

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

34.^a Reunião
(7 de dezembro de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 14 horas e 47 minutos.

Foi ouvido, em audição, a Sr.^a Dr.^a Ana Pereira de Miranda, Vogal do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), atual Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Hélder Amaral (CDS-PP), Carina Oliveira (PSD) e Eurídice Pereira e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 16 horas e 10 minutos.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que vamos dar início à reunião.

Eram 14 horas e 47 minutos.

Srs. Deputados, temos hoje connosco a Sr.^a Dr.^a Ana Pereira de Miranda, a quem começo por perguntar se tem alguma reserva a que a reunião seja pública.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda** (Vogal do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, atual Instituto da Mobilidade e dos Transportes): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr.^a Doutora, gostaria também de lhe dar nota que, se quiser, pode fazer uma intervenção inicial. Posteriormente, seguir-se-á um período de perguntas, cabendo hoje, em função do nosso *roulement*, ao CDS-PP iniciar a primeira ronda de questões. Cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos e a Sr.^a Doutora não tem qualquer limite de tempo para responder, apelando eu apenas para a razoabilidade da utilização do mesmo. Finda a primeira ronda, caso exista vontade por parte dos Srs. Deputados de levantar ainda qualquer questão que não tenha sido esclarecida, terá lugar uma segunda ronda, onde cada Deputado disporá de 3 minutos.

Portanto, as regras estão claras e pergunto à Sr.^a Doutora se pretende usar da palavra num período inicial para prestar qualquer tipo de declaração.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, boa tarde.

Agradeço a oportunidade que me foi dada e o convite para estar aqui presente.

A minha declaração inicial é muito rápida e simples apenas para esclarecer o âmbito da minha intervenção nesta matéria.

Sou vogal do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, agora redenominado, e tenho a responsabilidade, em termos de competência delegada, pelo acompanhamento das concessões em regime de parcerias público-privadas (PPP), no nosso caso as concessões ferroviárias são duas, a Fertagus e o Metro Sul do Tejo, desde fevereiro de 2011.

Portanto, esta é a nota que quero fazer como enquadramento relativamente à minha intervenção, o que não quer dizer que não possa responder sobre outras matérias, sendo que tenho um conhecimento documental, de legislação e do próprio contrato, obviamente, porque tenho a competência e a responsabilidade pelo seu acompanhamento e gestão corrente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado, Sr.^a Doutora, pela sua declaração.

Como não o fiz no início, gostaria de agradecer o facto de ter respondido ao nosso inquérito indicativo, que muito contribuirá para os resultados e a eficácia desta reunião.

Dou, então, a palavra ao Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS-PP, para durante os próximos 8 minutos colocar as questões que entender.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar a Sr.^a Dr.^a Ana Pereira de Miranda e agradecer-lhe as respostas que fez o favor de dar ao questionário indicativo que lhe enviámos, sendo que gostava de começar por uma pergunta genérica.

Na resposta à pergunta 2, sobre as vantagens, disse que esta parceria público-privada apresentava, em termos teóricos, várias vantagens, nomeadamente a partilha de riscos, a transferência de responsabilidades, a maior agilidade de financiamento, etc.

Sem pôr em causa o que tenho dito aqui sobre a necessidade do projeto, sobre a região onde se insere, a verdade é que, olhando hoje para o projeto e depois das audições que já aqui fizemos, a minha pergunta é se ainda vê vantagens e de que forma é que aferiu as vantagens que enuncia na resposta.

Se olharmos para o total do investimento público — e vou falar do total do investimento público, antes que me critiquem por não fazer a desagregação dos valores —, o que importa aqui é saber quanto é que no total os contribuintes portugueses pagaram por esta obra e qual é o seu rácio e o seu custo-benefício. É isso que importa. A minha pergunta é se continua a achar que hoje, depois de 384 milhões de euros, esta obra é um bom negócio para o Estado, se considera que cumpriu todos os seus preceitos e se continua a ter a mesma opinião que aqui parece transcrever, porque, embora diga em termos teóricos, pergunto-lhe se, na prática, concorda com isto.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Sr. Deputado, muito obrigada pela sua pergunta.

A pergunta que foi colocada no questionário pretendia saber em que medida é que este modelo de contratualização em regime de parceria

público-privada tinha sido mais vantajoso para o interesse público em detrimento de outras formas de contratualização.

Nesse sentido, entendi que outras formas de contratualização poderia ser aquilo que são as linhas de montagem tradicionais na prestação de serviço público, ou seja, a assunção direta pelo Estado ou pelos seus operadores daquela que seria uma prestação do serviço de transporte e a construção de um projeto deste tipo.

O que eu disse foi que o projeto deveria ser entendido na sua génese, à época do seu lançamento e à época do seu primeiro desenho, e que nessa época, ou seja, nos anos 90 do século XX, toda a teoria relativamente a parcerias público-privadas indicava um conjunto de vantagens, que eu indiquei em termos teóricos e que tinham exatamente a ver com uma maior flexibilidade, uma maior facilidade de o setor privado em obter investimento e uma maior flexibilidade de gestão daquele que seria o parceiro privado numa ótica de cooperação e parceria.

Portanto, este é o contexto fatural e temporal, no qual deve ser entendido o lançamento do projeto de parceria público-privada do Metro Sul do Tejo.

Agora pergunta-me se numa análise custo-benefício ainda considero ou não que o projeto vale a pena. Acho que o projeto — como, aliás, já foi dito nesta Comissão —, mais do que uma análise meramente financeira, também deve ter em conta outras variáveis mensuráveis, que têm a ver com os benefícios económicos e os benefícios sociais resultantes do projeto, que é o facto de haver na região sul do Tejo um novo serviço de transporte com as vantagens inerentes em termos de descongestionamento, vantagens ambientais e vantagens na utilização do transporte público.

Portanto, nesse sentido, a pergunta era sobre o modelo da contratualização em detrimento de uma contratualização direta ou de uma

prestação direta pelo Estado mais do que relativamente ao próprio projeto em si. Assim, respondendo, acho que sim, numa análise custo-benefício acho que ainda faz sentido.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A Sr.^a Doutora refere também na sua resposta o seguinte: «Estes fatores, conjuntamente com a ‘melhor qualidade do serviço fornecido’ (...)».

Cabe ao IMTT zelar pela execução, boa ou má, pelo menos avaliar essa execução do contrato. Eu pergunto como é que esclarece esta afirmação sobre a «melhor qualidade do serviço prestado», quando o Tribunal de Contas, no ponto 83 do seu relatório diz que «(...) a ausência de um sistema de fiscalização eficiente, decorrente da existência de inúmeras entidades que detêm competências na concessão (...)». Citei este bocadinho para a Sr.^a Doutora ver que eu percebo que são tantas as entidades que a dificuldade existe. No entanto, haver ausência de fiscalização parece-me, a mim pelo menos, grave.

Diz ainda o Tribunal de Contas, no ponto 88 do relatório, o seguinte: «Acresce ainda que não existem evidências de que esta entidade, após dois anos completos de serviço ferroviário do MST, tenha elaborado qualquer relatório sobre a fiabilidade e pontualidade do serviço ferroviário.»

Como é que o IMTT nos explica num buraco negro, que é esta PPP... É um buraco negro: indemnizações compensatórias, prejuízos acumulados — e vou deixar de lado os que são decorrentes do atraso da obra e de vários outros problemas. Estou a partir do princípio de que a obra funciona em pleno e em prazo, mas ainda assim está a custar aos contribuintes um ror de dinheiro, pelo que lemos nos vários relatórios.

Como é que o IMT, a quem compete fazer esta análise, faz esta afirmação e não tem, aparentemente, nenhuma análise crítica? Gostava de

saber qual é a sua opinião. Como é que isto se conjuga? O Tribunal de Contas não tem razão? A análise está toda feita? O serviço é de qualidade? Sei, pelos meus colegas, que os comboios são bonitos, levam luzinhas acesas e os maquinistas estão bem vestidos. Mas gostava de ir um pouco mais ao fundo nessa análise, se não se importa.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Para além da análise estética dos comboios, acho que estamos a falar de matérias diferentes e uma delas tem a ver com o enquadramento institucional na gestão desta parceria público-privada e, como sabe, ao IMTT, como representante do Estado concedente, compete... *(Por razões de ordem técnica, não ficaram registadas algumas palavras da oradora)* ... financeiro, aspetos esses que são da responsabilidade da Inspeção-Geral de Finanças.

