, deveria, evidentemente, ser o PSD a inquiri-lo porque foi o PSD que

requereu a sua presença aqui. Portanto, o PSD deve saber por que razão quer que V. Ex.<sup>a</sup> cá venha, uma vez que, aparentemente e dando resposta àquela que é a epígrafe da notificação de que o Sr. Engenheiro é destinatário, de facto, não tendo V. Ex.<sup>a</sup> participado em nenhuma das duas renegociações, faz pouco sentido tê-lo convocado, pelo menos, para este efeito. Mas «É a vida», como dizia um emérito Primeiro-Ministro, que o antecedeu. E mesmo esta Comissão de Inquérito, temos de perceber, assentou muito numa pré-conclusão, num desenho, que já estava mais ou menos estabilizado pelo País, de um quadro negro sobre as parcerias público-privadas.

É nesse âmbito que esta Comissão ou alguns dos partidos que a integram avançaram para a sua constituição e para o desenvolvimento dos respetivos trabalhos. Qual era o objetivo? O objetivo era, evidentemente, condenar, à cabeça, as parcerias público-privadas. E, se não houvesse factos — o exemplo é que estamos aqui perante um não-facto, que é mais uma evidência desta teoria —, moldavam-se os factos de tal forma que a história continuasse a fazer sentido, se os factos não fossem moldáveis, criavam-se factos para que a história pudesse fazer sentido.

O Sr. Engenheiro não assistiu, provavelmente, às nossas audições, mas tivemos aqui audições do mais ridículo que é possível. Tivemos aqui um juiz jubilado, Carlos Moreno, que veio cá dizer que Portugal era o campeão europeu das parcerias público-privadas e, independentemente de ser ou não ser, sustentava essa sua conclusão num número que era 100 vezes superior ao número previsto em dois Orçamentos do Estado, de compromissos do Estado com as parcerias público-privadas.

Como V. Ex.<sup>a</sup> sabe, no Orçamento do Estado que foi da responsabilidade do Ministro Bagão Feliz, a previsão de gastos com parcerias público-privadas pelo Estado, num horizonte de várias décadas,

era de 15 800 milhões de euros, depois, com o Ministro Vítor Gaspar, no Orçamento do ano passado, a expectativa de gastos com as parcerias público-privadas era de 15 200 milhões de euros e esse Sr. Juiz Carlos Moreno, para sustentar a conclusão de que Portugal era o campeão europeu das parcerias público-privadas, criou um número de 1,5 bi, ou seja, 100 vezes esses 15 mil milhões que estavam previstos nesses dois Orçamentos do Estado, da responsabilidade de ministros que, para este efeito, são absolutamente insuspeitos.

Portanto, este é o quadro e este é também o quadro em que V. Ex.<sup>a</sup> aqui vem. Não teve nada a ver com nenhuma das renegociações, mas, enfim, era preciso chamá-lo cá e chamaram-no cá a propósito da segunda renegociação, em que V. Ex.<sup>a</sup> não interveio.

De qualquer forma, Sr. Engenheiro, deixe-me dizer-lhe o seguinte: não é sobre isso que V. Ex.<sup>a</sup> aqui vem responder, mas também não é menos verdade que todo este quadro de desenvolvimento da teoria sobre as parcerias público-privadas nos permite, por exemplo, hoje, assistirmos a um discurso, uma propaganda, uma cascata de anúncios sobre renegociações das parcerias público-privadas que o atual Governo está a desenvolver, renegociação essa que, como depois vamos ver no detalhe, corresponde, de facto, a um corte de alguns milhões dos compromissos com as concessionárias, mas esses milhões correspondem a trabalhos que as concessionárias não vão fazer e que representam encargos para o Estado.

Por exemplo, os últimos anúncios correspondem a reduções de trabalho, designadamente de manutenção ao longo dos anos, reduções acordadas com as concessionárias, e essas reduções representam, depois, futuros encargos para o Estado, o que significa que os valores previstos, de futuro, não só não serão diminuídos como, provável ou expectavelmente, serão acrescentados. Mas vivemos nesta síndrome da necessidade de todos



os dias enquadrarmos factos justificativos para uma teoria, que quisemos que fosse aquela, e, portanto, se os factos se não adaptarem, mudam-se os factos, inventam-se ou recriam-se. Este é um exemplo, mas há vários.

Sr. Engenheiro, apesar de tudo, não devíamos desaproveitar a presença de V. Ex.<sup>a</sup> nesta Comissão de Inquérito, que, penso, é importante até pela sua experiência, e a pergunta possível de lhe fazer neste momento é, enfim, a de saber se tem alguma coisa a dizer sobre esta concessão Fertagus, no âmbito das tais renegociações em que não participou.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Mendes Bota, pede a palavra para uma interpelação sobre a condução dos trabalhos?

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — É para uma interpelação.

O Sr. **Presidente**: — Mas eu ainda não conduzi nada!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, foi envolvida a Mesa, assim como o PSD, numa das afirmações do Sr. Deputado Manuel Seabra e eu acho que as coisas têm que ser esclarecidas de imediato, sob pena de quem está a ouvir-nos ficar induzido em erro.

Não quis estar a criar um incidente processual quando o Sr. Deputado Manuel Seabra estava no uso da palavra, ouvi, muito respeitosamente, tudo aquilo que ele disse, mas lamento informar o Sr. Deputado Manuel Seabra que está mal informado, não leu devidamente as coisas.

Queria só dizer que, no dia 27 de setembro, numa carta que eu próprio assinei dirigida ao Sr. Presidente, solicitámos nós, PSD, que fosse ouvido o Sr. Eng.º Mário Lino, e que diz assim: «Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, à data da assinatura do novo contrato de concessão que ocorreu em 8 de junho de 2005». Portanto, é o novo contrato de concessão e não o segundo! E não disse mais nada. Nós não somos responsáveis pela carta que V. Ex.<sup>a</sup> assinou, onde, eventualmente, se faz menção à segunda renegociação. Nós não falámos em renegociação, falámos no contrato de concessão de 8 de junho de 2005.

Ora bem, tanto quanto todos sabemos, o Sr. Eng.º Mário Lino foi Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do XVII Governo Constitucional, desde 12 de março de 2005 a 25 de outubro de 2009. Portanto, desde logo, quero dizer que já o Sr. Eng.º Mário Lino era Ministro, com plenos poderes, quando, no dia 13 de abril de 2005, foi publicado o decreto-lei com as bases revistas da concessão e quando, no dia 8 de junho de 2005, foi assinado o novo contrato de concessão.

Obviamente que o Sr. Eng.º Mário Lino também tem responsabilidades por um processo que foi iniciado pelo Governo anterior, mas concluído com o beneplácito e, seguramente, com a aprovação do Sr. Eng.º Mário Lino, na altura já Ministro.

Além de que...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a sua interpelação já vai longa!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, estou apenas a esclarecer factualmente.

O Sr. **Presidente**: — Peço que conclua. Foi feita uma pergunta...

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Repito, factualmente.

E, portanto, a apreciação desta parceria público-privada não tem apenas a ver com as renegociações nem com os contratos, tem a ver com o decorrer de toda esta parceria.

Assim, até ao dia 25 de outubro de 2009, o Sr. Eng.º Mário Lino teve tudo a ver com esta parceria. E nós não prescindiremos de o questionar sobre isso.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, obviamente que o Eng.º Mário Lino está aqui para esclarecer esta Comissão sobre tudo o que ocorreu, quando foi Ministro das Obras Públicas. Isso não está em questão.

Finalmente, dou a palavra ao Sr. Eng.º Mário Lino para poder responder às questões colocadas pelo Sr. Deputado Manuel Seabra.

Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, à partida quero começar por dizer que venho sempre aqui com total empenho e que estou sempre disponível quando o Parlamento ou alguma comissão entenderem que a minha participação possa ser útil. Portanto, contem sempre comigo, sem qualquer sacrifício ou dificuldade da minha parte.

Relativamente à concessão Fertagus, devo dizer que também fiquei um bocado admirado com a convocatória, porque ela faz referência, expressamente — não é da responsabilidade do Sr. Deputado Mendes Bota, mas compreenderá que muito menos é da minha responsabilidade! —, que eu vinha aqui falar sobre a segunda renegociação.

Na realidade, a primeira negociação foi feita por um Governo do partido do Sr. Deputado Mendes Bota e do CDS e foi concluída e aprovada

em Conselho de Ministros, conforme reza o decreto-lei que aprovou as alterações à base da concessão, que é o Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril. Como sabe, e é prática, este diploma tinha sido aprovado pelo Conselho de Ministro em 27 de janeiro de 2005, portanto, na altura em que era Primeiro-Ministro o Dr. Pedro Santana Lopes, Ministro das Finanças o Dr. Bagão Félix e Ministro das Obras Públicas o Dr. António Mexia. No entanto, como foi para a Presidência da República naquele período em que já se estava em transição para o novo Governo, o Sr. Presidente da República... Aliás, os Presidentes da República costumam, nessas circunstâncias, reter os diplomas aprovados pelo Governo anterior, mas que ainda não promulgaram, mandam para o novo Governo e perguntam se este tem alguma coisa contra os diplomas para serem referendados pelo novo Primeiro-Ministro. E, neste caso, o novo Primeiro-Ministro referendou. Nem foi matéria discutida no Conselho de Ministros.

Portanto, toda a configuração que resultou da primeira negociação foi aprovada em janeiro de 2005 e eu herdei, digamos assim, esse contrato. Claro que o decreto aprovado pelo Governo de Santana Lopes e que transitou, já aprovado, para o novo Governo tem um artigo que diz que é preciso assinar e eu, como tenho de cumprir a lei, fui assinar.

Mas devo dizer que não encontrei nenhuma razão de fundo que me perturbasse o que tinha sido aprovado. Parece-me que foi uma revisão conduzida com correção e com lisura, atendendo a que, na altura, a avaliação que foi feita dessa concessão, como sabe, começou mal porque, como já foi discutido aqui, nesta Comissão, houve previsões ou expectativas, relativamente ao tráfego de passageiros, que não vieram a verificar-se. Devo dizer-lhe também que não me espantam muito essas expectativas, porque é normal que qualquer que fosse o Governo — e eu não fiz parte desse Governo — imaginasse que a oferta de um transporte

ferroviário, quando tinha acabado de sair de um período de grande convulsão por causa das portagens na Ponte 25 de Abril, fosse um maná porque ia haver uma transferência de passageiros para esse módulo. Mas tal não veio a ocorrer.

