

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

22.^a Reunião
(26 de setembro de 2012)

SUMÁRIO

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

Sobre a organização dos trabalhos, pronunciaram-se, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Adriano Rafael Moreira (PSD), Fernando Serrasqueiro e Rui Paulo Figueiredo (PS), Mendes Bota (PSD) e Bruno Dias (PCP).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Carlos Costa Pina, ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Fernando Serrasqueiro (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE), Adriano Rafael Moreira (PSD) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 51 minutos.

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

Eram 17 horas e 47 minutos.

Antes de termos connosco o Dr. Carlos Manuel Costa Pina, gostaria de partilhar com a Comissão três ou quatro pequenas notas.

O Sr. Deputado António Filipe está a presidir ao Plenário e, como tal, pediu-me para o substituir na presidência da reunião de hoje da nossa Comissão de Inquérito.

Nesse sentido, pediu-me para dar nota aos membros da Comissão e aos diversos grupos parlamentares de que, conforme foi combinado e deliberado na última reunião, já fez os contactos com o Governo no sentido de solicitar o apressamento do envio da documentação que está em falta. Por isso, já cumpriu essa nossa deliberação, sendo certo que a documentação ainda não chegou. Voltará, com certeza, a insistir, porque é essa a vontade de todos os grupos parlamentares.

Quero dizer ainda que, relativamente à Fertagus, e para além das audições que já estavam calendarizadas, nas últimas reuniões surgiram propostas de mais audições, nomeadamente dos ex-Ministros António Carmona Rodrigues e António Mexia, do ex-Secretário de Estado dos Transportes Francisco Seabra Ferreira, do Dr. António Mendonça e do Sr. Humberto Pedrosa, que ainda faltam agendar.

A proposta da Mesa é a de que possamos manter o calendário que tínhamos definido e fazer essas cinco audições para a próxima semana, para, assim, concluirmos o processo nessa semana. Isso implicaria que tivéssemos três audições na terça-feira, uma na quarta-feira e uma na quinta-feira, porque sexta-feira é feriado.

As propostas de audição referem-se ao Dr. António Mendonça, ao Sr. Humberto Pedrosa, ao Dr. Carmona Rodrigues, ao Dr. António Mexia e ao Dr. Francisco Seabra Ferreira que foi Secretário de Estado dos Transportes no XV Governo (2002-2004). Portanto, só há aqui duas novas.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Podia repetir?

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — As novas audições surgiram na última reunião e são relativas ao Dr. António Mexia, ao Dr. Carmona Rodrigues e ao Dr. Francisco Seabra Ferreira, que, entretanto, o Partido Socialista fez chegar.

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

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Portanto, a somar às duas que faltam, há três novas audições.

Penso que tem sobretudo a ver com a dinâmica do debate que foi gerado aqui e por proposta do Partido Socialista.

Aparte inaudível na gravação.

Srs. Deputados, peço desculpa, mas sem ligarem o microfone, para efeitos de gravação, nada disto existe.

Estou a transmitir que temos estas cinco audições, sendo que três delas resultaram de requerimentos que o Partido Socialista entregou entre a última reunião e esta, ou seja, na sequência dos últimos debates.

Podemos, então, propor à Comissão, deliberar a vinda destes nomes ou não, sendo que isto tem sido mais ou menos...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de ter acesso ao requerimento do Partido Socialista para ver a fundamentação destas três novas audições.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Deputado, nas comissões de inquérito não é necessário haver justificações.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Gostava de conhecer, caso haja alguma fundamentação da parte do Partido Socialista. Penso que não estão a requer audições sem fundamento.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, vamos tentar procurar manter a reunião como deve ser.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, não sei se o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira estava cá ou não, mas a fundamentação e até esse sentimento de princípio por parte do Grupo Parlamentar do PSD — a não ser que tenhamos interpretado mal — tinha sido dado na reunião passada. Ou seja, como disse, e muito bem, o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, surgiu na sequência do debate e das conversas sobre a primeira e a segunda renegociações e foi feito oralmente, explicitado na altura e, depois, foi traduzido a escrito. Portanto, estará tudo gravado.

É verdade o que o Sr. Deputado Mendes Bota disse em forma de aparte. Nós fundamentámos e foi dado assentimento à audição de Carmona

Rodrigues e António Mexia. Depois, apresentámos por escrito relativamente ao Secretário de Estado, exatamente pela mesma razão e porque nos apercebemos, por toda a documentação que já temos, que ele próprio também teria tido essa interação e fez declarações públicas sobre a renegociação, as quais, salvo erro, foram citadas pelos diferentes grupos parlamentares numa das audições anteriores.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, salvo melhor memória e registo em ata, do que me lembro foi requerido verbalmente pelo Partido Socialista a presença, nesta Comissão, dos subscritores ou signatários do contrato de 2005.

Penso que as pessoas que são aí referidas não subscreveram esses contratos, porque eles foram assinados já na vigência do Governo do Partido Socialista que iniciou funções em 2005, e creio que esses Srs. Ministros pertenciam ao Governo anterior.

Portanto, há aqui um erro da parte do Partido Socialista. Na altura, não foram referidos os nomes, mas apenas os cargos políticos. Se, por acaso, foram referidos os nomes, há um erro, porque os nomes desses políticos não estão no contrato, não o subscreveram nem estavam em funções à data da publicação do decreto-lei que aprovou as bases da renegociação de 2005.

Seria conveniente esclarecer, caso se queiram chamar esses dirigentes políticos da época, se também se querará chamar quem assinou ou estava em funções à data da renegociação de 2005.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, se bem depreendi do que foi referido pelo Grupo Parlamentar do PSD e fazendo também aqui uma precisão, de facto, foram referidos os nomes na anterior audição. Eu estava presente e recordo-me bem e compreendo esta *nuance*. Ou seja, o PSD está a dizer que, para além das pessoas referidas na última audição — e o Partido Socialista, na altura, referiu os nomes dos dois ex-Ministros, explicitamente António Mexia e Carmona Rodrigues —, há um outro dado em cima da mesa. Para além destes, que supostamente ou com certeza estiveram nas renegociações durante o seu período de governação, os contratos finais foram assinados por outros membros do Governo, mas de um Governo seguinte.

A pergunta que se impõe é se o PSD quer também trazer a esta Comissão, para análise da Fertagus, os membros do Governo que, de facto, conforme as suas palavras, assinaram os contratos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sim, Sr. Presidente, não somente essa questão, como também questionar o Partido Socialista se, efetivamente, pretendem chamar os dirigentes políticos da fase das negociações ou, de acordo o que me pareceu na altura, apenas os que estavam em funções à data da assinatura do contrato e da publicação da lei de bases dessa renegociação. Percebi que era esta segunda opção e, nesse caso, os políticos referidos não coincidem com os que estavam em funções.

Se, por acaso, o Partido Socialista quiser manter estes ex-dirigentes políticos referidos, nesse caso, penso que seria também oportuno para esta Comissão fechar essa análise de 2005 com os Ministros que estavam em funções à data da publicação das bases. Tenho as datas, mas não tenho os nomes: o decreto-lei foi publicado em abril de 2005 e o contrato foi

assinado em junho de 2005. Neste caso, seriam os dirigentes máximos nas áreas das Finanças e dos Transportes à época.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, vou tentar explicar pela terceira vez, pois o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira não percebeu, o que também acaba por ser normal, dada a sucessão de audiências.

Foi explicitamente enunciado António Pedro Carmona Rodrigues e António Mexia, exatamente porque ficou também explícito, no decurso das audições, que foi durante a sua vigência enquanto titulares do Ministério das Obras Públicas que a grande parte das negociações tinham sido feitas. Portanto, é bastante claro e explícito, conforme o Sr. Presidente em exercício já tinha referido.