Ainda recentemente, tendo em conta a extinção do Gabinete do Metro Sul do Tejo, que foi criado especificamente para o acompanhamento da primeira fase da execução da obra, essas competências passaram para a REFER e ainda no que compete à articulação com os municípios essas competências passaram para a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.

Relativamente ao que o Tribunal de Contas diz, com todo o respeito pelo Tribunal de Contas, penso que a fiscalização do IMTT tem vindo a ser exercida — aliás, como foi ontem reconhecido pela concessionária — com toda a propriedade.

Existe um conjunto de elementos previstos no contrato, elementos documentais e outros, os quais a concessionária está obrigada a remeter ao IMTT, e que são analisados e objeto de toda a ponderação, nomeadamente porque o IMTT tem a responsabilidade no que respeita à análise desses

documentos para efeitos de proposta ao Governo de compensações por défices de tráfego ou insuficiência de passageiros transportados.

Para além disso, todas as matérias relativas à qualidade do serviço e à segurança ferroviária também são objeto de acompanhamento por parte do IMTT.

Portanto, como a matéria é de expressão institucional que se procura colmatar através de uma articulação normal entre aquilo que deve ser o trabalho na Administração Pública, nós trabalhamos em conjunto com a Inspeção-Geral de Finanças e não há nenhuma decisão relativamente a esta matéria que não seja discutida, nomeadamente quando tem implicações de carácter económico e financeiro.

Relativamente à ausência dos relatórios de pontualidade e fiabilidade, o serviço iniciou-se por completo, a primeira fase, em 27 de novembro de 2008 e este sistema está, neste momento, a entrar naquela que é a sua fase de velocidade de cruzeiro. Têm existido algumas divergências, de facto, entre o IMTT e a concessionária no que respeita a algumas matérias, nomeadamente na aferição da qualidade do serviço, em especial em matéria de desempenho e de atraso, e esses conceitos estão a ser objeto de calibração e aferição na comissão de renegociação que está em curso.

Por isso se justifica a não existência ainda do dito relatório de pontualidade e fiabilidade.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, dizem-nos os especialistas que, normalmente, quando se faz a distribuição dos riscos, os riscos devem estar, também teoricamente falando, alocados a quem tem melhor capacidade ou está melhor preparado para os gerir.

Ontem perguntei ao presidente do Metro Sul do Tejo e ficou aqui claro que o negócio é tão bom, tão bom que: resgatar? Não quer! Assumir

numa futura negociação o risco de tráfego? Deus nos livre e guarde, fogue dele como o Diabo da cruz! De facto, olhando para este historial, este risco, a par das outras PPP, temos aqui quase que uma linha condutora, pois parece que o verdadeiro risco que importa e o que causa desequilíbrios nas PPP tem sido o risco de tráfego. É talvez a mãe de todos os erros, porque está a um terço do que estava previsto no PKT.

Pergunto-lhe que explicações encontra para esta situação de, ano após ano, este tráfego estar longe das expectativas. Será que é como diz, ou seja, as estimativas serem muito otimistas? E, se eram, como se explica isso? Quando se faz um projeto desta envergadura, que envolve tantos meios financeiros, merece ou não merece maior certeza, maior rigor? Sabemos que estamos sempre a falar de cenários prováveis, de algum risco, e que também não era preciso acertar, mas errar tanto parece-me que não devia acontecer.

Assim, gostaria de saber que explicações é que o IMTT encontra para esta situação: por que é que, de facto, aquele que devia ser o principal cuidado, o risco ninguém quer assumir, o concedente o resolveu assumir; de que forma era possível ter feito melhor; se conhece a empresa que fez os estudos; se o IMTT analisou os estudos; se o IMTT tem feito análises e comparações desses estudos.

Portanto, gostava que me pudesse dizer por que é que esse risco de tráfego está tão longe da realidade.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, quanto ao IMTT, quero dizer-lhe que o IMTT existe e resultou da fusão de três entidades, desde 2007.

Na divisão institucional anterior, o acompanhamento da fase da obra estava na esfera da responsabilidade do Gabinete do Metro Sul do Tejo.

Portanto, o IMTT apenas passou a ser responsável pelo acompanhamento do contrato de concessão a partir do momento em que ele se iniciou e relativamente ao passado, como lhe disse, posso responder-lhe em termos teóricos ou em termos de conhecimento direto ou indireto que tenho dos factos, mas não enquanto membro do Conselho Diretivo do IMTT.

Relativamente ao risco de tráfego ou ao risco de procura, de facto, é um dos pontos essenciais quanto àquilo que é um contrato de concessão. Aliás, toda a legislação comunitária e toda a comunicação interpretativa da Comissão sobre as concessões diz-nos, precisamente, que a pedra de toque, aquilo que faz a diferenciação entre um contrato de concessão e um contrato de outro tipo, como, por exemplo, uma mera prestação de serviços, é a transferência do risco comercial, do risco da operação.

Portanto, nesse sentido, considero que, de facto, há que ter este fator em consideração no lançamento de projetos e no desenho contratual que lhes é inerente.

Quanto aos estudos de procura, como referi, não os conheço. Eles não se encontram no IMTT, nunca os vi. Estão no acervo documental que veio do Gabinete do Metro Sul do Tejo que, neste momento, está à guarda da REFER.

De qualquer forma, em termos teóricos, aquilo que lhe posso dizer do que tem sido o meu conhecimento e a minha investigação sobre esta parceria público-privada, de facto, os estudos de tráfego ou estudos de procura assentaram num conjunto de pressupostos que não se verificaram. Os estudos não são mais do que modelos econométricos que têm um conjunto de pressupostos subjacentes e que dão os resultados que dão. Não são mais do que isso, são modelos.

No caso concreto do Metro Sul do Tejo, vou citar apenas três pontos que acho que, não se concretizando, podem ter tido influência naquilo que é o desajustamento entre as previsões iniciais ou as previsões resultantes desses estudos e que serviram para a construção das bandas de tráfego e aquilo que é a realidade com uma procura efetivamente inferior ao limite inferior da banda de tráfego de referência.

Esses três pontos são: em primeiro lugar, havia, na altura, uma expectativa de convergência de preços entre os preços das portagens da Ponte 25 de Abril e da Ponte Vasco da Gama, o que, em termos teóricos, aumentaria a atratividade do transporte público face ao individual, o que não se veio a concretizar.

Em segundo lugar, em termos de articulação modal, havia a expectativa ou o desejo, pelo menos, ou estudos no sentido de redimensionar aquilo que era a rede rodoviária atuante naquela zona, no caso a rede dos Transportes Sul do Tejo (TST), tornando os modos complementares e não concorrentes, ou seja, no sentido de os autocarros poderem alimentar o sistema de metro e não concorrerem exatamente sobre as mesmas linhas, portanto, num sentido de complementaridade. Isso não aconteceu e penso que não terá acontecido exatamente por os TST serem uma entidade terceira ao contrato de concessão e, portanto, não podermos estabelecer no contrato de concessão ou num seu anexo obrigações relativamente a essa entidade terceira, o que tem também a ver com o enquadramento legal daquilo que são as concessões ou as autorizações dos transportadores rodoviários, dos TST.

O terceiro elemento tem a ver com a parte da integração tarifária e da integração ou não no tarifário intermodal daquilo que é o Metro Sul do Tejo.

Portanto, há aqui um conjunto de três pressupostos que, provavelmente, iam formar um modelo econométrico e que acabaram por não se concretizar, por razões várias e múltiplas, e que terão tido influência naquilo que são os resultados desse modelo hoje.

Por outro lado, os modelos econométricos têm como base o pressuposto de que os consumidores ou os utilizadores têm reações racionais, o que nem sempre é verdade, porque existe uma série de fatores e de indicadores que não são mensuráveis relativamente à utilização do transporte individual face à utilização do transporte público.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Devo concluir — e a conclusão é minha — que considera que os estudos de tráfego, mesmo no modelo teórico, estavam bons, estavam perfeitos? Não havia aqui qualquer irracionalidade nem eram demasiado otimistas? Todos os pressupostos faziam todo o sentido e, portanto, era impossível fazer uns estudos de tráfego melhores do que estes?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — A conclusão é sua. Eu não disse isso.