Portanto, conforme estava previsto no primeiro contrato, que já vinha bastante de trás, foi feita uma revisão, como eu disse, no tempo do Governo de Santana Lopes e chegaram a uma nova formulação que, acho, é bastante mais avançada do que a do primeiro contrato.

Quanto ao segundo contrato, que foi aprovado nesse Governo, houve uma negociação boa do ponto de vista dos interesses do Estado e, como chegou a uma nova configuração da concessão, mais adequada àquilo que era a realidade e à experiência que se tinha colhido, não mereceu nenhum reparo e, da minha parte, não pus nenhuma objeção a esse contrato. E vivi com esse contrato quatro anos e meio, Sr. Deputado, e não tive nenhum problema especial.

Como sabe, eu não acompanhava a Fertagus de uma forma direta e permanente, tinha delegação de competências na Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado, mas, naquilo que era matéria que pudesse criar algum problema político ou alguma matéria mais sensível, sinceramente não me recordo... A Fertagus funcionou, cumpriu as suas obrigações no novo contrato. E, também como estava previsto nessa primeira alteração, havia que fazer, a certa altura, uma segunda negociação. Essa segunda negociação foi colocada, nos termos do contrato de concessão que estava em vigor, ao Governo em setembro de 2009, portanto, já no final do mandato do Governo a que pertenci.

Ainda houve a nomeação de uma comissão de negociação por parte do Sr. Ministro das Finanças e minha — como sabem, as comissões de negociação são nomeadas pelo Ministro das Finanças e pelo Ministro da

tutela —, através de um despacho conjunto, o Despacho n.º 20 260/2009, de 1 de setembro...

**Uma voz não identificada:** — De 8 de setembro!

O Sr. Eng.º **Mário Lino:** — Não, 8 de setembro é a data em que foi publicado, mas a data da assinatura é 1 de setembro e, como nele se refere, entrou em vigor na data da assinatura, ou seja, em 1 de setembro.

Nos termos desse Despacho, a comissão foi constituída e tinha que produzir resultados em 60 dias, mas, antes disso, o Governo terminou as suas funções e, depois disso, já não acompanhei, mas presumo que a comissão ficou a marinar um pouco, até que, por iniciativa — parece-me, mas não sei — do Ministro das Finanças já do Governo seguinte, do segundo Governo de José Sócrates, houve uma alteração da composição dessa comissão. E digo «presumo» porque a comissão, em relação aos membros indicados pelo Ministro das Obras Públicas, mantém a sua composição anterior e, em relação aos membros indicados pelo Ministro das Finanças, altera, sendo, portanto, a única coisa que está alterada no Despacho, relativamente ao primeiro, motivada, por qualquer razão que o Sr. Ministro das Finanças achou pertinente, e alterou a composição da comissão. Essa comissão trabalhou, apresentou o seu relatório e, em 2010, foi aprovada uma nova revisão do contrato de concessão.

Em resumo, não tive nenhuma intervenção em nenhuma das revisões substantivas, para além de fazer aquilo que tinha de fazer, que era assinar o contrato que tinha sido aprovado por um decreto-lei e promulgado pelo Presidente da República, que diz que o Ministro das Finanças e o Ministro das Obras Públicas têm que assinar. E nós assinámos, a menos que tivesse

grande objeção. De facto, não tive, e vivi com esse contrato durante quatro anos e meio, sem problemas políticos de maior.

Devo dizer-lhe que constatei que, por exemplo, o relatório do Tribunal de Contas sobre a Fertagus, que vi na *net*, de uma maneira geral, faz uma apreciação muito positiva das duas transformações, quer da primeira, em 2005, quer da segunda, em 2011. Nenhuma delas é mérito meu porque nelas não intervim, como disse. Convivi e, como disse, bem com a primeira alteração e verifico que o Tribunal de Contas também faz uma apreciação, de uma maneira geral, positiva relativamente a essas duas alterações que houve nos contratos de concessão.

Portanto, não tenho mais que possa referir sobre o contrato da Fertagus.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Manuel Seabra concluiu?

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

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

Então, vamos passar agora ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Eng.º Mário Lino, que já não víamos por estas paragens há muito tempo e sossegar quer a bancada do Partido Socialista quer aqueles que possam ter expetativas em ouvir o Sr. Eng.º Mário Lino, porque ele voltará cá mais vezes e, seguramente, para perguntas muito mais sumarentas e mais interessantes do que estas que, eventualmente, temos para lhe fazer sobre a Fertagus.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Já estou habituado, Sr. Deputado!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nós sabemos, nós sabemos! E nós estamos a fazer um esforço para nos habituar também.

Sr. Engenheiro, é evidente que pode parecer estranho a audição de V. Ex.<sup>a</sup>, mas nós, todos, entendemos analisar tudo o que se passou com as parcerias público-privadas e eu, no meu caso concreto, não quero participar no campeonato sobre se os ministros eram mais «rosas» ou mais «laranjas» ou mais «laranjas e azuis». O meu campeonato é saber se o Estado e os representantes do Governo, a todo o momento, quando foram convidados para assumir as pastas — e V. Ex.<sup>a</sup>, obviamente, não foi convidado para assumir esta pasta porque percebia muito de crochê ou de outra matéria qualquer mas porque era uma pessoa reconhecidamente entendida nestas matérias dos transportes... Portanto, estando por dentro ou não, estudando os *dossiers*, com despacho do Sr. Presidente da República, que o mandatava a assinar, não era propriamente uma pessoa que não olhasse, com olhar crítico, as situações e até acompanhava uma única PPP, que existia na altura, até porque, pela profusão de PPP, sou levado a reconhecer — e essa conclusão é minha — que V. Ex.<sup>a</sup> ficou fã das PPP desde o primeiro dia em que ouviu falar nelas, tantas foram as que, depois, consequentemente, foi fazendo. Portanto, a única PPP que existia merecia uma atenção e é sobre essa atenção, que, sei, deu ao problema e que o analisou, que lhe queria fazer algumas perguntas.

V. Ex.<sup>a</sup> sabe, porque acabou por reconhecer, que, de facto, havia um problema com os estudos de tráfego. Um outro ministro do mesmo Governo ou da mesma cor partidária dizia: «De fato, se pudsésemos



encontrar aqui um verdadeiro erro de avaliação, esse erro foram os estudos de tráfego».

Tendo V. Ex.<sup>a</sup> a capacidade de assinar ou não ou de, porventura, levantar dúvidas, que disse agora que não tinha, gostava de saber se as análises que fazia dos estudos de tráfego lhe mereciam toda a confiança. Porquê? Porque, obviamente, olhou para os valores que o Estado pagava em indemnizações compensatórias e essa concessão, até 2004, deu sempre vários prejuízos ao Estado e alguma receita ao privado.

Portanto, mesmo para um leigo, nós estaríamos por uma PPP feita por boas razões, que resolveu um problema estrutural naquela região geográfica do País, oferecendo transportes que se verificaram de qualidade, mas, ainda assim, havia um desequilíbrio.

Pergunto: merecia ou não, da sua parte, uma avaliação ou, mesmo sabendo disso, resolveu ignorar e dizer: «Bom, até aqui o comboio anda...» e, portanto, não lhe mereceu nenhuma análise nova, não encomendou mais estudos, não pediu para serem verificados determinados valores? Porque, até 2004, o Estado tinha, de facto, em desequilíbrios financeiros pago muito, muito, dinheiro à concessionária e, por seu lado, a concessionária tinha tido tantos proveitos que até distribuiu dividendos.

A minha pergunta é se a análise que fez da parceria era, de facto, uma análise em que tudo estava bem ou se teve algumas dúvidas.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas, provavelmente, não entendeu o que eu disse.

A análise da parceria que existia quando cheguei ao Governo não é essa de que o senhor está a falar. Essa é de 2004 e eu só cheguei ao Governo em 2005. Quando cheguei ao Governo, o contrato que existia era

um contrato aprovado em 2005 e esse já não tinha esses estudos de tráfego. E foi com esse que me senti confortado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas essa, apesar de tudo, ainda tinha, conforme foi assumido aqui por todos, um forte desequilíbrio naquilo que se chamam os «benefícios sombra», que, aliás, é uma das poucas observações que o juiz Carlos Moreno faz e o Tribunal de Contas também. Ou seja, apesar de esse contrato ter repostado, como disse e bem, alguns equilíbrios que vinham do passado e por isso é que lhe digo que não podia desconhecer e, se não podia desconhecer, eu esperava uma análise mais crítica... De facto, apesar de, em 2005, se terem feito correções, incluindo a assunção do risco de tráfego, que passou para a empresa, e, portanto, o principal problema de antes acabou por ser resolvido, mas continuaram problemas de «benefícios sombra», que toda a gente que analisa estas matérias diz que devem ser avaliados e devem ser também repartidos, e não estavam repartidos... Não sei se V. Ex.<sup>a</sup> se apercebeu disso. Diz também que devia haver comparador público, como um dos critérios.

Posso perguntar-lhe por que é que não lhe passou pela cabeça, por exemplo, não assinar o contrato e até revogar ou solicitar que o Estado pudesse assumir, para si, uma concessão que, pelos vistos, até estava a ser mais equilibrada e a gerar alguns proveitos. É que o argumento que nos foi dado até agora é o de que não era possível porque todas as cláusulas que pressupunham a denúncia do contrato não se verificavam, isto é, o serviço era de qualidade, prestado a tempo e horas... Mas qual é o estudo concreto, o tal comparador público que o Estado mandou fazer que possa provar que, de facto, de outra forma o Estado não faria melhor e mais barato? Essa dúvida também existiu ou ninguém se preocupou sequer com esse estudo?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, já lhe respondi que, da análise que fiz do contrato de concessão, tal como foi aprovado em 2005 e com o qual convivi durante quatro anos e meio, com base nos elementos de que dispunha e que a própria prática evidenciou, era um contrato que salvaguardava, no essencial, os interesses do Estado, era um contrato que tinha introduzido melhorias muito significativas em relação à situação anterior e, portanto, não tinha nenhuma razão para levantar algum problema, a não ser por ter sido aprovado pelo Governo anterior, mas esse não é o meu estilo. Portanto, pareceu-me que o contrato estava bem.