Nós, Partido Socialista, não temos nada a opor, antes pelo contrário, subscrevemos e associamo-nos à proposta que o PSD fez. E valha a verdade que tem esse o espírito que tem presidido a esta Comissão. Por isso, até interpretámos o assentimento do Partido Social Democrata a esse nosso requerimento oral, que depois transformámos por escrito.

Assim, nomes que tenham sido propostos pelos diferentes grupos parlamentares e que consideremos importantes e relevantes para apurar a verdade, que sejam chamados para vierem cá e que se apure tudo o que há para apurar. Ou seja, nós próprios entendemos isso. Depois, teremos de flexibilizar nalgumas coisas, como aconteceu com António Barreto, em relação ao que já consensualizámos e às fases que estão definidas e a alguns depoimentos por escrito.

Portanto, quanto a nós, que se apure o que há para apurar. Foi bem explícito o que propusemos e teremos todo o gosto em nos associar às propostas que o Partido Social Democrata, sobre esta matéria, vier a fazer.

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

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, penso que é preciso clarificarmos um pouco melhor esta matéria.

Em 18 de junho de 2003, através do Despacho Conjunto n.º 699/2003, foi constituída a comissão de acompanhamento da renegociação do contrato de concessão e este diploma, este despacho conjunto, foi outorgado por Manuela Ferreira Leite, na qualidade de Ministra de Estado e das Finanças, e por António Carmona Rodrigues, na qualidade de Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Portanto, é apenas o despacho conjunto, em 2003, da constituição da comissão para a renegociação.

Entretanto, é necessário dizer que o Decreto-Lei n.º 78/2005, de 24 de março, que, de facto, aprovou e publicou as bases revistas da concessão, tendo-se fixado um novo prazo do contrato de concessão, foi assinado pelo Primeiro-Ministro, pelo Ministro Bagão Félix e por António Mexia, e foi promulgado, a 24 de março, pelo Presidente da República, referendado, depois, pelo Primeiro-Ministro José Sócrates.

Ou seja, aquilo que, de facto, marca bem o que foi a responsabilidade pela renegociação está no Decreto-Lei n.º 78/2005. Quem o assinou é que aprovou as bases revistas da concessão, é que assumiu essa responsabilidade.

Não penso que a simples nomeação de uma comissão de renegociação, só por si, seja o facto mais relevante nesta matéria.

Se formos por aí, então, qual é o papel do Sr. Secretário de Estado Francisco Seabra Ferreira, na altura, em 2003, Secretário de Estado dos Transportes que é solicitado hoje para vir aqui pelo Partido Socialista?

A 23 de junho deu-se início formal à renegociação através de um acordo prévio celebrado entre o Estado e a Fertagus — mas foi o início formal! Nessa altura, a 23 de junho de 200, é que aparece a assinatura de Francisco Seabra Ferreira! Não sei se será este Secretário de Estado que tem a responsabilidade maior da renegociação. Quem tem a responsabilidade maior da renegociação é quem assina o decreto-lei em 2005! Aí é que se conclui a renegociação, aí é que se definem as bases da concessão.

No nosso entendimento, o então Ministro António Mexia, de facto, teve uma responsabilidade grande nesta matéria e não sei se o Partido Socialista pretende ouvir o Ministro Bagão Félix sobre esta matéria. Efetivamente, isto deve ser esclarecido. Qual foi o papel do Ministro Carmona Rodrigues no meio desta renegociação, quando ele apenas assinou a constituição da comissão? Não é ele que assina as bases da renegociação.

Sr. Presidente, todos os pedidos de esclarecimento por escrito se podem fazer, pelo que não temos de multiplicar o número de audições

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, se bem percebi, a dúvida do Sr. Deputado Mendes Bota tem a ver com o período

compreendido em 2003 e, portanto, com o porquê de chamar à Comissão o Sr. Prof. António Pedro Carmona Rodrigues e o Sr. Secretário de Estado.

Vou pedir que seja distribuída uma cópia de uma notícia da época, de 30 de julho de 2003, em que o citado Secretário de Estado diz que a Fertagus serve de exemplo para novas concessões a privados.

Portanto, parafraseando até a intervenção do Sr. Deputado Hélder Amaral — se esta é que serve de exemplo, vamos lá a ver as outras —, entendemos que no decurso dos nossos trabalhos tem todo o cabimento ouvirmos os Srs. ex-Secretário de Estado e ex-Ministro.

Mas não vamos eternizar esta matéria. Se o PSD e o CDS, que têm a maioria, não quiserem aprovar, não se aprova, e fica registado em ata. Penso que não vale a pena eternizarmos esta questão.

Não me parece um bom princípio em relação aos nossos trabalhos, mas, como o Sr. Deputado Mendes Bota às vezes gosta de dizer, têm os votos, têm a maioria, e muitas vezes gosta de utilizar.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Eu nunca disse isso!

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, por princípio, não temos objeção a qualquer proposta ou pedido de audição relativamente a ex-governantes ou a pessoas envolvidas no desencadear ou no concluir de processos, porque também há papéis em causa quando se desencadeia um processo relativamente à renegociação ou à negociação de qualquer contrato.

O único apelo que fazemos é o de que a organização das audições tenha em conta, por um lado, a necessidade de evitarmos atrasos excessivos nos trabalhos — até agora, temos conseguido evitar demoras de particular dimensão — e, por outro, apesar do prazo e da prioridade dada a esta Comissão de Inquérito, que, em semanas mais curtas, como a próxima, pode ser particularmente complexo gerir a agenda, especialmente para os grupos mais pequenos.

Deixo esta nota, sem objecção de fundo às propostas colocadas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, gostaria de fazer uma proposta com a qual, penso, todos concordarão. Como estou a substituir o Sr. Presidente, que me pediu para dar estas informações, e nem ele nem eu antecipámos que o debate se gerasse tão vivo à volta desta matéria, penso que o melhor seria convocarmos uma reunião de coordenadores para fixarmos o calendário e, assim, não perdermos mais tempo com esta questão.

Tenho ainda outras informações para dar à Comissão, que remeteria também para essa reunião de coordenadores, que têm a ver com o ofício a enviar ao Dr. António Barreto e com as perguntas que o PSD entregou para serem formalizadas. Vou ler essas perguntas, para que fique registado em ata. «O PSD solicita que sejam colocadas as seguintes questões: quais são as cláusulas secretas que conhece? Quais os contratos com o Estado que têm essas cláusulas secretas? Quem são os autores dessas cláusulas secretas? Como obteve essas informações? Comunicou à justiça essas informações? Que outras informações tem que possam ser úteis aos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito?» São estas as perguntas propostas pelo PSD, mas penso que fecharemos esta questão, então, numa

reunião de coordenação que será agendada para amanhã. O ofício está preparado para ser enviado ao Dr. António Barreto e, nessa altura, veremos.

Antes de prosseguirmos com a audição, dou a palavra ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, damos por boa a sua sugestão na parte que diz respeito à calendarização e organização dos trabalhos.

Quanto à parte que diz respeito à votação dos requerimentos e dos nomes propostos, não concordamos que sejam debatidos numa reunião de Mesa e de coordenadores. O debate e a votação são para serem feitos no plenário da Comissão de Inquérito e cada um assume as suas posições políticas. Aliás, já tivemos um debate sobre esta matéria em que nós, Partido Socialista, propusemos um critério objetivo para estas audições, que foi recusado pela maioria. Recordo-me que foi dito que cada grupo valorava politicamente a sua iniciativa e todos os nomes propostos e que gostavam que estivessem em cima da mesa. Lembro-me muito bem de ter dito que, se calhar, se tivéssemos um critério mais objetivo e deixássemos essa valorização para uma segunda fase, isso seria melhor para o andamento dos nossos trabalhos, mas que nós, Partido Socialista, nos adaptávamos à vontade da maioria.