Eu disse que os estudos de tráfego são modelos econométricos que têm pressupostos e que muitas vezes os pressupostos não se verificam. E, nesse caso, é natural que o resultado do modelo seja diferente daquilo que foi projetado.

No caso concreto — e digo isto por aquilo que é um conhecimento indireto e até por aquilo que tem sido o acompanhamento das duas sessões anteriores —, parece ter havido alguma convergência nas projeções dos estudos de tráfego em termos de resultados, apesar de, aparentemente, no

relatório da Ernst & Young ter sido dito ontem que havia alguma disparidade. Desconheço esse facto.

Mas em termos teóricos, mais uma vez, a minha resposta foi relativamente àquilo que seria um estudo e os seus resultados.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, um dos aspetos que parece afetar os estudos de tráfego são as fraudes. Parece que o IMTT faz aqui uma leitura diferente de todos os relatórios que li. Diz que o risco é da concessionária e ontem, inclusivamente, o presidente também achava que sim.

A minha pergunta é se considera normal, aceitável, fraudes de 30%, como diz o próprio IMTT, ou (e vamos para um número menor) de 27%, como dizia ontem o presidente da empresa? Considera isso normal?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Bom, sobre a normalidade, todos sabemos que o Metro Sul do Tejo é um sistema aberto, no sentido de não existência de barreiras...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pensei que me dizia que era um sistema anormal, mas referiu só normalidade, corrigiu a tempo.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Não. É um sistema aberto no sentido de não existência de barreiras físicas à entrada e, portanto, como todos os sistemas abertos, é permeável à fraude.

A taxa de fraude efetiva, segundo os nossos cálculos, é de entre 25% e 27%.

Já agora, aproveito esta oportunidade para esclarecer aquilo que têm sido as grandes discussões à volta da fraude e da sua influência

relativamente a este contrato, porque parece que, em alguns dos relatórios, incluindo o do Tribunal de Contas ou o da Ernst & Young, há algum entendimento não correto daquilo que está no contrato e daquilo que são as fórmulas subjacentes ao contrato.

Em primeiro lugar, esta fraude real é equivalente, em termos de perda de receitas, à perda de receitas prevista no caso-base, ou seja, uma perda de receitas de 8%. Vai dizer-me que isso é absurdo, porque uma coisa são 25% ou 27% e outra coisa são 8%. Vou tentar explicar-lhe com um exemplo prático, simples. Aliás, acho que o Eng.º Brandão utilizou ontem um exemplo similar, mas talvez possamos ir passo a passo e tentar perceber a questão da fraude e da sua influência aqui.

Como exemplo simplificado, imaginemos que a banda de tráfego é de 100 e que a BTM (base tarifária média) é de 1 € por passageiro, no caso concreto. Portanto, como a taxa de fraude prevista no caso-base — ou seja, aquela taxa de fraude que foi admitida para que o modelo pudesse ser equilibrado — é de 8% (é o resultado que está na fórmula que está no caso-base), isso significa que a receita prevista para a concessionária seria, no nosso exemplo, de 92 € (100 vezes 1 vezes 0,08), ou seja, admitia-se que 8 passageiros não pagariam bilhete.

No entanto, uma vez que a procura efetiva é de cerca de um terço do limite inferior da banda de tráfego no nosso exemplo, tal é equivalente a dizer que andam no Metro Sul do Tejo 33 passageiros que pagam. Destes 33 passageiros (em vez dos 100), apenas cerca de 26% viajam em fraude. Isto é, em termos absolutos, 8,58% passageiros não pagam bilhete. Então, a concessionária perde uma receita correspondente, que é uma receita de 8,58 €, muito próxima da perda de receita de 8 € prevista no caso-base.

No entanto, como a procura é inferior ao limite inferior da banda de tráfego, nos termos da cláusula 14, n.º 2, do contrato de concessão, o

Estado compensa a Metro Sul do Tejo pelos passageiros em falta, multiplicando pela BTM.

No nosso exemplo, a procura em falta no sistema são 67 passageiros, isto é, 100 menos 33, o que significa que o Estado compensa a concessionária em 67 €. Somando a receita que a concessionária tem diretamente dos passageiros, aquilo que ela, de facto, recebe dos passageiros pagantes, que são 24 €, e a receita que a concessionária tem da compensação do Estado, 67 €, temos um valor de 91,42, que é muito semelhante ou equivalente, em termos materiais, à receita de 92 € prevista no caso-base.

Daí eu ter dito inicialmente que este valor de 25 € a 27 € é equivalente, em termos reais, àquilo que são os 8% previstos no caso-base.

Por que é que isto é assim? Porque é a mesma coisa aplicar uma percentagem elevada a um valor pequeno ou aplicar uma percentagem pequena a um valor elevado. Isto significa, neste caso concreto, como a procura efetiva é, de facto, muito baixa, que neste momento, em termos reais, não existe perda por parte da concessionária e que, portanto, os valores são equivalentes.

Por outro lado, o Estado não gasta nem mais um tostão naquilo que é a compensação pela fraude à concessionária. O Estado compensa a concessionária pela falta de passageiros e não por razões relacionadas com a fraude.

Não sei se fui clara, mas penso que a questão da fraude terá ficado...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A Sr.^a Doutora acabou de dizer que, como o tráfego está muito abaixo do estimado e o Estado paga, mesmo que ninguém pague, o problema é zero.

O que eu disse foi que, se viajarem todos de borla, como estamos com níveis de tráfego abaixo do estimado no caso-base... Acho que quem andou a pagar no Metro Sul do Tejo deve estar, neste momento, a sentir-se enganado — obviamente, pondo aqui algum humor.

Quanto às contas de V. Ex.^a, tenho de as analisar um pouco mais friamente. Mas o que disse está correto, é exatamente assim. Aliás, foi o que dissemos ontem, ou seja, não é relevante. Estamos a falar em bandas tão baixas, tão baixas que um terço, de facto, no caso da fraude, não tem nenhum efeito.

A minha pergunta nem era muito nesse sentido, mas agradeço a sua explicação, porque ontem de facto houve aqui uma discussão sobre isso.

A minha pergunta é no sentido de saber, cabendo ao IMTT esta fiscalização, sabendo nós, porque foi dito aqui pelo presidente, que estiveram alguns meses em desencontros com o IMTT — e partindo do princípio de que isto algum dia vai correr bem (mesmo considerando aqueles que hoje se sentem defraudados por terem pago e não deviam ter pago, porque o Estado ia pagar tudo na mesma), quando correr bem, como é que podemos não só reduzir a fraude, porque aí já será relevante o valor da fraude para o equilíbrio financeiro, como também, por uma questão de justiça, que estamos, de facto, a fiscalizar e que encontramos um mecanismo de fiscalização num sistema aberto. Queria também perguntar qual foi divergência e o desencontro, durante tantos meses, entre os privados e o IMTT.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Só uma precisão: não cumpre ao IMTT fiscalizar a fraude. O risco da fraude é um risco da concessionária e, portanto, é à concessionária que cumpre fiscalizar a fraude através...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, desculpe interrompê-la, mas digo isto porque o presidente disse que tinha feito propostas ao IMTT e que estavam em desencontro.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Quanto às propostas ao IMTT que o presidente José Luís Brandão terá apresentado, de facto, não as conheço. O que sei é que esta questão tem sido objeto de discussão, nomeadamente em sede da comissão de renegociação.

Não faço parte da comissão de renegociação, mas, como vogal do IMTT com competência delegada em termos de acompanhamento da gestão desta concessão, tenho acompanhado os trabalhos da comissão e sei que uma das propostas da concessionária, que penso que a comissão estará na disposição de aceitar, é a transferência dos validadores da parte interior dos comboios. Penso que isso terá sido assim inicialmente para evitar questões de vandalismo, mas verificou-se que, de facto, não é um bom sistema, porque 27% das pessoas só validam se virem o fiscal a aproximar-se, como vimos ontem nos vários tipos de fraude. Isto significa que o facto de colocarmos os validadores fora é uma hipótese que está a ser analisada e é admitida pela comissão de renegociação.