Quanto ao comparador público, quero dizer que não era da prática, nem da lei. Mas o Sr. Deputado tem, a todo o momento, a iniciativa — não sei se já a tomou? — de fazer um projeto de lei a dizer que é obrigatório haver um comparador público ou que é proibido fazer parcerias público-privadas ou qualquer outra coisa que agora lhe pareça que deva ser feito, uma vez que está na Casa onde pode fazer legislação! Não me foi transmitida nem pela Sr.ª Secretária de Estado, nem por uma outra entidade, nem pelo Tribunal de Contas, nem pelo Ministério das Finanças, nem tive qualquer razão para que aquele contrato devesse levantar objeções ou levar o Governo a querer renegociar um contrato que tinha acabado de ser renegociado. Não vi nenhuma razão. E ele funcionou razoavelmente bem durante o período em que estive no Governo e, já no final, como lhe disse, iniciou-se, como estava previsto, uma nova negociação, que prolongou a concessão, já em 2010.

Portanto, Sr. Deputado, não posso dizer-lhe mais nada.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estamos a fazer o nosso caminho. A ideia que tive da intervenção de V. Ex.ª é que, de facto, mal olhou para isto.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não. O Sr. Deputado está enganado!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Limitou-se a assinar, estava tudo bem, tinha corrido tudo bem, apesar de todos os dados indicarem que não era assim!

Nós sempre dissemos que não temos nada contra a existência de um operador privado com *know-how* neste setor. Aliás, governantes, aqui ouvidos, assumiram que o Estado quis e tudo fez para manter um operador privado neste setor. Nada contra. Outra coisa é o Estado não ter, a todo o momento, capacidade de assumir para si, sempre que se justifique, a operação deste contrato, uma vez que o Estado tinha sempre os riscos políticos do seu lado, como a introdução ou não de mais uma travessia, a introdução de mais PPP, o alargamento de serviços que iriam afetar claramente a procura e, portanto, com a procura e a oferta haveria, obviamente, lugar a reequilíbrios financeiros.

Gostava de saber se houve aqui alguma análise crítica. Diz-me que não. Eu percebi isso logo de início e por isso é que disse: «Bom, não vou ter muitas perguntas para fazer». O ex-Ministro António Mendonça veio aqui dizer que tinha feito um bom negócio em termos de excedentes de receita de bilheteira. Segundo o caso-base, se as receitas fossem inferiores a 5% do caso-base, cujo valor desconheço, o Estado teria 25% e a concessionária 75%; caso fossem maiores, o Estado ficava com um grande benefício, o que até veio a verificar-se nos planos posteriores: 75% e a concessionária 25%. É evidente que não consigo avaliar se isto é um bom negócio ou não sem ter o valor que está no caso-base, que pode ser um valor de tal forma inatingível que, tendo em conta a quebra de tráfego, podemos estar perante um mau negócio, mas não sabemos se é.

Mas, lendo o contrato, afinal, o Ministro António Mendonça não inventou a pólvora. V. Ex.<sup>a</sup>, na assinatura que mandou fazer, já lá estava essa previsão. E como o ex-Ministro António Mendonça não conseguiu confirmar se era assim, porque disse «Olhe, não lhe consigo confirmar» e só falou na parte positiva, que era a da receita de 75% nos *upsites* e não falou no restante, como eu dei conta que, no contrato que V. Ex.<sup>a</sup> mandou assinar, essa previsão já lá estava, perguntava qual foi o raciocínio que estava subjacente a este acordo e, já agora, qual é o valor do caso-base perante o qual sobe 5%, baixa 5%, e o Estado terá ou não receita de 75 ou de 25%.

Se fez essa análise atenta, gostava que me pudesse esclarecer porque o Sr. ex-Ministro António Mendonça, sobre esta matéria, disse zero.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, se me pergunta se vi atentamente, digo-lhe que vi. Agora, devo dizer-lhe que não me lembro. Já saí do Governo há três anos e isso passou-se quatro anos e meio antes, portanto, há sete anos e meio. Não me lembro dos valores que estavam no caso-base, não faço a mínima ideia. Mas o Sr. Deputado, certamente, ao longo destes sete anos e meio, já teve muita oportunidade de satisfazer essa curiosidade. Agora, querer satisfazê-la comigo, que tive esses números há sete anos e meio, é difícil, Sr. Deputado!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, só dispõe de 93 centésimos de segundo. Quer aproveitá-los?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Para aquilo que quero dizer é o tempo suficiente.

De facto, o PS tinha razão: não valia a pena ter chamado o Sr. Eng.º Mário Lino. Esperemos pelas próximas oportunidades.

O Sr. **Presidente**: — Vou dar a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º Mário Lino e dizer que muitas e muitas horas passamos nesta e noutras salas desta Casa a discutir matérias, precisamente como esta da travessia ferroviária do Tejo e a ligação do eixo Lisboa-Setúbal, e também estivemos em debates em que o PCP levantava, naquela altura, em 2005/2008, problemas como a impossibilidade de utilização pelos utentes do comboio da Fertagus, do passe social intermodal, sendo apenas possível utilizar passes combinados ou assinaturas de linha do operador, quer para o serviço de transporte ferroviário, quer para as linhas rodoviárias complementares. Denunciámos, na altura, a flagrante insuficiência de material circulante afeto ao serviço concessionado, verificada, de forma particularmente clara, desde outubro de 2004, com a extensão da concessão a Setúbal, passando de uma extensão de 26 para 52 km, sem qualquer incremento do material circulante, ao contrário do inicialmente previsto.

Também falámos, nessa altura, da oferta manifestamente insuficiente do serviço prestado, precisamente em consequência dessa insuficiência do material circulante, tendo, inclusivamente, na altura, sido reduzida com a extensão do transporte para Setúbal de oito para seis comboios por hora, na zona de maior densidade, e frequência de comboios, fora das horas de ponta, de um comboio por hora até Setúbal. E esta oferta é diminuta e

descoordenada ao nível do transporte rodoviário complementar e da insuficiência do transporte ferroviário.

Entretanto, havia uma questão incontornável, já desde o início desta exploração e do serviço ferroviário com esta PPP, que era a profunda desigualdade do tarifário praticado, ou seja, os preços eram significativamente mais elevados neste serviço do que em todas as outras linhas de transporte ferroviário na Área Metropolitana de Lisboa. Aliás, na altura, tivemos ocasião de dar nota de uma tabela que comparava os preços das tarifas em distâncias equivalentes de percursos até Lisboa, em que o preço por quilómetro entre a CP e a Fertagus chegava ao ponto de ser o dobro do preço por quilómetro pago na tarifa pelo utente. Já na altura era de 46 € o passe de Lisboa para a Azambuja e de 106 € o passe de Lisboa-Setúbal. As pessoas pagavam muito mais por um serviço ferroviário, que estava a ser prestado com uma oferta muito menor, muito insuficiente, com material ferroviário que, ao que julgo saber, nessa altura, transitou para a posse do Estado para retirar o risco da exploração e do uso desse material do lado do concessionário privado para o lado do Estado.

Portanto, havia um conjunto vasto, significativo e importante de críticas que apontámos na altura, e tudo isto num contexto em que o Estado pagava — voltando às expressões populares que usávamos na altura e continuamos a usar — com língua de palmo: pagavam as pessoas pelo transporte e pagava o Estado. E de que maneira!

Já com o senhor no Governo, há uma resolução do Conselho de Ministros, a Resolução n.º 126/2005, de 8 de agosto, que estabelece a autorização de despesa de pagamento à Fertagus de 45,2 milhões de euros relativamente aos anos até 2005/2006 e, na fase posterior a esse ano, autorizava mais 57,6 milhões de euros, num total de 102 milhões de euros, em números redondos, ou um pouco mais do que isso, mais IVA.

Ora, se nós, na altura, tivemos estas observações e demos voz, já nesse momento, às críticas e à razão de queixa que as populações tinham — está bem claro e demonstrado que foi um processo negocial, conduzido pelo Governo anterior àquele em que participou e conduzido pelo seu antecessor, na altura, o Ministro António Mexia —, o Ministro que assina tem um bocadinho de mais responsabilidade do que pegar na caneta e assinar. Porém, há pouco disse que, no essencial, relativamente às opções, sentia-se confortável, sentia-se de acordo, no essencial, com aquelas opções.

Gostava de lhe perguntar, depois dos debates que aqui tivemos e em que colocávamos isto tudo, portanto não foi por falta de aviso, se estas questões não tinham eco e não tinham razão de ser na análise que, entretanto, vinha fazendo sobre a necessidade de pôr em causa estas orientações.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, a primeira coisa que lhe queria dizer, e o Sr. Deputado sabe bem, é que me recordo de que, nesses e noutros debates que houve com o Sr. Deputado, sempre procurei não só ouvir com atenção as observações que fazia como analisar da sua pertinência e, se fosse o caso, procurar introduzir as alterações que fossem corrigindo... E digo isto em relação ao Sr. Deputado como em relação a qualquer outro, evidentemente, pois não era nenhuma deferência especial para o Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nunca calculei que fosse!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sim, eu estava a falar dirigindo-me a si, mas é para não haver dúvidas a esse respeito.



Portanto, sempre procurei ouvir com atenção aquilo que as pessoas dizem e, depois, ir verificar e meditar. E foram sendo introduzidas, ao longo destes quatro anos e meio, melhorias no funcionamento do serviço da Fertagus, que acho que são inegáveis e que, portanto, resultaram... Aliás, não foi só da minha ideia ou da ideia da Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado ou da ideia da administração da Fertagus, foi também por aquilo que a própria Assembleia da República e os Deputados da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações chamavam a atenção.

Agora, há no raciocínio do Sr. Deputado uma questão que compreendo mas sobre a qual tenho de fazer um reparo. Acho que não se reduzir o problema a esta forma simples, que é dizer assim: as pessoas, pelo mesmo serviço, pelos mesmos quilómetros, na CP, pagavam menos do que pagavam na Fertagus. Falta dizer outra coisa: e o Estado pagava menos ou pagava mais na CP do que pagava na Fertagus? Eu digo que pagava muito mais e, por isso, a CP tem um prejuízo acumulado muito grande. Eu não estou a dizer que estou contra esse prejuízo. Eu percebo que esse prejuízo, ao nível da empresa, resulta de uma prestação de serviço público que tem grandes benefícios para a sociedade e por isso...

