

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

36.^a Reunião
(12 de dezembro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 44 minutos.

Foi ouvido, em audição, a Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino, ex-Secretária de Estado dos Transportes. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Emídio Guerreiro (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Adriano Rafael Moreira (PSD) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 21 horas e 37 minutos.

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

Eram 17 horas e 44 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Começo por agradecer à Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino a participação nos trabalhos desta Comissão. Não lhe dou as boas vindas a esta Casa, porque passamos aqui os dias, mas dou-lhe as boas vindas a esta Comissão.

Já tive oportunidade, antes de iniciarmos os nossos trabalhos, de lhe dar conta da nossa forma de funcionamento: cada grupo parlamentar dispõe numa primeira ronda de 8 minutos e depois haverá uma segunda ronda de 3 minutos para cada Deputado que os pretenda utilizar.

A Sr.^a Engenheira informou-me que não tenciona fazer uma intervenção inicial, pelo que passamos, de imediato, às perguntas dos Srs. Deputados.

Hoje, seria o Bloco de Esquerda a iniciar as perguntas, mas o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares contactou-me dizendo que teria de chegar um pouco mais tarde, prescindindo de ser o primeiro a intervir. Assim, vamos seguir a rotação normal e caberá ao PSD fazer as primeiras perguntas nesta audição.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino, não lhe dou, obviamente, as boas vindas a esta Casa, mas agradeço a sua presença, que se prestou a dar esclarecimentos aqui, nesta Comissão de Inquérito, relativamente à sua participação no contrato do Metro Sul do Tejo.

Percebi, pela carta de resposta que enviou a esta Comissão, que seria no âmbito do mandato parlamentar que viria prestar esclarecimentos a esta Casa, apesar de ter tido também alguma participação no plano técnico no que diz respeito ao Metro Sul do Tejo. É, de facto, sobre esses primórdios, inícios, génese da montagem deste *puzzle*, digamos assim, deste contrato de concessão que temos em cima da mesa que gostaria de fazer-lhe algumas perguntas quanto à sua participação técnica nessa fase do processo.

Remontando, então, à primeira data que aqui tenho, 21 de maio de 2001, é a data da primeira ata da sessão de negociações. Fiz questão de ler praticamente todas as atas das sessões de negociação e de análise das propostas, de 21 de maio de 2001 até 14 de fevereiro de 2002, tendo a Sr.^a Deputada, na altura, sido júri desse concurso.

Houve também uma série de outras entidades técnicas que acompanharam este contrato ao longo dos anos. A primeira data que encontro é de 2 de março de 2001, depois 3 de abril de 2002, 31 de janeiro de 2005, 20 de março de 2006, 3 de maio de 2007, até à extinção formal de um gabinete que acompanhava o processo do Metro Sul do Tejo em 11 de novembro de 2010. Portanto, houve inúmeras entidades técnicas que se debruçaram sobre esta questão e que tomaram parte na construção desta concessão.

Na primeira ata, leio também que a Presidente, a Sr.^a Deputada, entregou ao concorrente Metro Transportes do Sul (MTS), de acordo com o regulamento do concurso, os pressupostos base para a revisão das propostas, que têm várias alíneas, numa das quais refere «as bandas de tráfego de referência inferior e superior».

Como sabe, a questão das bandas de tráfego tem sido bastante debatida aqui, nesta Comissão de Inquérito. Estando nesta altura já disponíveis aos concorrentes e sendo nesta altura também entregues, a

primeira pergunta que lhe faço é: afinal, quem é que definiu estas bandas de tráfego? Com base nos famigerados estudos de tráfego, demasiado otimistas para alguns, surrealistas para outros, gostaria de saber se nos podia esclarecer quando e em que fase do processo é que foram definidas as tais bandas de tráfego máximas e mínimas.

Depois, começaram, então, ao longo destas atas, a ser detalhados os objetos e os regimes da concessão, os prazos da concessão, a remuneração da concessionária e as relações financeiras entre o concedente e a concessionária, as regras de tarifário e as responsabilidades da concessionária. Algures na definição destas regras, no capítulo IV — Condição financeira da concessão, fala-se da assunção de risco, que é outro dos temas nucleares da análise desta Comissão de Inquérito.

Diz-nos o Tribunal de Contas, quanto a essa assunção de risco, no seu último relatório relativamente a este contrato, que foi descurada «a avaliação do risco relativo aos eventuais encargos com as indemnizações compensatórias associados ao ciclo de vida do projecto» e que não há evidências de que «tenham sido objecto de avaliação, em sede de análise de propostas».

A pergunta que lhe faço, tendo sido interveniente do processo nessa altura, é a seguinte: como é que, afinal, isto tudo se processou? Refiro-me a estes riscos, a esta partilha de risco entre aquilo que deve ser assumido pelo Estado e que passou a ser assumido pela concessionária — ao fim e ao cabo, já se percebeu pela experiência deste contrato, que foi integralmente assumido pelo Estado. Pergunto como se processou, como que se desenhou e de que forma é que foi equacionado, na altura, que seria a melhor defesa do interesse do Estado face às responsabilidades partilhadas entre estes dois entes.

Por outro lado, pegando na questão do risco e daquilo que é público do contrato, faço-lhe uma pergunta que fiz praticamente a todos os intervenientes que já aqui vieram. Pergunto-lhe se acha que a taxa interna de rentabilidade (TIR) que é assumida neste contrato de parceria público-privada está ajustada ao risco que é assumido por parte do Estado, face à tal responsabilidade partilhada entre estes dois entes.

Para já, era só isto, Sr. Presidente.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino** (ex-Secretária de Estado dos Transportes): — Sr. Presidente, caros colegas Srs. Deputados, é, de facto, um gosto partilhar convosco e ter a oportunidade de esclarecer algumas questões relacionadas com o Metro Sul do Tejo e também com o processo da Alta Velocidade.

Antes de responder diretamente às questões, julgo que é necessário fazer um enquadramento relativamente a este processo, para que melhor se perceba de quem são as responsabilidades várias ao longo dos anos.

Este é um projeto que foi desenvolvido ao longo de muitos anos pelas câmaras municipais da margem sul do Tejo, principalmente pelas autarquias do arco ribeirinho, sendo que os municípios que tiveram maior relevo no desenvolvimento de todos estes processos foram os de Almada, do Seixal, do Barreiro e da Moita (já mais marginalmente), ainda que tenha sido sempre um projeto desenvolvido por toda a península de Setúbal e que se refletiu em todos os instrumentos de gestão territorial a partir da década de 90. Ou seja, todos os planos diretores municipais (PDM), os planos de urbanização, o próprio Plano Regional de Ordenamento de Território da Área Metropolitana da Lisboa contemplam este projeto nas suas definições, nas suas orientações.

As câmaras municipais, a partir de determinada altura, foram mais longe e começaram a desenvolver estudos técnicos, estudos de viabilidade económico-financeira relativamente ao desenvolvimento de uma rede em concreto. Inicialmente colocaram a hipótese de criar uma rede que fosse a extensão do metropolitano de Lisboa, mas a partir de determinado momento, quando foi decidido que a travessia do Tejo seria feita pelo comboio da Fertagus (como agora o designamos), deixou de estar em cima da mesa o prolongamento do metropolitano de Lisboa e começaram a desenvolver mais os estudos que já existiam relativamente a uma rede metropolitana ligeira de superfície na península de Setúbal.

Esse processo, como eu dizia, culminou na elaboração de um estudo de viabilidade técnica, ambiental, financeira, enfim, com todas as componentes de um estudo de viabilidade, foi submetido à consideração do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações à data e terminou com a assinatura, no dia 18 de abril de 1995, de um protocolo entre as quatro câmaras municipais que referi e representantes do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações da altura, e com a sua presença, o Ministro Ferreira do Amaral.

Este protocolo (que, como não sei se têm, posso pedir ao Sr. Presidente para distribuir uma cópia) assume politicamente todo o trabalho desenvolvido pelas câmaras municipais — aliás, é referido expressamente no seu n.º 2 que são reconhecidos e aceites pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações os resultados e interesse desses trabalhos desenvolvidos — e incumbe a Câmara Municipal de Almada de desenvolver um anteprojecto para realização de todas as componentes, nomeadamente construção, exploração, fornecimento, equipamento, enfim, todas as componentes do projecto. Esse protocolo culmina, afirmando que, concluído e aprovado o anteprojecto, será lançado (com base, portanto,

nesse anteprojeto), pela entidade que se vier a constituir para o efeito, um concurso público internacional para o projeto de execução e construção do MST, incluindo a exploração.

Portanto, a base de partida de todo o processo do concurso e, portanto, da concretização do Metro Sul do Tejo tem como figurino político o apoio expresso do Ministro Ferreira do Amaral e, naturalmente, o apoio e todo o desenvolvimento e todo o acervo técnico por parte das câmaras municipais envolvidas.

Seguidamente é elaborado o anteprojeto que é concluído em 1997. Naturalmente, as câmaras municipais, que tinham um protocolo com o Estado, independentemente do Governo que estava na altura em funções e muito menos da cor política desse Governo, apresentaram ao Ministério das Obras Públicas — aliás, nessa altura não se chamava Ministério das Obras Públicas, mas Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, MEPAT — o protocolo e o anteprojeto e entraram em conversações para que fosse, então, lançado e concretizado o tal aspeto que estava referido no protocolo, isto é, o lançamento de um concurso para execução.

Neste sentido, o que quero situar é que quer no momento da constituição da equipa do concurso quer em todos os documentos e em todos os diplomas seguintes se fez referência àquilo que é uma questão base, ou seja, que a base técnica para lançamento do concurso, para a concretização do projeto era o anteprojeto conjunto do Ministério e das câmaras municipais (enfim, nessa altura já não era só das câmaras) e executado pelas câmaras municipais. Bom, a esse anteprojeto juntaram-se alguns pareceres, nomeadamente o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que deu um parecer amplamente

positivo e que fez recomendações no sentido de serem estudados alguns pormenores relativamente ao anteprojecto.

Contudo, foi, de facto, esse o documento que serviu para fazer o lançamento do concurso e que baseou a negociação. Essa documentação faz parte do tal acervo que foi entregue aos concorrentes logo no início do processo — não só no início da fase de negociação, mas no início de todo o processo —, na base da qual deveriam ser desenvolvidas todas as propostas.

Gostaria ainda de realçar que o concurso público internacional exigia que os concorrentes apresentassem, eles próprios, também estudos de tráfego. O que é que aconteceu? Entretanto, a comissão do concurso, naturalmente, fez também aferições ou, melhor, não foi a comissão que fez, mas promoveu a elaboração de vários documentos que eram necessários quer para o momento da avaliação das propostas, na primeira fase, quer para a negociação. E o que acaba por acontecer é que existe a documentação que está no anteprojecto para a fixação da procura, para os estudos de tráfego — naturalmente terão o anteprojecto, mas também comigo tenho um documento que é o excerto do anteprojecto do Metro Sul do Tejo no que diz respeito à parte das receitas de tráfego e, portanto, tem a descrição de qual é o tráfego expetável em cada um dos anos que durará a concessão — e também as propostas dos concorrentes em termos de procura.

Bom, nós comparámos... E, se o Sr. Presidente não se importar, também gostava de pedir para distribuir um excerto do relatório de avaliação das propostas. Naturalmente, também o terão, mas como são toneladas de papéis. Não trouxe nada, não tenho por hábito, de facto, trazer camiões TIR com papéis dos sítios por onde passo. Portanto, o que tenho

são apenas pequenos excertos que pedi agora a colegas que, na altura, integraram a comissão de concurso que me conseguissem arranjar.

Na realidade, o que se passa é que, tal como podem observar, as perspetivas de tráfego dos concorrentes, principalmente do concorrente MTS que veio a ganhar o concurso, são substancialmente superiores àquelas que ficaram depois consagradas em sede de contrato de concessão.

Como também podem verificar, a linha vermelha representa o que ficou em contrato de concessão e substancialmente acima, com acréscimos, em muitos anos quase o dobro do que ficou consagrado, temos a proposta. Ou seja, se compararmos os estudos que foram realizados, as estimativas de tráfego mais elevadas são do anteprojecto, que era o elemento base do concurso, do concorrente MTS, e aquilo que ficou consagrado — e que deu origem às bandas de tráfego, como a Sr.^a Deputada me perguntou — foi resultado dos estudos realizados pela Ferbritas que determinaram que a procura devia ser substancialmente abaixo daquela que estava quer nas propostas dos concorrentes quer no anteprojecto. E, portanto, foi essa que foi consagrada e que está no Anexo 4 que tem as bandas de tráfego de referência naquilo que diz respeito ao máximo da banda inferior e ao limite mínimo da banda de referência e que é substancialmente mais baixo quanto ao que estava no anteprojecto e nas propostas dos concorrentes.

A intervenção dos consultores da comissão de concurso nessa altura foi no sentido de reduzir, em muitas das situações, quase para metade a procura que estava estimada por todos os intervenientes. Devo dizer-lhe que estamos a falar de todos os intervenientes e que praticamente todos os consultores nacionais e internacionais nesta área estiveram envolvidos na elaboração destas propostas. Aliás, o estudo de tráfego do anteprojecto tem assinalado os autores, que são empresas internacionais reputadíssimas nesta área, assim como também os concorrentes eram assessorados por

consultores nacionais e internacionais, daqueles que ainda hoje fazem trabalhos quer a nível nacional quer no estrangeiro.

Queria aproveitar para fazer uma referência à questão do ajustamento ou não ajustamento relativamente à procura atual — que extravasa largamente, com certeza, qualquer intervenção da minha parte nesta matéria. E porquê? Porque é justo e de direito, quanto aos autores de todos estes estudos, dizer o seguinte: todos tinham pressupostos da mesma natureza, porque os estudos de tráfego, assim como qualquer estudo, têm pressupostos quer macroeconómicos, quer territoriais, quer em termos de atividade económica, que fazem com que os resultados só sejam válidos se esses pressupostos se realizarem. Naturalmente, têm margens de maior ou menor probabilidade de se realizarem, mas todos contemplavam aquilo que estava nos planos de desenvolvimento, quer regionais quer nacionais, da época.

Vou dizer alguns desses pressupostos, embora não todos, porque os pressupostos são sempre muito longos e desenvolvidos. Vou fazer um pequeno resumo. Tem a ver, por exemplo, com o valor da portagem na Ponte 25 de Abril. E porquê? Porque todos estes estudos de tráfego relativamente a novos sistemas de transportes referem-se sempre a tráfegos que vão ser conquistados a alguma coisa: existe uma parte que é transferida do transporte individual; outra parte que é transferida do transporte público, neste caso dos autocarros; e ainda uma outra parte que é induzida pelo próprio sistema de deslocações que não existem e que passam a ser possíveis pelo facto de existir um novo modo de transporte.

Contudo, para que exista essa transferência do modo de transporte individual para o modo de transporte público as condições que vou referir são importantes. Como estava a dizer, quanto à portagem na Ponte 25 de Abril, à data, era suposto, até porque estava a decorrer também o processo

da Fertagus, que, no momento em que entrasse em funcionamento o comboio na ponte, a portagem na Ponte 25 de Abril subisse para o mesmo nível da Ponte Vasco da Gama, ou seja, para um nível bastante superior, o que iria induzir uma transferência de tráfego dos carros para o comboio.

Ora, como o Metro Sul do Tejo é também um modo de rebatimento sobre os modos pesados e, portanto, de rebatimento sobre o comboio, as pessoas que fossem para o comboio chegariam também através do Metro Sul do Tejo.

Havia ainda uma outra questão importante que tem a ver com a integração tarifária que deveria existir em toda a zona e o comportamento e a evolução que o tarifário deveria ter em termos não só da península de Setúbal, mas também de toda a Área Metropolitana de Lisboa e em termos dos padrões nacionais.

Outro conjunto de medidas seria o que diz respeito a medidas dissuasoras diretas, em termos de território, do uso de transporte individual. Tinha a ver com a existência de parques de estacionamento de rebatimento nas principais interfaces do sistema, ou seja, nas pontas do sistema — estou a falar da universidade, de Corroios, de Cacilhas, portanto, das interfaces principais desse sistema —, e também com as condições de circulação dos veículos nos principais eixos viários, principalmente no eixo central de Almada.

Relativamente aos parques de estacionamento, não foram feitos e ainda hoje não estão feitos, portanto, não há rebatimento relativamente a essa matéria; ou, se existem, não são pelo menos grandes parques de estacionamento de rebatimento. Poderão existir parques de estacionamento na área de influência, como já existia, mas não existem com a capacidade e com a integração tarifária que era pressuposto desses modelos. E mesmo a circulação no eixo central de Almada não ficou tão penalizada, porque

haveria troços em que não seria possível inclusive circular de carro na avenida central de Almada, mas o que é facto é que, apesar de muito penalizada, essa circulação hoje é possível — basta ir lá e ver que é possível circular.

Existe ainda uma outra matéria que tem a ver com a alteração da rede de transporte coletivo rodoviário, ou seja, dos autocarros. Também era pressuposto que houvesse uma alteração total dessa rede a partir do momento em que entrasse em funcionamento o metro, obviamente, e conforme a evolução que fosse havendo para essa evolução do metro. Isso fez com que (se me permitem saltar um pouco), nas minhas funções como Secretária de Estado, como tinha as licenças que iam acabar para todas as carreiras de autocarro, não tenha autorizado que fossem prorrogadas, que fossem transformadas em definitivas, digamos assim, tendo ficado todas com licenças precárias para que, no momento de avaliação de facto do metro, em que fosse necessário tomar decisões sobre se era ou não necessário, se era ou não desejável que houvesse essas alterações, o Estado e as câmaras municipais o pudessem fazer sem custos para o Estado. Aliás, dei indicações em 2008 para que, na altura, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) e, assim que foi criada, a Autoridade Metropolitana dos Transportes fizessem essa reestruturação e que fossem negociadas e submetidas às câmaras municipais.

Portanto, a não concretização desses pressupostos é uma parte da justificação para que hoje, na minha opinião — e esta é a minha opinião, agora, como técnica, como especialista na área —, exista uma discrepância tão grande entre o que são as estimativas e o que é a realidade da procura.

Junta-se a isso — e gostava de mostrar também um gráfico que me parece interessante e que reflete largamente, por um lado, a crise económica e, por outro lado, as opções de política — a quebra da procura

total. O que podemos ver no gráfico não é a Metro Sul do Tejo, mas a Metro de Lisboa, mais a Carris, mais os operadores, e estamos a falar de reduções da ordem dos 15% na procura do transporte público na Área Metropolitana de Lisboa. Ainda assim, o metropolitano sul do Tejo portou-se, se me permitem a expressão, um bocadinho como «valente» neste processo. Porque, enquanto temos no gráfico uma quebra em 2011, o que é que acontece com o metro? Com o metro a procura é a que aqui se vê. Naturalmente, ainda está muito longe de atingir aquilo que estava estimado, mas continua a ter crescimentos substanciais. Ou seja, teve uma diferença de comportamento de quase 30% em termos de crescimento em comparação ao que se passou na Área Metropolitana de Lisboa.

Existe aqui também outro indicador que me parece interessante, que é a taxa de cobertura relativamente ao que são as estimativas, que está a aumentar, ou seja, passámos de 12% para 28%, para 33%, para 36% e a estimativas que existem são de crescimento.

Em relação a todas as questões que têm sido ditas sobre a qualidade ou não qualidade dos estudos, acho que se devia refletir sobre as razões porque não se concretizaram e essas razões deveriam ser a base ou o enquadramento da atuação que hoje se deveria ter relativamente ao Metro Sul do Tejo.

Julgo que o que está em cima da mesa, agora, numa fase de renegociação, é amputar a oferta e que talvez não seja essa a solução. Talvez a solução seja a de criar condições para que os transportes públicos, nomeadamente os menos poluentes, como é o caso dos metropolitanos, sejam os beneficiados e tenham claramente medidas de discriminação positiva relativamente a essa matéria.

Penso que, relativamente às bandas de tráfego, respondi à pergunta da Sr.^a Deputada. Essa pergunta prende-se um pouco com a que me fez a seguir: como foi avaliada essa partilha de risco?

Bom, há aqui uma partilha de risco que, à data — e estamos hoje a falar de... Às vezes, costumo dizer: «Coitado do Einstein se fosse avaliado hoje com os padrões com que se avaliam estes projetos.» Estaríamos todos a dizer: «Bom, ele também só inventou aquilo e ainda por cima há uma série de coisas erradas!» As coisas têm de ser vistas e avaliadas à data, à época. E, à data, o que é que acontecia? Este era o primeiro concurso público internacional que Portugal estava a lançar relativamente a sistemas de transportes. Aliás, ainda não há muitos. Infelizmente, não houve muitos a seguir em Portugal.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Com estes custos são muito mais baratos que o Metro de Lisboa e que o Metro do Porto, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Não é isso que diz o Tribunal de Contas!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Tribunal de Contas, se calhar, não tem técnicos à altura e, portanto, está enganado relativamente a isso.