Portanto, penso que será uma medida que poderá contribuir para mitigar o efeito da fraude e que será positiva.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, é tudo verdade.

Estava aqui, em aparte, a dizer ao meu colega que em Viseu, distrito pelo qual fui eleito, não há metro, mas pago este enquanto contribuinte, pelo que é uma dupla penalização.

Diz o Tribunal de Contas que em «2010, o IMTT ainda se encontrava a desenvolver um manual de Fiscalização». Também decorreu daqui (alguém perguntou, mas já não sei quem) que a empresa não se sentia muito motivada a ser, ela própria, diligente ou pró-ativa e a ser, também ela, a fiscalizar ou a combater um pouco estas fraudes.

Também referiu, numa das respostas que nos deu, que as PPP seriam uma coisa boa não só devido ao envolvimento financeiro do setor público, mas para melhorar a utilização que se espera da aplicação alternativa.

Pergunto-lhe se este manual de fiscalização existe, se foi aplicado e que deficiências encontraram, do ponto de vista da concessionária, neste projeto.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — O manual de fiscalização existe, está a ser preparado, ainda não foi formalmente aprovado. De qualquer maneira, não resulta de qualquer obrigação contratual. É um instrumento interno de gestão, é o nosso *road map* daquilo que é a gestão do contrato e em termos daquilo que é um mapeamento das obrigações e direitos do concedente e do concessionário, para que nos possamos organizar, até para a aplicação de qualquer tipo de penalidades, para controlo da receção da documentação, etc.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Porquê só agora, Sr.^a Doutora?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Não é só agora. É um trabalho que está a ser feito há anos; está a ser feito desde o início do acompanhamento.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Cabe, agora, ao PSD intervir. Tem a palavra, por 8 minutos, a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por dar as boas-vindas a esta Comissão de Inquérito à Sr.^a Dr.^a Ana Miranda e agradecer-lhe o questionário por escrito que enviou e que, sendo bastante detalhado, ajudou imenso à perceção daquilo que tem sido o acompanhamento por parte deste regulador e da análise que tem feito.

Ora, é precisamente sobre o seu questionário e as respostas que nos deu que gostaria de ter aqui alguma análise adicional àquilo que já foi respondido ao meu colega Hélder Amaral.

Na página 2 do seu questionário há um facto que não diria que é novo, mas ainda assim não deixa de ser surpreendente: «Em Abril de 1997, a Câmara Municipal de Almada adjudicou (...) o anteprojecto do metropolitano ligeiro de superfície (...).» Portanto, haveria já um consórcio ao qual teria sido adjudicado o anteprojecto do metro. Ou seja, deixou de ser um projecto autárquico para ser assumido como uma concessão nacional.

Tem algum conhecimento sobre de que forma foi feita esta transferência de projecto autárquico para projecto nacional?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Não tenho qualquer conhecimento directo. Esse facto que referi consta, aliás, do próprio relatório do Tribunal de Contas, que cito em nota de rodapé. Portanto, não tenho qualquer conhecimento.

Os projectos, de facto, começaram por ser de iniciativa autárquica, isto é, dos municípios de Almada, Seixal, Moita e Barreiro, que se organizaram no sentido de desenvolver, desde o início dos anos 80, um

conjunto de estudos que preparariam aquilo que seria o lançamento e a implementação de um projeto de metro ligeiro de superfície naquela zona.

Porém, como se deu a passagem da administração local para a administração central, fracamente, não lhe consigo precisar.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Perguntei-lhe isto, porque, quando lhe é questionado sobre os benefícios económicos e de interesse público que traria uma concessão deste género, são relatados benefícios, obviamente, como a melhoria do atravessamento entre as margens, a melhoria das ligações entre as cidades, o aumento da coesão urbana funcional de várias zonas, reduções de sinistralidade.

O que questiono é se não acha que toda esta análise de benefício se poderia aplicar a qualquer outro concelho, por exemplo, a qualquer outra capital de distrito. Não estamos a falar de um comparador público que seja específico para esta zona, mas de conceitos até bastante genéricos que se poderiam aplicar a qualquer outro ponto e a qualquer outra cidade do País.

Foi com base nesta bondade de análise, de que, de facto, haveria melhorias significativas para a zona em causa, que foi feita a avaliação da bondade do projeto?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Penso que a referência a estes benefícios económicos e sociais daquilo que seria um projeto de transporte público será, de facto, transportável e aplicável a qualquer outro tipo de projeto de transporte público em qualquer outro concelho.

Agora, este é um facto. Houve esta iniciativa, uma iniciativa de um conjunto de municípios, que, depois, de alguma forma, passou para a administração central, e o projeto nasceu.

Portanto, se isso não acontece noutros concelhos ou noutros distritos, não sei porquê, mas não há nada que o impeça. Efetivamente, nada impede que um qualquer conjunto de municípios possa ter a iniciativa de apresentar ou estudar um projeto de transporte público que possa servir as suas populações, com os benefícios económicos e sociais associados a este tipo de projetos, que são obviamente conhecidos e que não vou repetir.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Há pouco, disse ao meu colega «sim, sim, acho que o projeto faz sentido». Acha que, como comparador público, basta ter a opinião de que o projeto faz sentido?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Talvez seja necessário clarificar aquilo que entende como comparador público. Talvez me queira explicar.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Como comparador público, como por várias vezes observámo-lo aqui em vários relatórios, temos a comparação entre a opção por um modelo de concessão que fosse de partilha de risco entre o público e o privado ou, então, diretamente através das famosas empreitadas públicas para adjudicação das concessões.

Mas sempre foi dito «não, não foi feito, na altura, este comparador...» Portanto, nunca houve evidências em muitas das parcerias público-privadas que temos em cima da mesa, porque nunca houve um comparador, visto que se perspetivava que a solução assim era boa.

É um pouco isso que estava a perguntar. Em todos os documentos que leio, os conceitos são tão bons e tão genéricos que obviamente qualquer pessoa deverá dizer que, de facto, se justifica. Mas apenas por isso. Não houve, em tempo algum, nenhuma forma mensurável de se

perceber em que medida isto teria uma contrapartida direta para esse tipo de decisão.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — De facto, como já tive oportunidade de referir, não acompanhei a parte da preparação, do lançamento e do desenho deste projeto. Portanto, não sei se, em qualquer um destes múltiplos estudos que foram realizados pelas diversas entidades, tanto municipais como da administração central, existiu em algum momento essa análise ou esse comparador do setor público, modernamente assim chamado, ou seja, se existia ou não alguma vantagem em desenvolver este projeto de acordo com um regime de PPP — no caso, regime concessório *design, build, operate, transfer*, no sentido em que é o privado que, em colaboração com o setor público, desenvolve, constrói, explora o projeto. Também não sei se houve algum tipo de análise sobre se o projeto fosse feito diretamente em regime de empreitada, por exemplo, pela administração central e pela administração local, ou em parceria ou isoladamente, e com uma exploração por um operador público. Não lhe sei precisar isso.

Sei quais as vantagens teóricas daquilo que é uma parceria público-privada e assinalo que o tal *value for money* não implica que não haja qualquer dispêndio de dinheiros públicos na execução de um projeto neste regime. Existe, de facto, uma partilha de riscos naquilo que é suposto ser a entidade mais bem posicionada para assumir esses riscos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Podemos, então, pegar precisamente na questão dos riscos e da partilha desses riscos entre estes dois entes, porque encontro aqui algumas discrepâncias entre aquilo que foi

a análise que a Sr.^a Doutora fez e nos transmitiu na sua resposta e aquilo que li nos relatórios do Tribunal de Contas.

Um deles é, por exemplo, o risco de modernização, assim chamado na resposta da Sr.^a Doutora, na página 9, em que diz que «no modelo contratualizado, este risco é da responsabilidade da Concessionária, tendo o Concedente de compartilhar os custos de modernização quando imponha à Concessionária alterações tecnológicas», o que, «dada a longevidade do material ferroviário e o facto de a exploração do MST ser feita em ‘sistema fechado’, este risco tem uma baixa probabilidade de ocorrer para o Estado».