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

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, há pouco ouviu-o e não fiz apartes enquanto falava.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, esses apartes são inaudíveis e, portanto, pedia que os evitassem.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Queria dizer que o serviço público de transportes urbanos, em particular, mas não só, de uma maneira geral, são serviços deficitários para a empresa que os presta e, normalmente, o Estado tem que, através da transferência daquilo que são as contribuições, os impostos pagos por todos, contribuir para que aquele serviço seja feito porque ele é de grande utilidade para a sociedade, no seu conjunto. É nisso que baseia as questões dos transportes. Aliás, há muitas coisas que dão despesa para a empresa que tem a seu cargo a gestão dessa operação, e ela tem prejuízo, mas são de grandes benefícios para a sociedade. Os hospitais dão prejuízo, as escolas dão prejuízo, e ninguém pensa levantar... Pode racionalizar-se, mas são de grande interesse para a sociedade. É por isso que as câmaras fazem ruas e não têm receita, só têm despesa. Se for uma empresa a fazer as ruas tem despesa. Enfim, o que quero dizer é que o problema não se pode ver na simplicidade.

Como o Sr. Deputado sabe, as tarifas na concessão Fertagus, como noutra concessão, resultam dos estudos económicos e financeiros feitos tendo em vista o equilíbrio da concessão, porque se o concessionário é obrigado a fazer investimentos e uma operação mediante determinados custos e se quer recorrer ou se acha que é útil recorrer a uma parceria público-privada tem que se admitir que o concessionário também tem que ter receitas para fazer face aos custos. O que é preciso é procurar o justo equilíbrio. Mas as tarifas resultam do contrato de concessão, as tarifas não são nem fixadas arbitrariamente pelo concessionário, nem são fixadas arbitrariamente pelo Governo, resultam do contrato de concessão. E por isso elas estão sujeitas a revisões periódicas.

Portanto, torno a dizer aquilo que já disse ao Sr. Deputado do CDS: a concessão, tal como a recebi, não me ofereceu grandes dúvidas de início, porque tinha acabado de chegar ao Governo quando recebi a concessão,

estava lá há meia dúzia de dias, e, depois, ao longo da sua execução, durante os quatro anos e meio que estive no Governo, não encontrei nenhuma razão que me levasse a forçar a rescisão da concessão ou qualquer outro processo que pusesse em causa a concessão. Procurámos trabalhar no sentido de ir melhorando a eficiência e a qualidade do serviço prestado, a qualidade do material disponível, etc. Depois, quando chegou o final de 2009, houve lugar a uma segunda revisão, o novo Governo entendeu prosseguir com essa concessão e parece — torno a dizer — que, por aquilo que me foi dado ler no relatório do Tribunal de Contas, também com apreço, de uma maneira geral.

Quanto a dificuldades, problemas ou críticas, é impossível não haver matéria para as fazer, há sempre. Mas, de uma maneira geral, esta é uma concessão que nunca me ofereceu problemas de maior.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, quer prosseguir? Ainda dispõe de tempo.

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

O Sr. Engenheiro sabe — com certeza, não se esqueceu — que o número de passageiros/km transportados pela CP, a nível nacional, é várias vezes superior àquele que é transportado pela Fertagus naqueles 56 km. Portanto, não estamos a falar, quando juntamos só na Grande Lisboa aquilo que agora se chama CP Lisboa (a Linha de Sintra, a Linha da Azambuja, a Linha de Cascais, mais os serviços regionais da Linha do Oeste, que são muito mais caros em termos de passageiro/km, já para não falar nos intercidades e por aí fora... O transporte oferecido pela CP não tem comparação com a Fertagus e, no entanto, quando o senhor era Ministro, atribuía 28 milhões de euros à CP e 10 milhões de euros à Fertagus, em

2006; atribuía 30 milhões de euros à CP e 12,5 milhões à Fertagus, em 2007; atribuía 11,6 milhões de euros à Fertagus e, finalmente, 97 mil euros, na parte do sistema de passe social, à CP, e 32 milhões de euros.

Portanto, a proporção era, mais coisa menos coisa, o que a CP recebesse a Fertagus recebia um terço, o que significa três quartos para a CP e um quarto para a Fertagus. Era assim que se distribuía o dinheiro pelo setor ferroviário em compensações do Estado.

Ora, isto significa que aquilo que o senhor acabou de dizer, de que o Estado gasta muito mais com a CP do que com a Fertagus, pode ser verdade comparando o todo nacional da CP com aquela linha da Fertagus mas, se formos medir pelo indicador exigível, que é o de passageiro/km, a Fertagus recebia muito mais do que a CP, sempre recebeu. E as pessoas pagavam e pagam muito mais na Fertagus do que na CP.

Portanto, quando dá uma explicação mais genérica, como deu agora, há um pequeno pormenor que subsiste, que é: paga mais o Estado, pagam mais as pessoas e há lucros de 32 milhões de euros, salvo erro, que estão a ser entregues, ano após ano, em dividendos aos acionistas privados.

Termino, Sr. Presidente, insistindo nesta questão de fundo: então, não ficou com a ideia de que, de facto, havia aqui, em termos de peso relativo, uma despesa pública e uma despesa das populações que era incomportável em relação a este tipo de opções e de estratégias assente nas PPP e na privatização da gestão?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, o primeiro pormenor que queria chamar a sua atenção é este: o Sr. Deputado disse que eu «atribuí», mas eu nunca atribuí nada! Onde é que foi buscar que eu atribuí não sei quantos milhões à Fertagus? Eu atribuí? Onde é que o senhor foi buscar isso?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O senhor faltou a todas as reuniões do Conselho de Ministros quando isto se decidia?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Mas qual Conselho de Ministros? Então, não fui eu que atribuí, foi o Conselho de Ministros!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas o senhor estava lá, era o Ministro da tutela!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Pois estava. Claro!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isto foi à sua revelia?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não é isso que estou a dizer!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas estou eu a dizer! Foi à sua revelia?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não, claro que não foi!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, atribuiu!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Mas o Sr. Deputado está a pôr as coisas como se fosse um ato isolado meu, da minha única responsabilidade. E não foi. Primeira questão, foi um ato do Governo,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o senhor atribuiu, tal como todos os outros Ministros!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — ... com o qual estive de acordo. Segundo, em particular, como também o Sr. Deputado sabe com certeza ou tem obrigação de saber, no que diz respeito ao acompanhamento e fiscalização dos contratos de concessão, a sua parte financeira é da especial responsabilidade do Ministério das Finanças.

Portanto, Sr. Deputado, corrijo a sua expressão que diz que eu «fiz» porque, depois, as coisas são ouvidas na comunicação social. Portanto, que eu «fiz», não; eu participei nesse processo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Concordando com ele, claro!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Claro! Evidentemente! Todo o acordo!

Sr. Deputado, embora perceba o seu raciocínio, torno a chamar a atenção que as contas que o Sr. Deputado faz, na minha opinião, não estão corretas, porque a CP, durante o seu funcionamento, ou recebe do Estado ou, se não recebe, fica a haver, ou seja, vai ao banco pedir dinheiro emprestado, acumula prejuízos muito grandes. Se o Estado fizesse aquilo que outros países, que o Sr. Deputado conhece bem, como eu também conheço, faziam... As empresas públicas, chegado ao final do ano económico, dizem assim: «Qual é o estado das contas? Vamos pôr tudo a zero», porque a empresa não tem que andar a assumir compromissos relativamente a decisões políticas... Se o Estado acha que as populações devem ter um meio de transporte e devem pagar um nível tarifário tal que não chega para cobrir os custos, o Estado, através do seu Orçamento, tem que cobrir.

Em Portugal, o Estado também faz isso, mas fá-lo com atraso, o que encarece as despesas das empresas, porque, como o faz com atraso, as empresas têm que ir à banca, endividar-se, pagar juros, etc.

Mas, nos custos da CP com o transporte, quer em geral, quer linha a linha ou troço a troço, o Sr. Deputado tem que entrar com todos estes custos.

De qualquer forma, torno a dizer-lhe que as tarifas e os pagamentos que eram feitos a essa concessionária, como às outras, não resultam de decisões casuísticas do Governo, mas do cumprimento do contrato estabelecido entre o Estado e o concessionário. Portanto, tem que se exigir ao concessionário que cumpra a sua parte e o Estado tem que cumprir a dele. É só isso! Não há nenhum pagamento do Estado a dizer: «Ora bem, este ano, vamos beneficiar a Fertagus e dar-lhe mais dinheiro». Não, não é assim que as coisas funcionam.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não foi isso que eu disse!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — O Estado dá à Fertagus aquilo que tem que dar por obrigação contratual e à CP dá aquilo que decide dar e o resto manda que a CP vá buscar à banca e que se endivide para acudir às suas necessidades financeiras. O Sr. Deputado não pode estar a comparar as duas coisas, são dois mecanismos completamente diferentes. É só isso que estou a dizer.

Mas, torno a dizer, percebo e compreendo o raciocínio do Sr. Deputado que, no fundo, tem que ver com as objeções de princípio que tem relativamente às parcerias público-privadas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De princípio e concretas!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, em relação a isso, não lhe posso fazer nada.

As parcerias público-privadas...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu não estou a discutir teorias e princípios, estamos a experiência concreta!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Oiça.

As parcerias público-privadas são uma figura que os Srs. Deputados aprovaram em lei ou nunca tomaram a iniciativa para desaprovar a sua existência no País, portanto é um mecanismo que existe, tanto que a Assembleia da República considera que é passível de ser utilizado, tem legislação de enquadramento e é utilizado nessa base. O Sr. Deputado não pode é ter umas leis a dizer que se podem fazer parcerias público-privadas e, depois, dizer que é proibido fazê-las. Então, o melhor era fazer uma lei a dizer que é proibido fazê-las. É isso que quero dizer. Estar a discutir com o Sr. Deputado objecções de princípio... Percebo que o Sr. Deputado precise de uma lei a proibir; o problema é que o Parlamento não se reduz só à vontade do Sr. Deputado. É assim!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — A legislação que existe em Portugal e em muitos outros países não só da Europa mas também do mundo configura este mecanismo da existência de parcerias público-privadas, elas têm razões, objetivos e benefícios e são utilizadas pelos Governos. Depois,



podem ser melhor utilizadas, podem ser feitas com base... Olhe, esta, por exemplo, teve o problema de ter feito... Como o Eng.º João Cravinho já explicou, segundo li na comunicação social, na altura, porque havia pouca experiência nessa matéria, as previsões de tráfego contaram com perspectivas que não se vieram a concretizar, e, portanto, houve a ideia de que ia haver uma transferência muito grande de passageiros para o comboio, mas isso não se verificou e teve que se corrigir.