Aliás, sobre isso, tenho cópias de um excerto de um estudo feito pela Universidade Católica relativamente aos custos inerentes a cada um dos modos. Portanto, os custos de construção no Metro Sul do Tejo são da

mesma ordem de grandeza que os custos da construção dos troços à superfície do Metro do Porto, sendo certo que os custos (sem ser à superfície) em túneis ou em viadutos do Metro do Porto são muitíssimo superiores ao custo do Metro Sul do Tejo que também tem um viaduto! Ou seja, os custos de construção unitários do Metro Sul do Tejo são mais baratos que os do Metro do Porto.

Relativamente ao Metro de Lisboa, é demagogia, porque, se no Metro Sul do Tejo temos cerca de 21 milhões de euros por quilómetro, no Metro de Lisboa chegamos a atingir 70 milhões de euros por quilómetro, mas também não é comparável porque trata-se de um sistema... Não é comparável de todo!

Já agora, no que se refere às indemnizações compensatórias, não tendo sido eu mandatada para ser defensora de causa alheia, ainda assim, devo dizer que, relativamente ao Metro Sul do Tejo, temos uma concessão com dificuldades, com certeza, que podem ser resolvidas aumentando a procura — e é tão fácil aumentar a procura, neste momento —, e temos uma indemnização compensatória calculada de acordo com todas as regras da Comissão Europeia e as melhores práticas internacionais. Sabe porquê, Sr.^a Deputada? Porque é uma indemnização compensatória que tem a ver com a reposição do equilíbrio financeiro de uma concessão, que não custa nem mais um tostão ao Estado por causa disso.

Sr.^a Deputada, as indemnizações compensatórias das outras empresas de transportes em Portugal não são comparáveis. Sabe por que é que não são comparáveis? Ainda agora saiu o despacho que fixa as indemnizações compensatórias: é o que pode ser, e o que pode ser não é critério em parte nenhuma do mundo. Portanto, o que pode ser pode ser muito ou pode ser muito pouco, pode ser qualquer coisinha; e qualquer coisinha a dividir pelos passageiros transportados é muito pouquinho. Mas não diz quais

são os encargos que o Estado tem relativamente a isso, porque os encargos com que o Estado fica não são as indemnizações compensatórias; são as indemnizações compensatórias mais os défices de exploração, porque o Estado é acionista das outras empresas; para além dos défices de exploração, as empresas vão endividar-se para cobrir esses défices, logo, fica com mais o serviço da dívida.

Portanto, como o Tribunal de Contas, assim como a Ernst & Young, fazem exclusivamente análises direcionadas, são análises que não são corretas, que são absolutamente incorretas do ponto de vista técnico. Quer no que diz respeito a políticas técnicas de transportes fixadas pela Comissão Europeia quer do ponto de vista financeiro, são análises erradas, porque comparam aquilo que é incomparável.

Em resumo: temos, por um lado, uma empresa que é o Estado que tem aquele compromisso, e só aquele, relativamente ao Metro Sul do Tejo; e no Metro do Porto, no Metro de Lisboa e em todas as outras empresas de transporte paga as indemnizações compensatórias mais todos os encargos resultantes dos défices que essas empresas têm e das dívidas que assumem, porque o Ministério das Finanças só dá isso. Ou seja, são coisas que não são comparáveis e, se queremos fazer uma análise séria sobre um determinado projeto, não podemos pôr sobre esse projeto o ónus de aí se cumprirem as regras das boas práticas internacionais.

Portanto, este é um projeto que carece de medidas urgentes da perda de atuação sobre a procura, mas é um projeto que não pode ser posto em causa porque tem apenas esse problema.

Sr.^a Deputada, a ponderação do risco foi feita, obviamente, com base em questões de probabilidades de ocorrência de determinados tipos de crescimento económico e de comportamento da mobilidade que tinha a ver com os tais pressupostos. Portanto, essa avaliação foi feita; falharam os

pressupostos. Isso não faz que a avaliação não tenha sido feita. Foi, e foi bem feita. Simplesmente, não é, de facto, nem a concessionária nem a comissão de concurso que condicionam o valor da Ponte 25 de Abril e muito menos quem vai condicionar a existência ou não de limitações que possam existir ao tráfego individual que façam com que as pessoas se transfiram para o transporte público.

Relativamente à TIR, claro que a TIR está ajustada. Aliás, é considerada uma TIR baixa, e o Tribunal de Contas também o diz. É uma TIR de cerca de 7%, que é, normalmente, uma TIR considerada baixa para qualquer projeto de investimento. Portanto, relativamente a essa matéria, julgo que não existe nada a dizer.

O Sr. **Presidente**: — Vai prosseguir, Sr.^a Deputada Carina Oliveira?

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sim. Faço uma última pergunta.

Na resposta que deu por escrito a esta Comissão, a Sr.^a Deputada refere que, na altura com responsabilidades de Secretária de Estado, entre 2005 e 2008, a prioridade foi concretizar o projeto, ultrapassando as dificuldades resultantes dos desentendimentos entre o Governo anterior e os municípios de Almada e Seixal.

Foi também nesta época, à data de 21 de novembro de 2008, assinado o acordo de reequilíbrio financeiro. Diz o Tribunal de Contas — e, já agora, gostava também do seu comentário relativamente a esta posição do Tribunal de Contas — que foi um reequilíbrio, um acordo onde apenas foi alterada a data de funcionamento e exploração do Metro Sul do Tejo e houve alterações do prazo de entrega das ILD (infraestruturas de longa duração), alterações estas que se prenderam apenas com a disponibilização dos terrenos e com alterações unilaterais do traçado da via requeridas pela

Câmara Municipal de Almada. Estamos a falar de um acordo de reequilíbrio financeiro que custou ao Estado 77 milhões de euros.

Pergunto-lhe se não acha que as autarquias neste processo funcionaram um pouco como «tampão» ao desenvolvimento e à entrada em funcionamento do Metro Sul do Tejo. É que, inclusivamente, ao longo dos documentos que li, a própria Assembleia Municipal de Almada condicionou a disponibilidade de terrenos públicos e privados, porque entendia que deveriam ser construídos parques de estacionamento — segundo já percebi, citadinos e não os tais parques de estacionamento de que falou há pouco — na cidade de Almada.

Ou seja, pergunto-lhe se este atraso na entrada em funcionamento da exploração do Metro Sul do Tejo se deveu a atitudes «tampão» da parte das autarquias, como diz o Tribunal de Contas, ou, então, como depreendo da sua resposta, se houve também desentendimentos entre o Governo anterior. Gostaria também de saber se esses desentendimentos teriam ocorrido precisamente pela validação dessas condições requeridas pelas autarquias ou que outro tipo de desentendimentos poderiam ter estado na base deste arrastar de quatro anos, entre dezembro de 2004 e 2008, do acordo que, como depois se veio a verificar, custou ao Estado 77 milhões de euros.

Faço-lhe uma última pergunta, atendendo à responsabilidade que teve e à experiência que nos traz a esta Comissão: não se tendo verificado qualquer um dos pressupostos que estiveram na origem deste processo, em especial na partilha do risco, ao momento de hoje, às condições que o País tem e aos pagamentos que temos anualmente — só de procura de tráfego abaixo da banda mínima estamos a falar de 7,5 milhões ao ano —, aconselharia ajuizada ou prudente a rescisão do contrato do Metro Sul do Tejo?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Vou começar pela última pergunta.

Acho que, depois da minha primeira exposição, se percebe exatamente... Gostaria de fazer aqui uma ressalva: vou dar a minha opinião sem ter conhecimento dos elementos técnicos. E tenho a certeza que qualquer decisão dessa natureza tem de ser baseada em estudos sérios e rigorosos, ou seja, não deve ser baseada numa opinião.

Vou desviar-me um bocadinho deste processo para um outro processo, para lhe explicar o porquê da resposta que vou dar à sua pergunta.

Quando acabou o primeiro período da concessão do Metro do Porto, foram realizados estudos — e as decisões e os trabalhos têm de ser avaliados à data em que as decisões foram tomadas e não *a posteriori*, porque o conhecimento e o pensamento técnico e científico relativamente às matérias vai evoluindo. Assim, quando acabou a concessão do Metro do Porto e teve de ser relançada, a minha decisão, enquanto Secretária de Estado, foi a de separar as subconcessões relativas à construção e manutenção da infraestrutura e à gestão do tráfego da concessão relativa à exploração.

Até determinada altura, tinha sido prática comum em toda a União Europeia lançar concursos com a seção construção e exploração, um pouco porque por toda a Europa, neste momento, se está já na fase em que as infraestruturas estão construídas — como era o caso do Metro do Porto, em que a estrutura base estava construída e só se tinha de fazer extensões.

Nesse sentido, decidi separar os concursos e lancei um concurso de muito mais curta duração. Estamos a falar já de concessões para cinco anos, para sete anos e meio. Porquê? Porque é muito mais fácil o Estado assegurar uma repartição do risco mais fiável e com maior probabilidade de

ser respeitada se tivermos contratos de concessão mais baixos. Isso não possível quando é necessário construir infraestruturas que têm de ser amortizadas. Mas quando já existem essas infraestruturas, quando já existe o material circulante e a única coisa que está em causa é a própria exploração, a própria operação, naturalmente que a empresa tem de ter alguma estabilidade, pelo que não podem ser períodos de seis meses nem de um ano, mas pode ser por um período relativamente baixo. Por isso, na altura, decidi que a subconcessão do Metro do Porto deveria ser só para exploração, só para a operação do sistema, e por um período de tempo bastante limitado.

Neste momento, acho que, tendo havido alterações de circunstância tão substanciais relativamente ao que era expetável que acontecesse — temos pelo meio o não cumprimento dos pressupostos, temos pelo meio uma grave crise económica internacional, temos pelo meio uma grave crise económica e financeira nacional —, seria da mais elementar prudência avaliar, quer do ponto de vista do sistema de transportes quer do ponto de vista económico-financeiro, as vantagens de resgatar a concessão neste momento. Não tenho qualquer dúvida relativamente a isso! Não estou a dizer que não tenho dúvida que se deve resgatar. Não tenho qualquer dúvida de que neste momento é obrigação do Estado avaliar, comparar as duas situações: entre manter a concessão que existe ou resgatar a concessão. E estou convencida — isto já é uma perceção técnica — de que a solução do resgate não será, com certeza, a pior.

Relativamente à questão dos atrasos, esse foi um percalço...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Foi um parto difícil!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — ... de consequências muito graves para o Estado. Estamos a falar de um contrato de concessão que foi assinado no dia 30 de julho de 2002 pelo Sr. Ministro Valente de Oliveira e pela Sr.^a Ministra das Finanças Manuela Ferreira Leite, em que fizeram algumas modificações relativamente ao contexto, porque, na altura, tinha sido assinado um protocolo com as câmaras municipais. No período que antecedeu a assinatura do contrato de concessão, as câmaras municipais voltaram a assinar um protocolo com o Sr. Ministro Valente de Oliveira (julgo que não foi com os dois ministros, mas só com o Sr. Ministro) que alterou as regras de comparticipação do Estado. Não tenho conhecimento da razão, porque não acompanhei este processo. Estava na comissão de concurso, mas foi uma negociação direta entre as câmaras municipais e o Sr. Ministro das Obras Públicas, Sr. Prof. Valente de Oliveira — pessoa que muito prezo e que tem provas dadas quer na área dos transportes quer em toda a organização do território, principalmente no distrito pelo qual sou eleita Deputada.

Esse contrato foi assinado e tinha como pressuposto que todas as partes cumpriam as suas obrigações: da parte da concessionária havia obrigações em termos técnicos de prestar esclarecimentos, de dar informação; da parte do Estado havia a obrigação de acompanhar e gerir a concessão de uma forma próxima, resolvendo todos os problemas que pudessem ocorrer; e, naturalmente, da parte das câmaras haveria a obrigação não só de avaliar os projetos, como também de disponibilizar os terrenos, etc.

Por que é que na minha resposta falei em desentendimentos entre as câmaras municipais? Talvez esteja a ser injusta, porque ponho o foco nas câmaras municipais e o problema concentrou-se mais, efetivamente, no município de Almada. No Seixal havia algumas questões pontuais, mas em

muito menor grau, porque a parte da rede que se desenvolve no município do Seixal é muito menor. O facto é que houve uma intransigência muito grande da parte da Câmara de Almada que fez com que os terrenos não fossem disponibilizados. E, quando tomei posse, no dia 14 de janeiro de 2005, de facto, fiquei um bocadinho espantada, porque o concurso, que tinha sido fechado há três anos e já se deveria estar quase a poder andar de metro, na realidade estava num ponto de atraso de tal maneira que estava quase tudo por fazer.

Portanto, isto foi, de facto, um desentendimento, porque a Câmara de Almada foi fazendo exigências, foi escrevendo cartas, foi chamando a atenção e, independentemente de ter ou não razão, da parte do Estado não houve nenhuma atuação. Ou seja, o que estamos a dizer é que não sei se houve algum desleixo por parte de quem tinha a obrigação de seguir a concessão. E, quando digo o Estado, quero mesmo dizer o Estado; não estou a falar do Governo, mas do Estado como um todo. Naturalmente que o Governo tem a obrigação de exercer a tutela sobre os organismos. Não se pode, durante três anos, conviver com uma situação, em que as obras estão paradas, em que existe um diferendo entre a concedente e as câmaras municipais, e fazer de conta que nada está a acontecer. Depois, foi criada uma comissão de acompanhamento para renegociar, mas para renegociar a concessão e não para resolver os problemas.

Ou seja, da análise dos dados, o que parece e que me pareceu na altura foi que a tal equipa de missão não funcionou e permitiu, de facto, posições excessivas de todas as partes. A Câmara de Almada não dava os terrenos e nada acontecia.

Nesse sentido, acho que há aqui uma situação muito grave em termos de comportamento do Estado, seja o Estado enquanto órgãos da administração central seja o Estado enquanto autarquias locais. Foram 77

milhões de custo para todos nós pelo facto de não ter havido entendimento entre as partes. E esse entendimento era possível, tanto era possível que foi possível a seguir e, depois, as obras seguiram o seu curso normal, com algumas diferenças de opinião, mas com respostas rápidas, céleres e com muitas idas ao terreno.

Devo dizer-lhe, Sr.^a Deputada, que, enquanto Secretária de Estado, fui muitas vezes com a Presidente Maria Emília Sousa ao terreno, com os técnicos todos atrás, para resolver problemas no terreno e as coisas resolveram-se. Tanto se resolveram que, três anos mais tarde do que devia, entrou em funcionamento em novembro de 2008.

Julgo que respondi às suas questões, Sr.^a Deputada.

O Sr. **Presidente**: — O PSD ainda dispõe de cerca de 1 minuto. Deseja continuar, Sr.^a Deputada?

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sim, Sr. Presidente. Não demorarei tanto tempo.

É objetivo desta Comissão de Inquérito aprender com erros eventuais do que possa ter acontecido, criando novas formas de procedimento e boas práticas para aplicar a futuras concessões ou a parcerias público-privadas (PPP) na relação entre o Estado e os privados e o equilíbrio que isso possa gerar.

A primeira pergunta que lhe faço é precisamente sobre a questão das equipas de missão, destes gabinetes e estruturas que vão mudando de nome ao longo dos anos e que acabam por acompanhar ou fazer praticamente a mesma coisa. Não acha que há aqui um diluir de responsabilidades sistemático? A tutela política diz que se baseia nos relatórios das comissões; as comissões dizem que apenas fizeram o que a tutela política

lhes enviou para fazer; as câmaras municipais, por sua vez, dizem que era responsabilidade partilhada. Ou seja, há uma dispersão total de responsabilidades entre quem as deveria ter e, depois, há esta multiplicidade de estruturas quase que em pulverização de competências relativamente à assunção de responsabilidades, sejam elas políticas ou também técnicas — porque também nunca ninguém é responsabilizado tecnicamente —, relativamente ao que efetivamente têm de fazer. Portanto, a pergunta que lhe deixo é esta.

Quanto ao prazo, falou-me do tal prazo razoável, não de seis meses, não de um ano, mas relativamente curto para que a exploração destas concessões pudesse ser feita de forma a ser aprazível para o privado. Diz a União Europeia que o prazo expectável para uma PPP deve ser de 15 anos. A pergunta que lhe faço é se tem ideia de quanto tempo é que este tipo de relacionamento pode durar e se concessões como as que temos, e como esta de 30 anos, não são excessivas no tempo, até porque há quase que uma perda de memória geracional em relação a quem tinha as responsabilidades e de como devia ter atuado à época.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Presidente, quero pedir desculpa, porque tenho começado a responder antes de me dar a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Fique à vontade, Sr.^a Deputada. Não vamos prejudicar a dinâmica da reunião com aspetos protocolares.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Relativamente à questão dos prazos da concessão, o que a Comissão Europeia diz é o que a Sr.^a Deputada disse, mas não é só isso. A União Europeia diz que o prazo tem a ver com as prestações, com o tipo de

serviço e com o tipo de transferência de responsabilidade que o Estado faz para o privado. Aponta como regra — e note que estamos a falar quase de prestações de serviço, o que é diferente de uma parceria público-privada, de uma concessão — prazos de 15 anos que podem ser estendidos até mais metade, ou seja, aponta para 22 anos e meio como um limite, uma marca, uma referência. Mas diz também que, sempre que a atribuição dessas concessões resulte de concursos públicos, o prazo pode ser o ajustado ao que estiver em causa.

O que é que está aqui em causa? Se estamos a falar de fazer investimentos em nome do Estado, os princípios básicos das concessões têm a ver com a transferência do risco, mas também com uma transferência de encargos para o privado, para que o Estado só pague à medida que a população e a sociedade vão tendo os benefícios, para que haja um compromisso intergeracional entre os custos e benefícios para a sociedade. Ou seja, o privado paga e o Estado vai pagando ao longo de 30 anos, o que quer dizer que são todas as gerações ao longo desses 30 anos que vão pagando, porque também são elas que vão recebendo os benefícios diretos e indiretos das concessões.

Portanto, é este o princípio que deve estar subjacente à fixação de um prazo: para a amortização dos investimentos, ou seja, para o custo, e também para os benefícios.

Evidentemente que o prazo ajustado é aquele que tiver a ver com o investimento que é feito. Se estivermos a falar de um pequeno investimento, o prazo que é preciso para ter o retorno é um prazo pequeno. Se estivermos a falar de um grande investimento, o período de retorno de amortização desse investimento é muito mais alargado e, portanto, o prazo da concessão deve ser muito maior.

A Comissão Europeia e nós todos somos muito influenciados pelo nível de infraestruturização que os países ricos têm. Isto tem a ver com a rede, porque, se pensarmos que a taxa de infraestruturização ferroviária em Portugal (estou a falar da ferrovia) é menos de um terço da média da União Europeia, percebemos que o que é válido para os países do centro da Europa pode não ser necessariamente válido para nós.

É muito fácil falar em otimização de concessões, quando as infraestruturas estão feitas. Sei que é fácil, porque foi muito fácil, para mim, otimizar a questão da concessão da exploração do Metro do Porto. A rede estava feita e, portanto, podia fazer-se de uma forma mais curta, porque não havia investimento substancial a ser feito por parte do privado, logo tratava-se só do investimento na exploração. Não tenho neste momento presente se o prazo foi de sete anos ou de sete anos e meio, mas o facto é que foi mais baixo.

Por isso, não existe uma resposta direta relativamente à sua pergunta. Se se trata só de concursos para exploração, um prazo entre 5 a 10 anos, dependendo das obrigações, se tem ou não tem renovação do material circulante, dos comboios... Depende do ciclo de vida: se os comboios forem novos, durante esse período não vai ser feita a renovação do material circulante e não vão ser feitos investimentos; mas se os comboios forem velhos, apesar de ser só a exploração, podem ter de investir em material circulante e, portanto, aí o prazo já tem de ser maior.

Este prazo de 30 anos do Metro Sul do Tejo foi justificado pela parte do investimento na construção das infraestruturas. Considerou-se que era o tempo necessário para amortizar as infraestruturas, assim como também era o tempo necessário para que o Estado tivesse algum retorno relativamente aos benefícios gerados pelo empreendimento.

Julgo que, em relação à parte dos prazos da concessão, dei os esclarecimentos necessários, mas posso dar mais, se a Sr.^a Deputada assim entender.

No que toca à questão da multiplicidade de responsabilidades, gostava de analisar as coisas em dois momentos.

Quando foi criada a equipa de missão do Metro Sul do Tejo — e foi criada pelo Governo à data, por isso, não é uma questão de responsabilidade, porque não tinha responsabilidades políticas —, o que, na minha opinião, levou à constituição da equipa de missão foi precisamente não haver nenhuma entidade, nem do lado dos transportes, que tivesse a grande fatia das responsabilidades relativamente às prestações que estavam envolvidas nesta concessão.

Chamo a atenção para o facto de que, na altura, tínhamos o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, a Direção-Geral dos Transportes Terrestres, ou seja, nem na perspetiva dos transportes havia uma única entidade que tivesse todas estas responsabilidades. Assim como também da parte do Ministério das Finanças estamos a falar de uma altura em que também não havia nenhuma entidade... Havia a Inspeção-Geral de Finanças, a Direção-Geral do Tesouro que representava o acionista, enfim, havia uma série de entidades que tinham responsabilidades financeiras sobre isto. Portanto, não havia nenhuma que tivesse essa visão.