No relatório do Tribunal de Contas, o que leio é que o Estado suporta riscos que extravasam os limites considerados razoáveis. E dá precisamente como exemplo o risco tecnológico, que a Sr.^a Doutora diz que é um risco que não terá probabilidade de acontecer. Diz, contrariamente, o Tribunal de Contas que este tipo de participação para estes riscos está sujeito à participação pública, o que num projeto desta natureza e com este horizonte temporal poderá ocorrer com muita probabilidade.

Portanto, em relação a essa partilha de riscos, ao caso de ocorrer ou não com maior probabilidade e ao que ao Estado importa pagar, há aqui uma discrepância. E dou, precisamente, como exemplo este risco de modernização.

Pergunto-lhe em que se baseou tecnicamente para fazer estas considerações que são diferentes das do Tribunal de Contas.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Eu sou jurista, sou advogada, não sou técnica de transportes, não sou engenheira.

No entanto, obviamente que as respostas foram consensualizadas com os serviços técnicos do IMTT em matéria ferroviária. E o que lhe

posso dizer, no fundo, é repetir que da nossa análise — que pode não coincidir com a do Tribunal de Contas, mas isso é um facto — o risco tecnológico ou o risco de modernização é um risco que tem uma possibilidade muito fraca de vir a ocorrer. Isto porque, por um lado, o material ferroviário, o material circulante, é um material que tem uma longevidade muito grande, ou seja, com 30 anos, não é um material velho e ainda está apto a cumprir a sua função, portanto está adequado ao tempo de duração do contrato; por outro lado, este sistema funciona em termos técnicos em regime fechado, ou seja, é mais ou menos, em termos ferroviários, como a linha de Cascais. A linha de Cascais também não comunica com a restante rede ferroviária nacional, mas isso não é um problema porque ela funciona em sistema fechado e basta-se a si própria.

Assim sendo, como este sistema ferroviário não foi desenhado para comunicar com outros e como o material circulante tem, em termos técnicos, uma longevidade bastante longa, consideramos, repito, que o risco tecnológico tem uma probabilidade muito baixa de vir a ocorrer.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — É curioso ter falado na linha de Cascais, pois é precisamente uma linha que há anos aguarda por modernização tecnológica, o que, de facto, é uma necessidade premente e que ainda não aconteceu. Mas, enfim, ainda assim, compreendo que possa ter opinião diversa daquela que a realidade nos demonstra.

Relativamente aos poderes de fiscalização da parte do IMTT — agora IMT, como referiu, e bem — entendo que se trata de um organismo que dever ser, além de fiscalizador, o regulador daquilo que acontece. Reconheço que o faz. O próprio Tribunal de Contas reconhece que, da parte da fiscalização e da parte das competências, o IMTT tem sido praticamente a única entidade que se debruça e tem feito considerações

sobre aquilo que acontece, pelo menos, nestas duas concessões. O que, ainda assim, chegando à data de hoje, e referindo também o Tribunal de Contas que, até dezembro de 2010, ainda nem sequer existia um manual de fiscalização, leva a questionar se realmente a regulação e a fiscalização não deveriam ser previamente assumidas antes de se entrar para um tipo de contrato em execução e não ocorrer depois de isso já estar em funcionamento.

É também objetivo desta Comissão de Inquérito perceber as boas e as más práticas e de que forma, daqui para o futuro, se pode impedir que as más ocorram.

Como estava a dizer, relativamente à fiscalização diz o Tribunal de Contas que há inúmeras entidades e competências na concessão, mas sem uma visão global e de acompanhamento do projeto. Na sua resposta, diz também que os poderes de fiscalização estão repartidos.

Quanto àquilo que é a abordagem do Tribunal de Contas, ontem a concessionária deixou-me um pouco preocupada, quando disse que se liam imensas «asneirolas» naquilo que é o relatório do Tribunal de Contas. Ora, para mim, o papel de um organismo como o Tribunal de Contas não deve ser desvalorizado desta forma, nem com esta adjetivação, mas ainda assim isso foi feito.

O que lhe pergunto é o seguinte: considera que o IMTT, da forma como está estruturado e como até aqui esteve desenhado, tem uma visão global sobre o projeto ou importa apenas ao IMTT um acompanhamento jurídico daquilo que é o cumprimento e a fiscalização do contrato? O que falta ao IMTT para que essa visão global possa ser garantida de forma mais eficaz?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Penso que, pelo menos naquilo que tem sido a prática — e este tipo de gestão de concessões tem algumas particularidades —, aquilo que é, por exemplo, muito falado, ou seja, a existência de uma figura do gestor de projeto como sendo uma boa prática ou como sendo desejável, no caso concreto, ainda que formalmente assim não seja designado, existe, de facto, uma pessoa, um elemento técnico qualificado, aliás, reconhecido como tal no relatório da Ernst & Young, com um currículo adequado e que funciona como *pivot* nas diversas matérias relativas a este contrato de concessão, quer as matérias técnicas quer as matérias económicas, e naquilo que procura ser a articulação com outras entidade públicas com responsabilidades. Por exemplo, relativamente à Inspeção-Geral de Finanças, nós realizamos reuniões periódicas com eles e com as pessoas que também têm a responsabilidade também no acompanhamento destas matérias e destas concessões ou, então, quando existe alguma questão específica, reunimo-nos, trocamos informações, coordenamos e consolidamos posições, nomeadamente antes de uma apresentação à tutela.

Portanto, considero que uma coisa é aquilo que podemos considerar como a falta de existência de meios técnicos, por exemplo, para fazerem uma maior fiscalização no terreno, outra coisa é a existência de recursos qualificados, que existem, para fazer o acompanhamento da concessão. E o facto de as competências estarem dispersas por diversos organismos significa que tem de haver, como tem havido, um esforço de coordenação, de comunicação, para que as posições não sejam díspares e para que cada um, dentro da esfera das suas competências, possa ter a tal visão global do projeto, não estando apenas no seu espaço próprio e sem ter qualquer conhecimento. Um projeto é um projeto e, portanto, não se separa às fatias.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Deduzo, então, das suas palavras, que o IMT tem plenas faculdades para fiscalizar tudo o que está a acontecer nesta concessão.

Quanto à fiscalização da bilhética, já se falou da fraude, mas também da contabilização efetiva do tráfego que passa neste tipo de comboios. É dito no relatório de gestão da própria Metro Transportes do Sul que foi feito um esforço enorme no sentido de ir, inclusivamente, ao encontro das exigências do IMTT para se suportar na validação dos dados de tráfego. E a concessionária contratou a empresa VTM. Aliás, ontem, o Eng.º Menezes Brandão dizia também que o IMTT não teria considerado uma empresa com a credibilidade suficiente para apresentar números e que, por isso, o IMTT teria, inclusivamente, pedido um auditor independente para validar esta própria fiscalização (qualquer coisa deste género).

Recordo, aqui, mais uma vez, que a VTM foi a tal empresa que fez os famosos estudos de tráfego que estiveram na origem desta concessão e que a Sr.^a Doutora diz, na sua resposta, que tiveram pressupostos bastante otimistas. Continuo a dizer que todos estes pressupostos, mais do que otimistas, eram surrealistas. É, no entanto, exatamente a mesma empresa que está neste momento a validar os dados do tráfego relativamente a quem passa, a que horas, e de que forma é que é feita essa contabilização.

Pergunto-lhe, assim, qual foi o tipo de discordância, por que é que se lê numas partes dos relatórios e contas da empresa que havia exigências do IMTT para esta contratação, se foi o IMTT que exigiu esta empresa específica, se exigiu outra ou se não concordou com a empresa. Queria que nos trouxesse um pouco de luz a este caminho.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — De facto, a questão da contagem dos passageiros e da sua certificação é uma questão essencial, é a

pedra de toque de todo este contrato de concessão. Assumindo que ele existe e que está a ser executado, e sabendo que existe, de facto, uma procura real efetiva baixa, é evidente que, nos termos do contrato, tal como ele está, existe a necessidade de compensação à concessionária por essa insuficiência de tráfego. Isto é um facto.

O que é essencial é que o Estado concedente, quando paga a indemnização compensatória, tenha a certeza absoluta ou tão absoluta quanto seja possível ter em termos de certezas de que os dados são fiáveis e estão certificados.