Portanto, que fique bem expresso que em reunião de coordenadores trataremos, apenas e só, da calendarização de trabalhos e que todo e qualquer debate sobre nomes propostos e sobre requerimentos será feito aqui, no plenário da Comissão.

Para terminar, só para esclarecer mais uma vez as dúvidas que foram colocadas, gostaria de dizer que tenho aqui outro recorte de imprensa de 24 de junho de 2003, em que o ex-Ministro Carmona Rodrigues, à época em

funções, diz que estava a negociar com a Fertagus a concessão e que estavam a andar tão bem as negociações que esperava fechá-las rapidamente.

Portanto, com estes dois recortes de imprensa em que são assumidas opiniões e negociações de membros do Governo, penso que fica totalmente expressa a pertinência dessa audição.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, gostaria de dar nota de que, como é óbvio, a Comissão não vai hoje deliberar rigorosamente nada, porque não foi convocada para esse efeito. Na sequência do debate que existirá na reunião da Mesa e de coordenadores, será proposta uma agenda para as deliberações que tenham de ter lugar, o que não acredito que vá acontecer, porque confio que, nessa reunião, tudo isto se resolverá, até porque temos urgência em fechar o calendário das audições.

Por isso, irei tentar, juntamente com o Sr. Presidente da Comissão, que esta reunião de Mesa e de coordenadores tenha lugar amanhã. Para tal, gostaria de saber da disponibilidade dos Srs. Deputados no sentido de marcarmos esta reunião para amanhã, antes das reuniões dos grupos parlamentares. O Bloco de Esquerda reúne às 10 horas, o PS e do PCP têm reunião às 10 horas e 30 minutos e o PSD às 11 horas.

Fica, portanto, convocada uma reunião da Mesa e dos coordenadores da Comissão para amanhã, às 9 horas e 30 minutos, para tratarmos da questão da calendarização das audições que estão em falta relativamente ao *dossier* Fertagus.

Assim sendo, solicito que seja chamado o Dr. Carlos Manuel Costa Pina para começarmos a nossa audição.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. Carlos Costa Pina.

Dou as boas vindas ao Dr. Carlos Manuel Costa Pina, que nos vai acompanhar ao longo desta reunião.

Faço uma pequena síntese biográfica, embora seja bastante conhecido da maioria de nós, porque lidámos com o Sr. Doutor no Parlamento no passado. Recordo que o Dr. Carlos Costa Pina é atualmente membro do Conselho de Administração da Galp, anteriormente esteve no Grupo Ongoing e antes disso, entre 2005 e 2011, esteve nos XVII e XVIII Governos com a pasta da Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças.

Como sabe, Sr. Doutor, a presente Comissão de Inquérito tem contingências que são conhecidas de todos, tem um enquadramento que também é conhecido de todos, tem regras que, penso, também são conhecidas do Sr. Doutor, pelo que, para efeitos de uma boa condução dos trabalhos, gostaria de dar-lhe nota do seguinte: cada grupo parlamentar dispõe de uma primeira ronda de 8 minutos e pode usar ou não esse tempo de forma contínua nos moldes de pergunta e resposta; o Sr. Doutor dispõe do tempo que entender para responder, fazendo nós votos de que seja o mais objetivo e direto possível relativamente às questões colocadas; seguidamente, haverá uma segunda ronda onde os Deputados inscritos dispõem de mais 3 minutos e que funciona nos mesmos moldes.

Refiro ainda que temos um sistema de rotatividade pelos partidos, ou seja, em cada audição é um partido diferente que tem a primazia, e hoje cabe ao Partido Socialista iniciar.

Sr. Doutor, gostaria agora de lhe perguntar se pretende fazer uma intervenção inicial de enquadramento ou se podemos passar imediatamente a palavra aos Srs. Deputados.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina** (ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, muito boa tarde.

É com muito gosto que aqui estou e estou, naturalmente, à vossa disposição. Acho que não se justifica qualquer intervenção inicial.

Portanto, estou à disposição das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados para responder às questões que entendam formular.

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

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Carlos Costa Pina, em nome do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, saúdo-o e agradeço a sua disponibilidade para percebermos melhor os contornos da segunda renegociação.

Antes disso, e para lhe dar conta do estado da arte, queria dizer que nos parece pouco curial que, relativamente à concessão Fertagus, esta Comissão tenha já tratado do contrato inicial, saltou a primeira negociação e estamos a tratar da segunda negociação. Só queria assinalar o facto, pois parece-nos pouco curial que tenhamos saltado do acordo inicial para a segunda negociação e que não tenhamos ainda confrontado ninguém que estivesse envolvido na primeira negociação.

Vamos, então, à questão da segunda negociação.

Sr. Doutor, tendo sido o Secretário de Estado que repartia esta negociação com o ministério da tutela, o Ministério das Obras Públicas e Transportes, a primeira questão que lhe queria colocar é que orientações de natureza política e que objetivos a prosseguir foram dados à comissão de negociação por forma a levar a bom termo os seus trabalhos relativamente

a esta segunda negociação, que foi já ela muito influenciada pela primeira negociação.

Recordo que os sucessivos relatórios fazem destas duas negociações uma apreciação muito favorável, na medida em que assinalam que houve da parte dos interesses do Estado cada vez mais aproximação no sentido de os riscos que o Estado poderia estar envolvido serem cada vez menores e as receitas para o Estado serem cada vez mais garantidas.

Portanto, a primeira questão que lhe queria colocar, a par dessa, isto é, dos objetivos e determinações que foram sendo transmitidas para a comissão de negociação, é logo uma questão essencial.

Havendo obrigatoriedade de renegociar de acordo com o que já tinha resultado da primeira negociação, a questão que se coloca é a seguinte: porquê a opção da prorrogação deste contrato, havendo a possibilidade de mais duas alternativas, que era abrir um novo concurso ou cessar este modelo e remeter eventualmente para a CP a exploração desta linha?

Esta é a primeira questão.

Portanto, por que é que não se avançou para o lançamento de um concurso (e já irei mais tarde a este tema, é uma outra questão), visto que poderia perspetivar a possibilidade de aparecerem novos concorrentes?

Para já, fico por aqui.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, vou procurar responder às questões que coloca, com a ressalva de que as referências que irei fazer e o que vou dizer assentam de algum modo naquilo que é a memória histórica que é possível conservar relativamente a um processo no meio de muitos outros, enfim, decorrido já um tempo considerável desde então e com base também, naturalmente, naquilo que é alguma informação

pública disponível sobre o tema e que ajuda precisamente também a reconstituir essa mesma memória.

Isto para referir o seguinte: a minha intervenção neste processo relativo a esta concessão ferroviária é limitada no tempo. Estamos a falar de um período em que exerci funções a partir de julho de 2005 até meados de 2011. Portanto, a matéria em que de algum modo tive intervenção corresponde, única e exclusivamente, a esta parte relativa à segunda renegociação ocorrida no âmbito desta concessão.

Para este efeito, o Sr. Deputado coloca duas questões: orientações dadas à comissão de negociação e obrigatoriedade ou não de renegociação, porquê a prorrogação e alternativas.

Quanto à primeira questão, orientações dadas à comissão de negociação, desde logo era nossa preocupação — e minha também, em particular — que a comissão de negociação aferisse a verificação ou não dos pressupostos que constavam da primeira renegociação efetuada, tendo em vista ou a questão da prorrogação ou eventuais outras alternativas. Sob esse ponto de vista, a nossa preocupação principal era precisamente, em primeiro lugar, perceber no âmbito da validação técnica a levar a cabo pela comissão de negociação — cuja constituição, aliás, era imposta por lei — o caminho a seguir e, em função disso, a apresentação de uma proposta ao Governo sobre o caminho a seguir.