Portanto, resolveu-se pôr tudo numa única entidade de natureza precária naturalmente, mas que, pelos despachos dos ministros que a foram sucessivamente criando, tinha obrigatoriamente como pressuposto ter o apoio de todas essas entidades, porque tinha representantes da REFER, do Instituto Ferroviário, das câmaras, de toda a gente. Portanto, era suposto ser não uma entidade para resolver todos os problemas de regulação ou de

tutela, mas uma equipa muito específica para funcionar como gestor de projeto, e que nunca funcionou.

Aliás, é da mais elementar justiça dizer que «nunca funcionou», não. Acho que o engenheiro Marco Aurélio, que foi presidente ou coordenador da equipa, fez um trabalho notável, que foi fazer para o Metro Sul do Tejo o que já tinha feito no Metro de Lisboa. Ele era quadro do Metro de Lisboa e foi fazer para o Metro do Sul do Tejo exatamente o que estava habituado a fazer, ou seja, gerir um projeto e levá-lo para a frente, tendo de falar com todas as partes envolvidas. E resolveu grande parte dos problemas, porque as equipas servem para isso.

Neste momento, julgo que já temos um património de conhecimento que não pode ser esquecido em cada uma das concessões. E esse património tem a ver... Existe um núcleo central que é comum a toda e qualquer concessão, que tem a ver com a intervenção do Ministério das Finanças. O Ministério das Finanças é determinante. Se estamos a falar de concessões de transporte, de águas, etc., o Ministério das Finanças é sempre o *pivot*, o elemento comum em todas as concessões. No fundo, quem tem o repositório do conhecimento de todo e qualquer tipo de negociação é o Ministério das Finanças.

Relativamente à área dos transportes, naturalmente que neste momento já está ultrapassada a questão da dispersão, porque, no que toca à questão do exercício da regulação e planeamento nestas áreas, temos um instituto, que era o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres e agora é o Instituto da Mobilidade e Transportes. Portanto, é uma entidade única.

Nesse sentido, quando forem concessões dos transportes, é muito fácil de fazer: é a entidade que no Ministério das Finanças tem a responsabilidade de tudo quanto são concessões do Estado e a entidade que

sectorialmente seguir a matéria. Neste momento, há melhores condições para fazer, seguramente, do que aquilo que havia há 15 anos atrás.

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

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, começo por agradecer à nossa colega Deputada Ana Paula Vitorino a sua presença e disponibilidade.

Eu tenderia a dizer que, depois do conjunto de respostas em que acabou por alargar o âmbito da explicação, esvaziou-nos um pouco, e ainda bem, as explicações que seriam necessárias.

De qualquer modo, como terminou a última resposta a propósito de matérias que têm que ver com a identificação de responsabilidades a partir de umas afirmações da Sr.^a Deputada do PSD, penso que é inevitável, que é incontornável recuperar umas afirmações ontem saídas na imprensa prestadas pelo PSD, concretamente por um Sr. Deputado pertencente a esta Comissão, a propósito da vinda do Sr. Eng.º João Cravinho ontem à Comissão, que, a meu ver, não são bonitas, não são de todo bonitas, e encerram, também do meu ponto de vista, gravidade.

Passo a ler apenas uma frase de um *take* da Lusa, que diz que o Sr. Deputado estranha que João Cravinho «que tem um passado muito ligado ao combate à corrupção e às coisas dúbias, não tenha sido capaz de perceber e assumir na comissão de inquérito a paternidade desta concessão.»

Penso que isto é grave, porque esta relação entre combate à corrupção e paternidade de uma concessão, que à força o Sr. Deputado do PSD quer que o ex-Ministro assuma, não me soa a mim, e penso que a

nenhum de nós, nada bem. Até porque o Sr. Deputado está errado relativamente à questão da paternidade. Enfim, recordo-me de umas frases cantaroladas que por aí andam: «Afinal, quem é o pai da criança?» Ou seja, «quem é o pai da criança», pergunta o Sr. Deputado.

Portanto, o pai desta criança, do Metro Sul do Tejo, como, aliás, já foi aqui referido, tem uma ligação muito estreita a um protocolo, o protocolo para o desenvolvimento do metropolitano ligeiro na margem sul do Tejo, que data de 18 de abril de 1995, e que é assinado entre os quatro municípios também já referidos e, na altura, pelo Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, tutelado pelo Sr. Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral.

Portanto, foi aqui que tudo começou, foi aqui que tudo teve início.

Assim, como a nossa convidada e colega fez uma referência a este protocolo — e, obviamente, nas suas funções primeiro técnicas, teve de o conhecer, porque a origem está aqui —, gostaria que nos dissesse, do que conhece do protocolo e porque ele estabelece uma ligação com as câmaras, no sentido de vir a ser feito um anteprojecto, que daria origem mais tarde ao concurso internacional, qual foi a comparticipação do Estado para este anteprojecto. Consequentemente, a partir dessa percentagem de comparticipação, percebe-se facilmente o envolvimento do Governo da altura no Metro Sul do Tejo.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr.^a Deputada, eu não percebi muito bem a pergunta.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Qual foi a comparticipação da administração central, a partir deste protocolo, na elaboração do anteprojecto?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — No protocolo firmado entre as câmaras municipais e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em 1995, estava estabelecido que o Ministério pagaria 80% do anteprojecto e as câmaras municipais 20%.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, claramente, a partir deste compromisso, inclusive, financeiro em 1995, Sr. Deputado, reporto a paternidade ao Eng.^o Ferreira do Amaral, que se envolve só para a elaboração do anteprojecto com 80% do financiamento, sendo que havia na cláusula 5.^a um compromisso de que quando concluído e aprovado o anteprojecto seria lançado pela entidade respetiva um concurso público internacional para o projecto de execução.

Portanto, aquilo que o ex-Ministro João Cravinho fez não foi mais do que honrar os compromissos de um Governo do PSD.

Era fundamental esclarecer isto aqui, porque, em nosso entendimento, o PSD foi longe demais nas afirmações que ontem proferiu.

Gostaria ainda de lhe perguntar quem compunha a comissão do concurso a que presidia e para a qual foi nomeada em 30 de abril de 1999; se durante o processo em que foi presidente da comissão existiram algumas divergências, diria mesmo divergências não ultrapassadas entre os membros da comissão; e se alguma vez o ministro da tutela decidiu em sentido contrário às propostas da comissão do concurso.

Gostaria que me respondesse a estas questões para depois abordarmos outra matéria.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr.^a Deputada, relativamente às pessoas da comissão de concurso, enfim, não sei se quer os nomes das pessoas ou...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — As entidades.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Eu presidia, em representação do Ministério das Obras Públicas, havia um representante do Ministério das Finanças, que era um subdiretor-geral do Tesouro, um representante da REFER, um representante da Inspeção-Geral de Finanças, um representante do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, um representante da Direção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais e um representante do Secretário de Estado dos Transportes. Havia ainda dois membros a indicar pelas Câmaras Municipais de Almada, do Barreiro, da Moita e do Seixal, tendo sido indicados os Srs. Presidentes das Câmaras Municipais de Almada e do Seixal.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, não estava só nessa comissão a administração central, estavam também representantes dos quatros municípios envolvidos. Ou seja, neste caso, os Srs. Presidentes das Câmaras Municipais de Almada e do Seixal.

Pergunto-lhe: houve divergências nas soluções que foram encontradas ao longo do processo, enquanto presidiu a esta comissão?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr.^a Deputada, existem sempre *n* divergências. Estes são processos em que se vai tentando convergir relativamente àquilo que são os interesses comuns, que é defender o interesse público. Naturalmente, entre os representantes da administração

central nunca houve divergências, uma vez que havia sempre um pouco de respeito. Ou seja, se eram matérias financeiras, eram discutidas, mas prevalecia a opinião de quem era representante do Ministério das Finanças e relativamente às questões setoriais a mesma coisa.

Quanto às questões entre membros da administração central *versus* membros da administração local, naturalmente que houve várias vezes em que não houve concordância relativamente a matérias, mas chegando ao fim, Sr.^a Deputada, estávamos todos de acordo, porque todas estas pessoas que eram membros da comissão do concurso, incluindo os Srs. Presidentes das Câmaras Municipais de Almada e do Seixal, assinaram todos os documentos do concurso, todos assinaram todos os documentos que resultaram da negociação, todos assinaram toda a documentação que deu origem, mais tarde, ao contrato de concessão e rubricaram todas as páginas — bom, penso que delegaram na Presidente da Comissão e só eu é que rubriquei todas as páginas.

Sr.^a Deputada, se interpretarmos a concordância — e só assim se entende — com a subscrição de todos os documentos que deram origem à evolução do processo, naturalmente que houve concordância final.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Ao longo do processo, naturalmente, houve divergências, houve cedências, houve discussão e houve concordância final.

Como explica que, depois de assinado o processo de concessão em 30 de julho de 2002, tenha havido o tal grande impasse de cerca de três anos e tenha havido um conjunto alargado de cedências que, do ponto de vista dos custos para a administração central, vieram a ser substancialmente mais elevados? Se as coisas correram com uma discussão profícua e que

deu um bom resultado do ponto de vista do lançamento do concurso, como é que à frente surge este conjunto de questões? O que se passou, afinal?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Julgo que há pouco já respondi a essa questão. Efetivamente, o que houve não foi discordância quanto a matérias de fundo. Havia discordância — e o historial diz isso — entre, por um lado, a disponibilização dos terrenos que tinha a ver com a evocação por parte da Câmara Municipal de Almada de que não estariam a ser entregues umas plantas parcelares, ou seja, a documentação necessária para que houvesse a disponibilização dos terrenos por parte da autarquia; por outro lado, havia questões de natureza pontual, nomeadamente houve duas ou três que foram mais emblemáticas, como o triângulo da Ramalha ou a Rua Conceição Sameiro Antunes. Ou seja, havia várias soluções em que houve uma discordância relativamente ao que estava contratado, até porque a determinada altura, quando ia avançar a obra do triângulo da Ramalha, as populações discordaram da solução que tinha sido acordada.

Contudo, Sr.^a Deputada, também lhe digo que, dos 77 milhões de custo, só uma pequeníssima percentagem é que diz respeito a trabalhos a mais, a alterações de projeto. Na realidade, há uma fatia substancial que tem a ver com uma quebra nas receitas, porque a concessão começou três anos mais tarde; há uma parte que tem a ver com a imobilização de estaleiro, ou seja, são custos de estrutura, porque o estaleiro esteve parado durante três anos. Ou seja, tem a ver com questões que não são trabalhos a mais. A fatia dos trabalhos a mais, que representam alterações impostas pelo concedente e que poderia dizer que são soluções diferentes das que estavam contratadas, acaba por ser, se não me falha a memória, 12 milhões de euros, e tem a ver com aquilo que se considerou serem melhorias substanciais relativamente à inserção urbana, tem a ver com descobertas

arqueológicas que entretanto foram feitas junto à universidade que implicaram soluções diferentes. Ou seja, é uma questão marginal.

Portanto, as câmaras vieram mais tarde a aceitar aquilo que, basicamente, estava no contrato de concessão, com pequenos ajustamentos em relação ao que estava contratado.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Por último, fez uma afirmação de muita importância política na resposta que apresentou por escrito, onde diz que o futuro do projeto está largamente condicionado.

Dá-nos algumas razões para esta afirmação, mas gostaria que pudesse desenvolver o que pensa sobre aquilo que afirmou e que é preocupante.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr.^a Deputada, essa minha afirmação tem uma implicação direta sobre este processo do metropolitano sul do Tejo, mas também tem a ver com todos os processos da península de Setúbal e até mesmo da área metropolitana e do País. Tem a ver com a paragem de empreendimentos e de decisões que eram determinantes para o crescimento económico da região. Todo o projeto do Arco Ribeirinho Sul, que envolvia questões como a Quimiparque, no Barreiro, os terrenos da Margueira, enfim, tudo isso, representava, por um lado, mais-valias, encaixe para o Estado, mas, por outro lado, a criação de investimento 100% privado que iria gerar crescimento económico, emprego e até necessidades de mobilidade. Por isso, liguei à Metro Sul do Tejo a paragem desses projetos, os quais, não existindo, não criam necessidades de mobilidade, não geram desenvolvimento económico, tudo isso. Temos a questão do Arco Ribeirinho Sul, que foi um projeto parado, julgo que extinguiram a

empresa e nada aconteceu a seguir, a não ser pararem os projetos. Ora, isso, julgo, só nos pode preocupar a todos, Sr.^a Deputada.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Emídio Guerreiro fez sinal para interpelar a Mesa.

Tem a palavra.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, muito rapidamente, a minha interpelação é no sentido de poder partilhar com todos os presentes — uma vez que fui citado, direta e indiretamente, e relativamente à questão da paternidade — aquilo que tem sido uma fonte utilizada por todos nós acerca desta matéria, que é exatamente um comunicado de 23 de março de 2007, do Partido Socialista de Almada, onde se diz que a Metro Sul do Tejo tem a marca genética de socialistas e que se há Metro Sul do Tejo deve-se a João Cravinho.

Penso que a Sr.^a Deputada, certamente, não conhece este documento, pelo que vou solicitar ao Sr. Presidente que faça distribuir este documento do Partido Socialista de Almada, um comunicado de 23 de março de 2007, pelos presentes na sala.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, embora me pareça marginal ao andamento dos trabalhos, isso será disponibilizado no *site* da Comissão, como é hábito relativamente a todos os documentos que têm sido aqui entregues.

A Sr.^a Deputada Eurídice Pereira pede a palavra, nos mesmos termos, para interpelar a Mesa.

Tem a palavra.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, não tenho qualquer documento para lhe entregar.

De qualquer maneira, é fundamental dizer que estamos a abordar afirmações graves por parte do Sr. Deputado Emídio Guerreiro, nomeadamente sobre a paternidade política. A paternidade política é aquela que aqui referi, sendo que não existiria Metro Sul do Tejo — isso é verdade — se não fosse o Partido Socialista, porque lhe deu andamento, obviamente em conjugação com os próprios municípios, como também não existiriam muitas outras infraestruturas do País e como, infelizmente, doravante, não vão existir tantas outras, porque rasgar, parar e suspender são palavras que vos conotam e nunca a nós.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, podemos prosseguir com os nossos trabalhos? É que, às tantas, somos nós que estamos a paralisar os nossos trabalhos com estes incidentes — estamos como algumas obras públicas...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, peço-lhe que seja rápido.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, vou ser muito rápido, no sentido de que, embora a Sr.^a Deputada não quisesse fazer uma interpelação, mas um debate, me vou inscrever para a segunda ronda e, nessa altura, irei fazer o debate político sobre esta matéria.

Tenho pena que a Sr.^a Deputada quisesse prolongar o tempo de intervenção dirigindo-se a mim e não mantendo-se naquilo que é a ordem

dos nossos trabalhos, que foi o que fiz, entregando um comunicado do Partido Socialista de Almada que sustenta algumas das coisas que foram sendo afirmadas.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos, então, prosseguir os nossos trabalhos.

O próximo grupo parlamentar a intervir é o do CDS-PP. Assim sendo, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, averiguada a paternidade, gostava de cumprimentar a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino, dizer-lhe que é sempre um prazer fazer-lhe perguntas, seja no Plenário seja aqui, e agradecer-lhe a disponibilidade para nos responder.

Começo até por lhe pedir desculpa, porque esta Comissão de Inquérito procura encontrar não paternidades, porque não é bem essa a nossa função, mas um conjunto de erros, um conjunto de possíveis falhas de procedimentos ou de controlo da parte do Estado, que levou a que um conjunto de parcerias público-privadas estejam a ser avaliadas, à data de hoje, e que se tenha concluído que quase todas elas, tirando a Fertagus, são, do ponto de vista da sua exploração, deficitárias e bastante onerosas para o contribuinte português. E esta não foge à regra.

Referiu, e bem, que foram pagos 77 milhões por todos os contribuintes portugueses, é um facto, mas este projeto tem 384 milhões de dinheiros públicos, pelo que o valor é bem mais alto. Ora, os 77 milhões até posso perceber, mas não estou em condições de avaliar se este desencontro entre os municípios e a tutela, se as áreas que deveriam ter sido disponibilizadas e não o foram, se estas paragens e estes atrasos se deram para proteger bens maiores. Não consigo avaliá-lo em concreto. Acho até

um pouco normal, embora me pareça, de facto, excessivo e tenha, porventura, causado prejuízos no projeto total, como agora aqui explicou.

Agora, o que gostaria de lhe perguntar tem a ver com o seguinte: tendo este projeto um conjunto de decisores políticos que mudaram mais do que era suposto, fruto das contingências da nossa democracia, o único fio condutor são praticamente os técnicos, e V. Ex.^a que, depois, também acaba como decisora política. De facto, o ex-Ministro Valente de Oliveira disse: «Encontrei o processo e não me passava pela cabeça voltar ao início e, portanto, dei-lhe andamento.» O ex-Ministro João Cravinho disse: «Apenas dei andamento aos protocolos e aos acordos que estavam previstos.» Portanto, parece que aqui ninguém parou para pensar, ninguém parou para reavaliar, havendo até já parcerias público-privadas no terreno, nomeadamente a Fertagus (para falar da mais próxima), que, à data, já apresentava grandes divergências entre aquilo que eram os pressupostos iniciais e aquilo que se verificava na altura. Portanto, havia exemplos, havia pelo menos nove PPP rodoviárias e uma ferroviária que serviriam já de exemplo de como o Estado se deve precaver em relação a situações deste género.

Assim, a primeira pergunta é se, à data da sua interferência enquanto técnica, este projeto era economicamente viável. É que depreendo das suas respostas que, hoje, ele não é de todo economicamente viável. O que queria saber é se, à data, o considerava economicamente viável, mesmo tendo em conta todos os pressupostos que estavam subjacentes. Na realidade, ele era ou não economicamente viável? Esta é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é se, enquanto técnica, presidente da comissão de acompanhamento, deixou ou não — tendo em conta que o Estado estava a falar sobre um projeto que tinha muitas variáveis que não se confirmavam à data e que havia aqui, como acabou por dizer, pressupostos — ou se

ficaram mecanismos de controlo, de fiscalização, de acompanhamento da execução deste projeto.

É que referiu também: «Hoje, é mais fácil. O Estado tem todos os instrumentos.» Lamento desiludi-la, mas já ouvimos aqui o IMTT e, à data de hoje, não há nenhum mecanismo de controlo, de fiscalização ou de acompanhamento deste contrato. Ainda está em discussão entre a concessionária e o IMTT. Aliás, o relatório do Tribunal de Contas fala em «ausência de sistema de fiscalização eficiente decorrente (...)». Ou seja, hoje ainda não existe.

Ora, queria saber se, à data, isso já estava previsto, que é para não dar a ideia de que se fez um projeto que era bom, barato e bonito, mas em relação ao qual, depois, ninguém cuidou de saber quem controlava o quê, quem acompanhava os possíveis desvios, quem monitorizava as possíveis falhas do cumprimento desse contrato e quem avaliava os impactos, quer de obra nova quer de abertura de novas redes viárias, etc.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, relativamente à primeira questão que me colocou, quanto à viabilidade do projeto, julgo já ter respondido, aliás, aprofundadamente, aquando da resposta às *n* perguntas que a Sr.^a Deputada Carina Oliveira me fez. Portanto, sob pena de penalizarmos os presentes, acho que não vou repetir essa matéria, pois julgo que já ficou claro que, à data, com a informação que existia, era um projeto que era considerado economicamente viável. Aliás, neste momento, ele não tem um problema de viabilidade intrínseco; tem, sim, um problema de viabilidade relativamente à questão da procura, que é resolúvel se se resolverem as questões que não foram resolvidas noutros tempos. Ou seja, é fácil resolver a questão da procura se se cumprirem os pressupostos.

Não sei se reparou nos gráficos que há pouco apresentei, mas este é um projeto em contraciclo. É claro que ele tem uma procura abaixo da estimada, mas é uma procura que continua a crescer mesmo numa altura em que temos todos os transportes públicos, principalmente os de natureza urbana e suburbana, com quebras que são da ordem dos 15%, mas que, se analisarmos os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) dos últimos meses, tendem a agravar-se. Ou seja, numa altura em que existe uma enorme probabilidade de chegarmos a perdas da ordem dos 20% na utilização dos transportes públicos, termos um projeto que está a subir na casa dos 10%, significa que o projeto, em si mesmo, tem a possibilidade de ter crescimento — claro que dependendo da crise económica.