Aquilo que está estabelecido no contrato de concessão é um mecanismo duplo: os dados são obtidos através de contadores automáticos de passageiros que estão estabelecidos a bordo de vários veículos de estatística, que são distribuídos, de acordo com uma lei estatística, pelos vários serviços. É com base nos dados desses contadores automáticos que são feitas as contagens dos passageiros para efeitos de verificação dos passageiros em falta no sistema e a compensação. O contrato também nos diz que esses dados devem ser apresentados e certificados por um auditor independente. Portanto, por um lado, os dados e, por outro lado, a certificação dos mesmos por um auditor independente.

Neste duplo aspeto aquilo que penso que estará referido no relatório e contas da Metro Sul do Tejo tem exatamente a ver com as nossas discussões e as nossas tentativas de, em diálogo com a concessionária, virmos a introduzir melhorias nestas duas metodologias.

Relativamente à metodologia de contagem dos passageiros e à utilização dos dados resultantes dos contadores, no início da exploração havia algumas dúvidas sobre a fiabilidade dos contadores e sobre a sua afinação em termos tecnológicos e a partir do momento em que essas dúvidas foram resolvidas não temos qualquer divergência com a

concessionária relativamente à metodologia e aos dados que resultam dos contadores automáticos de passageiros.

O mesmo não se passa — e estamos a trabalhar mais uma vez nesse sentido — naquilo que consideramos ser a certificação do auditor independente, porque esse, de facto, é que é o elemento essencial para que possamos considerar que aqueles dados são válidos e os possamos tomar como bons para justificar a nossa proposta de pagamento.

De facto, houve vários tipos de auditores independentes desde o início do contrato. A VTM nem sequer apareceu como auditor, no fundo, é um prestador de serviços da concessionária. A partir de outro momento, foi proposto pela concessionária como auditor um revisor oficial de contas, que nós considerámos não ter as competências técnicas necessárias para fazer este tipo de validação, quando muito poderia fazer uma operação aritmética e considerar que àquele número de passageiros corresponde aquela compensação. E, finalmente, a concessionária contratou a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto para fazer esta certificação.

No entanto, nós consideramos que também nesta sede ainda podem ser introduzidas melhorias e que os trabalhos desenvolvidos por esta entidade independente não cumprem todos os requisitos que consideramos essenciais para que lhe possamos reconhecer uma valia técnica que sustente a nossa decisão. Isto tem a ver, por exemplo, com o facto de o auditor independente dizer que os dados dos contadores são válidos, porque o fabricante dos contadores atesta que eles são bons, que estão a funcionar bem e que estão bem instalados. Não podemos concordar com isto e, portanto, é nesse sentido que estamos a trabalhar com a concessionária — e esta é uma questão essencial na renegociação do contrato — para que possamos reformar a fiabilidade dos dados e para que qualquer proposta de pagamento seja robusta.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem agora a palavra, pelo Partido Socialista, a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, os nossos cumprimentos.

Julgo que não vou esgotar os 8 minutos, até porque a intervenção da Sr.^a Doutora tem sido esclarecedora e é óbvio que o enfoque fundamental tem a ver com atos de fiscalização, porque é essa a função do IMTT.

Nesse sentido, e porque o que interessa são os factos, não vou, de modo algum, perguntar a sua opinião sobre se foram bem ou mal feitos os estudos de procura.

Aliás, permitia-me dizer, entre a verdade e a brincadeira, que das intervenções anteriores só falta referir que pior do que estas previsões das PPP — e poria isto, obviamente, na boca da maioria — só mesmo as do Sr. Ministro Vítor Gaspar, que, aliás, são conhecidas relativamente aos indicadores macroeconómicos.

Quanto ao Metro Sul do Tejo, agarro no tema final, porque, como disse, e bem, a importante, senão a principal, pedra de toque tem a ver com a contagem dos passageiros. Percebi a sua explicação, mas não acho que esteja completa, daí que tenha necessidade de lhe colocar perguntas.

Percebi que ouviu ontem a audição do Sr. Presidente da concessionária. A dado momento, perguntei-lhe sobre uma carta que o Eng.º José Luís Brandão tinha recebido, em agosto do ano anterior, a propósito da metodologia de cálculo para apuramento dos fluxos de tráfego trimestrais e da respetiva certificação por parte do auditor independente. É uma carta, do meu ponto de vista, estranha, para não dizer curiosa, porque é de agosto de 2011, mas reporta-se a uma reunião que ter-se-á realizado a 21

de setembro de 2009, ou seja, dois anos antes, e que, no fundo, traduz o objetivo no seu primeiro parágrafo. Vou ler apenas um excerto. Diz o IMTT ao Presidente do Conselho de Administração do Metro Transportes do Sul: «É, afinal, possível calibrar os contadores automáticos de passageiros previstos na cláusula 47.10, de molde a contar as entradas e saídas dos passageiros dentro da margem de erro indicada pelo fabricante desses equipamentos.»

Pergunto o que aconteceu, porque dá a entender que durante todo este período de tempo, ou seja, desde o início do funcionamento do metro, em finais de 2008, pelo menos até agosto de 2009, como consta da carta, não havia certezas a propósito destas contagens. É o que dá a entender, mas não sei se é assim, daí que pergunte se, efetivamente, assim era. Depois, como resposta, não fixei que tenha havido uma explicação do que se tinha passado, retive apenas que o Sr. Presidente do Conselho de Administração informou que já estava resolvido, ou seja, tinham chegado a acordo por esta metodologia que o IMTT apontava e que ela tinha entrado em vigor.

Também não sei quando entrou em vigor, penso que a data foi referida, mas pergunto: se entrou uma nova metodologia em vigor, há disparidade de números? Ou seja, o IMTT está hoje a validar números distintos dos que validou nos primeiros dois anos e pouco da concessão?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Já tinha ouvido a sua referência a essa carta, que é uma carta de agosto de 2011, se não me engano, e penso que fui eu que a subscrevi.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Foi sim! Não tinha reparado.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Fui.

Vou contar a história desde o início da operação. A operação iniciou-se na sua plenitude a 27 de novembro de 2008 e os primeiros pedidos de pagamento começaram a surgir em 2009 junto do IMTT. Portanto, tudo isto era absolutamente novo. Este tipo de contadores automáticos de passageiros são instrumentos relativamente inovadores, penso que não haverá muita experiência relativamente à sua utilização. E aquilo que se concluiu na altura, até por afirmações da própria concessionária, foi que não haveria muita certeza relativamente à sua fiabilidade, sobretudo porque estes contadores funcionam com uma espécie de feixes luminosos e, quando existem afluências massivas de passageiros — pode acontecer uma vez ou outra, apesar do que sabemos quanto à procura —, eles baralham-se e não contam os passageiros. Portanto, foi necessário realizar uma série de afinações técnicas para que os dados dos contadores pudessem ser utilizados.

Entretanto, porque era necessário utilizar uma metodologia, houve uma série de reuniões técnicas, nomeadamente com a VTM, que era a empresa contratada pela Metro Sul do Tejo para realizar este trabalho técnico nas contagens, e foram apurados dados relativamente ao número de passageiros transportados através dos dados obtidos dos validadores, não dos contadores dos passageiros, portanto, fazendo aqui uma extrapolação por amostragem.

Nesta época, eu ainda não tinha esta competência, portanto, não acompanhei diretamente a matéria dessa reunião feita dois anos antes. Ou seja, em setembro de 2009, de facto, houve uma reunião entre a concessionária e o concedente, que foi conduzida por outra colega do Conselho Diretivo do IMTT que tinha a competência delegada nessa altura, e nessa reunião procurou-se fazer a discussão, em termos técnicos, daquilo que poderia ser, por um lado, a certeza e a utilização dos dados dos

contadores, por outro lado, a utilização provisória daquilo que seria uma metodologia alternativa que nos pudesse fornecer dados para contagens.