Portanto, sob esse ponto de vista, a comissão de negociação deveria atuar, naturalmente, com a liberdade técnica que lhe competiria para poder propor a solução que considerasse mais adequada.

Em resultado disso, a comissão de negociação constituída em 2010 apresentou o seu relatório no final do ano de 2010, algures no último trimestre de 2010 e, no âmbito do que foi apurado na análise que levou a cabo, constatou-se que a renegociação deveria naturalmente ocorrer e que a

prorrogação era de algum modo um direito que assistia à concessionária verificados certos pressupostos.

Aliás, percebi que aquilo que foi uma constatação efetuada à época foi uma constatação entretanto confirmada ou sufragada por parte de outras entidades, desde o Tribunal de Contas a outras entidades independentes, inclusivamente até entidades consultoras já do atual Governo que voltaram, naturalmente, a analisar o tema e a pronunciar-se sobre ele.

Isto é, verificados os pressupostos constantes da norma respetiva de um decreto-lei de 2005, assistia à concessionária o direito à prorrogação do contrato. E o que se verificou foi que esses mesmos pressupostos consagrados no diploma de 2005 estavam confirmados.

Portanto, esta questão foi validada pela comissão de negociação e não foi propriamente uma imposição ou determinação efetuada pelo Governo que, de algum modo, condicionasse o trabalho técnico a verificar.

De todo o modo, gostaria de dizer o seguinte: fala-se muitas vezes na questão da prorrogação nesta matéria, mas é preciso não esquecer e acho que valeria a pena contextualizar esta concessão de forma mais ampla no tempo.

Esta concessão começa por ter um período de duração de cerca de 30 anos, admitindo-se, no início, a possibilidade de prorrogação por mais 15. E o que verificou foi que o prazo final e o prazo com que hoje, no fundo, a entidade concedente tem de lidar é um prazo substancialmente mais curto, é um prazo que corresponde, no limite, a dois terços do prazo inicialmente estabelecido. Portanto, houve uma redução de um prazo de 10 anos, globalmente, em toda a história desta concessão, e, se entrássemos em linha de conta com a possibilidade prevista no início, ou seja, aquando da assinatura do primeiro contrato desta concessão, a redução é naturalmente ainda superior.

O Sr. Deputado coloca, depois, uma outra questão, que é a da existência de alternativas. Honestamente, não me parece que as alternativas que aqui se pudessem colocar fossem viáveis ou aconselháveis, isto admitindo naturalmente o pressuposto de que essas alternativas estariam disponíveis. Isto é, para nós equacionarmos aqui a existência de alternativas, designadamente a questão que refere relativamente a uma empresa pública, seria necessário, primeiro, demonstrar que essa opção estava disponível. Bom, a análise jurídica levada a cabo à época demonstrou que a prorrogação era, nos termos do contrato e verificadas as condições previstas no decreto-lei de 2005, um direito que assistia à concessionária.

Portanto, parece-me um exercício pouco produtivo, neste momento, equacionar a existência de alternativas melhores, porque, para isso, repito, era preciso demonstrar que elas estavam disponíveis e com o enquadramento jurídico vigente à época elas não existiam.

De qualquer modo, sob o ponto de vista daquilo que foi também o resultado ou o desempenho financeiro desta concessão e comparando até o desempenho em termos de indicadores de custos unitários com outros que se podem verificar em empresas públicas, parece-me razoavelmente que compara bem e, portanto, não seria, ainda que hipoteticamente essa hipótese pudesse ser colocada, uma opção adequada.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, queria que fosse mais explícito.

Quando diz que a comissão garantiu os pressupostos, suponho que estamos a falar, para ter havido uma decisão de prorrogação, de que tinham sido cumpridos todos os parâmetros para avaliar a qualidade do serviço e que, portanto, terá havido da parte da comissão uma avaliação positiva, que

era um dos pressupostos para a prorrogação, e que não deveria haver participação financeira do Estado sempre que houvesse prorrogação, que era o outro pressuposto.

É disto que estamos a falar em termos dos pressupostos?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Relativamente aos pressupostos, eles são claros e não me parece que seja matéria, sequer, sobre a qual possa haver discussão. O diploma de 2005 dizia, pura e simplesmente, o seguinte: «A prorrogação (...) ocorrerá se o concessionário demonstrar objetivamente que (...) não haverá lugar a qualquer participação financeira do Estado (...) e desde que (...) hajam sido cumpridos pelo concessionário os parâmetros destinados a avaliar a qualidade do serviço prestado pelo concessionário, a definir no contrato de concessão.»

Portanto, isto foi matéria validada no âmbito do processo e que fundamentava, naturalmente, o direito da concessionária aqui consagrado.

Por outro lado, no âmbito do trabalho desenvolvido pela comissão de negociação, é preciso não esquecer uma coisa, isto é, que o acordo modificativo do contrato que estamos aqui a falar foi um documento cuja minuta foi proposta pela comissão de negociação, precisamente no âmbito do trabalho técnico levado a cabo.

Creio que isto responde à questão do Sr. Deputado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Vale a pena, então, sublinhar que o serviço estava a ser cumprido com qualidade — e estamos a falar de serviço público — e talvez, pela primeira vez, também sublinhar que este serviço público não iria dar qualquer participação da parte do Estado. Estamos perante uma concessão e uma renegociação em que o Estado não

iria ter qualquer contributo líquido para esta negociação — e vamos ver se da parte dela também havia receitas líquidas.

Vou colocar-lhe uma outra questão. Foi feita uma renegociação com dois prazos: um prazo de 2016 para haver a possibilidade de denúncia e o prazo final que seria 2019. Por que é que se optou por estes dois *timings* relativamente a esta renegociação?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — A questão do prazo de 2019 era algo que resultava precisamente também do decreto-lei de 2005. Isto é, o decreto-lei de 2005 dizia, precisamente, que o contrato podia «ser prorrogado por um período adicional de nove anos». Portanto, a data de 2019 não surge porque alguém pensou nela no momento; resultava, naturalmente, de um compromisso anterior que resultava quer deste diploma quer do contrato celebrado ao abrigo deste diploma.

Quanto à questão das compensações que o Sr. Deputado referiu, de facto, é assim. Havia duas condições no essencial: uma relativa aos níveis de qualidade do serviço, digamos assim; outra que tinha que ver com a ausência de contrapartidas financeiras a pagar pelo Estado durante todo o período da prorrogação. Portanto, isto significava, tal como se veio a verificar a partir daí, que a partir de 2010 o Estado não só não tinha de suportar qualquer tipo de encargos financeiros com esta concessão, como, para além disso, tinha consagrado o direito de poder receber benefícios financeiros em contrapartida, precisamente, desta concessão.

Aliás, isto de algum modo também tem alguma relação com o regime de prazos que aqui estava estabelecido. Isto é, sendo certo que a data de 2019 resultava já dos compromissos anteriores e num Estado de direito os compromissos são para naturalmente respeitar, houve, ainda assim, uma preocupação importante: nesse momento estava igualmente em curso a

preparação do projeto relativo à alta velocidade e conseqüentemente, no âmbito do projeto de alta velocidade, o projeto específico relativo à terceira travessia do Tejo, o que inevitavelmente teria impacto significativo em tudo o que tem que ver com níveis de procura e níveis de tráfego na travessia do rio e na ligação entre as duas margens.