Há aqui um fenómeno muito interessante, que é uma informação técnica, mas que julgo importante, e que tem a ver com o seguinte: há 15, 20 anos, a estrutura de deslocações que existia nas áreas urbanas e suburbanas era muito diferente, no sentido de que 80% da procura correspondia a deslocações obrigatórias, casa/trabalho ou casa/escola, e apenas 20% eram deslocações que são apelidadas tecnicamente de natureza urbana e que têm a ver com deslocações, por exemplo, ao café, para tratar de um qualquer serviço ou para ir a um serviço. E, em termos de mobilidade, a avaliação que se faz, até do grau de cosmopolitismo que existe numa determinada região, resulta da análise da relação entre as deslocações obrigatórias e as deslocações de natureza não obrigatória. Ora, esse padrão alterou-se muito e, na Área Metropolitana de Lisboa, nos últimos sete, oito anos, passámos a ter 80% de deslocações não obrigatórias e apenas 20% de deslocações de natureza obrigatória (as tais casa/trabalho e casa/escola).

O que é que isto quer dizer? Quer dizer que esse cosmopolitismo tem um problema, tem uma maior fragilidade em termos de resistência a crises.

É que as deslocações casa/trabalho e casa/escola dificilmente deixam de ser feitas. Agora, todas as outras deslocações, as deslocações não obrigatórias, quando estamos num contexto de crise, de desemprego brutal, como nunca houve, e de aumento dos custos de transporte, tendem a desaparecer. O que quer dizer que os transportes públicos e também a Metro Sul do Tejo estão com dificuldades na perspetiva de crescimento. Se juntarmos a isso o facto de se terem suspenso todos os projetos que iriam desenvolver a península de Setúbal, então, existe uma conjuntura muito adversa. Mas, ainda assim, isso não é um problema de viabilidade do próprio projeto; é, sim, um problema de viabilidade de um sistema de transportes ou mesmo de viabilidade económica de um país.

Portanto, relativamente à questão da viabilidade económica, acho que é isto.

Agora, relativamente aos mecanismos de controlo e fiscalização do contrato, gostaria de distinguir duas coisas: uma coisa é, do ponto de vista jurídico, estar claro quem é que tem a obrigação de fiscalizar o quê. Como está perfeitamente claro, quem tem a obrigação de acompanhar esta concessão é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Agora, à semelhança do que acontece em todas as concessões, em todos os serviços públicos e em todas as empresas públicas, existem competências específicas de organismos do Ministério das Finanças, nomeadamente, em termos de controlo, da Inspeção-Geral de Finanças e da Direção-Geral do Tesouro. Mas estas estão previstas na lei! A lei diz quais são: de acompanhamento, de controlo, de fiscalização, tudo isso, de natureza financeira. Todas as outras são da responsabilidade do IMTT, agora IMT.

Tanto quanto sei, este Governo fez uma alteração recente, ao dizer que, para além disso, o gestor do contrato é a REFER. Provavelmente porque o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres não tem

pessoal. Acho que talvez seja um erro fazer isso, ou seja, seguir esse caminho.

Daí eu ter dito que queria distinguir duas coisas. Uma coisa é o que está na lei e que julgo que está bem, que ainda hoje está bem. Há pouco, disse que era mais fácil agora, porque dantes havia duas entidades nos transportes: havia a entidade ferroviária e a Direção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, quando este é um projeto que abrange tudo e, portanto, era difícil estar a dizer o que é ferroviário e o que é transportes terrestres.

Agora, para mim, não é razão dizer que só existe uma pessoa no IMT para acompanhar esta matéria. Bom, julgo que, então, tem de ser reforçado, não pode ser só uma pessoa. Quem acompanhou ainda na comissão do concurso foi, por exemplo, a atual diretora dos serviços jurídicos dos IMTT (julgo que é esse o cargo dela) que era a diretora dos serviços jurídicos do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, e, se não for essa pessoa, é outra. Ou seja, é uma questão também da organização interna e de tornar residente o tal conhecimento. Se os organismos não têm pessoas que cheguem para fazerem as coisas, a ideia não é a de criar outro organismo, talvez seja a de reforçar tecnicamente os organismos que existem e não criar outros.

Agora, do ponto de vista jurídico, de modelo e de edifício organizativo, existem todas as condições para controlar a concessão. Ou seja, não haver mecanismos de coordenação não é desculpa para que isto tenha estado parado durante três anos, porque existiam exatamente os mesmos mecanismos de coordenação e, depois, a partir de 2005, os problemas foram sendo resolvidos, encontraram-se as soluções, explicou-se e, inclusive, chegou a voltar-se a soluções anteriores, apesar de haver os

mesmos organismos. Portanto, muitas vezes isto tem a ver com vontade e competência.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Era exatamente vontade e competência que eu procurava, porque, em 2006, a Sr.^a Engenheira era Secretária de Estado, apanhou uma negociação de equilíbrio financeiro, sendo conhecedora, como aqui ficou patente, de todos os problemas, de todas as variantes e de todas as questões que infirmavam este contrato. Ainda assim, até hoje nada se fez e o contrato prossegue com indemnizações compensatórias e com um prejuízo para o contribuinte, como se nada de grave estivesse a acontecer. Mesmo o IMTT não fiscaliza nem porventura a REFER, porque diz o Tribunal de Contas (foi-nos dito aqui) que até a simples tarefa de combate à fraude está para durar e com custos ainda por definir. Mas não era sobre isso que a queria questionar.

Foi claro e patente por todos os técnicos que ouvimos na primeira fase... Não houve um único especialista que não tenha dito: «Atenção ao risco de tráfego! O Estado, se possível, não deve assumir o risco de tráfego!» E o que está na origem de todos estes desequilíbrios financeiros e de os projetos, porventura, serem ou não viáveis, úteis ou não, é mesmo o risco de tráfego. Perante todas estas dificuldades, todas estas incertezas, projetos futuros, gostaria de saber quem definiu o risco.

Olhando para o perfil dos riscos — tirando o de guerras e tumultos, que é perfeitamente aceitável que seja do Estado, assim como o de catástrofes —, verifico que o que é essencial na matriz de riscos está com o privado. Chegamos ao risco dos riscos, àquele que ninguém deve assumir, o risco de tráfego: Estado! Ainda por cima quando no contrato se diz que, se o tráfego estiver sistematicamente abaixo do PK4 durante os primeiros três anos da operação, a concessionária pode requerer o resgate da

concessão por parte do concedente e ser alvo de uma compensação com o reembolso de capital dos acionistas, com *cash-flows* descontados à taxa Euribor a seis meses. Ou seja, a empresa ficou com aquilo que o presidente diz que não é uma «galinha dos ovos de ouro», mas que, para mim, é uma «galinha dos ovos de ouro» e das grandes. Portanto, o Estado assumiu o risco que está a pôr em causa tudo isto.

Ora, eu gostava de saber quem definiu esse risco, que critérios estiveram subjacentes para a assunção desse risco, se era possível transferir... A empresa diz: «Ai, Jesus, credo! Nunca assumiremos esse risco e, se formos obrigados, vamos embora!» Mas se não assumirem esse risco, por eles, não resgatam nada e ficam por lá.

É preciso saber quem definiu, porque, por mais azares que aconteçam, por mais estudos diferentes que haja, não é possível estarmos a um terço da banda de referência do caso-base — e a conclusão não é minha, é do último estudo da Ernst & Young, mas foi praticamente confirmado pelo Presidente da Metro Sul do Tejo e por todas as pessoas agora ouvidas. O que torna, até, como foi confirmado aqui pelo representante do IMTT, completamente despiciendo haver ou não fraude, porque o Estado está a pagar este serviço por inteiro! Portanto, se as pessoas que utilizam o metro pagam ou não pagam, é irrelevante, porque, como está muito abaixo, o Estado paga indemnizações compensatórias.

Aqui, de facto, é preciso saber quem definiu esse risco, por que teve que ser assim, que avaliações foram feitas e se era ou não possível fazer pelo menos um risco partilhado, se era ou não de bom senso. Este problema apareceu nas PPP anteriores: risco de tráfego. E nós ouvimos, aqui, todos os especialistas...

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Quais PPP anteriores?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — No caso da Fertagus. O Eng.º João Cravinho assumiu aqui que se fosse hoje, não faria isso.

A Sr.ª Eng.ª **Ana Paula Vitorino**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não foi. Estou a dizer nas anteriores. Ele disse que se fosse hoje, não faria isso.

A Sr.ª Eng.ª **Ana Paula Vitorino**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Na audição, porque já fizemos uma análise da parceria público-privada Fertagus. E nessa altura...

A Sr.ª Eng.ª **Ana Paula Vitorino**: — Sim, Sr. Deputado, mas só estava a querer chamar-lhe a atenção de que não são as PPP anteriores — enfim, isto não tem a ver com as audições nem com a ordem das audições —, porque foram praticamente coincidentes no tempo os desenvolvimentos destas concessões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Aceito. Foram coincidentes no tempo e os erros foram exatamente coincidentes no tempo e no modo. Foi sempre pouco claro saber que empresas fizeram os estudos de tráfego. Aliás, em muitos casos já chegámos à conclusão de que são as mesmas empresas que fazem os estudos para os concessionários e para os concedentes — mas não é relevante, porque não quero pôr em causa a boa

fé de quem faz estes trabalhos. A verdade é que o Estado assume aqui risco que, na opinião dos vários técnicos, não deve assumir e acaba por assumir. De facto, é a mãe de todos os problemas, porque estão sistematicamente longe da realidade.

Posso aceitar a explicação que dá dos pressupostos à partida. Posso até aceitar que haja aqui interesse de justificar investimento — não quero pôr em causa o investimento na margem sul nem noutra parte do País —, mas estou apenas a falar dos cuidados que cabem ao Estado de não assumir riscos. Qualquer entendimento, qualquer *benchmarking* que se faça disto, diz-nos que o Estado não deve assumir esse risco. Sistematicamente, o Estado assume esse risco, sem ficar claro que cuidou de fazer estudos concretos, de prever os piores cenários para estar defendido precisamente naquela parte onde tudo pode perigar. Isso não acontece e não conseguimos encontrar responsáveis. Pesar de existirem estruturas técnicas, com a composição que ainda agora referiu, em que toda a gente está envolvida, depois, resulta sempre no mesmo: entre os estudos e a realidade vão milhões e milhões de euros que pesam nos bolsos dos contribuintes!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Sr. Deputado não quer, com certeza, explicações!

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — E sabe por que é que não quer explicações, Sr. Deputado?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quero saber quem, onde e como!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Sr. Deputado não quer explicações, porque grande parte das questões que colocou foram colocadas pela Sr.^a Deputada Carina, que até as colocou — permita-me, já agora, o comentário, porque, se o senhor se permite os comentários todos, também me posso permitir — de uma forma correta não só do ponto de vista formal, aliás, coisa que o senhor também fez, mas do ponto de vista técnico. Perguntou tudo o que queria perguntar e eu respondi a tudo, designadamente a grande parte das questões que o senhor colocou. Agora, o senhor coloca-as outra vez, e coloca-as até como se as perguntas que me está a fazer fossem novidade nesta Comissão!

Portanto, o senhor não quer, com certeza, que eu lhe responda, porque, se quiser que eu lhe responda e se quiser aprender, posso ensinar-lhe! Mas, como o senhor não quer aprender, poderá chegar ao fim e usar da sua maioria parlamentar para depois dizer que o sol é azul e o mar é amarelo...! Portanto, poderá dizer sempre aquilo que entender!

Quanto à matéria de procura, acho que já expliquei aqui, com muito mais detalhe do que aquilo que seria expectável numa Comissão desta natureza, o que foi o processo, como se fez, apresentei os estudos, as fotocópias que pedi para distribuir têm a paternidade. Não tenho presente quais foram as empresas que fizeram os estudos de procura para os concorrentes, mas tem os nomes dos estudos de procura para o anteprojecto, que é a base, porque, de facto, o acervo técnico que serviu de base foi o anteprojecto. A Ferbritas, que é uma empresa 100% pública, reviu em baixa fortemente, considerou cenários pessimistas, prováveis, e otimistas, como é de boa regra nesta matéria, muito mais baixos do que aquilo que vinha de trás, muito mais baixos do que vinha com os concorrentes, estabeleceu um

conjunto de regras... Aliás, estabelecemos todos, em conjunto, propusemos e foram aceites, um conjunto de regras para a repartição de risco.

Sr. Deputado, responda eu o que responder, o senhor, amanhã e na próxima audição, vai dizer exatamente a mesma coisa! Vai dizer que isto é um negócio de milhões e essas coisas todas que estamos habituados a ouvir!

Mas o que é facto é que isto não foi um negócio de milhões! É uma rede de metropolitano ligeiro, que está no Metro Sul do Tejo! Está a ver Almada? Está a ver o Seixal? É lá que está a rede, é lá que andam os comboios a circular e é lá que as pessoas usam! E não usam mais, por um lado, primeira fatia, porque já não têm dinheiro para andar de transportes e, segunda fatia, porque, efetivamente, existem os problemas que eu agora elenquei e que podem ser resolvidos. Mas isso não constitui aqui qualquer coisa de suspeito, como o Sr. Deputado está a querer dizer!

Sr. Deputado, é claro que há repartição de risco!

Primeiro: toda a parte da questão do risco da construção.

Vamos separar a concessão em duas partes: há a construção e a manutenção, em que o risco é integralmente da parte da concessionária (quer na parte da construção quer na manutenção). E, contrariamente a outros aspetos, os metros de superfície são penalizados relativamente aos metros enterrados, porque qualquer um pode devassar a via, qualquer um pode chegar, bater com o carro num poste de abastecimento da eletricidade e fugir com o carro, e isso é tudo — quer a construção quer a manutenção — risco da concessionária.

Quanto à exploração, há, normalmente, dois tipos de risco. Um deles tem a ver com a disponibilidade e com o serviço propriamente dito, chama-se até o risco da exploração, que é 100% da concessionária. E porquê? Porque tem de garantir pontualidade, tem de garantir fiabilidade, o que

mais uma vez é complicado à superfície, com cruzamentos de superfície. E concessão tem um desempenho notável relativamente a esta matéria. Mas, se não tiver, se tiver um problema qualquer num semáforo, se o comboio não chegar a horas, sabe o que acontece? Tem penalidades, até penalidades fortíssimas! Que eu saiba, não têm sido muitas vezes aplicadas, porque não existem razões para isso, visto que têm um grau de cumprimento muito elevado.

Portanto, dentro da exploração, há essa parte da exploração que é totalmente da concessionária e há a parte do risco da procura. O risco da procura está, em termos concetuais... E, portanto, não se aplica aqui o que estava a dizer quando perguntou se isto não foi acautelado. Foi! Não é uma questão do modelo. Existe uma margem, que é a tal abaixo da banda de referência, em que efetivamente o risco é do Estado. E é do Estado porquê? Porque, para repor o equilíbrio financeiro, o Estado paga o diferencial entre a procura que existe e a procura mínima da banda de referência.

E isso da fraude não é verdade, porque o que o Estado paga é a diferença entre os passageiros reais, que têm a ver com comboios estatísticos, contam todos os que lá entram, que é para... O problema da fraude é um problema da concessionária porquê? Se eles não pagam bilhete, é menos receita para a concessionária, mas como são contados todos os que entram, quer paguem quer não paguem... Isto é 100% verdade! Escusa de estar a fazer carinhas...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, dá-me licença?

Eu estava aqui calmamente a ouvir para responder no fim, com toda a educação, coisa de que, pelos vistos, não estou a ser alvo, e o Sr. Presidente está impávido e sereno.

Quero fazer uma interpelação à Mesa, se faz favor!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, deixe a Sr.^a Deputada concluir. Estou a dar alguma tolerância relativamente à vivacidade desta reunião, porque estamos entre Deputados.

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, tenha paciência, mas não suspendi o meu mandato! Portanto, sou tão Deputada nesta Comissão como o senhor é!

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, de qualquer forma, peço que baixemos um pouco a «temperatura» da reunião e que falemos com um pouco mais de serenidade.

O Sr. Deputado quer interpelar já a Mesa ou a Sr.^a Deputada pode concluir a resposta?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por mim, pode concluir.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem!

Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Como eu estava a dizer relativamente à questão do risco de procura, existem três níveis do risco de procura. Um deles é abaixo da banda de referência e aí, efetivamente, o risco é do Estado. E o risco é do Estado porquê? Porque, mesmo que não atinja o nível, o Estado, para manter o equilíbrio da concessão, paga o

diferencial. Mas a partir do momento em que entra na banda de referência, já é um risco partilhado. E já é um risco partilhado porquê? Porque o Estado não só não paga, como começa a receber. Ou seja, aqui não existe um problema de modelo, Sr. Deputado.

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, já lhe expliquei várias vezes que era um terço. Começou por ser 12%, aumentou para 28%, passou para 32% e já vai em 36% de cobertura. Está muito abaixo, Sr. Deputado, pois está! Mas também já vimos que, apesar da crise, este sistema continua a ter crescimentos ao ano substanciais, contrariamente ao que acontece em todos os outros sistemas de transportes públicos, em que estão todos a descer mais de 15%, como o Metro de Lisboa. O Metro do Porto, apesar de tudo, foi o que teve menor decréscimo, só teve um decréscimo de 3,3%. Mas estão todos a baixar a procura e, ainda assim, o Metro Sul do Tejo, como é normal, está a subir.

Há depois uma questão que se chama o *start up* de todos os projetos e que têm a ver com procura. Nos primeiros dois, três, quatro anos (depende da inserção) em todos os projetos do mundo existe um período inicial em que a procura está sempre abaixo. Porém, aqui está demasiado abaixo, mas as explicações racionais para estar demasiado abaixo foram as que há pouco já dei à Sr.^a Deputada Carina.

Não sei efetivamente o que quer que lhe responda mais, porque mesmo à luz do que se passa hoje, o modelo de repartição de riscos está como... Sr. Deputado, o Metro de Lyon é com esta repartição de risco. Em Lyon existem os maiores especialistas e os maiores investigadores de

transportes (aliás, não são os maiores, porque existem os de Lausanne), mas são dos melhores do mundo, e é este modelo de repartição de risco. O que é que caiu em desuso relativamente a isto? Foi o sistema de bandas de tráfego, que era o que se preconizava no final da década de 90, início da década passada, e tendencialmente está a perder-se esse modelo e a substituir por um modelo de disponibilidade.

Ora, o Metro Sul do Tejo também tem um sistema misto, também tem um modelo de disponibilidade, em que o risco pela disponibilidade é integralmente do lado da concessionária.

Portanto, se me pergunta quem são os culpados, de quem é a culpa, Sr. Deputado, não existe aqui uma questão de culpa. Não consigo encarar a análise destes projetos como uma questão de culpa. Não há culpa! Há decisões que foram tomadas em determinada altura. Essas decisões, na minha ótica, avaliadas com o conhecimento de outros projetos, quer o conhecimento científico, quer o conhecimento técnico, à data, são soluções corretas, soluções adequadas. Agora, há que ter, aí sim, a humildade de, passados uns anos, face a uma situação em concreto... Não é estarmos a auto fustigar-nos! Sr. Deputado, eu estou à vontade relativamente a isso, porque, por acaso, não tive qualquer responsabilidade política à data do lançamento do concurso, mas teria tido muito orgulho em tê-la! Acho que é um projeto que nos orgulha a todos relativamente à forma como foi desenvolvido!

Agora, aqui chegados, face à conjuntura que existe hoje, face aos condicionamentos e face à avaliação que é feita hoje... Inclusive, há pouco, quando a Sr.^a Deputada Carina me perguntou o que acho relativamente ao resgate, até já dei a minha opinião quanto a essa matéria.

Quando foi a altura de lançar a concessão Metro do Porto — aqui, sim, tinha responsabilidade política —, também optei por uma outra

solução que na altura já a achava melhor do que esta, mas achava-a melhor do que esta face às circunstâncias, porque não tinha infraestruturas para fazer.

Portanto, Sr. Deputado, julgo que não devemos cair na tentação de equacionar mal as coisas. Não há aqui uma questão de culpa. Há aqui uma questão de avaliação dos processos e que tem de ser feita à data. Volto a repetir o que disse no início: coitado do Einstein se nós avaliássemos o trabalho dele à luz do conhecimento de hoje. Estaríamos a dizer que ele fez muita coisa mal feita e que outra parte até era despiciente. Tanta coisa por causa daquilo?! A teoria da relatividade até já está a ser posta em causa em muitas áreas da investigação, como sabemos.

Sr. Deputado, temos de ver as coisas à data e sem um processo de intenções.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Renato Sampaio.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, ainda bem que a reunião está a ser gravada, porque comecei a minha intervenção por dizer que não queria encontrar culpados. A Sr.^a Deputada fartou-se de referir culpados, mas eu nunca disse isso.

Quero lembrar à Mesa e aos colegas (ainda bem que está gravado) que comecei por dizer que nem sequer queria saber de erros passados, queria apenas encontrar possíveis dificuldades que se tenham encontrado e que tenham levado a esta conclusão. Também acabei por dizer — e, de facto, até lhe queria pedir desculpas, porque queria questioná-la como

técnica e como política — que havia políticos que estiveram *en passant* e que alegam não ter conhecimento profundo.