De facto, essas discussões técnicas arrastaram-se durante algum tempo e, durante esse mesmo tempo, até porque havia alguma preocupação com a operação e com a sustentabilidade da concessionária no sentido de que ela não parasse a operação, foi-lhe feito um pagamento, um adiantamento por conta, de 5 milhões de euros, com o compromisso da concessionária, registado em ata, de que tomaria todas as diligências em termos técnicos no sentido de obter a calibração, por um lado, dos contadores automáticos de passageiros, que é, de facto, o que está estabelecido no contrato de concessão, e, por outro lado, de ir desenvolvendo todas estas questões metodológicas relativas à contagem de passageiros que nos permitissem ter a certeza quanto à sua fiabilidade.

Essas reuniões foram tendo lugar e, a páginas tantas, a concessionária apresenta dados certificados — porque havia a questão não só da contagem, mas também da certificação pelo auditor independente — por um revisor oficial de contas, o que nós não considerámos também adequado para efeitos de validação técnica dos dados, quer fossem os dados obtidos através dos contadores quer fossem os dados obtidos através de validadores e amostragem e expansão da amostra.

Nesse sentido, houve alguma retenção de pagamentos por parte do IMTT, o qual não pagou ou não apresentou... Ou, melhor, não é o IMTT quem paga diretamente, mas a Direção-Geral do Tesouro e Finanças; o IMTT apresenta as propostas de pagamento à tutela para que se efetue o pagamento. Portanto, houve aqui um diferendo durante o ano de 2010/2011, no sentido de eles desenvolverem os trabalhos técnicos necessários relativamente aos contadores, à metodologia de contagem e à

apresentação de uma certificação por auditor independente, fiável e aceitável por nós.

A partir de um determinado momento, em conversas com a concessionária, visto que nós também fizemos várias reuniões com a concessionária, ou seja, a partir do momento em que assumi esta competência, chamei a Inspeção-Geral de Finanças e fizemos reuniões conjuntas com a concessionária. E chegámos à conclusão, aliás, pelos prazos que a própria concessionária nos transmitiu, de que os contadores já estariam prontos a funcionar, naquilo que é a sua missão essencial de contar passageiros de uma forma fiável e credível e que, portanto, do ponto de vista técnico, os dados resultantes dos contadores montados em veículos-estatística, seriam dados fiáveis e é nesse momento e nessa carta de agosto de 2011 que transmitimos que passaremos só, apenas e tão-somente, a aceitar esses dados.

Portanto, em relação à metodologia de contagem, a questão está resolvida. Questão diferente é a da metodologia relacionada com a certificação, relativamente à qual, como transmiti, consideramos que ainda existem aperfeiçoamentos e trabalhos técnicos de campo necessários que devem ser realizados para garantir a sua fiabilidade.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Não me respondeu a uma parte da questão. Se consideram a partir desta data que os contadores já estavam no ponto, ou seja, que seriam fiáveis, pergunto se houve números diferentes de contagens relativamente às contagens anteriores.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Não houve números diferentes.

Enfim, é possível chegarmos, em termos técnicos... Como lhes disse, não sou técnica de transportes e, relativamente a estas matérias, existe uma série de especificidades técnicas que não domino e que, se for necessário, também os serviços do IMTT podem esclarecer e fazer chegar à Comissão algum documento relativamente a esta matéria.

Os dados não são diferentes. Há várias maneiras de chegar aos dados. O que está estabelecido no contrato de concessão é que os dados, a contagem de passageiros é obtida através dos contadores. No início da operação, verificou-se que os contadores não estavam no ponto, ou seja, não estavam ainda tecnicamente adaptados, ou não ofereciam fiabilidade, ou havia dúvidas relativamente à sua instalação ou à sua margem de erro. E, para que a operação não parasse, nós aceitámos uma metodologia alternativa, sendo que essa metodologia alternativa é tão válida, em termos técnicos, como os dados obtidos pelos contadores.

Agora, não são números diferentes, mas são maneiras diferentes de chegar aos números.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Será errado, então, eu dizer que os números encontrados e, conseqüentemente, as compensações atribuídas ao concessionário estão corretas? Ou seja, não houve erros? Não há aqui erros? Qual é a margem de erro?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Também o contrato de concessão resolve essa matéria, porque a célebre cláusula 14 diz-nos que existe esta certificação, este pagamento trimestral, que deve ser apresentado com as contagens e os dados dos contadores certificados por auditor independente e, portanto, os pagamentos são trimestrais, o que denotaria alguma automaticidade dos pagamentos, mas que, no final de cada ano de

operação, existe aquilo a que se chama uma certificação final global, que compete ao concedente e à Inspeção-Geral de Finanças, nos termos da qual se farão todos os acertos relativos aos pagamentos já efetuados.

Neste momento, está em curso a primeira certificação final global, que está concluída em termos de contas. No que respeita a este primeiro período de operação, ele foi feito relativamente a estes três primeiros anos, não foi feito anualmente, porque se considerou que estávamos numa fase inicial da operação e havia todas estas divergências a resolver e todas estas questões a limar e a acertar. Neste momento, estamos a chegar a uma fase de cruzeiro, em que, finalmente, podemos fazer o exercício de acerto de contas, e ele está para sair em breve — sendo que também deve ser considerado, na minha opinião, naquilo que é a renegociação.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr.^a Doutora, como é encontrado este auditor independente?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — O contrato não define o que é um auditor independente nem como ele deve ser encontrado.

No entanto, poder-se-ia imaginar que, como independente, teria de ser chamado por alguma das partes, concedente ou concessionária. É como existe em outras matérias. Por exemplo, em sede de mercado de valores mobiliários, existem também auditores independentes que são contratados, nomeadamente quando existem OPA (oferta pública de aquisição) para certificar avaliações de empresas, etc.

Portanto, a figura do auditor independente, apesar de não estar clarificado o seu âmbito no contrato de concessão, não é uma figura desconhecida.

Agora, em que é que o auditor deve ser independente, deve sê-lo em termos técnicos, nada tem a ver com a sua contratação. A sua contratação pode ser feita como tem sido feita. Foi a concessionária que contratou, neste caso, o auditor independente que nos tem sido apresentado, que é a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Agora, ele tem de desenvolver os seus trabalhos de uma forma perfeitamente independente em termos técnicos e que nos ofereça, em termos de desenvolvimento técnico, credibilidade. É nessa matéria que estamos a trabalhar ainda, na certificação.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Vou tocar numa questão que se prende ainda com a contagem de passageiros, mas particularmente com aquilo que referiu e que ontem também foi referido, o tal sistema aberto, ou seja, de que o metro tem um sistema aberto, portanto ele próprio vulnerável.

Falou-se aqui no modo de validação dos bilhetes, designadamente naquela história de «se vem o fiscal, eu estou pertinho da máquina e, portanto, válido». A concessionária referiu aqui que já pôs como hipótese haver uma nova metodologia (deve ter ouvido falar) que seria, por exemplo, o bilhete ter a validade de 1 hora e, obviamente, mesmo que não o pique (era assim que antigamente se costumava dizer), ele deixa de ter validade.

No entanto, registei uma referência feita, a seguir, pelo concessionário, que foi: «Bom, mas isso...» — ou seja, a mudança de sistema — «... tem de se ver, porque tem custos.» É certo que a questão da bilhética e do material circulante, os tais 55 milhões de euros, ficou a cargo da concessionária. Há aqui uma mudança, de facto, mas é uma mudança que, dado a banda mínima ser tão elevada, é importante para o Estado. A

concessionária, indiscutivelmente, é responsável pela bilhética, mas já a garantiu.

Pergunto como é que isto se pode resolver, porque há, claramente, necessidade de mudar este sistema.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Penso que são duas questões diferentes.

Uma questão tem a ver com a validade dos bilhetes e, enfim, essa validade temporária, ou acabar com os bilhetes pré-comprados que também tinha sido uma proposta da concessionária e que foi avançada em sede de comissão de renegociação, mas foi considerado pela comissão de renegociação como não aceitável, porque, em termos de passageiros, em termos de lógica relativamente aos utilizadores, não tem qualquer mais-valia, pelo que não seria aceitável.

Questão diferente, como já referi, tem a ver a localização dos validadores, dentro ou fora dos veículos. Tal como estava estabelecido no programa do concurso, eles foram instalados a bordo dos comboios e isso tem levantado estes problemas relativamente à validação. Tem sido considerado e foi uma das questões e uma das medidas apresentadas à comissão e que está a ser ponderada — e, tanto do ponto de vista da comissão como do ponto de vista técnico do acompanhamento da concessão, não coloca qualquer problema — é a instalação dos validadores fora, ou seja, ao lado das máquinas que vendem os bilhetes, nas paragens.