A segunda, e torno a dizer, foi feita no Governo anterior ao que pertenci, já teve isso em consideração, e foi uma revisão muito profunda, mesmo muito profunda, em relação ao contrato anterior. Pareceu-me que foi um processo, de uma maneira geral, bem conduzido. Não senti nenhuma dificuldade especial, durante quatro anos e meio, em conviver com esse contrato de concessão, em relação ao qual eu não tinha tido nenhuma responsabilidade, mas que aceitei e nunca tive razões para levantar qualquer objecção a meio do percurso.

O Sr. **Presidente**: — Vou dar agora a palavra ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda.

Antes disso, peço ao Sr. Vice-Presidente Emídio Guerreiro que me substitua por uns minutos, porque tenho de deslocar-me ao Plenário para intervir sobre um ponto.

Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, faça favor.

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

Queria cumprimentar o Sr. Eng.º Mário Lino e fazer-lhe um conjunto de perguntas, que serão poucas, e não pretendo esgotar sequer os 8 minutos que tenho disponíveis.

Gostava de perceber, na sua opinião, qual o seu grau de envolvimento no acompanhamento desta parceria público-privada, porque, devo dizer-lhe, não consegui compreender ainda bem esse ponto. Disse-nos que não lhe suscitou grandes problemas o que estava em cima da mesa. Pergunto: analisou aprofundadamente ou tinha delegado essas competências de acompanhamento da parceria público-privada num outro membro do Governo, num Secretário de Estado?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, tudo o que disse é verdade. É o conjunto. Como sabe, a delegação de competências está num diploma legal. Não me lembro se é uma portaria, mas é uma decisão em que está escrito quais as competências que foram delegadas. Portanto, há uma delegação de competências relativamente à Fertagus, como houve relativamente às outras empresas, num ou noutra Secretário de Estado. Portanto, deleguei competências. Isso não quer dizer que a Fertagus é como se não existisse. Não é assim. Deleguei competências em relação à TAP, em relação à PT, onde, onde, como sabe, o Estado tinha, na altura, uma *golden share*, em relação ao Porto de Lisboa, em relação ao aeroporto, enfim, em todas as empresas. E o facto de ter delegado competências não me ilibava de acompanhar todas as empresas, dando atenção àquelas onde os problemas requeriam maior intervenção da parte do Ministro.

O que eu digo é que a Fertagus nunca foi uma empresa que suscitasse, da minha parte, uma atenção especial, como suscitava a TAP, a PT ou muitas outras empresas. Não houve factos, não houve qualquer problema grave que chamasse em especial a minha atenção para que avocasse, digamos assim, a Fertagus.

Discutimos aqui várias vezes — aliás, o Sr. Deputado do PCP recordou, e é verdade, debates que tivemos aqui, em que ele levantou,

muitas vezes, esses problemas do custo, da falta de meios, da insuficiência de oferta, etc., e eu, em relação a esses problemas, claro, falava com a Secretária de Estado para ir ver o que se passava.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sim, Sr. Engenheiro. Mas eu...

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Mas, insisto, a Fertagus não foi nenhuma empresa... Aliás, não conheço que tenha havido qualquer problema, nem da parte dos Srs. Deputados, tirando as questões que eram postas, na altura em que vinha aqui, ao Parlamento, e que nem constituíram o centro das atenções. Houve outros assuntos muito mais debatidos e muito mais importantes que justificaram uma intervenção maior. É isso que estou a dizer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sim, e devo dizer-lhe que teremos todo o prazer em ouvi-lo sobre outras parcerias público-privadas até mais relevantes financeiramente do que esta.

Mas a minha pergunta inicial advém apenas do facto de conseguir perceber para depois tentar enquadrar as perguntas que lhe vou fazer. Porque corro o risco de lhe fazer algumas perguntas de coisas que se passaram durante o seu mandato e que me possa responder que não eram da sua alçada.

Por isso é que eu queria tentar perceber antes para ver se fazia ou não as perguntas. Mas, dada a sua resposta, vou continuar o conjunto de perguntas que tinha para fazer e, depois, dir-me-á se sabe ou não, em concreto, responder ao que vou perguntar-lhe.

Querida, em primeiro lugar, e dado que a sua experiência política é reconhecida, perguntar-lhe se não lhe chamou a atenção, quando tomou

posse, tendo existido umas eleições legislativas a 20 de fevereiro, que uma declaração comum entre o concedente, o Estado, e o concessionário tenha sido assinada a 23 de fevereiro de 2005, três dias depois das eleições. Não lhe chamou a atenção? Não acha que houve aqui alguma precipitação para a conclusão deste processo, antes de o novo Governo estar na posse de todas as informações?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Eu percebo a sua pergunta, Sr. Deputado, e podia suceder... Era daquelas situações que a gente olha para ver.

Agora, ponto um, o que se passa é que as eleições, como sabe, foram marcadas numa data fora do vulgar, imprevista; ponto dois, estava previsto, no contrato de concessão inicial, que aquela era a altura de se fazer a negociação, e, portanto, ela foi feita na altura que devia ser feita, que, por acaso, coincidiu com a dissolução da Assembleia da República, convocação das eleições, etc.; ponto três, verifiquei, torno a dizer, que o contrato que tinha sido aprovado pelo Governo anterior, embora dois dias antes, tinha sido um contrato que tinha melhorias muito significativas em relação ao anterior.

Portanto, não tive nenhuma razão para começar a atribuir... Não me interroguei no sentido de dizer: «Por que será que foi assinado no dia 23?». Foi no dia 23 porque tinha de ser, porque havia negociações que estavam a correr, que resultavam do contrato inicial, elas foram feitas, houve, entretanto, uma situação inesperada, que era a dissolução da Assembleia da República com a convocação de eleições, mas as coisas não param por causa disso e o Governo aprovou.

Imagine o Sr. Deputado que eu ficava perante uma situação em que o primeiro contrato tinha problemas e o segundo era muito pior. Aí claro, eu

podia pensar: «Isto não faz muito sentido. Então, isto piora, assinado à pressa... Mas não, o contrato era substancialmente melhor do que o primeiro, como é reconhecido pelo próprio Tribunal de Contas, e, portanto, foi um trabalho que me pareceu bem feito, conseguido. Se eu teria feito da mesma maneira, não sei, não fiz essa negociação. Mas não me suscitou nenhuma dúvida especial e, portanto, não tive esse rebate de pensamento sobre se teria sido assinado nessa data por alguma razão menos própria. Não, Sr. Deputado, não tive.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, devo dizer-lhe, até para abono da verdade, que tenho as maiores dúvidas sobre essa legitimidade que dá ao processo, até porque, analisando os dados... O processo de renegociação foi iniciado em 2003, curiosamente, há alguns estudos e pareceres pedidos até a empresas de consultadoria que ora aparecem de um lado, ora aparecem do outro e uma das que estava em cima da mesa era a própria Ernst & Young, que diz, na altura, que este era um bom contrato, o que acontece já no período após a demissão do Governo por parte do Presidente da República. Curiosamente, aquela declaração comum, a que fiz referência ainda há pouco, de 23 de fevereiro, três dias depois das eleições, é a primeira onde existe uma aprovação pelo Estado e pela concessionária da minuta do novo contrato. É aqui que existe, não é antes, não é mais à frente, é aqui. Devo dizer-lhe que me souo estranho e é por esse motivo que lhe fiz a pergunta. Se não lhe souo a si, fico satisfeito, mas a mim não me bateu certo.

Mas, adiantando mais um pouco no tempo — se me permite continuar a fazer as perguntas ao longo do processo temporal —, eu percebo que, se não teve influência na renegociação propriamente dita, depois há um conjunto de relatórios de acompanhamento a que o Governo

teve acesso, porque eram pedidos pelo próprio Governo. E, aí, faço-lhe a pergunta: leu esses relatórios? Está consciente do que lá dizia? Das sugestões que eram dadas e das preocupações que lá estavam acometidas? Porque, se sim, queria confrontá-lo com algumas das declarações que estão nestes relatórios e que me causam alguma expectativa para saber por que é que o Governo, tendo conhecimento deste conteúdo, não quis rever a concessão nem quis, sequer, indagar sobre os princípios da atualidade da concessão, nessa altura.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, não li esse relatório, certamente. Isso fazia parte do trabalho de rotina, de acompanhamento da Fertagus, que era feito pela Sr.ª Secretária de Estado.

Mas, Sr. Deputado, desculpe dizer-lhe isto, que não se aplica só ao que está a dizer-me mas a muitas situações parecidas e que me metem um bocado de confusão: se eu fosse Deputado, não era capaz de fazer a afirmação que o Sr. Deputado fez ao dizer que esta coisa de ter sido feito no dia 23, já dois dias depois, levanta grande desconfiança. Isto porque, antes de dizer isso, já eu tinha posto uma proposta de lei na Assembleia da República para esta aprovar, proposta essa a dizer que dois meses antes não devia haver. Então, a proposta ia a votos, era aprovada e deixava de fazer-se. Não vale a pena é viver bem com uma legislação e lamentar-se da sua aplicação. Sr. Deputado, há alguma coisa que proíba fazer isso? Não! Então, o Sr. Deputado, se acha que isso não é uma boa solução, por que é que não propõe uma emenda? Quando eu vejo uma coisa que não está bem, a minha tendência é mudá-la e não lamentar-me sobre uma coisa que não está bem.

Portanto, Sr. Deputado, eu não tenho esse tipo de pensamentos. A legislação é como é e, pelas razões que lhe expliquei, não houve nada que

me suscitasse dúvidas e me levasse a interrogar no sentido de saber por que é que foi no dia 23.