Portanto, o que se procurou e conseguiu acautelado foi precisamente o facto de, em função das decisões que viessem a ser tomadas relativamente a este projeto, se isso de algum modo pudesse ter impacto ao nível da situação económico-financeira desta concessão, o Estado ter a faculdade de antecipadamente denunciar o contrato e, no fundo, em linguagem menos técnica, acabar com a concessão, mas acautelando ao mesmo tempo que essa faculdade assistia ao Estado sem que o Estado tivesse de pagar o que quer que fosse por essa faculdade. Assim, o Estado tinha a flexibilidade, não sendo também nisso onerado com qualquer tipo de encargo. Isto é, podia fazer terminar a concessão sem pagar nenhum tipo de contrapartida à concessionária. E essa é uma faculdade que atualmente existe e pode ser exercida até 2017, o que implica, no fundo, antecipar o *terminus* da concessão em cerca de três anos.

De qualquer modo, fez-se ainda mais do que isso. Se, porventura, o Estado decidir não terminar a concessão e, portanto, não usar esta faculdade, o Estado tem a seu favor, no fundo, um direito financeiro, previsto também no contrato na altura, estimado em cerca de 3,6 ou 3,7 milhões de euros, que será uma receita que o Estado receberá em 2017, 2018 e 2019. São valores a atualizar no momento em que a questão se colocar, mas que estão desde já consagrados caso a denúncia do contrato não ocorra.

Para além disso, ficou também acautelado que, se as receitas do contrato — no fundo, as receitas ferroviárias — forem superiores ao que se

encontra previsto no modelo financeiro que está subjacente ao contrato de concessão, então, o excedente é repartido, recebendo o Estado 75% desse excedente e a concessionária 25% desse excedente.

Portanto, sob esse ponto de vista, entrando um pouco naquilo que foram os detalhes sobre o resultado da negociação de 2010, parece-me que o balanço é francamente positivo entre a situação em que o concedente se encontrava antes desta renegociação e a situação de que passou a dispor, isto é, mais flexibilidade sob o ponto de vista da gestão do processo e preservação da sua situação financeira e patrimonial, após a negociação de 2010.

Sr. Deputado, não querendo tomar muito tempo, mas uma vez que colocou a questão relativa aos níveis de serviço e aos níveis de qualidade, quero dizer-lhe que essa não era naturalmente uma matéria que, no âmbito das repartições de competências na esfera pública, estivesse atribuída ao Ministério das Finanças, era algo se inseria no âmbito da política do setor dos transportes, mas ainda assim — e a informação também é pública e os Srs. Deputados conhecem-na, visto que consta quer de relatórios do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) quer de relatórios do Tribunal de Contas, entre outras entidades — parece-me que o balanço é também claramente positivo.

Aliás, é preciso não esquecer que, durante o período em que agora nos encontramos — e já é assim desde 2010 —, os níveis de procura têm sido significativamente superiores àquilo que eram os níveis de procura que estavam subjacentes ao caso-base na negociação formalizada em 2005, com índices de pontualidade elevados, com índices de satisfação dos clientes com pontuação máxima, cerca de 4,5 numa escala de 0 a 5. Portanto, sob esse ponto de vista, também o balanço era um balanço positivo e eram aspetos que eram relevantes sob o ponto de vista legal para

cumprimento, precisamente, da segunda das condições constantes do decreto-lei de 2005.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O que nos quis dizer, em síntese, foi que desta negociação foi possível eliminar o pagamento que estava previsto em 2010, que era de cerca de 10 milhões de euros, e que, não procedendo à denúncia, o Estado iria receber, em 2017, 2018 e 2019, cerca de 4 milhões de euros. Disse-nos também que 50% do resultado previsto — e não resultado efetivo —, de 2017 a 2019, seria transferido para o Estado.

Queria pedir-lhe que fosse mais explícito e dissesse que tudo isto está plasmado no contrato para podermos, no fundo, sintetizar.

Gostaria que pudesse confirmar ou não que o que resultou deste acordo foi continuar a assegurar o serviço de exploração por uma entidade que tinha dado provas, que não existe qualquer esforço adicional para o Estado no que diz respeito à aquisição de material circulante, que permite compatibilizar os prazos de concessão com qualquer decisão com a travessia sobre o Tejo, que se aumenta o potencial de receitas para o Estado e que os riscos inerentes à exploração da concessão são integralmente transferidos para a concessionária, incluindo os riscos de procura. Gostaria que confirmasse se é, de facto, assim.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — De facto, é como o Sr. Deputado diz e, honestamente, se me permite, não é sequer necessário que eu o diga ou que eu o repita, uma vez que isso consta de informação que é pública.

O Tribunal de Contas num relatório de 2012 sobre esta matéria, em que faz a comparação, no fundo, deste contrato de concessão nas suas três fases — contrato inicial, primeira renegociação e, depois, segunda

renegociação — confirma precisamente isso mesmo. Isto é, a eliminação, por um lado, das compensações a atribuir à concessionária; a flexibilidade e, portanto, a total liberdade de qualquer Governo e a qualquer momento até 2017, no quadro das decisões que entenda dever tomar, denunciar e, com isso, fazer terminar este contrato de concessão; o modelo de partilha de receitas que, em números arredondados — mas que, naturalmente, terão de ser atualizados no momento futuro —, são estimadas em cerca de 4 milhões de euros e que têm subjacente um valor de referência que corresponde a 50% dos resultados líquidos não efetivos, mas previstos, no modelo-base da concessão. Para além disso, também em função precisamente da evolução da procura e conseqüentemente daquilo que seja a receita resultante do tráfego verificado, os excedentes que ocorram acima do caso-base são excedentes que revertem três quartos para o Estado e um quarto para a concessionária.

Portanto, são constatações ou evidências que são confirmadas também por entidades públicas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Para terminar, queria colocar-lhe mais algumas perguntas.

Durante estas negociações, a Transdev interpôs uma providência cautelar. Gostaria de lhe perguntar se nos pode dar conta da evolução dessa providência.

Por outro lado, fizemos uma comparação entre a linha Pinhal Novo e Setúbal, em que a CP e a Fertagus têm a exploração conjunta. Não sei se tem este detalhe, mas gostaria de saber se pode confirmar os seguintes números: que o passe mensal da CP é levemente superior ao passe mensal da Fertagus e que a base tarifária média da CP, com referência a 2008, foi

de 6,3 cêntimos por passageiro/km, enquanto na Fertagus foi de 5,6 cêntimos por passageiro/km.

Por último, queria perguntar-lhe se tem conhecimento de algum ilícito criminal em que este processo possa ter sido retido, para que possamos ter conhecimento e, assim, transmitir às entidades competentes para o analisarem.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Começando pela última questão, não tenho conhecimento de qualquer facto que possa ter o enquadramento que o Sr. Deputado refere. Não tenho, nunca tive. Portanto, é matéria que desconheço absolutamente.

Relativamente à outra questão que o Sr. Deputado referiu, enfim, de facto, tenho ideia de a determinado momento ter sido proposta uma providência cautelar por parte de uma empresa, mas a informação que também tenho, e que tive na altura, é a de que havia sido negado o provimento por parte do tribunal, naturalmente, a essa mesma providência. Portanto, sob esse ponto de vista, julgo que foi uma questão resolvida por parte das autoridades judiciais e em termos que, também sob esse ponto de vista, confirmaram a legalidade da decisão adotada pelo Governo à época.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Partido Socialista esgotou o seu tempo e, conseqüentemente, as suas questões.

Passamos, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra, por 8 minutos, o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Dr. Carlos Costa Pina e começo por fazer-lhe uma primeira pergunta.

Sr. Doutor, o contrato impedia ou obrigava a uma renegociação, ou o Estado, se assim o entendesse, podia dar por findo este contrato?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, creio que já respondi a essa questão, mas procurarei fazê-lo de novo...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É que não ficou claro. Referiu que estamos num Estado de direito, mas disse que sim e que não. E gostava de saber.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não, eu não disse que sim e que não! A minha resposta foi inequívoca, mas vou procurar ser, porventura, ainda mais claro.