As minhas perguntas, de forma muito educada, são feitas em nome da bancada do CDS-PP e podem ou não ser coincidentes com as do outro partido. Não sou do Partido Social Democrata e queria Deus que nunca seja. É o meu parceiro de coligação. Mas não vou ser, porque não faço tenções de mudar, é só por isso. Não façam disso nenhum drama!

Portanto, com todo o respeito, as perguntas são feitas no meu tempo e por isso é que não fazemos tempos conjuntos, mas tempos por bancada. Enquadrei, porventura, de forma excessiva, mas terminei com questões que eram aquelas que ouvimos na primeira fase, em que o Tribunal de Contas, a Inspeção-Geral de Finanças e a Ernst & Young dizem que o Estado tem de evitar este risco.

Perguntei ao presidente da empresa se foi ele que quis o risco e ele disse: «Não. Foi-nos posta essa questão e não tivemos nada a ver com isso.» E perguntei, a quem esteve envolvido no processo, quem definiu os critérios de risco, quem distribuiu os riscos, de que forma é que isso foi feito. Talvez seja uma pergunta ingénua, porventura desprovida de qualquer capacidade técnica, mas eu sou Deputado, não sou especialista da matéria. Se fizer perguntas a V. Ex.^a da minha especialidade, também não terá esse conhecimento técnico. Mas não é isso que estamos aqui a avaliar, nem lhe reconheço, a si, capacidade para avaliar as minhas capacidades técnicas ou para validar as perguntas do CDS. Responde sobre estas matérias e sobre a ação política. Tem respondido e vai continuar a responder nestes e noutros fórum, eu não.

Foi isso, portanto, que eu disse e que está gravado. Não percebo, a não ser por algum nervosismo e desconforto por esta matéria, a

agressividade e os ataques pessoais que registo que acabou por fazer à bancada do CDS.

Era este o esclarecimento que lhe queria dar. E se, por qualquer motivo, fui indelicado ou menos correto com V. Ex.^a, peço-lhe desculpa.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra a Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, peço-lhe imensa desculpa se entendeu que estava a ser agressiva para si, porque não pretendi, de todo, ser agressiva para o Sr. Deputado e muitíssimo menos para a bancada do CDS. Se disse alguma coisa de excessivo, foi relativamente ao Sr. Deputado.

Devo-lhe, no entanto, dizer, Sr. Deputado, porque é uma questão recorrente, que entendo que houve uma repartição de riscos — que, aliás, acabei de dizer qual era a si, ao Sr. Deputado, e a mais ninguém. Devo também dizer que determinadas matérias que estão no relatório do Tribunal de Contas estão erradas.

Vou dar-lhe um exemplo que acho importante, Sr. Deputado: a questão da fraude. Devo dizer que dos poucos documentos a que tive acesso e que, por isso, li com muito tempo, porque não tinha mais documentos para ler, foram os dois relatórios do Tribunal de Contas relativos a esta matéria. As pessoas que fazem os relatórios e as audições ao Tribunal de Contas provavelmente não estarão na posse de todos os elementos, mas queria chamar a atenção que na questão da fraude está um erro técnico. É um erro técnico!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — A Sr.^a Deputada está a repetir-se.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Presidente, peço desculpa, mas o que me foi dito pelo Sr. Presidente da Comissão é que eu não teria qualquer limite de tempo para responder de uma forma cabal.

Peço desculpa, porque entendi como uma pergunta.

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Como já lhe tinha respondido, a única coisa que gostaria de acrescentar para melhor responder melhor ainda ao Sr. Deputado é que na questão da fraude, de facto, aquilo que está no relatório do Tribunal de Contas está errado, porque a fraude não é paga duas vezes. Ou seja, prejudica a concessionária, mas, por outro lado, não é contada para a indemnização compensatória, porque o que é pago é a diferença entre todos os passageiros que entram e a banda de referência.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso é que fazem sentido as perguntas. É que nós baseamo-nos nos relatórios do Tribunal de Contas e V. Ex.^a responde.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, vamos acabar o diálogo, pois já teve o tempo necessário.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino.

A minha primeira questão é no sentido de lhe pedir um enquadramento sintético — tecnicamente tem essa vantagem — sobre a questão do método na obra desta infraestrutura, designadamente o chamado «trem construtivo»: o que é, como funciona e por que motivo ele é importante.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, julgo que essa é uma questão muito interessante, até porque se prende também com as razões de eu achar que foi uma questão de desentendimento entre a Câmara Municipal de Almada e os organismos da administração central, ao contrário do que dizem todos os relatórios, que evocam sempre 100% das culpas para a Câmara Municipal de Almada relativamente a esta matéria. Prende-se, em boa parte, com a questão do «trem construtivo».

O que era o «trem construtivo» de acordo com o que me lembro que estava nas propostas e que foi largamente discutido ainda em sede de negociação?

Para minimizar os impactos junto da população, havia um sistema sequencial para execução das tarefas nos vários troços da obra, de forma a que os impactos negativos sobre a população, nomeadamente o desconforto, porque tinham obras à porta, porque tinham dificuldades de acesso, etc., fossem no tempo mais diminuto possível. Portanto, toda a sequência das obras começava, em termos dos serviços afetados, com infraestruturas enterradas e essas coisas todas, e essa fase passava para o troço seguinte; no troço anterior entrava, logo a seguir, a questão de trabalhar a via. Ou seja, todos estes aspetos da obra iam sendo feitos em sequência e de uma forma rápida nos vários troços da via, para que se

libertasse, o mais depressa possível, de cada um dos troços, a população dos incómodos que é terem uma obra à porta.

Basicamente, isto é aquilo que se designou, na altura, por «trem construtivo».

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tem conhecimento e confirma que, durante um período muito significativo, especialmente em 2004, durante o Governo PSD/CDS, esse sistema foi completamente abandonado pela concessionária e o centro da cidade, em extensões muito longas de vários quilómetros, era completamente esventrado e foi totalmente posto de parte este sistema que acabou de descrever e que, salvo erro, era obrigatório nos termos do contrato de concessão?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Era obrigatório na medida em que foi mesmo a proposta por parte do concorrente. Portanto, a proposta do concorrente com as alterações que foram acordadas em sede de negociação constituem o corpo do contrato de concessão. Ou seja, a proposta com as alterações fica anexa ao contrato de concessão e é de execução obrigatória por parte da concessionária.

Não posso afirmar que tenha sido sempre como o Sr. Deputado está a dizer. Na minha perspetiva e de acordo com a interpretação que fiz da diversa troca de correspondência, também houve, em determinado momento, alguma interpretação menos correta dos serviços técnicos da Câmara Municipal de Almada sobre o que constituía em si este «trem construtivo». Ou seja, não era entendido como uma sequência de tarefas, mas era como se passasse um carrinho... Enfim, não é assim, não quero estar a ser injusta para com os técnicos da Câmara de Almada. Houve, no entanto, também alguma divergência relativamente ao entendimento do que

se tratava esse sistema. De facto, da parte da concessionária — ainda de acordo com a minha interpretação dos factos e memória, pois já tem uns anos — também houve alguma relutância em cumprir exatamente o que estava fixado no caderno de encargos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Alguma relutância, leia-se: não foi cumprido!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, se me permite, foram todas essas coisas, todas essas diferenças de opinião, com mais razão para um lado ou com menos razão para outro — e acho que é evidente para todos —, que levaram a que a obra estivesse parada durante três anos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não sou técnico nesta área, mas parece-me que para uma extensão daquele tamanho em que a cidade estava esventrada de uma forma idêntica e homogénea, para ser um «trem construtivo» tinha de ser um trem do tamanho do País inteiro, porque a carruagem era quase maior do que Almada, mas não era um carrinho, como acabou de dizer.

Teve conhecimento das violações que ocorreram na obra quanto à declaração de impacte ambiental (DIA) no que respeita, designadamente, à gestão e segurança do espaço público, ao acesso a edifícios, a ruas que ficaram intransitáveis, de tal forma que até teve de se chamar a polícia em certas alturas, bem de violações de normas de segurança em matérias que eram vinculativas e obrigatórias? Pergunto isto relativamente quer ao momento em que estava em funções quer numa fase anterior, em plena obra.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, se quer que lhe diga, muito sinceramente, tenho uma vaga memória relativamente a problemas que ocorreram.

Lembro-me que saíram várias notícias sobre essas matérias no período de 2002-2005, variadíssimas notícias que fui lendo, mas não sei especificar se chamaram ou se não chamaram a polícia. Muito sinceramente, não me consigo lembrar. Mas sei que houve várias situações dessa natureza, sei que várias vezes o Engenheiro Marco Aurélio, coordenador da equipa de missão, teve de intervir no sentido de a concessionária cumprir escrupulosamente o que estava na DIA, na declaração de impacte ambiental.

Agora, devo confessar-lhe que, em concreto, não me lembro de alguma situação que possa dar-lhe como exemplo do que tenha acontecido, mas lembro-me, exatamente, de ocorrerem situações dessa natureza.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podia agora explicar melhor a questão que referiu há pouco sobre a inexistência de plantas parcelares para os terrenos que a concessionária pedia em nome do concedente à autarquia?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, julgo que pretende que eu dê uma justificação do que é uma planta parcelar e, enfim,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falou na inexistência dessas plantas e eu pedia-lhe que aprofundasse um pouco essa questão.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, tratava-se da cedência, por parte dos municípios, da câmara, de terrenos municipais, fossem de direito privativo fossem de uso público.

Naturalmente, para haver cedência de terrenos tem de haver a entrega de documentação, inclusive documentação cartográfica, com a delimitação, com o tipo de intervenção que vai ser feito e com a delimitação em função do tipo. E porquê? Porque a transferência do uso para a concessionária tem um determinado tipo jurídico se estivermos a falar do espaço canal, ou seja, do sítio onde circulam os comboios, e tem outro tipo jurídico se for uma transferência para serem feitos arranjos de espaços exteriores que naturalmente, depois, poderão ser devolvidos à própria câmara. Portanto, o tipo de cedência é diferente.

A Câmara Municipal de Almada entendia, e na minha opinião bem, que essas plantas parcelares deviam ser fachada a fachada, como, aliás, estava previsto no contrato de concessão. No contrato de concessão não era descrito em pormenor o que era uma planta parcelar, na medida em que uma planta parcelar é um termo técnico, um termo jurídico, e evidentemente que isso não é descrito, portanto não tem de ser definido o que é.

Bom, isso aconteceu no período até 2005 e a partir de determinada altura, a partir do momento em que fui Secretária de Estado, dei ordens diretas, por escrito — porque parecia que era necessário ter ordens por escrito —, para que fosse imediatamente cumprido o contrato, fossem entregues as plantas parcelares e, no caso de a concessionária não as entregar, as mesmas serem entregues diretamente pela equipa de missão.

Isso passou a ser feito e os terrenos foram entregues.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, daí podem concluir-se duas coisas: uma, que não seria possível nem admissível que uma entidade pública, qualquer que ela fosse, cedesse terrenos públicos a alguém não havendo plantas parcelares que os identificassem, até com referências cartográficas e com a sua definição total, portanto, ninguém pode ceder um terreno que não está identificado; outra, que foi a partir do momento em que a Sr.^a Deputada, na altura Secretária de Estado, deu a ordem escrita para que essas plantas fossem cedidas que os terrenos passaram a ser disponibilizados.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, isso não é totalmente assim. Havia uma parte dos terrenos que não eram disponibilizados, porque faltavam as plantas parcelares, e houve outras situações, três, salvo erro — o triângulo da Ramalha, a Cova da Piedade... —, em que o que estava em causa não era a entrega das plantas, mas a solução de traçado, a solução técnica em si e, depois, encontraram-se soluções diferentes e só nessa altura é que foram feitos novos projetos e foram entregues os terrenos para as novas situações.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em relação a esses casos concretos, salvo erro, a essas soluções de pormenor, ainda não existiam as decisões concretas quando se estava a pedir os terrenos. Ou seja, estava a pedir-se à autarquia que cedesse terrenos para construir uma coisa que não se sabia bem como é que ia ser.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não foi assim, Sr. Deputado.

Havia uma situação que pode ser interpretada como o Sr. Deputado está a dizer, que tem a ver com Cacilhas, porque quando o contrato de

concessão foi assinado estava em curso um plano de pormenor para Cacilhas e, portanto, o que ficou no contrato de concessão foi a solução que estava no anteprojecto com a salvaguarda de que poderia haver uma renegociação, uma alteração relativamente a Cacilhas, tal como estava previsto nesse plano de pormenor, no caso de haver uma transferência de onde está o atual terminal fluvial para uns terrenos um bocadinho mais à frente, na zona da Parry & Son. Portanto, podia haver uma transferência e isso originaria uma alteração. Bom, o que é facto é que nem veio a concretizar-se o que estava previsto para a Margueira nem essa alteração de terminal e manteve-se a solução que estava, que era a de levar o Metro ao sítio onde estão hoje os barcos.

Nas outras situações, efetivamente, havia soluções, não só as soluções do anteprojecto, como também as do anteprojecto com as alterações que foram introduzidas pelo Plano de Requalificação do Espaço Canal (PREC) da autoria das câmaras municipais, mas *a posterior* as câmaras municipais, julgo que, em algumas situações, por manifestação de vontade das populações, quiseram fazer alterações relativamente ao que estava contratado. Assim, houve alterações que foram feitas e outras que não foram feitas, porque se chegou à conclusão que a solução inicial era, de facto, melhor, mas o que é facto é que foram essas alterações que deram origem, na renegociação, à parcela que diz respeito aos trabalhos a mais.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Que é minoritária.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Que é minoritária, sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, pode daqui compreender-se que existia um conjunto muito pequeno de situações em que se sabia

exatamente qual era a intervenção que ia ocorrer, em que havia as plantas parcelares necessárias e em que a situação estava regularizada para que os terrenos fossem cedidos.

Portanto, na maior parte dos casos — conclusão minha — não havia as todas condições necessárias para que os terrenos fossem cedidos. Não era tanto uma questão política, era mais uma questão de regularidade do processo.

Gostava, agora, de lhe perguntar uma coisa que tem a ver com isso, porque falou aqui há pouco nas reivindicações, nas exigências e na intransigência do município.

Há pouco, a Sr.^a Deputada do PSD, leu e deturpou (tenho pena que a Sr.^a Deputada já não esteja aqui, na sala) uma deliberação do município — quem deturpou não foi V. Ex.^a, mas a Sr.^a Deputada do PSD.

Pergunto-lhe quais foram as exigências do município que foram para além do que estava estipulado nos contratos e protocolos assumidos, por escrito, pelo poder central.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, pode repetir a pergunta?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pergunto-lhe se houve alguma exigência do município, e qual foi ou quais foram essas exigências, relativamente à questão dos terrenos, da obra que ficou parada, do que falou há pouco. Várias intervenções focaram a intransigência e as exigências do município. Por isso, pergunto-lhe quais foram essas exigências que foram para além do que estava estipulado nos contratos e nos protocolos assumidos pelo poder central.

Portanto, quais eram as questões novas que não apareciam nos compromissos assumidos pelo poder central?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, não posso, como deve imaginar, em matérias que se passaram... Já não havia comissão de concurso, já estava feito o contrato de concessão; eu ainda não era Secretária de Estado; portanto, foi um período em que as únicas interpretações que posso fazer são com base nos relatórios que li *a posteriori*, nas notícias dos jornais, nas notícias que me chegavam de pessoas daquela zona e, às vezes também, eu ia lá ver. Nesse sentido, o que posso dizer pode ser ferido de alguma falta de rigor em termos de resposta.

Agora, da avaliação que fiz em termos de processos, por via do chefe de equipa de missão e também dos relatórios do Tribunal de Contas, é que terá havido algum excesso nessas exigências por parte das câmaras municipais, assim como terá havido, com certeza, também alguma negligência do Estado no controlo dessas soluções.

Mais do que isto não posso dizer-lhe relativamente a essa matéria.

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

Se isto ajuda — e penso que pode ajudar, até para memória e para reflexão desta Comissão de Inquérito —, a memória histórica assenta em documentos escritos e os documentos escritos demonstram que, do ponto de vista do poder local, não houve nenhuma exigência que fosse para além daqueles que eram os compromissos assumidos, por escrito, pelo poder central, quer em contrato de concessão quer em protocolos e acordos com os municípios. Portanto, ninguém estava a pedir nada de novo. E quero aqui acrescentar que essa posição do município resultou da concretização

de uma deliberação da assembleia municipal em março de 2004, que foi aprovada com os votos favoráveis do PCP, de Os Verdes, do PS e do PSD.

Já agora, gostava ainda de lhe perguntar sobre a questão das restrições ao transporte individual no centro da cidade como pressuposto para o modelo de procura da rede da Metro Sul do Tejo.

Falou aqui da importância das restrições ao transporte individual e uma coisa que me chamou a atenção foi ter dito, ainda há pouco, que, hoje, podemos ir ao centro de Almada e observar a circulação de automóveis que atravessam aquele eixo — um eixo pedonal, um eixo que não deve ter circulação automóvel — inclusive como incentivo ao transporte do metro e do transporte público.

De acordo com a informação que nos trouxe e tendo aqui colocado a questão de os carros circularem e atravessarem livremente aquele eixo, o que lhe pergunto é em que circunstâncias é que esses automóveis circulam, porque se é em transgressão é uma coisa, se é cumprindo as regras é outra. Queria perceber melhor essa afirmação.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, como deve imaginar, não conheço em rigor a sinalética do eixo central de Almada, mas sei que circulam lá carros — aliás, qualquer um pode observar que circulam carros no eixo central de Almada.

Portanto, não consigo dizer-lhe mais.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A questão que estava a colocar é a seguinte: uma coisa é uma carrinha que se dirige àquela zona para fazer uma carga, uma descarga ou um abastecimento; outra coisa são os autocarros, os TST, cerca de 400 por dia que passam naquele local, porque as pessoas só têm o passe e só têm o autocarro (a questão das carreiras que

colocou); outra coisa ainda é a circulação viária livre, digamos assim, que parecia resultar da descrição que nos fez. Portanto, parece que um carro é um carro, e em princípio será, mas fazer um abastecimento é diferente de uma pessoa passar por ali quando sai de Cacilhas para ir para a Cova de Piedade.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — De facto, um carro é um carro. Eu estava a falar de viaturas ligeiras para uso particular, ou seja, aquilo que normalmente designamos por viaturas particulares. Portanto, estava a referir-me mesmo a tráfego automóvel que não seja transporte público ou viaturas de emergência. Não estava a referir-me nem a transporte público nem a viaturas de emergência, estava a referir-me, em concreto, a viaturas ligeiras de uso particular.

Já agora, Sr. Deputado, relativamente à questão que referiu há pouco, eu gostaria de salvaguardar que disse que havia situações em que a Câmara de Almada quis soluções diversas daquelas que estavam contratadas. Sr. Deputado, não leve a mal que esteja a repetir, mas, tal como eu disse há pouco, havia duas situações: a questão das plantas parcelares e a questão de alterações às soluções, em que destaquei, porque tem uma natureza diferente, a questão do terminal de Cacilhas (não tem nada a ver com o que vou dizer agora).

Havia outras três situações — triângulo da Ramalha, Cova da Piedade e uma terceira de que não me lembro — em que, efetivamente, a Câmara de Almada queria soluções diferentes das que estavam no contrato de concessão, ou seja, que eram diferentes das que estavam no anteprojecto e diferentes das que estavam no plano de requalificação do espaço canal das câmaras municipais e, portanto, diferentes do que estava contratado.

Não era ao longo de várias estações, eram três situações, mas, Sr. Deputado, não se pode fazer uma linha e pôr os comboios a circular faltando uns bocados pelo meio. Ou seja, eram pontos críticos. Quer a questão do triângulo da Ramalha, porque era um ponto de cruzamento de pelo menos duas das linhas do metro, quer a questão da Cova da Piedade, eram pontos importantes e sem essas questões estarem resolvidas o resto das linhas não podiam estar concluídas e muito menos a funcionar.

Sr. Deputado, isto foi só uma clarificação daquilo que eu tinha dito há pouco.

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

Já agora, faço um parêntesis a propósito do que disse. Não lhe parece que a solução contratual do modelo PPP dificulta, pela rigidez do processo, a solução para esse tipo de problemas?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, é claro que qualquer contratação dificulta a resolução desses problemas, porque a única situação em que as alterações ao projeto não originam sobrecustos financeiros é quando contratamos à tarefa. Mesmo num contrato de empreitada, se contratarmos uma determinada solução com um determinado projeto, ou mesmo a nível de anteprojecto, se houver alterações paga-se na mesma sobrecustos, porque se alteraram as soluções. Aliás, normalmente, os empreiteiros desejam que se alterem soluções, porque é abrir a caixa de Pandora.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas um acordo de reequilíbrio financeiro, geralmente, costuma ter também essa expressão a designar.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, evidentemente que é preciso fazer negociações para tudo. Nessas renegociações — e dá-me ideia que será assim, com certeza, em todas as renegociações — andarão a discutir ao cêntimo quem é que tem razão no quê, mas isso é feito quer num contrato de empreitada quer na componente de construção de um contrato de PPP. É exatamente a mesma coisa.