Até lhe digo mais: acho que tem alguma legitimidade que um Governo que está a acabar o mandato e tem um assunto em mãos queira deixá-lo acabado. É o que qualquer pessoa fará. Também pode fazer o seguinte raciocínio: «Já que me vou embora, quem vier a seguir que resolva o problema». Mas não, tem uma certa preocupação em deixar os seus assuntos arrumados. E fê-lo dentro dos prazos que estão previstos, era um processo que estava em curso, estava previsto de acordo com o contrato anterior, tomou uma decisão. Que decisão tomou? Nos seus contornos gerais, pareceu-me uma decisão razoável e, portanto, não tive nenhuma razão para levantar problemas em relação a isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, sobre os assomos de consciência de cada um, cada um falará. Da parte do Bloco de Esquerda, devo dizer-lhe que há muitas tentativas de melhoria da legislação, que nós tentamos fazer, que são impedidas pelos restantes grupos parlamentares, particularmente aqueles que passam pelo Governo. É democracia, sabe, e esta pluralidade também implica que os grupos parlamentares que passam pelo Governo tendem a proteger alguns dos interesses que estão acomodados e, por isso, não deixam mudar esta realidade.

Mas agora fiquei sem perguntas, devo dizer-lhe, porque, por exemplo, em 2006, o próprio relatório de acompanhamento refere que os proveitos ferroviários do concessionário eram 13% relativamente ao ano anterior e 18% acima do que estava previsto no contrato de concessão e em 2007, curiosamente, há novamente um resultado operacional líquido positivo de 5 381 940 €. E diz o relatório de acompanhamento que para este

resultado líquido contribuíram, sobretudo, os subsídios à exploração que remuneraram o serviço público contratado.

Sr. Engenheiro, gostava de lhe poder fazer perguntas sobre estes relatórios, mas, como não os leu, fiquei sem perguntas.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, mas acresce outra coisa, que eu também já disse: é que, ainda por cima, essas questões são as que especificamente estão na lei e que são da responsabilidade do Ministério das Finanças acompanhar.

Portanto, Sr. Deputado, está a pedir-me demais, acho eu. Está a pedir-me coisas que se passaram há sete anos sobre uma matéria que eu tinha delegado na Sr.ª Secretária de Estado, uma matéria que tem que ver com o controlo e a fiscalização da parte económica e financeira e não da parte operacional. Por exemplo, o Sr. Deputado Bruno Dias falou do equipamento, da pouca oferta... Essas, sim, eram questões mais ligadas ao Ministério das Obras Públicas.

Agora, relativamente a essas, Sr. Deputado, tenho muita pena, mas não posso contribuir para satisfazer a sua curiosidade.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, os assomos de consciência cada um tem os seus e cada qual fala de si.

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

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

Tem agora a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, do PSD.



O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º Mário Lino.

Uma nota prévia. Para o PSD, é da máxima importância a vinda cá do Sr. Engenheiro porque temos algumas questões que, entendemos, caberá ao Sr. Engenheiro esclarecer.

Queria, no entanto, informar que, como critério, entendemos que devíamos notificar o político que tinha, na altura, o cargo máximo e, portanto, neste caso, os ministros que tinham a pasta. Não estão notificados os Secretários de Estado, mas, se o Sr. Engenheiro, relativamente a alguma questão, entender que é oportuno e que é importante notificar o Secretário de Estado que melhor conheça o assunto, por favor, indique e o PSD tomará a iniciativa. Parece-me importante que o Sr. Engenheiro saiba que eles não estão notificados por esse critério.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, eu não quero saber por que é que não estão notificados nem vou dar-lhe nenhuma recomendação sobre isso. Não faço parte da Comissão. Os senhores é que sabem quem querem ouvir, não sou eu.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Dependerá, então, do conhecimento que o Sr. Engenheiro demonstrar.

De qualquer modo, atendendo a que assinou o contrato de 2005, foi Ministro no período 2005/2009, e depois, relativamente à renegociação de 2010, assinou e emitiu o despacho de criação da comissão de renegociação, temos algumas questões para lhe colocar.

Sr. Engenheiro, relativamente a um comentário que, para nós, era da máxima importância, que tem a ver com o resultado de uma auditoria

externa da Direção-Geral do Tesouro, cujo relatório nos chegou às mãos agora, durante o decurso desta Comissão, porque também foi concluído agora ou está em vias de ser concluído... Diz este relatório, na página 60, relativamente à taxa de rentabilidade do negócio para os acionistas, o seguinte, e passo a ler: «Em 2005, foi negociada uma TIR estimada de 7,44 (...)» — 2005 é o contrato que o Sr. Engenheiro assinou já como Ministro — «(...) a TIR obtida pela concessionária desde o início da concessão até à prorrogação do contrato, em 2010...» — isto é, a TIR real — «... é, aproximadamente, de 11%». Isto é, o rendimento do negócio para o privado foi mais de 40% acima do previsto. E conclui com a seguinte frase: «Pelo que se indicia a existência de 'benefícios sombra'». É o que está aqui. Estou a ler.

Começaria por pedir ao Sr. Engenheiro um comentário sobre esta questão.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, já respondi que a fiscalização e acompanhamento da parte financeira dos contratos não eram da competência do Ministro das Obras Públicas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Nesse caso, quem poderá responder perante esta Comissão por essa discrepância de mais de 40%? Era competência delegada pelo Sr. Ministro? Delegou competência?

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — O Sr. Deputado tem que ler a legislação, que diz concretamente que é do Ministério das Finanças. O Ministério das Finanças estará mais preparado para responder a essa pergunta. E o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, que eu saiba, já cá esteve. Presumo que o Sr. Deputado já se encarregou de fazer ao Sr. Secretário de

Estado do Tesouro e Finanças, que era quem acompanhava mais diretamente — não era só o Sr. Ministro das Finanças, certamente delegava competência nessa matéria no Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças... O Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, presumo, já explicou bem ou, pelo menos, explicou o que achou que devia explicar. Não sei se o Sr. Deputado concordou ou não. Agora, não me venha fazer perguntas dessas, a mim.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, efetivamente o Sr. Secretário de Estado das Finanças informou-nos que — e é o que resulta da lei — a tutela é partilhada e, por isso, o contrato foi assinado pelos Srs. Ministros das Finanças e das Obras Públicas e, inclusive, no caso concreto, excluiu-se bastante, em termos de informação, de falar sobre o processo. Esperávamos que, da parte do Sr. Engenheiro, ex-Ministro, viesse alguma informação.

De qualquer modo, li a parte do que consta da auditoria externa que diz que indicia a existência de «benefícios sombra», porque, no período em que o Sr. Engenheiro foi ministro, o privado teve um benefício 40% superior ao que estava previsto no contrato de 2005.

A segunda questão, que o Sr. Engenheiro comentará ou não, também tem a ver com o relatório desta auditoria externa, que, na página seguinte, fala dos dividendos. Neste capítulo, que tenta descobrir onde é que estariam estes «benefícios sombra», diz o seguinte: «A diferença total dos dividendos pagos entre 2007 e 2010,...» — portanto, o período coincide quase em exclusivo com a tutela do Sr. Ministro — «... relativamente ao caso-base, é de mais de 100%», o que significa que o privado, neste período, recebeu cerca de 15,9 milhões acima do que estava negociado no

caso-base e, portanto, é aqui referenciado como um dos exemplos de «benefícios sombra».

Ora, isto traduzido para uma linguagem mais corrente significa dinheiro do contribuinte que, por falta de acompanhamento, por alguma tolerância ou alguma distração, foi entregue ao privado sem qualquer cobertura contratual, porque no contrato ficaria a metade. Isto está aqui escrito. É o relatório que nos foi agora enviado desta auditoria externa.

Era mais um comentário que tentava obter do Sr. Engenheiro, porque nos parece da máxima gravidade e gostaríamos de tentar fazer alguma luz sobre isto.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, torno a dizer-lhe, o Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, no seu artigo 12.º, diz que os poderes de fiscalização e controlo da execução das parcerias são do Ministro das Finanças para as matérias económicas e financeiras e do Ministro da tutela para as outras. Não lhe posso dizer mais nada.

Sr. Deputado, já cá estive o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, a quem certamente lhe pôs essas questões. Agora, a mim não competia fazer a fiscalização e controlo da execução das parcerias nos aspetos económicos e financeiros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, vamos tentando obter respostas e, portanto, colocaremos mais uma pergunta noutra área.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — O Sr. Deputado está a obter respostas! Podem não ser é aquelas que o Sr. Deputado quer, mas eu não lhe posso adiantar...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, apenas pretendemos fazer luz em relação a estas questões da máxima gravidade, que foram escritas aqui pelos auditores externos contratados pelo Estado.

Iríamos, agora, Sr. Engenheiro, para uma situação que tem a ver com a renegociação de 2010. Como o Sr. Engenheiro sabe, o Decreto-Lei n.º 78/2005 consagrava as bases da concessão e, na sua Base III, n.º 4, que passo a ler, diz: «As negociações a que alude o n.º 2...» — seriam eventuais renegociações, eventual processo de renegociação, «... devem ter lugar entre 30 de Junho de 2008 e 30 de Junho de 2009.» Esta norma está aqui consagrada, como o Sr. Engenheiro sabe, como regra de contratação pública, que pretende, desde logo, limitar o poder discriminatório da Administração para que as coisas ocorram de acordo com o calendário e regras de contratação pública, para garantir aos privados do setor igualdade de armas e de expectativas e para que, submetendo à concorrência os processos, o Estado obtenha, por regra, o melhor preço. Aliás, foi o que aconteceu, por exemplo, com a Metro do Porto, onde, também no período do Sr. Engenheiro enquanto Ministro, foi sujeito à concorrência o processo de concessão e deu-se, inclusive, a circunstância de o Estado ter obtido uma melhor proposta de um operador diferente do que estava a explorar o serviço.

Aqui, V. Ex.<sup>a</sup>, apesar de ter esta referência expressa na Lei de Bases, que é um decreto-lei aprovado em Conselho de Ministros, já no período em que o Sr. Engenheiro tinha assento no Conselho de Ministros, e, depois, publicado a 13 de abril de 2005, portanto já o Sr. Engenheiro era Ministro quando o diploma foi devidamente publicado, e, como referiu, teve a homologação do Primeiro-Ministro eleito, em 2005, o certo é que o Sr. Engenheiro decide, através do Despacho n.º 20 260/2009, que referiu, em

setembro de 2009, portanto, depois de decorrido o prazo, nomear a comissão de negociação para, passo a ler, «iniciar os procedimentos conducentes a uma eventual prorrogação do respetivo contrato de concessão».