Da análise feita à época, a conclusão a que se chegou — aliás, confirmada pela comissão de negociação que propôs ao Governo a minuta do acordo modificativo que, depois, veio a ser assinado — foi no sentido de que a prorrogação era um direito que assistia à concessionária, uma vez demonstrada a verificação das duas condições previstas no decreto-lei. E essas duas condições, a que já me referi, são: a ausência de encargos financeiros para o Estado durante o período da prorrogação e a verificação do cumprimento dos níveis de serviço e de qualidade constantes também do respetivo contrato.

E, sob esse ponto de vista, diria que o diploma de 2005 é inequívoco. Mais, diria que não será sequer necessário que seja um jurista a dizê-lo, pois qualquer leitor do texto do decreto-lei de 2005 chegará a essa conclusão. A saber, o n.º 2 da Base III da concessão, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 78/2005 (e, repare, a renegociação é um instrumento para chegar a este ponto), diz que «a prorrogação (...) ocorrerá...» — e não está

no condicional, não diz que a prorrogação pode ocorrer — «... se o concessionário demonstrar objetivamente que (...)» estão verificadas as duas condições que referi.

Portanto, a referência que fiz, Sr. Deputado, à questão do Estado de direito vem na sequência disto mesmo, isto é, os compromissos num Estado de direito são para cumprir.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Eu tenho dito isso, mas também é verdade — e o Sr. Doutor sabe-o como eu — que, em matéria de direito, a doutrina normalmente diverge. Mas não é uma questão jurídica que quero aqui debater.

O Sr. Doutor diz, então, que o mandato que a comissão de negociação teve foi, apenas e só, de renegociar e não outro.

Pergunto-lhe isto, porque ouvimos aqui um conjunto de membros das comissões de negociação, que disseram «nós só fazemos aquilo que nos mandam», o que me parece óbvio. De facto, a decisão é política, o Governo é que tem legitimidade para orientar — e mal seria se assim não fosse, mas bem me parece que, em alguns casos, mesmo sem saber se há ilícito ou não, ou se o Pai Natal existe, que é uma dúvida que ainda mantenho... Enfim, é perfeitamente normal que os técnicos que compõem as comissões sempre se tenham apresentado aqui e dito «nós tínhamos um caminho traçado, regras definidas e limitámo-nos a negociar aquilo que nos era imposto».

Portanto, quando diz que a comissão veio sugerir ao Governo, isso tanto faz, pois até podia ter sugerido para terminar, para não fazer nada, que a decisão era sempre política. Portanto, aqui, a responsabilidade da comissão de negociação é zero! A comissão de negociação dá indicações técnicas de um lado e do outro, dá dados para o Governo decidir o que

fazer — se prorroga, se passa riscos, se aceita riscos, se quer mais 5, mais 20 ou mais 30 anos —, mas, como os seus próprios membros disseram, limita-se a cumprir a lei e limita-se a cumprir o mandato.

Assim sendo, gostaria de saber se essa comissão, nomeada por V. Ex.^a, tinha outro mandato que não este que todas as comissões de negociação aqui vieram afirmar, para percebermos que a decisão foi política e não uma sugestão da comissão de negociação.

Quero ainda perguntar-lhe se esta comissão de negociação tinha algum membro das comissões anteriores, uma vez que um dos problemas (e aqui é mais teoria e filosofia) de que nos deram conta para que eventualmente algumas negociações não corressem tão bem era o facto de não haver continuidade nos seus membros, ou seja, elas não eram estáveis, havia sempre elementos novos. Ora, num contrato que tem uma duração longa e que tem dados que são contíguos, ter sempre membros diferentes nas comissões não era bom para o negócio, disseram-nos.

Portanto, o que quero saber é qual era o mandato e se, de facto, eles tinham outro mandato que não este que resultou na confirmação de uma vontade política de prorrogar o contrato, nestes tempos ou noutros.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, sob esse ponto de vista, creio também já ter respondido. E claramente, tanto nesta matéria como noutras, neste tipo de comissões que têm como missão auxiliar, seja o decisor político seja o decisor administrativo, a sua função é estudar, verificar sob o ponto de vista legal qual a solução melhor ou qual a solução que já está predeterminada e, para além disso, analisar também sob o ponto de vista económico e financeiro qual a solução que se considera mais eficiente, mais adequada, mais vantajosa e fazer propostas em conformidade.

Ora, sob esse ponto de vista, se há coisa que sempre fizemos foi respeitar o perímetro — eu diria, ilimitado — de autonomia técnica que compete aos membros da comissão. Se, porventura, algum membro da comissão se tivesse sentido constrangido naquilo que fosse a sua autonomia, teria sido sempre, seja neste caso seja em qualquer outro, seu dever chamar a atenção para isso.

Portanto, isso foi uma coisa que não se passou neste caso, não se passou em nenhum outro de que eu tenha conhecimento, pelo que o processo decorreu em estrito cumprimento da lei. Assim, a comissão analisou aquilo que tinha de analisar face ao enquadramento que já decorria de 2005 e em função daquilo que considerava serem as melhores soluções para o período a partir de 2010 e fez as propostas em conformidade. É assim que as coisas foram e devem ser tratadas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, é evidente que decorre das perguntas colocadas pelo Partido Socialista e das respostas que V. Ex.^a deu que houve uma ênfase: o Estado não gasta mais dinheiro.

Permita-me que lhe diga que estou do outro lado. É bom que o Estado não gaste mais dinheiro, mas a pergunta é a seguinte: e o Estado podia ganhar mais dinheiro? Esta equação também convém pôr em cima da mesa. Não podemos ficar satisfeitos quando não gastamos e, portanto, ficamos satisfeitos porque não gastamos. Isso levou-nos, porventura, à situação em que estamos hoje: é que às vezes convém poupar.

E digo isto porquê? Porque o Tribunal de Contas diz que esta concessão, em 2003, estava perfeitamente equilibrada.

Assim, tendo esse conhecimento de que estava equilibrada, sendo o Estado o dono da infraestruturas, assumindo os riscos do material circulante, tendo inclusivamente *know-how*, porque não havia ninguém, tirando este

caso da Fertagus, que percebesse de linhas férreas, de transportes, como o Estado, que tinha o grande *know-how* e era o grande especialista da matéria, pergunto-lhe se houve algum comparador público, aquilo que é normal existir.

Há várias em que não existiu, mas era normal saber se este serviço, em igualdade de circunstâncias, ainda assim, em qualidade, em quantidade e em preço, era melhor realizado pelo Estado ou através desta concessionária. Essa comparação existiu ou essa questão, pura e simplesmente, nunca esteve em cima da mesa e a ideia era «vamos tentar não gastar muito dinheiro e, quanto ao resto, que Deus nos ajude»?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, em matéria de repartição de riscos entre parceiro público e parceiro privado, eu diria que a matriz de repartição de risco, nesta concessão, é perfeitamente clara. Isto é, o único risco (e é um risco naturalmente eventual) que incumbe neste caso ao concedente, portanto à entidade pública, é o risco relativo à aquisição de material circulante quando a procura o justifique. Mas eu diria que esse é um bom risco, porque, se a procura aumentar, é bom sinal, porque significa que temos mais pessoas a optar pelo transporte público, menos pessoas a optar pelo transporte individual e, portanto, com ganhos económicos, sociais e ambientais que daí decorrem.

Todos os outros riscos — risco de construção, risco de exploração e manutenção, risco de procura, risco financeiro, no fundo, risco de força maior — são riscos que, basicamente, impendem sobre o parceiro privado. E não sou eu que o digo, é a informação que é pública, apurada pelo Gabinete de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, Parcerias e Concessões que depende do Ministério da Finanças, de acordo com um dos seus últimos relatórios.