Sr. Deputado, chamo a atenção, e repito, de que os trabalhos a mais foram uma componente relativamente pequena no processo de renegociação. Mas também chamo a atenção para o facto de a concessionária, para além daquilo que recebeu, ainda hoje reivindicar mais 10 milhões ou 7 milhões, e nunca ninguém lhe deu razão. Ou seja, existe aqui sempre uma negociação feroz, seja um contrato de empreitada seja na componente de construção de um contrato PPP. E se não houver uma negociação é porque alguma das partes está a fazer mal o seu trabalho.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha última pergunta tem a ver com a questão dos pressupostos para a procura.

Em várias reuniões tenho dito aqui que, à partida, ninguém considerará que a população de um determinado concelho é menos inteligente por preferir um meio de transporte menos pontual, menos confortável, menos seguro do que o outro, e que, portanto, se mantenha num sistema, não colocando o nível de procura que se esperava no outro sistema, no novo.

Pedia-lhe que falasse das expectativas. Já abordou um pouco esta matéria, ou seja, a questão da transferência modal.

A partir do momento em que a integração tarifária... Isto é, simplificando, o facto de o passe social intermodal ainda hoje não incluir a rede do Metro Sul do Tejo sem custos acrescidos, para além daquilo que as

peessoas já pagam pelo passe, essa questão, só por si, o que é que trouxe? Ponto um: os autocarros continuam a circular, sob pena de as pessoas serem gravemente lesadas ao ficarem sem a rede de transportes que o passe social prevê. Ponto dois: significa que há um atravessamento de centenas de autocarros na tal área do centro da cidade, onde o trânsito automóvel não deveria existir, de acordo com o seu sublinhado. Portanto, põe-se em causa a importância dessa área pedonal que aqui valorizou, e que agora está a ser revista também de uma forma consensual, ou seja, há o acordo de todos em que é preciso rever esta solução. Finalmente, em vez de uma rede em rebatimento integrada do ponto de vista tarifário, temos duas redes sobrepostas, com o autocarro e o Metro Sul do Tejo a correrem ao lado um do outro e as pessoas a olharem umas para as outras, sendo que uma pagou mais 9 € e a outra não.

Aquilo que perguntamos é, do ponto de vista do tarifário, qual o impacto que a circunstância que se manteve até hoje coloca para subversão total do regime, em termos de estimativa de procura e do modelo de procura que estava colocado; e que consequências isso tem para a expansão da rede e para a sua continuidade nas fases seguintes, uma expansão também captando nova procura por uma disponibilidade maior em termos de território.

Deixo-lhe esta questão em termos mais abertos e mais aprofundados, porque penso que estará aqui uma questão-chave para interpretarmos uma coisa que tanto se diz, ou seja, que a procura está abaixo da estimativa inicial.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, essa é, de facto, uma pergunta interessantíssima e que daria, seguramente, para várias horas

de discussão entre todos nós e também se tivéssemos aqui outras pessoas. Seria uma discussão muito interessante.

Na minha opinião, e de uma forma muito simplista...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu, simplista?!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não, não! Eu é que vou responder de uma forma simplista, porque não posso estar aqui várias horas a falar sobre o assunto — diz-me o Sr. Presidente que não convém...

Estamos a falar de duas questões distintas; percebo que as esteja a ligar, mas são duas questões distintas.

Por um lado, temos a questão da reestruturação da rede dos autocarros. Nada impede, neste momento, que essa rede seja reestruturada. Aliás, a câmara municipal — neste caso é a de Almada, mas podia ser outra qualquer — até pode ter um papel importante nessa matéria, porque, se disser que num determinado eixo não circulam carros, não circulam, e aí acabou-se a concorrência direta entre o autocarro e o metro.

Como há pouco referi, existem, neste momento, todas as condições para que a nível da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa se possa fazer essa reestruturação, julgo (não sei se foi alterada a decisão) que sem custos acrescidos para o Estado.

Porquê? Não sei se tem presente que, como há pouco referi, à medida que foram acabando as licenças que foram convoladas em concessões dos autocarros, neste caso já como Secretária de Estado, fui colocando-as em situação provisória. Ou seja, se nada fosse feito, passavam a ter uma nova licença e para ser alterado o percurso ou as suas condições o Estado tinha de pagar uma indemnização; sendo provisórias, o Estado não tinha de pagar.

Portanto, neste momento, julgo que a Autoridade Metropolitana de Transportes é a sede certa para se discutirem essas matérias, precisamente porque estão lá todos os intervenientes interessados: as autarquias e a administração central. Assim, é nessa sede que deve ser discutida a questão de se alterar completamente a rede e de a pôr a rebater sobre o metro, e não a fazer-lhe concorrência, podendo as autarquias, porque são elas que gerem o território e o espaço canal, contribuir, de facto, para esta reestruturação, dando uma ajudinha e inibindo a circulação em determinados eixos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A questão é o passe social servir para isso ou não!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Mas essa é uma questão que é indistinta em função do resto. E porquê? Porque neste momento, como sabe, este Governo alterou o conceito de passe social, ou seja, determinados tarifários que era suposto estarem integrados no passe social já não o estão e, portanto, existe uma estrutura diferente. Neste momento, existem condições para renegociar a questão da integração tarifária, porque já não existe uma vinculação estrita ao passe social como existia antes, uma vez que a estrutura mudou há uns meses, não chega a ser há um ano.

Naturalmente, havendo alteração tarifária torna-se mais fácil, mas, se não houver reestruturação da rede, a única coisa que o Estado está a fazer é a pagar duas vezes. Gostava de chamar a atenção para o seguinte facto: se o Estado dá indemnizações compensatórias para a Metro Sul do Tejo, também as dá para os operadores por causa do passe social. O Estado paga indemnizações por causa do passe social.

Pergunta-se qual é a legitimidade com que se pagam indemnizações compensatórias para existir o Metro Sul do Tejo. Bem, é com a mesma

legitimidade com que se pagam indemnizações compensatórias aos operadores de transportes coletivos rodoviários privados por terem a imposição tarifária de estarem inseridos num passe social. Agora, provavelmente, a negociação relativamente a essas matérias também estará em curso.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Qual é o assunto, Sr.^a Deputada?

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, fui citada na intervenção do Deputado Bruno Dias, pelo que queria prestar um esclarecimento à Mesa e aos restantes colegas.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra, Sr.^a Deputada, mas peço-lhe que não demore.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Não demoro, Sr. Presidente.

Parece que há um qualquer mal-entendido numa citação supostamente das minhas palavras, deturpadas, ao que parece, pelas palavras do PCP, sobre uma deliberação da Câmara Municipal de Almada.

Como gosto de consubstanciar as fontes da minha informação, posso dizer aqui que me referi à página 10 do relatório n.º 46/2006, 2.^a Secção, do Tribunal de Contas — foi isso que citei e não outro qualquer outro documento —, onde se diz o seguinte: «Para além destas alterações, acresce o facto de a Câmara Municipal de Almada não ter ainda

disponibilizado os terrenos necessários para a execução da obra, situação originada pela sua Deliberação de 10 de Março de 2004.» Esta decisão acarreta um conjunto substancial de custos e encargos para o erário público. Foi isto que eu citei e não qualquer outra fonte.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Faça o favor, Sr. Deputado, mas peço-lhe também que não demore.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, isto é a prova de que não há nada como ir à fonte original, porque quem se fia em relatórios de interpostas pessoas pode sair mal servido.

O Tribunal de Contas tem aí dois erros materiais — e numa citação tão curta! Nesta citação curtinha que a Sr.^a Deputada acabou de fazer, se dissesse que estava a citar o Tribunal de Contas eu calava-me, mas como citou a deliberação da câmara municipal (a reunião está gravada, é só irmos confirmar), quero dizer-lhe que aí há duas falsidades.

Primeiro, a deliberação não é da câmara municipal, é uma deliberação da assembleia municipal, com os votos favoráveis do PCP, de Os Verdes, do PS e do PSD. Repito: com os votos favoráveis do PCP, de Os Verdes, do PS e do PSD. Essa deliberação não tinha a ver com a questão de, sim ou não, se acrescentar parques de estacionamento citadinos (foi a expressão que utilizou) mas, sim, com a questão (na altura não estava aqui presente e, portanto, não pôde ouvir) das plantas parcelares, do cumprimento da declaração de impacte ambiental, do cumprimento das normas de segurança e do cumprimento do protocolo assumido pelo poder

central em relação aos parques de estacionamento dissuasores da rede. Nada disto estava a ser cumprido. Havia situações de perigo para a segurança de pessoas e bens e, nesse sentido, a assembleia municipal tomou essa deliberação, por unanimidade, não no dia 10 de março, porque nesse dia foi publicado o edital, mas numa data anterior.

Assim, termino como comecei, quem se fia em interpostas pessoas e não vai à fonte original, quem sabe menos bem do que está a falar, depois fica mal servido.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino.

Vou fazer-lhe algumas questões iniciais mais diretas, mas depois aproveitarei para colocar questões de uma forma mais abrangente, para obter uma visão mais alargada não apenas sobre a Metro Sul do Tejo, mas sobre a análise global às parcerias público-privadas, até, se permitir, de acordo com uma motivação mais histórica.

Nesta fase inicial de perguntas muito diretas, queria confrontar a sua opinião com a da Ernst & Young no relatório entregue a esta Comissão e que nos permite validar alguns dos pontos fundamentais desta parceria público-privada.

Como é conhecido, um dos problemas principais e recorrente nas parcerias público-privadas é a questão do tráfego.

Referiu, numa das suas intervenções anteriores, que a distribuição de riscos, particularmente ao nível das penalidades, por exemplo, com atrasos, com dificuldades em prestar o serviço que tinha sido indicado, era

responsabilidade da concessionária e, por isso, alvo de penalidades da concessionária. Sobre isto, diz-nos a Ernst & Young (e cito, para não dizer palavras erradas): «O contrato de concessão indica os parâmetros de qualidade do serviço a cumprir e a possibilidade de aplicações de prémios e penalidades. No entanto, verifica-se a inexistência de qualquer controlo sobre os mesmos.»

Gostava que me esclarecesse esta realidade.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, peço-lhe imensa desculpa, mas não conheço o relatório da Ernst & Young e, portanto, vou cingir-me apenas àquilo que o Sr. Deputado me transmite sobre o que lá estiver.

Relativamente a esta questão, confirmo que estão definidos, no contrato de concessão, os parâmetros da fiabilidade, da regularidade, em tudo o que diz respeito à questão do risco de exploração e da disponibilidade, e estão, de facto, estabelecidos quer prémios quer penalidades em função de determinados intervalos de valores para esses parâmetros. Quanto à avaliação do seu cumprimento, a entidade que tem a obrigação de o averiguar é o IMTT. Porém, muito sinceramente, não sei se está a avaliar, se não.

O St. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pois, era aí onde eu iria chegar...

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Como Deputada e como cidadã, espero que quer o IMTT quer todos os organismos públicos estejam a cumprir os seus deveres de fiscalização não só relativamente às concessões, como a todas as matérias de têm de fiscalizar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sobre isso, a Ernst & Young dá-nos uma informação extremamente preocupante, porque diz-nos que os indicadores de fiabilidade e de pontualidade do serviço ferroviário não estão a ser analisados e reportados e diz-nos também que não existe uma avaliação contínua dos riscos decorrentes da parceria.

Compreendo a sua resposta, até na lógica da identificação clara de quem são os responsáveis, mas vou acrescentar um outro parágrafo que me parece ser o mais preocupante deles todos, porque diz-nos como é que o IMTT, enquanto uma das entidades responsáveis, está a trabalhar. Diz-nos a Ernst & Young: «O pagamento das compensações por défice de tráfego não implica a aceitação dos valores apresentados pela concessionária, uma vez que o IMTT e a IGF certificam posteriormente os fluxos de tráfego, procedendo-se a acordos, se aplicável.» Isto está de acordo com o que nos disse. No entanto, diz-nos que «está ainda em elaboração o relatório de certificação de fluxos de tráfego para o período compreendido entre 28 de novembro de 2008 e 31 de dezembro de 2011». Isto é concebível?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, se assim for, é, de facto, uma questão inconcebível. Tanto quanto sei — e não me lembro exatamente em que termos é que isso está previsto no contrato de concessão —, é obrigatória também uma avaliação independente dos fluxos de tráfego. Tal como sei que o IMTT tem fiscais que fazem essas fiscalizações. Se estão a ser cumpridas, talvez essa seja uma matéria para uma pergunta ao Governo. Não lhe sei dizer se está ser cumprido ou não.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Visto que a 28 de novembro de 2008 ainda estava no Governo, tinha a expectativa de que nos pudesse

ajudar na resposta a essa pergunta, pelo menos no diz respeito ao relacionamento entre o Ministério das Obras Públicas, o IMTT e a concessionária nesta matéria, que é relevante, dado que, de acordo com outra terminologia, significa o pagamento das imparidades face ao expectável e àquilo que tinha sido indicado pela concessionária. É, no fundo, a validação, ou seja, saber se os números dados pela concessionária nos quais se baseia para pedir uma indemnização por não ter atingido aquela faixa mínima expectável a partir da qual não necessitaria de indemnização são ou não validados. Isto parece-me essencial a partir do momento em que se faz um pagamento.

Temos indicação, quer da Ernst & Young quer do Tribunal de Contas, de que já se fizeram um conjunto de pagamentos num valor de cerca de 7,5 milhões de euros por ano, mas diz-nos diz a Ernst & Young que ainda não foram validados os dados da operadora.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Relativamente a essa matéria das validações, em termos contratuais a questão está salvaguardada. Ou seja, existe obrigatoriedade de fiscalização, existe obrigatoriedade de haver auditoria feita por entidade independente relativamente a essa matéria e as avaliações são feitas anualmente. Não são as inspeções. Como o Sr. Deputado estava a referir, e bem, as inspeções têm de ser feitas relativamente à questão da disponibilidade. Agora, estamos a falar da questão a validação das indemnizações compensatórias. São questões diferentes.

Quanto à questão da validação, que tem a ver com a contabilização da procura, existem veículos estatísticos que são certificados e que produzem estatísticas relativamente a essa matéria, existe a obrigatoriedade de fazer fiscalização sem anúncio prévio para fazer contagens de tráfego e

existem relatórios que têm de ser feitos anualmente. Isto está tudo previsto e tem de ser assegurado não só pelo IMTT nesta matéria, mas também pelas entidades de controlo financeiro.

No que se refere à questão que colocou, e bem, de facto, o metro começou a funcionar quando eu era Secretária de Estado dos Transportes, é verdade, mas, feliz ou infelizmente, nem sequer decorreu um ano até eu sair do Governo, ou seja, quanto às avaliações que são feitas anualmente, já não tive mandato que chegasse para fazer uma avaliação anual, porque saí do Governo em outubro de 2009.

Porém, do ponto de vista contratual e do ponto de vista dos procedimentos obrigatórios, essas avaliações devem ser feitas.

Não sei de quando é o relatório da Ernst & Young.

O Sr. Pedro Filipe Soares (BE): — Deste ano!

A Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino: — É deste ano, mas talvez já de há alguns meses. Portanto, neste momento já deve haver o relatório e, provavelmente, já o poderemos pedir ao nível Comissão de Economia e Obras Públicas e consultar.

O Sr. Pedro Filipe Soares (BE): — Esperemos que sim. Nós até o vamos fazer ao nível desta Comissão de Inquérito e, por isso, esperamos que, por uma vez que seja, isso nos dê alguma primazia de celeridade de resposta do Governo — coisa rara, devo dizer-lhe, nesta relação entre a Comissão e o Governo.

Gostaria que dissesse se a conclusão que estou a tirar é abusiva ou não: quando saiu do Governo, segundo o que percebi, estava pelo menos preparado o sistema para que, posteriormente, as avaliações pudessem

garantir ao Estado capacidade para fazer a validação dos dados da concessionária em confronto com os seus, eventualmente estaria até escolhida essa entidade independente. Por isso, saiu uns meses antes de se cumprir o tal ano de avaliação, mas estava tudo desenvolvido no terreno para que, no fim do ano, se pudessem validar os dados com os do Governo, para não se chegar a 2012 sem essa conclusão.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Essas avaliações não são feitas pelo Governo, são feitas pelas entidades da Administração Pública. No caso, porque se trata de indemnizações compensatórias, passam pelo IMTT, com certeza, porque é a entidade reguladora do setor, mas são acima de tudo entidades do Ministério das Finanças que têm de fazer esse controlo.

Não precisei de preparar nada especificamente para esta matéria, porque, relativamente à fiscalização, está tudo previsto no contrato de concessão. Aliás, como estão previstas nos diplomas que criam os institutos as obrigações e as orgânicas dos institutos que estão preparados para fazer isso, e à data estavam. Estava a ser criado o IMTT e, portanto, foi preparado precisamente para se poder acompanhar os contratos de concessão da forma como estava previsto o contrato de concessão.

Relativamente às entidades independentes, são auditores independentes; não precisam de ser sempre os mesmos, podem ser auditores contratados especificamente para auditar as questões num determinado ano. Não precisa de ser sempre o mesmo. Ou seja, não houve a criação de uma entidade que fosse auditor independente. Existem no mercado *n* empresas que fazem esses trabalhos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Podemos, então, concluir que tudo estava preparado. Logo, se não foi feito, foi porque não houve vontade o fazer?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, peço imensa desculpa, mas, na minha perspetiva, isso já é estabelecer um juízo de intenções relativamente às coisas. Não sei se houve ou não vontade. Mas também lhe devo dizer que não sei se essa informação corresponde 100% à realidade ou se... Enfim, é um relatório da Ernst & Young, não é um relatório subscrito por uma entidade pública.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Iremos ver, então, no pedido ao Governo, se valida ou não esta informação que temos e que lhes foi dada como sendo fidedigna e válida. Aliás, tiveram maior acesso à informação por parte do Governo do que esta Comissão. Por isso, vale o que vale do ponto de vista informativo.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Pode ser, no entanto, que nem todas as entidades públicas tenham tido acesso à equipa da Ernst & Young de forma a permitir que esse relatório seja 100% abrangente e 100% fidedigno.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Queria, agora, fazer-lhe um conjunto de perguntas de uma forma mais abrangente sobre esta parceria, mas agora uma lógica hipotética.

Ao longo desta audição, disse, de uma forma que me pareceu ponderada (pela escolha das palavras), que uma das opções que o Estado

teria em cima da mesa, e que provavelmente seria até a melhor, era a do resgate público desta concessão.

Gostava de perceber, até para analisarmos a sensibilidade de alguém que acompanhou de perto estas matérias, como é que o Estado poderia fazer isso, quais eram os custos que tinha, se estava ou não salvaguardado. Em relação a isso, percebemos, num campo hipotético, que houve partidos que pretendiam criar novas taxas para as parcerias público-privadas. Esta era uma daquelas parcerias público-privadas que se tinha protegido no seu contrato de alterações fiscais, para ser intocável quanto às expectativas dos acionistas. Por isso, depreendo que esta seria uma daquelas em relação à qual a aplicação de qualquer taxa sobre os seus ganhos ou sobre a sua faturação não teria efeitos práticos, porque repercuti-lo-ia num pedido de renegociação da parceria e teria acesso, depois, ao pagamento por parte do Estado.

O que lhe pergunto é qual seria, então, o processo através do qual o Estado poderia minorar as suas implicações para resgatar esta parceria público-privada. No contrato há diversas escolhas e eu gostava de perceber, tendo tido esta clareza até na negociação com os privados e percebendo os interesses que estão em cima da mesa, qual a sua opinião.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, eu percebo a sua pergunta e julgo que é uma pergunta extremamente interessante que tem de ser colocada em cima da mesa.

Agora, eu posso discutir a matéria em termos teóricos, mas não consigo discutir em termos concretos. E porquê? Porque acho que, de uma forma muito séria, se tem de colocar hoje em cima da mesa as várias alternativas. E as várias alternativas são: continuar como está; continuar sem haver alteração nem de modelo nem de concessionária, mas fazendo

alterações que conduzam ao aumento da procura; ou dizer que, enfim, tivemos aqui alteração de circunstâncias, neste momento temos um contrato que foi construído havendo aqui duas grandes áreas — construção e exploração — e que, libertando da área da construção, pode conseguir-se negociar de forma mais vantajosa a área da exploração, porque já não há... Enfim, pode haver para a segunda e terceira fases, mas não se coloca neste momento, até porque o contrato de concessão diz que só se durante dois anos seguidos a procura for acima da banda de referência é que pode haver evolução da rede, avançar-se para a segunda e terceira fases. Não é esse o caso.

Portanto, julgo que, neste momento, face a matérias que são colocadas pela concessionária, segundo me apercebi, como a questão de haver melhores investimentos para melhores dispositivos para o controlo da fraude — que são, naturalmente, da responsabilidade da concessionária, mas parece que não existe disponibilidade para fazerem essas melhorias —, existem dificuldades óbvias por não se concretizar a procura estimada.