Portanto, desde já e sem mais comentários, pedia ao Sr. Engenheiro que nos esclarecesse o porquê de uma decisão totalmente contrária temporalmente, porque, aqui, o calendário tem importância, não é um pró-forma, tem o conteúdo que expliquei. Nesta conjuntura e com este circunstancialismo que expus, pedia se nos esclarecesse o porquê deste despacho, nesta altura.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, torno a dizer que o despacho não é meu, é do Sr. Ministro das Finanças e meu — ponto um. Ponto dois, esse despacho não está contra nada.

O Sr. Deputado diz — e eu faço fé do que está a dizer-me porque não estou a ler o documento, mas não tenho dúvidas que o Sr. Deputado está a lê-lo bem — que, em princípio, devia ter sido feito até junho, mas foi feito dois meses depois. Não me lembro porquê, não faço a mínima ideia por que é que só foi nomeada... A verdade é que à própria concessionária, que estaria mais interessada em iniciar essa prorrogação — aliás, ela faz-se por solicitação da concessionária —, que me lembre, também não criou grandes obstáculos o facto de, em vez de ser nomeada em junho, ter sido nomeada em 1 de setembro. Não sei porquê, mas também não me parece que isso seja um problema de especial gravidade, repito, não me parece um problema de especial gravidade. Tinha que se entrar em negociação até 30 de junho e entrou-se no dia 1 de setembro. As partes, ou seja, o Estado e a concessionária estiveram confortáveis com essa situação e, portanto, não percebo qual foi o problema.

E mais: tanto não percebo que, apesar de ter sido nomeada atrás, depois, essa comissão não funcionou e só em maio de 2010 é que veio a ser nomeada uma nova comissão que, essa sim, conduziu o processo até ao fim, como sabe.

Portanto, o facto de a comissão ter sido nomeada em junho ou em setembro não me parece que tenha qualquer significado especial, Sr. Deputado.

Mas, torno a dizer, é um despacho que não é meu, é do Sr. Ministro das Finanças e do Ministro das Obras Públicas.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, para concluir, e tornando essa situação mais clara, a minha pergunta tem a ver com o seguinte, que, aliás, já referi na anterior pergunta: o facto de existir esse prazo pretendia acautelar que, depois, até ao fim da concessão, que era a 31 de dezembro de 2010, houvesse tempo necessário para abrir um concurso público. O que veio a acontecer é que, não tendo as negociações ficado concluídas no prazo imposto pelo Decreto-Lei — era uma imposição do Decreto-Lei! —, quando o Sr. Engenheiro cria a comissão fora do prazo, violou esta base, é uma violação fatural, está fora do prazo. Mas não é apenas a data da constituição da comissão que está em causa; as negociações tinham que decorrer durante esse período e elas vieram a ficar concluídas no dia 28 ou 29 de dezembro de 2010. Portanto, era totalmente impossível a realização de concurso público, o que pôs em causa a possibilidade de o Estado saber o preço do mercado, saber se no mercado haveria melhor proposta.

O que está aqui em causa, e gostava de ter o esclarecimento do Sr. Engenheiro, tem a ver com a Resolução da Assembleia da República, aprovado em Plenário, que deu origem a esta Comissão, e que, de entre os

vários aspetos que esta Comissão tem de apurar, desde logo, no ponto 1 fala em condicionamento do âmbito de atuação das comissões de negociação. É importante para nós apurarmos se houve.

Ora, o Despacho que o Sr. ex-Ministro, na altura Ministro, assinou, conjuntamente com o Sr. Ministro das Finanças, refere a comissão de negociação para iniciar os procedimentos conducentes a uma eventual prorrogação. Portanto, desde logo, deu orientações concretas de prorrogação.

Também queria que esclarecesse se assume claramente que condicionou, nesse despacho, em conjunto ou com responsabilidade partilhada com o Sr. Ministro das Finanças, esta orientação à comissão de conduzir a renegociação e não ter espaço para qualquer concurso público nesse processo.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, tanto quanto me lembro, a possibilidade de haver uma prorrogação estava prevista no contrato de 2005. Ao abrigo desse contrato, a Fertagus solicitou negociações com o objetivo da prorrogação, como era seu direito fazê-lo. Repito, solicitou negociações com vista à prorrogação, como era seu direito fazê-lo, por virtude do contrato de 2005.

O que o Governo fez, através dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, foi nomear uma comissão com vista não à prorrogação mas com vista à eventual prorrogação. Ou seja, se era de fazer ou não era de fazer. Essa comissão foi encarregue disso.

Nunca reuni nem sozinho nem em conjunto com membros das comissões, nem dessa nem de nenhuma outra, nem nunca dei orientação às comissões de acompanhamento sobre se deviam fazer assim ou assado. São coisas que o Sr. Deputado poderá saber, se quiser, perguntando aos



membros dessas comissões se, alguma vez, lhes dei orientações nesse sentido.

Portanto, as comissões trabalharam... Como sabe, as comissões eram compostas de cinco membros, que me lembre, sendo dois indicados pelo Ministério das Obras Públicas, dois pelo Ministério das Finanças e um, que era o presidente, de comum acordo, entre mim e o Sr. Ministro das Finanças. A comissão fez o seu trabalho. Aquela que saiu desse despacho que assinei com o Sr. Ministro das Finanças não deu em nada, foi substituída por outra, porque, como mudou o Governo, o Sr. Ministro das Finanças entendeu mudar a composição da comissão, na parte dos membros que eram indicados pelo Ministério das Finanças, e essa segunda comissão é que acabou o trabalho em dezembro de 2010. Sr. Deputado, mais não lhe posso dizer porque eu, desde outubro de 2009, não sou membro do Governo e, portanto, não posso responder a essa sua questão. Se o Sr. Deputado me permite a sugestão, tem que fazer essas perguntas a quem teve maior e mais direto envolvimento. Sobre o contrato anterior, talvez ao Ministro das Obras Públicas anterior; sobre o contrato posterior, ao Ministro das Obras Públicas posterior; sobre as questões económicas e financeiras, a quem tinha a tutela das Finanças ou ao Sr. Secretário de Estado, que já cá esteve.

Enfim, não posso estar a responder-lhe sobre matérias que nem foram feitas no meu tempo nem tive nada que ver com elas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Terminada a primeira ronda, informo que, para a segunda ronda, tenho apenas inscrito o Sr. Deputado Mendes Bota.

Mais algum Sr. Deputado quer inscrever-se?

*Pausa.*

Uma vez que mais ninguém se inscreve, dou a palavra ao Sr. Deputado Mendes Bota, que dispõe de 3 minutos.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Devo dizer que estou estupefacto com o desempenho do Sr. Eng.º Mário Lino. Sinceramente, não sei se o Sr. Engenheiro, nos seus tempos de homem desportivo, praticou basquetebol, mas dá-me a sensação de que tinha grande vocação para pivô, para distribuir jogo. Ou seja, o Sr. Engenheiro distribui jogo para o Ministro que vem a seguir, distribui jogo para o Ministro anterior, distribui jogo para o colega das Finanças, e, portanto, como a memória também já não dê para muito, distribui jogo para toda a gente.

Neste momento, depois de termos ouvido já aqui um ex-membro do Governo dizer que assinou de cruz um contrato de uma PPP, agora também temos um Ministro que não leu os relatórios de acompanhamento, que não quis saber nada daquilo que tinha a ver com a parte financeira desta parceria público-privada. Isto, de facto, é espantoso, porque estamos a lidar com muitos milhares de milhões, no contexto global das parcerias público-privadas, e, afinal, há membros do Governo que assumem uma postura de quase desresponsabilização. É bom que os portugueses saibam como isto se faz em Portugal! Isto tem que ficar aqui devidamente assinalado. Enfim, fiquei um pouco desapontado, porque tinha o Sr. Eng.º Mário Lino como uma pessoa muito atenta aos *dossiers* que lhe passavam pelas mãos e

esperava um desempenho mais profícuo, que marcasse mais golos, que marcasse mais bolas dentro do cesto e, de facto, marcou poucas.

Mas, já agora, como se revelou um adepto das parcerias público-privadas, gostaria de saber se, na sua opinião, no conjunto das parcerias público-privadas que, nos últimos 20 anos, se têm multiplicado em Portugal e que nos levam a ser o país recordista, o país campeão das parcerias público-privadas na Europa — temos aqui um número e um valor que, em percentagem do PIB, nos coloca cinco vezes acima da média europeia —, se terá ou não exagerado, em Portugal, na contratualização de parcerias público-privadas.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Sr. Deputado, primeiro, queria dizer o seguinte: eu não distribuí jogo nenhum, eu apenas chamei a atenção que o jogo não estava comigo, eu não fiz distribuição.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Tinha a bola!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Não, não tinha bola nenhuma! O Sr. Deputado quer pôr-me uma bola que eu não tenho! O Sr. Deputado é que está a fazer a distribuição do jogo, eu não estou. Eu apenas chamei a atenção que, nesse jogo, eu não era jogador nem tinha a bola e, portanto, o Sr. Deputado tem que falar com quem tinha a bola e era o jogador.

Agora, se uma coisa é passada no Governo do Ministro António Mexia e o senhor vem perguntar-me a mim, eu não percebo por que é que... Não sei se já cá chamou o Ministro António Mexia?

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Para a semana!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Está a ver! Então, tem oportunidade de lhe perguntar.

Portanto, eu não estou a distribuir jogo para ninguém, estou apenas a procurar ser objetivo no sentido de ajudar. Por isso, digo: «O Sr. Deputado compreenda que, em relação a essa matéria, eu não sou a pessoa mais indicada para lhe dar opiniões.» Agora, isto não tem nada a ver com o estar atento e acompanhar os processos.