Agora, a questão é quem paga esta transferência. E aquilo que foi transmitido pela comissão à concessionária e que terá sido aceite numa ótica do que acontece em qualquer negociação, em que tem de haver aproximação de partes e partilha de benefícios e de custos, é de que

aparentemente terá sido aceite pela concessionária assumir esse custo, que foi estimado na ordem dos 200 000 €.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mudando um pouco de vertente, a Sr.^a Doutora, há pouco, numa das respostas, tocou na matéria que, na análise que tenho feito e que continuarei a fazer, obviamente, nas parcerias público-privadas, é uma matéria muito cara, da qual recorrentemente tenho falado sempre que sou eu a inquirir os convidados, e que tem a ver com o ponto de partida para esta e outras parcerias: os pressupostos, os pontos que estiveram na base dos estudos de tráfego, dos estudos de procura, o que esteve na sua origem, o que levou àqueles números. E, de facto, venho constatando que já numas quantas parcerias público-privadas, esses pressupostos não são concretizados, o que leva a que seja completamente impossível atingir-se os objetivos.

Referiu, há pouco, como exemplo, três deles, no caso do Metro Sul do Tejo. Aliás, todos eles são importantes, sendo dois particularmente importantes, e ontem foram aqui falados: a questão do tarifário intermodal, que é de uma importância extrema, e o outro que tinha... Enfim, ainda não li todos os jornais da altura, dei só uma vista de olhos, mas recordo-me perfeitamente de se falar na questão de haver uma rede rodoviária e uma rede ferroviária complementares e nunca concorrenciais.

Ontem puxei esse assunto, exatamente porque tinha a ideia (embora não tivesse memória absoluta) de que, de facto, a rodovia era propriedade da Barraqueiro que, após esta concessão, vendeu. E, portanto, ao vender tornaram-se concorrenciais e esta questão da complementaridade tornou-se mais difícil. No entanto, tendo-se tornado mais difícil — e era aqui que eu queria chegar neste exemplo concreto, porque podíamos ir aos outros —, ela não é impossível.

A minha pergunta é esta: em que momento do contrato há uma atribuição de responsabilidade à concessionária para que abra, de facto, estes processos negociais?

Como ontem também aqui se disse, relativamente à banda mínima, existe um conforto para a concessionária e, portanto, qualquer passo que seja no sentido de valorizar e de tirar custos de cima do Estado, a concessionária não os toma, porque está nessa margem de conforto.

Portanto, pergunta-se à entidade fiscalizadora o que pode fazer para impulsionar a que isto aconteça.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — A sua pergunta é muito interessante e penso que podemos concluir que a existência de concorrência entre modos exatamente nas mesmas linhas não é, de todo, desejável e que, portanto, a complementaridade e a alimentação do modo rodoviário para o modo ferroviário é essencial para que o sistema possa funcionar como um todo.

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

A Sr.^a Dr.^a **Ana Pereira de Miranda**: — Já podemos ir à questão tarifária.

Como referi, segundo o que pude constatar das minhas investigações sobre esta matéria, havia uns estudos relativamente ao redimensionamento da rede dos TST, que, na altura da celebração do contrato e da sua preparação, eram, de facto, propriedade do Grupo Barraqueiro, deixaram de ser entretanto. Contudo, esta rede dos TST, de facto, não é mais do que aquelas carreiras ou concessões (impropriamente chamadas concessões)

conferidas pela administração central e, no caso, também pelo IMTT, ao abrigo de um regime obsoleto, que é o Regulamento de Transportes em Automóveis de 1948.

Nesse sentido, são concessões, são autorizações operadas por entidades privadas, que são os operadores, e que têm um enquadramento próprio, o qual não se coaduna com o novo regulamento de obrigações de serviço público, o Regulamento n.º 1370/2007, que estabelece um novo paradigma para a contratualização do serviço de transporte público de passageiros, impondo como modelo a concorrência regulada e como paradigma a abertura do mercado através de mecanismos concorrenciais, nomeadamente através de mecanismos de concurso.

Portanto, o que foi assumido no Plano Estratégico dos Transportes, que está a ser feito e que já estava a ser desenvolvido também no âmbito dos anteriores Governos é, de facto, a implementação deste novo modelo que consiste na passagem de um regime de autorizações, nomeadamente no que respeita a estes operadores rodoviários privados, para um regime de contratualização do serviço de transporte.

Creio que, neste momento, existe uma oportunidade única de passagem de um modelo de autorizações administrativas, que são sucessivamente renovadas e que, portanto, se eternizam na cristalização de uma oferta que muitas vezes não corresponde à realidade, para um novo modelo da contratualização. Portanto, esta é uma oportunidade única para que as redes, nomeadamente as redes de transporte coletivo na margem sul (se considerarmos esta zona de influência de transportes), possam ser redimensionadas.

Nesse sentido, penso que é uma competência e iniciativa pública e não uma iniciativa da concessionária ou dos privados. Penso que deve ser

uma iniciativa pública e assumida, até, em termos de enquadramento legislativo necessário para que se faça a transição para esse passo.

A questão tarifária, que foi discutida ontem, também é muito importante. De facto, o passe intermodal, vulgarmente designado por «passe social», resulta, nos termos do Decreto-Lei n.º 8/93, de um acordo entre os operadores. Portanto, é um acordo no qual o Estado não participa, é um acordo entre os operadores. E existe uma chave de repartição das quotas resultantes das receitas da operação de transporte que é baseada num inquérito antigo, um inquérito de 1989, e que se encontra desatualizada, até porque dá algumas distorções em termos de repartição de receitas — falando de operadores públicos, por exemplo, o Metropolitano de Lisboa está perfeitamente desajustado em termos daquilo que é... Mas também é um clube para o qual só se é convidado por acordo. Portanto, qualquer alteração ou qualquer nova entrada no clube implica alteração ao acordo tal como ele existe.

Dizia ontem, penso, o Sr. Deputado Bruno Dias que, se encararmos isto como um bolo e se o aumentarmos, ou seja, fomentando uma maior atratividade para o transporte, tornando-o mais acessível em termos de tarifário e, portanto, integrado, e em que toda a gente o poderia utilizar indiferentemente nos diversos modos, o bolo aumentaria e, portanto, seria possível partilhar também uma quota. Mas isso não é bem assim: é preciso que seja um novo modelo.

E, mais uma vez, digo que estamos no momento certo! Estamos no momento de proceder à reestruturação tarifária nas áreas metropolitanas, nomeadamente na Área Metropolitana de Lisboa onde existem mais de 500 títulos de transporte, numa enorme confusão e nada amigável do ponto de vista da utilização do passageiro. Portanto, estamos no momento de reestruturar em termos tarifários e, desse ponto de vista, aproveitar a

oportunidade para rever o enquadramento dos títulos intermodais e do passe social.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminamos, assim, a primeira ronda.

Não havendo inscrições para a segunda ronda, cabe-me agradecer a presença e a participação da Sr.^a Dr.^a Ana Maria Pereira de Miranda, pelas respostas que nos deu e disponibilidade que demonstrou.

Agradeço também a todos os Srs. Deputados pela participação e recorde que a próxima reunião será terça-feira, às 10 horas e 30 minutos, com a audição do Sr. Eng.º João Cravinho.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Desejo apenas fazer uma pergunta, Sr. Presidente, para clarificar a metodologia.

Salvo erro, já temos agendada, para a semana, a audição da Eng.^a Ana Paula Vitorino. Temos a dúvida se ela virá para falar apenas do Metro Sul do Tejo ou do Metro Sul do Tejo e da Alta Velocidade.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, da mesma maneira que o Sr. Eng.º João Cravinho vem para falar do Metro Sul do Tejo e da concessão Oeste, também a Sr.^a Eng.^a Ana Paula Vitorino virá falar do Metro Sul do Tejo e da Alta Velocidade, conforme foi concertado na nossa reunião da Mesa e coordenadores.

Está encerrada a reunião.

Eram 16 horas e 10 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.