Ou seja, neste contexto, acho que haveria condições para, de facto, serem, devidamente analisados os custos das várias opções. E, repare, nós temos aqui custos objetivos. De um lado, temos as indemnizações compensatórias, ou seja, não se pode dizer que não custa nada deixar como está, não! Custa deixar como está. Custa as indemnizações compensatórias. A alternativa terá também um custo. Resgatar uma concessão tem sempre um custo. Enfim, não quero aqui antecipar nem prejudicar nenhuma futura negociação, mas tem, com certeza, algum custo, porque existe material circulante — os comboios — que não estão amortizados, existem equipamentos... Ou seja, existe toda a parte dos equipamentos e do material circulante que foi investimento da

concessionária que não está amortizado. E, portanto, algum custo haverá para se fazer o resgate.

Se me perguntar ou se quiser a minha opinião só em termos abstratos, sem ter conhecimento dos dados, naturalmente também não fiz as contas — não tenho, sequer, neste momento, acesso a documentação que me permita fazer as contas —, mas, se quer a minha opinião em termos teóricos, acho que, aqui chegados, se deveria pôr em cima da mesa em pé de igualdade e analisar objetivamente a possibilidade de, neste momento, se resgatar a concessão e fazer lançar novo concurso com premissas ajustadas à realidade que temos hoje e aqui podendo fazer exigências de outra natureza, como, por exemplo, relativamente à fraude ou à questão do tarifário. Ou seja, termos aqui, de facto, exigências relativamente ao que todos nós, enquanto cidadãos e responsáveis políticos, achamos que devem ser exigências acrescidas — que hoje achamos que deveriam lá estar e não estão — e relativamente também à capacidade da própria concessionária ter uma postura talvez mais proactiva quanto à modernização da concessão.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — O Sr. Deputado Bruno Dias está a pedir a palavra para interpelar a Mesa.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, é uma verdadeira interpelação à Mesa. Não tem a ver com o conteúdo do debate, mas quero dar uma explicação à Mesa, à Sr.^a Deputada e aos Srs. Deputados.

Estou obrigado a estar presente noutra compromisso e tenho de me ausentar desta reunião. Por imperativo legal, estou impossibilitado de me fazer substituir nesta reunião, portanto, por lei, não posso ser substituído.

Nesse sentido, queria dar esta explicação ao Sr. Presidente e à Sr.^a Deputada de que vou ter de me ausentar e o PCP não intervirá na segunda ronda por esta razão concreta e não por qualquer outra. Considerarei que devia dar esta nota para que conste e para que fique feita essa referência.

Peço desculpa e agradeço a oportunidade, mas vou retirar-me neste momento.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Obrigado, Sr. Deputado. Pode continuar, Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, para terminar, e não farei perguntas na segunda ronda, desejava colocar uma pergunta, esta, sim, muito genérica à Sr.^a Deputada, fazendo uso do seu conhecimento naquele que parece ter sido o Governo que mais investiu, quer na ação quer na preparação, nas parcerias público-privadas e da sua experiência de chefe de gabinete do Secretário de Estado dos Transportes entre 1996 e 1999.

A sensação que dá — e gostava que pudesse comentar, se quiser, porque esta não é uma obrigação da Comissão de Inquérito, mas ajudar-nos-ia até a ter enquadramento histórico desta matéria — é que este Governo foi o verdadeiro mentor das parcerias público-privadas, quer na execução de algumas, logo na sua ação, quer na preparação de um conjunto de ideias que depois, mais à frente, por governos do mesmo partido e de outro partido, se vieram a materializar em parcerias público-privadas.

Qual era a escolha ou a motivação que existia para este modelo? Acho que esta é a grande pergunta que se deveria colocar.

Digo-lhe já qual a resposta que entendo, para poder criticar se assim foi ou não. É até uma tentativa de fugir à contabilização, quer em défice quer em dívida, do que seriam concursos públicos diretos. Por isso, ao fazer

uma parceria público-privada, conseguia-se ter mais à frente, e através de uma expectativa económica de crescimento, uma amortização de custos que não eram contabilizados no presente nem como défice nem como dívida. E foi esta vontade estatística que motivou também a proliferação das PPP.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, a avaliação que eu possa fazer será, com certeza, parcial, porque só contactei com PPP na área do setor ferroviário e, portanto, não terei uma visão com essa abrangência toda.

Devo chamar à atenção que esta matéria das PPP não foi uma matéria de governos deste ou daquele partido; foi uma questão geral não só em toda a Europa, como em todo o mundo. A determinada altura, surgiram as questões das PPP e, em Portugal, como sabe, a primeira parceria público-privada que houve foi a da Ponte Vasco da Gama, que é anterior a esse Governo que o Sr. Deputado referiu.

Se quer a minha opinião enquanto técnica, a razão primeira das parcerias público-privada não é uma questão de fugir a qualquer espécie de contabilização, não tem a ver com esse tipo de abordagem. A primeira motivação que leva a uma parceria público-privada é — se me perdoam a comparação, que pode não ser muito feliz — a mesma que nos leva a comprar uma casa com um empréstimo bancário. Ou seja, anteciparmos o usufruto de um bem e irmos diferindo no tempo o seu pagamento à medida que existe também o usufruto do seu benefício.

Agora, numa linguagem um bocadinho mais económica...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, mas o que é um concurso público direto? Eu não sei o que é.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma PPP — no caso do Metro Sul do Tejo — tem a construção e a exploração. Normalmente, no modelo tradicional, seria um concurso público para a construção, findo o qual teríamos uma concessão na parte seguinte. Não foi esse o modelo que foi seguido. Foi meter tudo no mesmo pacote.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não! Por isso estou a dizer que uma parceria público-privada pressupõe um diferimento no tempo dos pagamentos em função também da velocidade com que vamos tendo os benefícios.

Num contrato de empreitada, faz um concurso público, adjudica a empreitada, paga logo x à cabeça, a empreitada vai decorrendo e vai pagando conforme os autos de medição, enfim, conforme estiver no contrato, chega ao fim e pagou a empreitada. Isto é, tem o benefício, tem a empreitada feita, tem a infraestrutura feita, e pagou tudo à cabeça, ou seja, tem de ter o dinheiro, tem de ter a capacidade de investimento para investir hoje e tem de pagar imediatamente.

O espírito que esteve na génese das parcerias público-privadas em todo o mundo foi: uma infraestrutura desta natureza — estou a falar do Metro Sul do Tejo, como poderia estar a falar de um metropolitano ou de uma ferrovia, de qualquer coisa — é uma infraestrutura que produz benefícios ao longo de muitos anos, ao longo de toda a sua vida útil, digamos assim. Ainda hoje, temos benefícios da linha do Norte, da linha para o Algarve, enfim, são linhas que ainda hoje nos trazem benefícios e

algumas delas já construídas há 100 anos. É certo que já ultrapassaram em muito a sua vida útil, portanto já tiveram investimentos adicionais bastante grandes.

São, portanto, infraestruturas que são perenes no tempo e que por isso os benefícios atravessam várias gerações. Não havendo a capacidade de investir agora e assumir todo o capital para investir, difere-se, por um lado, o pagamento ao longo de anos, fazendo coincidir o custo com o benefício que se vá tendo, pressupondo uma solidariedade intergeracional, e simultaneamente transferem-se determinados riscos do parceiro público, do Estado, para o parceiro privado.

São estas duas coisas — solidariedade intergeracional nos custos e benefícios e transferência de risco — que estão na base, na gênese e na pureza das coisas, na essência das parcerias público-privadas e das concessões em geral.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, terminou, assim, a primeira ronda.

Antes de iniciar a segunda ronda, a pedido da Sr.^a Deputada e uma vez que ninguém se opõe, vamos fazer um pequeno intervalo.

Pausa.

Srs. Deputados, estamos em condições de retomar os nossos trabalhos e de começar a segunda ronda.

Queria pedir que fôssemos rigorosos no cumprimento dos 3 minutos, dado o adiantar da hora. Na primeira ronda resvalou um pouco e eu não quis alterar o método do Sr. Presidente, mas peço agora, com toda a sinceridade, rigor no cumprimento do tempo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, os meus cumprimentos à Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino.

Sr.^a Deputada, queria aproveitar a sua presença nesta Comissão para lhe pedir alguns esclarecimentos sobre um outro contrato de parceria público-privada, quer é o relativo à linha de alta velocidade Poceirão-Caia.

Como sabe, virão a esta Comissão os Srs. Ministros responsáveis por este *dossier*, a quem iremos tentar obter o máximo de esclarecimentos. No entanto, pensamos que a Sr.^a Deputada também poderá dar um testemunho bastante útil a esta Comissão.

Em maio de 2010 tivemos a oportunidade de, no Plenário, chamar a este contrato «o maior ato de gestão danosa de que há memória». Na altura lemos, inclusive, na imprensa declarações da Sr.^a Deputada que talvez fossem no mesmo sentido, porque, tal como nós, ficou chocada com o facto de o Governo estar a avançar com aquilo a que chamou na altura de «meio TGV».

O que está em causa é que o Governo decidiu adjudicar o contrato da linha Poceirão-Caia, não adjudicar o Lisboa-Poceirão e foi isso que criou um problema gravíssimo, que era ou o contrato avançava e, então, iríamos ter 1500 milhões de euros totalmente improdutivos numa linha onde os comboios não podiam circular... Penso que também daí resultaram os comentários da Sr.^a Deputada na altura, e a nossa forte indignação.

No entanto, ou o Tribunal de Contas esteve atento ou por algumas vicissitudes o contrato não pôde avançar e o certo é que estamos talvez perante uma das PPP que em valores relativos será a mais prejudicial para o País. Porquê? Porque, neste momento, se discute uma indemnização aos concessionários que, contas feitas por estes, poderá rondar os 300 milhões

de euros, em contrapartida de nada. Isto é, bastava, em maio de 2010, o Governo não ter decidido avançar com o tal «meio TGV» e à data de hoje não estava o País em vias de ter de indemnizar a concessionária nestes milhões.

Portanto, tendo a Sr.^a Deputada na altura feito estes comentários — e muito bem, porque, efetivamente, foi algo que indignou o País, principalmente aqueles que, como V. Ex.^a, estiveram envolvidos na decisão do projeto —, gostaríamos de saber se podíamos contar com o seu contributo, no sentido de tentarmos perceber o que leva um dirigente político a adjudicar incompreensivelmente metade de uma obra totalmente improdutiva e que agora não causou o prejuízo dos 1500 milhões, mas poderá causar um prejuízo muito grande.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Sr. Deputado descontextualizou um bocadinho as minhas declarações. Não foi exatamente isso que eu disse e muito menos nesse contexto.

Sr. Deputado, devo começar por fazer uma declaração prévia relativamente a esta matéria.

Considero que a rede ferroviária nacional, em todas as suas componentes — quer a rede de alta velocidade, quer a rede convencional, particularmente troços para mercadorias, quer redes de proximidade, como são os tipos de metropolitano —, é dos investimentos mais necessários que o nosso País tem e aquele que também é mais reprodutivo em termos económicos e em termos sociais.

Acho que nos devemos todos envergonhar da estatística que referi no início das minhas intervenções, ou seja, o facto de a taxa de cobertura que o nosso País tem, quer em termos de área quer em termos de população, corresponder a um dos índices mais baixos da União Europeia em termos

de quilómetros de linha e quilómetros de serviço ferroviário, seja por unidade de área seja relativamente aos habitantes.

Tudo o que possamos fazer para alterar esta situação, para ter um País mais próximo quer da União Europeia quer entre si, porque localiza as pessoas e as atividades económicas mais perto em termos de distância/tempo, utilizando o modo de transporte menos poluente, menos impactante, que reduz a sinistralidade, que reduz todos os impactos negativos do transporte rodoviário e que é, em si mesmo, potenciador de incorporação nacional — são sistemas que têm uma forte incorporação de novas tecnologias dos sistemas ferroviários em termos de todas as componentes de alimentação, de controlo de tráfego, etc., ou seja, todas as componentes são de elevada incorporação tecnológica —, são projetos que à partida deveremos acarinhar. Devemos fazê-lo, no entanto, sempre com racionalidade e quanto maior for a crise maior deverá ser a racionalidade.

É neste contexto que vou responder.

Aquilo que eu, como Secretária de Estado, e o Governo, do qual me orgulho de ter participado, fizemos foi dar seguimento ao que vinha de trás. Mas com orgulho — não é nenhuma crítica nem nenhum imputar de responsabilidades relativamente ao que vinha de trás.

Temos um enquadramento europeu que não só durante a década passada, como também agora — acho que o orçamento para a estratégia Europa 2020 é um documento extremamente importante —, aposta fortemente nas redes ferroviárias, nomeadamente nas redes ferroviárias da alta velocidade. Acho que é um enquadramento de que não nos devemos esquecer, assim como não nos devemos esquecer das razões que levaram a que vários governos, principalmente desde 2003, assumissem o projeto de rede ferroviária de alta velocidade como um projeto prioritário em termos da política económica e da política de transportes deste País.

Naturalmente que os governos fazem avanços, não partem do zero, partem sempre relativamente àquilo que vinha de trás. Portanto, tinha sido declarado pelo Governo anterior àquele de que fiz parte como sendo prioritárias cinco linhas. Nós assumimos as cinco linhas de alta velocidade, dizendo que, dessas cinco linhas que eram todas necessárias, três eram mais prioritárias do que as outras, nomeadamente as duas ligações internacionais Porto-Vigo e Lisboa-Madrid e a ligação do principal eixo do País, que é a ligação Lisboa-Porto, dando coerência e continuidade a toda a linha. Alterámos também, a esta escala, à escala europeia e à escala nacional mais de pormenor, as entradas no Porto, as entradas em Lisboa, e uma questão que me parece estratégica e que, de alguma forma, também já vinha do Governo anterior, que era a obrigatoriedade de as ligações garantirem tráfego de passageiros e tráfego de mercadorias. Aliás, existe uma alteração substancial relativamente aos projetos que já existiam, quer no troço Porto-Vigo quer no troço Lisboa-Madrid, precisamente para introduzir a componente de mercadorias.

Restringindo-me à ligação Poceirão-Caia e às minhas declarações, o que eu disse é que não faria sentido Portugal optar por ficar apenas com a linha Poceirão-Caia, ou seja, Poceirão-Madrid. Por que é que o concurso foi lançado assim? Por uma razão muito simples: por defesa dos interesses nacionais. Porque, se nós contabilizássemos o total da ligação Lisboa-Madrid, a capacidade de investimento que consórcios privados teriam de ter extravasava largamente a capacidade de investimento de consórcios nacionais.

Portanto, ao dividir aproximadamente a metade, ao ter dois troços — aliás, no Lisboa-Porto também eram dois troços, duas parcerias, e no Norte era só uma, porque é um investimento substancialmente mais barato —, está a dar-se oportunidade às empresas nacionais de terem capacidade de ir

a esses concursos. E por isso faz todo o sentido, numa lógica de coordenação com Espanha, lançar-se... Podia ter-se lançado em simultâneo, mas nesse caso acabava por não aproveitar na lógica de dar maior acesso aos consórcios nacionais.

Nesse sentido, deveria haver algum desfasamento no tempo relativamente a isso, sendo certo que há aqui uma coisa que, para nós, é incontornável: a alta velocidade ferroviária está em vias de chegar a Badajoz. Já é evidente! A maior parte da linha está inaugurada e as outras já estão em obras há suficiente tempo. O avanço das obras é tão visível que permite afirmar que vão cumprir o prazo e que em 2013 vão ter a ligação de alta velocidade ferroviária a Badajoz. Portanto, faz todo o sentido o avanço faseado da rede, desde que o nosso grande desígnio nacional não seja ter a grande estação central ferroviária de alta velocidade do País (não de Lisboa) no Poceirão. Mas faria todo o sentido avançar.

E mais, Sr. Deputado: acho que é um erro gravíssimo parar um projeto desses. É um erro gravíssimo, por várias razões: porque, em si mesmo, o esquema de financiamento do Poceirão-Caia (que, aliás, está num dos documentos que vos enviei) fazia com que neste caso concreto não só tivéssemos garantido aos privados terem a capacidade de apresentar uma proposta em que eles próprios garantiam 49%, quase metade do financiamento — uma parte ainda substancial com capitais próprios, mas outra parte com recurso a financiamento Banco Europeu de Investimento (BEI), ou seja, da responsabilidade do privado —, como em termos daquilo que seria a componente pública, os restantes 50%, 41% era pago por fundos comunitários e apenas 10% desta PPP seria encargo do Estado. Ou seja, estávamos a falar de 136 milhões de euros.

E com uma agravante: pode dizer-se muita coisa, o Sr. Deputado sabe que podemos dizer imensa coisa, mas boa parte destes fundos

comunitários são perdidos. Desde logo, uma parte deles pela natureza da sua atribuição, que é a das redes transeuropeias de transportes e, ainda por cima, não são financiamentos atribuídos a projetos da rede transeuropeia de transportes que existe, ou seja, é um concurso direto em que cada país apresenta vários projetos e são os projetos que ganham, não é o país. Portanto, os 200 milhões de euros da rede transeuropeia de transportes que estavam afetos a este projeto são perdidos, para além dos que estavam afetos ao outro concurso que se lançou, que era o Lisboa-Poçoirão.

Para além disso, há a questão dos fundos do QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional) que estavam afetos. Temos uma elevada dificuldade em perceber como vão ser gastos, porque todos nós sabemos que as taxas de execução são baixíssimas, principalmente no POVT (Programa Operacional Temático Valorização do Território) onde temos taxas de execução muitíssimo baixas. Estamos a falar do QREN 2007-2013 e este é um tipo de fundos que podem ser afetos a projetos deste género, de infraestruturação; estamos a falar do POVT. Os processos de infraestruturação requerem o quê? Requerem projetos, requerem concurso, requerem tudo isso, logo, dificilmente, neste momento, outros projetos nacionais podem entrar, em termos de tempo de execução, a tempo de ir gastar isto.

Portanto, no total deste projeto vamos perder cerca de 800 milhões de euros de fundos comunitários. Se contabilizarmos o Poçoirão-Caia mais o Lisboa-Poçoirão, já estamos a falar em perder 1400 milhões de euros de fundos comunitários, quando, na realidade, tínhamos um encargo para o Estado diminuto e que poderia ser diferido no tempo.

O que é que perdemos mais para além disto? Não perdemos só os fundos comunitários. Podem dizer: «Bom, deixamos de gastar 136,5 milhões. E, porque não gastamos 136,5 milhões, perdemos 800 milhões ou

1400 milhões, conforme a perspectiva, de fundos comunitários.» Mas não é só isso que perdemos, porque isto também tem a ver com os benefícios diretos que poderíamos ter em termos económicos e sociais com este projeto. E não sou eu que o digo, são os vários estudos feitos pela Universidade Católica, enfim, *n* estudos. Julgo que terão acesso à lista dos estudos (se não têm, podemos pedir ao Governo) do impacto social e económico: criação de 56 000 postos de trabalho, aumento do investimento em 126 mil milhões de euros, aumento do PIB na ordem dos 121 mil milhões de euros — o que não é despiciendo nos dias que correm —, aumento cumulativo da receita fiscal não porque passámos a pagar mais impostos, mas porque havia maior atividade e maior incorporação. E depois há a questão da incorporação nacional, em que todos os estudos concluíram que perdemos de 80% a 85%. É isso que perdemos!

Mas é mais do que isso: só em redução de gases de efeito de estufa uma poupança que imediatamente começa nos 245 milhões de euros — só estou a falar das externalidades; redução do consumo de energia, por causa das transferências modais, que leva a uma poupança de 1000 milhões de euros — repito: 1000 milhões de euros em termos de consumo energético! E ainda podemos falar de mais. Podemos falar do aumento da cota de mercado, que tem um impacto direto também em termos da aproximação.

Ou seja, não se trata de perdermos só os fundos comunitários, o que, quer seja na versão reduzida quer seja na versão total, que é a que tem maior probabilidade de ocorrência, já de si é muito grave; mas de perdermos a capacidade de ter um país mais coeso, um país em que nas distâncias interurbanas passamos a ter distâncias/tempo da escala metropolitana, passamos a ter a possibilidade de demorar entre a capital e Elvas pouco mais de 50 minutos e entre Lisboa e Évora meia hora sem ser a ultrapassar os limites de velocidade. É disto que estamos a falar.

Portanto, não, não é um projeto ruinoso; não, não é um projeto megalómano, é um projeto perfeitamente acessível; não, não é um projeto desenquadrado, é um projeto defendido por toda a União Europeia e também pelo Presidente da Comissão Europeia, que já afirmou várias vezes que este é um projeto absolutamente essencial e urgente para Portugal. O Dr. Durão Barroso já afirmou isto *n* vezes, já só falta escrever um bilhetinho, porque disse isto publicamente variadíssimas vezes. A Comissão Europeia reafirmou o seu empenhamento nestes projetos e o Memorando da troica não contempla adiar ou anular este projeto, pelo contrário.