Portanto, sob esse ponto de vista, não me parece que haja aqui qualquer questão que possa ser apontada.

Sob o ponto de vista das alternativas, respondendo à questão de saber se teria sido possível fazer melhor, digo-lhe, em primeiro lugar, que estamos a falar de uma negociação que ocorre com uma entidade privada e que é liderada, que é conduzida por parte de uma equipa nomeada pelo Estado. Portanto, aquilo que seja o melhor ou o pior desempenho dessa negociação depende, naturalmente, das pessoas que em concreto e naquelas circunstâncias estão a liderar essa mesma negociação.

Agora, há uma coisa que sabemos. Não tenho a mínima dúvida para suspeitar ou para pôr em causa a menor capacidade das entidades que, em representação do concedente, estavam responsabilizadas pela condução desta negociação. Por outro lado, sabemos também que, naquilo que é uma avaliação, diria, externa, independente sobre o tema, nada nessa matéria é apontado relativamente ao Estado.

Aliás, o Tribunal de Contas, voltando a este relatório recente, na página 7, diz uma coisa muito clara: «A partir de 2011, a concessão Fertagus tornou-se um caso único na Europa, pois trata-se de uma empresa de capitais privados que realiza um serviço público de qualidade (...), mediante o pagamento à REFER de uma taxa pela utilização das infraestruturas, sem recorrer a compensações financeiras do Estado (...).» Portanto, julgo que, sob esse ponto de vista, não há qualquer dúvida.

Mas podemos ainda ir mais longe e dizer que, ainda assim, o Estado podia ter negociado melhor: em vez das contrapartidas que se estima receber, elas poderiam ter sido francamente melhores.

Sr. Deputado, os números que, de algum modo, podemos utilizar aqui como base de comparação poderiam ser, porventura, números relativos à CP. Se quisermos, podia ser um comparador a utilizar.

Ora, nessa matéria, diz-nos o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres que, ao nível da estrutura de tarifário aplicada pela CP e aplicada pelo parceiro privado, pelo concessionário, nesta concessão, precisamente, os custos ao nível das soluções de passe para utilização desta infraestrutura são inferiores no caso da Fertagus àqueles que são praticados pela CP.

E, se olharmos até para um indicador que, normalmente, é relevante nestas matérias, que é a base tarifária média — e não sendo eu um especialista em transportes, apesar de tudo, esta é uma matéria que me parece relativamente óbvia —, aquilo que se tem verificado é que a base tarifária média nesta concessão tem andado em cerca de 6 cêntimos por passageiro por quilómetro. E, destes 6 cêntimos, em termos médios o custo do Estado tem sido cerca de um terço disso e, portanto, cerca de 2 cêntimos — isto são valores apurados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.

Portanto, Sr. Deputado, nestas coisas, podemos sempre, naturalmente, duvidar se fizemos ou não aquilo que devíamos, se fizéssemos ou não bem, se cometemos ou não erros. Mas o que os números dizem e o que dizem entidades em quem devemos acreditar é que se trata de uma concessão da qual nos podemos orgulhar. Penso que podemos dizê-lo — e, quando digo «podemos», não estou a usar a expressão de forma sectária. Podemos, em Portugal, orgulharmo-nos desta concessão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, não duvido. É um ponto de vista. O Sr. Doutor disse que «estamos a ganhar 75% da receita» e eu digo-lhe que «o Estado perdeu 25% da receita». Aqui, estou do outro lado, porque acho que, numa exploração completamente equilibrada, sendo a infraestrutura do Estado, o material circulante da responsabilidade do

Estado — é certo e é verdade que, em caso de material adicional, é um bom sinal, porque significa maior procura, mas o Estado também ficava responsável por uma partilha nas grandes reparações —, ainda assim, continuo a pensar que o Estado não ganhou 75%. Ora, a empresa não tem indemnizações compensatórias, mas tem todo o lucro, porque ficou prevista a possibilidade de se aumentarem as tarifas todos os anos, e, obviamente, era com essa base que o Estado iria recuperar os tais 75%. E eu digo que aí perdemos 25%, porque acho que o Estado, por si só, fazendo essa exploração, estaria com todo o resultado que a Fertagus tem na posse do Estado. Julgo que essa era uma verdade indesmentível.

Eu li que o Tribunal de Contas diz isso, mas a conclusão a tirar é essa: se estamos perante a ausência de risco, se estamos perante uma exploração madura, em que a renegociação de 2005 corrigiu o prazo demasiado longo e reequilibróu riscos, nomeadamente o risco político — porque nessa altura estendeu-se o serviço ferroviário a Setúbal, houve a decisão até, se quiser, de não haver uma nova travessia, risco esse que, em 2005, corria a favor do Estado, e que desapareceu. Mas o Sr. Doutor concorda comigo que, em 2010, o Estado já tinha decidido não fazer a terceira travessia. Portanto, quanto ao risco político, o Governo sabia que a construção de uma terceira travessia era de difícil realização. Até o risco da procura, que obviamente passa para o concessionário, passou a ser inexistente.

O que eu quero dizer com isto é que não encontro nenhum dado, nenhum elemento que possa deixar um governante tão satisfeito, sabendo que o Estado poderia ter obtido 100% de resultado e optou por ficar só com 75%. Não consigo perceber, a não ser, como já foi aqui dito por ex-governantes, nomeadamente o ex-Ministro João Cravinho, que houve a intenção clara de ter um privado neste setor, houve a intenção clara e criar

know-how privado nesse setor. Se for esse o raciocínio — e gostava de saber se é assim —, talvez eu possa perceber e possa aceitar, porque, como deve calcular, nada tenho contra os privados e até considero que, em regra, os privados gerem melhor que o público.

Precisamente para deixar clara essa ideia, gostava de saber a sua opinião sobre essa matéria.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, confesso que fico surpreendido com a questão e, sobretudo, com o enquadramento e o comentário que fez. Até diria, mas acredito que não seja o caso, que há aí um certo preconceito contra a iniciativa privada no âmbito das concessões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isso já é abusivo!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, de facto, não entendo.

Quando há uma orientação europeia e também uma decisão tomada pelo País, a partir do momento da adesão de Portugal à Comunidade Europeia, no sentido de abrir à iniciativa privada setores que antes estavam, por lei, vedados à iniciativa privada e quando surge uma oportunidade, como surgiu na década de 90 — porque as primeiras decisões em matéria de liberalização ou abertura à iniciativa privada neste setor surgiram no início da década de 90 e, portanto, é preciso também contextualizar isto em termos históricos —, o Sr. Deputado, agora, vem dizer que, se calhar, o melhor teria sido não se ter feito nada disto e, pura e simplesmente, o Estado ter assumido, ele próprio, o exercício desta atividade, através de uma outra entidade pública, apropriando-se não de 75%, mas de 100% da receita, porque num regime de economia de mercado, como aquele em que

vivemos em Portugal e na Europa, achamos mal que um privado tenha um benefício.»

Atenção: não estamos aqui a partilhar o resultado; estamos aqui a partilhar o excedente de receitas face ao modelo financeiro. E achamos que esta partilha do excedente de receitas face ao modelo financeiro, em que o Estado tem 75%, três quartos desse excedente, e o privado tem 25%... O Sr. Deputado acha pouco, acha que o Estado devia obter 100%.

Bom, não sei como o Sr. Deputado, numa negociação a levar a cabo, iria conseguir esse resultado. Porventura, aí, dir-lhe-ia que teríamos uma alternativa, que era, pura e simplesmente, a de solicitar a uma empresa pública e, neste caso, só existiria uma, que se ocupasse do exercício desta atividade.