Sr. Deputado, eu não sei o que quer dizer com «exagerar». Vamos lá ver. Há várias maneiras de desenvolver projetos de investimento: o Estado pode fazê-lo diretamente, pode... Enfim, há muitas outras maneiras, e uma delas são as parcerias público-privadas, que, ainda por cima, podem ter várias modalidades. Todas essas possibilidades estão postas na lei e só essas é que se podem usar. Se os Srs. Deputados acham que algumas não devem ser consideradas, é coisa simples: aprovam um decretozinho a dizer que a solução  $x$  não é possível e não se fala mais nisso. Os Srs. Deputados não podem é dizer que acham que é boa e põem-na na lei e, depois, não querem que se aplique. Esta a primeira questão.

Segunda questão: eu não sei o que quer dizer quando pergunta se se exagerou ou não. Acho que as parcerias público-privadas... Que me lembre, no Governo a que pertenci, devem ter sido lançadas, julgo eu, oito. Não tenho a certeza absoluta, mas julgo que foram oito no sector rodoviário e ferroviário, num total de vinte e tal, portanto, foi um terço. Foram aquelas que o Governo, na altura, considerou que eram de ser feitas.

Em particular, nas parcerias rodoviárias, que, hoje, não vêm à conversa, mas, como o Sr. Deputado pôs um problema geral e eu não quero fugir à questão, quero dizer que, primeiro, nenhuma das estradas, incluídas em contratos, que foram lançadas a concurso para parcerias está fora daquilo que os Srs. Deputados aprovaram, que era o Plano Rodoviário

Nacional. Todas fazem parte do Plano Rodoviário Nacional. Não se inventou nenhuma. Os Srs. Deputados é que disseram: «Eu quero uma estrada aqui!». Depois, os Governos podem fazer ou não fazer. E nós procurámos cumprir e dar concretização ao Plano Rodoviário Nacional. Foi isso que foi feito.

As modalidades que se utilizaram foram estas e o Sr. Deputado percebe a razão. Nós estávamos numa situação em que podíamos fazer uma de duas coisas: ou não há investimento porque o Estado não se pode endividar ou porque tem limites de endividamento e não pode fazê-lo por si, não compra... Traduzido de outra maneira, o Sr. Deputado, a título individual, quer comprar uma casa mas não tem dinheiro para a comprar e, portanto, não compra, solução número um, ou, solução número dois, acha que, apesar de tudo, não tendo dinheiro ou capacidade por si para a fazer, pode encontrar uma solução em que se faz, em que se tira os benefícios de a fazer, mas tem que recorrer a alguém que vai investir por si e, depois, tem que ser ressarcido desse dinheiro. E o senhor avalia se essa solução é ou não benéfica.

Ora, os vários Governos e as várias empresas que recorreram à solução das parcerias público-privadas fizeram-no, estou convicto, com essa preocupação. Nunca se pôs aqui a alternativa de dizer assim: «O Estado pode mandar fazer a concessão Fertagus por si, mas não quer e vai antes fazer...». Mas nem sequer foi isso, e podia ser. O Estado podia fazer, tinha capacidade financeira para o fazer, mas achou que, do ponto de vista da gestão do projeto, da competência de gestão, de técnica etc., estava mais confiante de que um privado fazia isso melhor do que ele. Mas nem sequer a situação foi esta. A alternativa do Estado era não fazer, como o Sr. Deputado sabe, não estou a dar-lhe nenhuma novidade. Nenhuma das concessões, relativamente a estradas, que foram lançadas existia, que é o

que está a verificar-se agora. Portanto, se não há concessão, não há estrada. Como o Sr. Deputado do Partido Socialista há pouco referiu, e é verdade, essa ideia de que, pelo facto de se retirar de uma concessão a responsabilidade de o concessionário fazer a manutenção, se poupa dinheiro é errado, está é a gastar-se mais dinheiro porque vai custar mais a fazer a reparação ou, então, a estrada vai degradar-se.

E ainda com outro inconveniente, Sr. Deputado, que é uma questão que me motivou muito a ser apologista, no caso dessas concessões, em meter a conservação no contrato, e o Sr. Deputado, certamente, compreenderá. Se uma empresa tem que fazer uma obra da dimensão e da complexidade de uma estrada, por exemplo, de 150 km, e, depois, não tem a responsabilidade de a manter, é das regras — não estou a chamar malandro a ninguém — que a empresa vai otimizar o seu esforço, tendo em consideração que, depois, a conservação não é com ela.

Portanto, quer entregar a estrada, de acordo com as regras, vai lá a fiscalização ver se está tudo bem, mas ela vai fazer aquilo que melhor se adapta a essa situação: que a conservação não é com ela. Se a conservação for com ela, ela vai construir a estrada de outra maneira, posso garantir-lhe. O Sr. Deputado imagine-se numa empresa que faz obras deste tipo e ter que fazer e ficar responsável pela conservação e ou faz e não fica e, se pensar um bocadinho, verificará que vai equacionar esse problema de maneira diferente. Portanto, penso que a retirada da conservação da entidade responsável pela construção não é uma boa solução, penso que é uma solução que vai sair mais cara para o Estado e que o Estado não poupou dinheiro nenhum, agravou a situação.

Mas, enfim, é uma opinião e eu acho muito legítimo que o atual Governo tenha uma opinião diferente. Eu não tenho essa opinião e, por isso, não temos todos a mesma opinião. Eu nunca faria isso.

Mas, volto a dizer-lhe, não percebo o que quer dizer com «foram feitas demais». Não sei o que quer dizer «de mais». Foram feitas aquelas que se considerou necessário fazer. Ainda por cima, lembre-se, Sr. Deputado, que nós atravessámos um período, enquanto estive no Governo, em que a orientação geral da Comissão Europeia era no sentido de se reforçar o investimento público para combater a tendência muito grande de desemprego, que já havia nessa altura e que depois veio a agravar-se. Porque a crise financeira estava a retrair o investimento privado, o Estado devia implementar o investimento público. E foi o que fizemos. E fizemo-lo da forma mais adequada.

Ainda não vi ninguém, de entre aqueles que acham que as concessões não foram uma boa solução, dizer qual era a melhor solução. A não ser que digam que o melhor era não fazer nada e, então, está bem e eu compreendo. Ou, então, dizem: «A gente faz com o dinheiro que tem», e essa é uma outra solução. Se o Estado tem dinheiro para mandar fazer a estrada, o aeroporto, o caminho-de-ferro, o porto, o hospital, a escola, faz; se não tem, não faz. E não há cá recurso a parcerias público-privadas. Mas isso está na mão dos Srs. Deputados fazer, aprovando uma lei nesse sentido.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, é evidente que o Sr. Eng.º Mário Lino tentou atirar a bola para canto, num outro jogo que havemos de jogar também e, provavelmente, com ele, que é o das parcerias rodoviárias. Hoje, o campo e a bola estão no campo das ferroviárias.

Eu apenas pus a questão das PPP, em termos globais — e vou terminar porque tenho poucos segundos para o fazer. Devo dizer que, entre 1990 e 2009, Portugal está, de longe, no *ranking* europeu dos países que têm um valor de investimento em PPP acumulado, em percentagem do PIB,

muito superior a todos os outros. É cinco vezes superior à média europeia. Pergunto se acha que é normal que um país como Portugal seja tão campeão numa matéria destas, com os custos que estamos a ver.

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Também não sei o que lhe responder.

O Sr. Deputado devia fazer uma lista das coisas em que acha que Portugal deve estar à frente, deve estar no meio ou deve estar atrás. Quer dizer, a gente não pode ouvir dizer: «aqui, Portugal está à frente» e isso é péssimo; «aqui, está atrás», o que é horrível; «aqui, está no meio», portanto não está nem à frente nem atrás. Não, Sr. Deputado, tem de...

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — No meio está a virtude!

O Sr. Eng.º **Mário Lino**: — Então, o Sr. Deputado acha que nós devíamos estar no meio — é um objetivo. Eu não tenho esse objetivo.

O que desejo — e preocupa-me se assim não for — é que Portugal esteja o melhor possível em qualquer campo, sabendo eu que o melhor possível, muitas vezes, é fraco em relação ao conjunto de outros países numas coisas, noutras, será melhor. Mas eu luto para que seja o melhor possível.

Portanto, não me assusta que se diga: «Portugal, nesta matéria, é o País com a mortalidade infantil mais baixa do mundo!». Eh, que coisa horrível! Deve estar a gastar muito dinheiro em saúde, não é? Este é um raciocínio que eu não sou capaz de fazer, Sr. Deputado! Não percebo! Não percebo!

A gente tem que saber o que quer para o País. Se quer que o País fique nos índices médios, é legítimo. Eu não tenho essa aspiração.



O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado.

Assim terminamos a segunda ronda.

Tenho uma inscrição do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo. É para interpelar a Mesa?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Em termos de boa organização futura dos trabalhos e sem causar qualquer perturbação... Nós somos uns liberais e, portanto, costumo dizer que nós, Partido Socialista, dançamos sempre nesta Comissão conforme a música que a maioria gosta de dançar e adaptamo-nos. Mas, uma vez que vamos ter uma reunião na próxima terça-feira, para boa organização dos trabalhos, e porque tenho trabalhos parlamentares na Comissão de Economia e Obras Públicas não poderei estar presente, deixava, na sua pessoa, uma sugestão: quando definimos um tema — e a minha liberalidade é não querer coarctar a intervenção de cada um dos Srs. Deputados — e definimos um convidado, se erramos no convidado e não temos mais nada para perguntar sobre o tema, não nos parece muito adequado, ou, então, passa a ser adequado para todos, fazermos perguntas genéricas ou de outro tema.

*Protestos do PSD.*

Isto porque eu — e com isto termino — e o Sr. Deputado Manuel Seabra não nos inscrevemos para a segunda ronda porque não tínhamos

nada para perguntar sobre a Fertagus, mas tínhamos todo o interesse em debater as parcerias em genérico ou as rodoviárias, que foi ao que assistimos nesta segunda ronda por parte do PSD.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado, Sr. Deputado. Fica feita a sua declaração de interesses, sendo certo que, penso, o debate foi vivo e participado.

Resta-me agradecer a colaboração de todos os Srs. Deputados e, fundamentalmente, a disponibilidade e a participação do Sr. Eng.º Mário Lino, a quem agradeço, em nome de todos, a presença e a forma como contribuiu para estes trabalhos.

Está encerrada a reunião.

*Eram 19 horas e 41 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.