Ou seja, em resposta muito direta, Sr. Deputado, meu querido amigo, como cidadã e como técnica — não é nenhuma avaliação política —, acho um profundo retrocesso para a nossa economia parar-se este projeto. Mas também admito, Sr. Deputado, que é um processo em que é muito fácil fazer demagogia, porque para as pessoas que estão neste momento com dificuldades, para as pessoas que estão neste momento no desemprego, para as pessoas que têm neste momento uma sobrecarga fiscal, dizer-se que se vai fazer o TGV é um bocadinho chocante. Contudo, também por isso acho que se tem de explicar o tipo de investimento, que é um investimento reprodutivo e um investimento que dá mais-valias para as nossas gentes e para as nossas vidas.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar a Sr.^a Deputada e colega Ana Paula Vitorino.

Queria dizer-lhe que gostei muito desta dissertação sobre o TGV, assente em vários estudos que nos convenceram relativamente àquilo que é a bondade do TGV.

Como, pelos vistos, gosta de estudos e de sustentar as suas opiniões em estudos, gostava de lhe colocar uma pergunta. Na página 193 do relatório da Ernst & Young, no ponto 6.10, diz exatamente que no contexto da negociação entre a concessionária e o concedente público — estamos a falar do Metro Sul do Tejo — do pedido de reequilíbrio financeiro, acordado a 21 de novembro de 2008, a compensação atribuída pelo Estado referente a pagamentos de reposição correspondentes a perdas de exploração relativas ao período dos três anos teve em conta um cálculo dos lucros cessantes, em que é considerado o tráfego estimado no caso-base, e que, no entanto, em anos de operação total, nunca foi atingido um tráfego sequer semelhante ao estimado no caso-base e que serviu de base para o cálculo dos lucros cessantes. Diz ainda o mesmo relatório que a concessionária não tem incentivos para incrementar o nível de tráfego real até ao valor definido no caso-base, dado que a TIR acionista apresenta uma correlação inversa em relação ao tráfego. Esta relação só deixaria de se verificar com níveis de tráfego muito superiores aos valores reais observados e às estimativas do caso-base.

Este facto, tal como outro, vem descrito no relatório como «benefício sombra». Na altura, em 2007, estávamos a falar de 27 milhões de euros, no caso concreto. Pergunto-lhe, tendo tido na altura responsabilidades governativas, o que tem a dizer a um relatório que afirma que houve «benefícios sombra», que houve benefícios para a concessionária que não estão devidamente explicados, porque foram feitos com base nuns pressupostos que depois não se vieram a realizar. Isto é um relatório, não é feito por mim, poderá ter acesso a ele.

Para terminar, o contrato de concessão (julgo que o tem), na página 40, ponto 14 *b*), diz que nos anos em que o tráfego de passageiros se situe abaixo do limite mínimo da banda de tráfego de referência, constante do Anexo A, o concedente compensa a concessionária de acordo com uma determinada fórmula. E, depois, tem a formula, que é BTM, a tarifa, mais PKT3, menos PKT1. Mas, se formos procurar, o modelo financeiro previsto introduzia, para além disto, uma cláusula que tinha a ver com um menos a taxa de fraude. Ou seja, era introduzida aqui, nesta fórmula inicial, a questão da taxa de fraude.

Por que é que do modelo financeiro não se passou exatamente a mesma fórmula para o contrato da concessão?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, peço imensa desculpa, mas, de facto, não tenho, nunca li, nunca tive acesso — como, aliás, já disse, há pouco, a outro Sr. Deputado — ao relatório da Ernst & Young. Por isso, não consigo exatamente contextualizar e, portanto, a minha resposta vai ser...

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, não estou a duvidar. Só estou a dizer que a minha resposta se vai restringir exclusivamente ao excerto do relatório que o Sr. Deputado fez o favor de ler, porque não tenho conhecimento do resto do relatório: nunca li, não tenho, nunca vi.

De qualquer forma, relativamente à questão da renegociação (não sei se é jurista, eu não sou), a renegociação é feita sempre com base naquilo

que está num contrato. Aliás, é feita no momento anterior à entrada em serviço e, portanto, no desconhecimento de qual será o tráfego real registado. Mas mesmo que tivesse sido feita em momento posterior existia uma parte do tráfego que está garantida. Aliás, há pouco o Sr. Deputado Hélder Amaral fez o favor de referir a questão da repartição dos riscos entre o setor público e o setor privado. E porquê? Porque existem várias bandas — existe uma banda inferior, existe uma banda de referência e existe a outra banda de cima — e aquilo que é pago é sempre o diferencial entre a procura e o limite mínimo da banda de referência e só deixa de ser assim, portanto, só existe uma efetiva repartição do risco na procura, quando está acima. Ou seja, há uma parte que está garantida. Por isso, mesmo que já se tivesse conhecimento da procura, de acordo com os mecanismos que existem no contrato de concessão, seria sempre o limite inferior da banda de tráfego.

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

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Mas os custos operacionais foram exatamente deduzidos. Eu não conheço esse relatório. Não é só uma questão das expectativas de receita; é saber se, relativamente à outra parte dos custos, os custos foram todos reduzidos. Essa questão da garantia de receita tem a ver com uma fórmula que já internaliza também os custos. Ou seja, não foi pago à concessionária como se houvesse custos operacionais; essa parte foi retirada, tal como é também na contabilização dos montantes a atribuir a indemnizações compensatórias. Também não é retirado.

Se esse relatório diz isso, como o Sr. Deputado confirmou lendo, diz mal, ou seja, a concessionária não foi ressarcida pelos custos operacionais

que não teve; foi ressarcida, apenas e exclusivamente, das componentes de imobilização, de perda de receita, mas já descontada, naturalmente, a não existência de custos operacionais. Portanto, aqui não existe nenhuma dúvida relativamente a essa matéria.

Relativamente à questão da taxa de fraude associada aos limites, não há uma fórmula diferente. É uma questão de proteção do Estado.

A concessionária diz: «Bom, a minha procura é o limite inferior da banda de referência. Tenho aqui esta procura.» E nós dizemos: «Bem, vai ter essa procura, mas, na realidade, não vai cobrar toda essa procura.» E porquê? Porque vai ter uma taxa de fraude.

Nas propostas iniciais, o concessionário dizia que a sua taxa de fraude ia ser de 2% e nós dissemos: «Não! É impossível ser de 2%, porque mesmo nos sistemas fechados a taxa de fraude ultrapassa os 2%. Portanto, é impossível. Não esteja a equilibrar o seu modelo como se tivesse uma determinada taxa de fraude, porque vai ser superior. A procura que tem de considerar para equilibrar o seu modelo tem de ser inferior a essa, tem de ser mais baixa. O senhor acha que são essas pessoas que lá vão andar; nós achamos que vão andar essas, mas para efeitos de modelo financeiro ponha um número mais baixo.»

É uma questão de modelo financeiro e de equilíbrio do modelo financeiro. Portanto, a taxa de fraude não entra duas vezes nem é contabilizada de uma forma diferente.

Outra coisa é nós termos aqui uma procura que se verifica num determinado nível. Porém, para se garantir o equilíbrio financeiro é preciso ter o tal limite inferior da banda de referência e, por isso, enquanto não ultrapassar o limite inferior dessa banda de referência, o Estado compensa. Mas estamos a falar de uma procura que já tem abatida a taxa de fraude.

Portanto, não existem dois tratamentos diferentes. Ao internalizar-se no modelo financeiro já está automaticamente a ter implicações no outro.

Não conheço o relatório, mas se for assim *tout court*, na minha perspetiva, está errado. Contudo, como estou a falar de uma coisa que não li, que não conheço, que não analisei, é difícil dizer mais do que isto. Mas muito obrigada pela sua pergunta.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, queria cumprimentar a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino e agradecer-lhe o facto de ter trazido hoje um protocolo de 1995 assinado pelo Governo da época e pelas câmaras municipais.

A primeira pergunta que lhe faço é se nesse protocolo está estabelecida a repartição do risco entre o Estado e a futura concessionária.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não, no protocolo isso não está referido. No protocolo está referido que entidades é que têm a responsabilidade de fazer o quê, ou seja, é um protocolo de intenções e de criação de obrigatoriedade de lançar um concurso. É isso que está definido.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Então, pelo que eu percebo, também não estarão definidas as regras da contagem dos passageiros na futura concessão.

A Sra. Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não, Sr. Deputado.

É um protocolo político, um protocolo de intenções, em que não estão definidas, nem deveriam estar — e, na minha opinião, bem —, matérias de natureza técnica. Remete, aliás, para a base técnica, ou seja, consolida qual vai ser a base técnica que vai servir para lançar o concurso.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Do mesmo modo também não está definido o local onde se faz a verificação dos bilhetes na futura concessão.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Ó Sr. Deputado...!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — A Sr.^a Deputada conhece, conheceu ou tem conhecimento do caderno de encargos que estava associado ao concurso internacional que se abriu para formalizar a concessão.

A pergunta que lhe faço é se as três valências que referi anteriormente, perguntando se estavam no protocolo de 1995, constavam deste caderno de encargos.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Naturalmente. Aliás, como também constam do contrato de concessão.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito bem.

Isto tem tudo a ver com o facto de, no decorrer das audições que já aqui fizemos, termos verificado que aquilo que hoje em dia faz com que o Estado português tenha de desembolsar cerca de 7,5 milhões de euros por ano está exatamente alicerçado nestas três questões: no risco do tráfego, na dificuldade de contagem dos passageiros — questão assumida, aliás, pela

Sr.^a Dr.^a Ana Pereira de Miranda, representante do IMTT, numa reunião desta Comissão, que a Sr.^a Deputada conhece bem, e que deu nota da dificuldade da contagem que existe — e também os locais escolhidos para colocar o controlo dos passageiros.

Quero agradecer-lhe profundamente o facto de a questão que tem mobilizado muito o nosso tempo ter a ver com percebermos o porquê da opção de colocar a questão do risco do tráfego toda do lado do Estado. Já percebemos que foi porque o Metro de Lyon também segue essa metodologia. Posso concluir isto ou estou a ser abusivo?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Está a ser manifestamente abusivo, Sr. Deputado. É só essa a pergunta? Quer que eu responda relativamente a isso tudo?

Sr. Deputado, eu diria que não só é abusiva essa conclusão relativamente ao Metro de Lyon, como também é abusivo dizer que as razões que estão subjacentes aos problemas do metro e que levam ao pagamento são essas três matérias que estão no caderno de encargos. Não é verdade de todo.

A razão que leva a que existam problemas é porque não foram ainda tomadas medidas que façam com que essas questões sejam ultrapassadas.

Num ano e meio, se o Governo já teve tempo para anular um concurso que estava adjudicado e que tinha um contrato feito, se já teve tempo para tanta coisa, se já teve tempo para aumentar brutalmente, quase em 30%, os custos dos transportes — em grande parte dos passes que são utilizados nessa zona, o aumento foi de 30% —, se já teve tempo para fazer uma série de coisas, portanto, também já teria tido tempo para fazer as alterações das carreiras que eram necessárias para resolver esse problema. Aliás, como também já teria tido tempo para fazer o tal relatório que há

pouco o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares referiu, como já teria tido tempo para muita coisa, Sr. Deputado!

Portanto, se me pergunta se essas suas afirmações são abusivas, respondo-lhe que o são, com certeza, e não são aderentes à realidade.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Invoquei o Metro de Lyon, porque foi a única explicação que há momentos, numa intervenção anterior, a Sr.^a Deputada deu como exemplo. Aliás, no Metro de Lyon esta metodologia é a mesma.

Aliás, em todas estas audições, foi a primeira vez que uma das pessoas que ouvimos deu um exemplo, uma explicação para que seja o Estado a suportar todo este risco de tráfego — que é o que, de facto, tem implicações.

Como aqui disse, e bem, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Sul do Tejo, isto é um negócio certinho, porque quer as pessoas andem ou não, 95% da receita pela banda inferior é garantida, mesmo que não ande ninguém e que as carruagens andem vazias.

De facto, isto preocupa-nos, porque foi na sequência destes factos que resultam da questão da alocação do risco de tráfego que o Tribunal de Contas e outras entidades produziram os relatórios que produziram. É por causa disso que estamos aqui: não para discutir a bondade do projeto, se a solução foi a melhor ou a pior, mas para percebermos o que pode ser feito e porque foi feito assim, o que acarreta, de facto, estes prejuízos objetivos.

A conclusão que tenho de tirar, de facto, já percebi, é que isto está tudo muito bem feito.

Agradeço também o facto de ter aqui colocado a questão do resgate, que eu próprio coloquei ao Presidente do Conselho de Administração da Metro Sul do Tejo. Começou por dizer que impediu que se fizesse por

vontade da concessionária, mas depois, passado meia hora, já dizia que estava disponível para.

Como eu dizia, parece que está tudo bem feito, mas a verdade é que, no final, a fatura é sempre paga pelos mesmos.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não percebi se me colocou uma pergunta.

Sr. Deputado, discordo profundamente do que disse e dei o exemplo do Metro de Lyon como lhe podia dar variadíssimos exemplos, desde os Estados Unidos, o Reino Unido até à Alemanha. Enfim, poderia dar variadíssimos exemplos. Não sabia que as pessoas eram penalizadas por dar um exemplo...!

Portanto, existem variadíssimos exemplos que poderíamos dar em variadíssimos países, senão em todos, da União Europeia: da União a 15 de certeza, mas da União a 27 não sei se em todos.

Também não concordo quando diz, com alguma ironia, que isto está tudo certinho, mas o facto é que tem problemas. Eu diria, sem ironia, que as coisas foram bem feitas, mas têm...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não é ironia. A afirmação é do Sr. Presidente do Conselho de Administração, que diz que o negócio é certinho para eles. Foi ele que o disse.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Sr. Presidente do Conselho de Administração, porventura, achará que é um negócio certinho e talvez por ele ter feito uma afirmação desse género, de que é um negócio certinho, é que eu disse há pouco que a concessionária não seja tão pró-ativa como deveria ser e que por isso o Estado deveria ponderar e analisar, do ponto de

vista económico-financeiro e de transportes, se não seria uma solução avançar para o resgate da concessão.

Agora, há uma coisa que nós sabemos: este Governo está a destruir completamente toda e qualquer política de transportes! Está a destruir tudo.

Aliás, anunciou que estava a ponderar resolver os problemas da Metro Sul do Tejo tirando uma linha. Ou seja, temos a procura que temos e, portanto, vamos restringir, vamos tirar uma linha! Isso foi anunciado publicamente! A Sr.^a Deputada Carina sabe bem que assim foi.

Isto quer dizer que, em vez de se resolverem os problemas da Metro Sul do Tejo, se iam agravar! É que havia uma coisa que continuava a ter, que era a banda de referência! Portanto, mesmo com menos uma linha, iria com certeza... Ou, então, teria de renegociar. Mas eu acho bem que renegocieie. Aliás, acho bem que procure eventualmente um modelo melhor e, por isso, pondere os resultados em termos do resgate.

Sr. Deputado, não são sempre os mesmos a pagar. E sabe por que é que não são sempre os mesmos a pagar? Porque o povo da margem sul está a pagar muito mais por causa dos tais aumentos dos preços dos transportes. Estão a pagar mais 30%! E sabe por que é que estão a pagar muito mais? Porque foi reduzida brutalmente a oferta, quer em termos de linhas de autocarro quer em termos das carreiras dos barcos, tudo! Neste momento, quem trabalhe por turnos e à noite é impossível andar de transportes públicos! Foram todas cortadas, porque tinham baixa procura. Todas elas foram cortadas!

De facto, existe aqui o seguinte fenómeno: vai-se reduzindo a oferta, reduz-se mais a procura, reduz-se ainda mais a oferta e assim sucessivamente.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mesmo assim os passageiros aumentaram.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Os passageiros aumentaram no Metro Sul do Tejo. Sabe porquê? Porque está numa situação de *ramp up*! Está na situação inicial!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas aumentaram. O que está a dizer é contraditório.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não, Sr. Deputado. Não é contraditório!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Acho fantástico! A habilidade política é interessante. Não é factual, mas é interessante.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Não! É factual. E sabe o que é factual? É a redução de 15,6%...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr.^a Deputada, se fosse factual, diria assim: esta concessão tem quatro anos e meio de funcionamento e a Sr.^a Deputada está a insultar um ano e meio, esquecendo os outros três em que também se podia ter feito muita coisa. Mas eu acho que o debate não é esse. O debate é percebermos...

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O Sr. Deputado dirá as coisas que entender! E eu tenho muito gosto...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — E eu já percebi quem colocou no concurso as premissas que depois causam prejuízos para os portugueses.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Mas não fui eu! Estavam anteprojecto. Não fui! Olhe que não fui, mas não me importo nada de subscrever! Não me importo rigorosamente nada de subscrever!

Sr. Deputado, o documento que tenho mostra a diminuição da procura, onde fizeram cortes!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Estou a discutir o Metro Sul do Tejo...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, agradeça-lhe...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — ... e a Sr.^a Deputada diz-me que os transportes subiram 30% e que é por causa disso! Sejam sérios!

Sr. Presidente, sejam sérios! O objeto desta Comissão de Inquérito não é aquele!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — O objeto é responder, com certeza, às suas questões.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Acho fantástico que o problema da Metro Sul do Tejo seja o de que os transportes subiram 30%!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, em primeiro lugar, gostava que houvesse respeito por esta Comissão de Inquérito. Como

é uma Comissão de Inquérito, merece um pouco de respeito na forma como nos comportamos.

Por outro lado, há uma questão fundamental: aqui tudo tem sido sempre discutido. As perguntas são colocadas e as respostas são dadas, quer seja sobre a procura, quer seja sobre a execução do projeto, quer seja sobre a exploração do próprio projeto. Isso significa que não se pode colocar o problema de haver erros na procura e, depois, quando aumenta a utilização do sistema, se deixe de responder.

Portanto, Sr. Deputado, aqui toda a gente responde às perguntas. O Sr. Deputado teve a oportunidade de fazer as perguntas que quis e a Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino responde da forma que quer às perguntas.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Às perguntas!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Exatamente!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sobre a Metro Sul do Tejo!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Exatamente, sobre a Metro Sul do Tejo!

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Então, ainda sobre a Metro Sul do Tejo, deixe-me acabar.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, agradecia-lhe que tivesse contenção, pois teve o tempo necessário para colocar as perguntas, e a Sr.^a Deputada está a responder.

Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr. Deputado, não posso ser acusada de não ter contenção nas minhas respostas.

Contudo, já que está a dizer que não tenho contenção, então, devo dizer o seguinte: os que estão a pagar agora as indemnizações compensatórias são os mesmos que pagaram 77 milhões de euros, porque houve um Governo PSD/CDS-PP que durante três anos andou a fazer de conta que não percebia que havia um problema e, portanto, permitiu que durante três anos uma obra estivesse parada e que se pagassem 77 milhões de euros! É isto, Sr. Deputado!

Se havia problemas com as câmaras, esses problemas eram resolúveis, e tanto eram que foram resolvidos a seguir. E depois, no prazo que era previsto fazer, resolveram-se todas as situações e a obra foi executada. Portanto, é uma questão de competência!

Se quiserem resolver o problema da procura, têm todas as ferramentas para o fazer hoje. Se quiserem alterar aquilo que são as bases da concessão, aquilo que é este tipo de concessão, também podem alterar. Se pararam a alta velocidade, também podem resgatar esta.

Aliás, o Sr. Prof. Valente de Oliveira, pessoa que estimo e que acho e que agiu muito bem, teve três, quatro meses e, se quisesse, não tinha assinado o contrato de concessão; teve tempo, inclusive, para renegociar com as câmaras e passar de pouco mais de 9 milhões de euros de participação para 15 milhões de euros. É disso que estamos aqui a falar! Ou seja, aquilo que podia ser feito foi feito, com certeza, e as pessoas tomaram as decisões que entenderam. E, neste momento, também podem tomar as decisões para alterar.

Agora, o facto é que se começa com afirmações, Sr. Deputado — e tem toda a legitimidade para as fazer —, de que «são sempre os mesmos a

pagar», a única coisa que lhe posso responder é que os mesmos que pagam a indemnização compensatória para as pessoas terem um serviço eficiente, menos poluente e bom foram as mesmas que pagaram os 77 milhões de euros que o seu Governo fez que acontecesse.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não é verdade.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, o concurso público internacional da Metro Sul do Tejo foi lançado em setembro de 1999. Já aqui abordámos essa questão, aliás, pela mão do ex-Ministro João Cravinho. Mas, quando esse concurso foi lançado, existia um anteprojecto que nasceu na sequência do protocolo de 1995 — protocolo esse participado pela administração central em 80%, pela mão do Eng.^o Ferreira do Amaral.

Pergunto eu: que importância é que teve esse anteprojecto na elaboração do concurso público internacional?

A Sr.^a Eng.^a **Ana Paula Vitorino**: — Sr.^a Deputada, teve toda a importância. Essa foi a base do concurso. O concurso foi feito com base nisso, tal como estava definido e é obrigatório.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Muito obrigada.

Não tenho mais nada a perguntar. Isso é tão evidente! De facto, não vale a pena chover no molhado! Não vale a pena insistir, porque isto tem um início e o início foi este: o anteprojecto!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, damos, assim, por terminada esta reunião, que já vai longa e tardia.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 37 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.