Nesse caso, Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe que temo que os resultados pudessem não ter sido os mais satisfatórios, e não chegaríamos a conclusões brilhantes, até tendo em conta aquilo que já foi dito nesta Comissão por pessoas que tiveram responsabilidades e, portanto, sob esse ponto de vista, um conhecimento mais direto da realidade do setor ferroviário em Portugal. Honestamente, não me parece que essa pudesse ter sido uma boa solução.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, como deve calcular, não há qualquer preconceito da minha parte. Há, sim, vontade de ter regras claras.

Se eu olhar para os modelos anglo-saxónicos, os melhores modelos, vejo que se utilizam comparadores públicos, comparadores a todos os níveis, quer dos custos diretos ou indiretos, antes e depois de se avançar com uma PPP. Nós nunca o fizemos. E a verdade é que, em 2004, tínhamos empréstimos do Banco Europeu de Investimento (BEI) a 19,5 mais os

riscos todos que tínhamos assumido e em 2005 éramos já o País da Europa com mais PIB investido em parceiras público-privadas.

Portanto, não se trata de uma questão de cuidado. Como não quero diabolizar as PPP, a única maneira é fazê-las de forma clara, lúcida e transparente de modo a que os riscos sejam, de facto, equilibrados, em que o Estado peça aos privados, mas os riscos sejam partilhados, e não como aconteceu. Não lhe vou falar do que é que aconteceu em 2005: 600% de desvios, o Estado a pagar 102 milhões de euros e a Fertagus a distribuir 33 milhões de dividendos aos acionistas. Isso é que não gostava que acontecesse.

Para terminar, para além deste comentário, que obviamente é mais filosófico, mas todos os especialistas dizem que é isso que o Estado tem de fazer para, a todo o momento, continuar a ter parcerias público-privadas equilibradas e que não pesem nem onerem em demasia as contas públicas, gostava de lhe colocar outra pergunta. Nós demos conta que, por exemplo, as receitas extra de bilheteiras, os tais «custos sombra», representaram 40% — eram uma parte considerável do lucro da Fertagus. Esses «custos sombra» foram pensados, idealizados e construídos pelos dinheiros públicos — tivemos aqui um especialista da área comercial da CP que, inclusivamente, reconheceu que foi ele próprio que idealizou as estações, os serviços de publicidade. Na opinião de V. Ex.^a, ficámos, porventura, com 75%; na minha opinião, ficámos com menos 25%.

Assim, o que lhe pergunto é o seguinte: esses 40%, esses «benefícios sombra» foram todos tidos em conta na segunda negociação? Foi feito o devido enquadramento dessas receitas? Elas foram previstas, de que forma foram previstas e quanto é que o Estado arrecadou desses «benefícios sombra» de toda a exploração extra bilheteira deste contrato?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, relativamente à questão do comparador público, dir-lhe-ia o seguinte: que melhor comparador público podemos ter do que comparar a estrutura de custos numa concessão como esta e o seu impacto ao nível do utente com a estrutura de custos e, no fundo, a base tarifária média aplicável no caso concreto de uma empresa como a CP?

Portanto, quando chegamos à conclusão de que os dados à época — naturalmente, não acompanho a situação na atualidade, estamos a falar das decisões tomadas à época — apontam para a existência de um passe mensal na Fertagus inferior àquele que era utilizado como base de comparação, no caso, o da CP Lisboa, acho que comparador público melhor do que esse é difícil.

Quando chegamos à conclusão que a base tarifária média global era ligeiramente inferior a 6 cêntimos por passageiro por quilómetro de transporte e que o Estado tem um custo de cerca de 2 cêntimos — o que compara também, claramente, de uma forma favorável com os custos unitários aplicáveis ao nível de uma empresa pública —, parece-me que a conclusão aí é claramente positiva.

Além disso, quando verificamos que o esforço financeiro líquido do Estado foi inferior ao que era a previsão de encargos inicialmente estimada — e estamos a falar de uma diferença para menos do que aquilo que inicialmente se previa de cerca de 15%, isto é, cerca de 88 milhões de euros contra uma previsão ligeiramente superior a 100 milhões de euros —, chegamos também à conclusão de que, efetivamente, ao contrário daquilo que o Sr. Deputado diz, as coisas não correram pior do que pensávamos; pelo contrário, correram melhor do que as previsões iniciais. E foi um esforço financeiro que permitiu transportar, à época e à data em que estas

decisões tinham de ser tomadas, cerca de 217 milhões de passageiros nesta infraestrutura concessionada.

Portanto, se o Sr. Deputado fizer uma análise sob esse ponto de vista, analisando custos unitários, não me parece, naturalmente, que cheguemos a uma conclusão negativa sobre esta concessão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E os «benefícios sombra», os 40%?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, todas essas matérias foram, naturalmente, equacionadas no âmbito da negociação que foi levada a cabo. Portanto, trata-se de matéria que foi tratada, discutida e negociada pelos membros da comissão de negociação que representavam o concedente na relação com o concessionário privado — aliás, matéria que foi mais do que validada pelas entidades que acompanham estes temas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Deputado Bruno Dias está na audição parlamentar da 12.^a Comissão.

Assim sendo, passamos ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda, a quem dou, de imediato, a palavra.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Dr. Carlos Costa Pina e por lhe fazer algumas perguntas relativas àqueles que eram os riscos para o privado neste ponto da renegociação.

Considerando as audições que tivemos aqui e o processo que se foi clarificando ao longo dessas audições, percebemos que o grande risco desta

concessão era tudo o que era relacionado com material ambulante. Esse era o grande peso financeiro que esta concessão tinha.

Quando disse «risco», obviamente que o grande risco era o tráfego de passageiros, mas esse, ao longo da maturidade da concessão, foi reduzindo, porque havia dados estatísticos concretos, já tinham sido feitas avaliações e uma concessão com 11 anos permitia, à data desta renegociação, fazer estudos de tráfego bastante válidos para o futuro.

Contudo, nesta fase, o grande peso financeiro seria, por um lado, o peso relativo ao material ambulante e, do lado do concessionário, tudo o que fosse relativo aos seus custos fixos de exploração, onde obviamente os dois pontos fundamentais eram tudo o que tivesse a ver com a parte da conservação e manutenção e com os custos de pessoal.

Pergunto-lhe se a renegociação que foi feita teria de ter sido assim ou se poderia ter sido mais benéfica para o Estado, porque, quando vemos o relatório final da comissão de negociação, há um conjunto de dados que são indicados como sendo importantes de alcançar para o privado e, curiosamente, todos esses dados foram alcançados.

Se formos ver, concretamente, as previsões de gastos com pessoal e de gastos com as conservações das estações sul e espaços comerciais implicavam um aumento de custo de 1%. Resultado: o aumento das tarifas que o Estado permitia à Fertagus era 1% acima do nível da inflação.

Se formos ver até qual era o espaço destas escolhas que o Estado foi fazendo — o Estado protegeu a Fertagus dando-lhe essa possibilidade de um 1% de aumento máximo acima da inflação, mas caso o Estado, a nível da zona metropolitana de Lisboa, permitisse um aumento superior das tarifas a Fertagus seria majorada também com esse aumento —, percebemos que a Fertagus, em momento algum, saiu prejudicada com esta renegociação.

Por isso, a pergunta é óbvia — já respondeu, mas tenho de insistir: de que forma é que esta renegociação não serviu também os legítimos interesses da Fertagus, ao serem todas as suas evidentes necessidades previstas nesta renegociação?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, pelos interesses da concessionária, naturalmente, falará a concessionária. Enfim, a razão pela qual aqui estou tem que ver com os objetivos e o enquadramento da negociação levada a cabo por parte do Estado.

Sob esse ponto de vista, os resultados alcançados, de que já aqui dei nota, permitem concluir de forma positiva pela defesa da posição do Estado nessa mesma negociação, quer no que respeita à preservação de direitos sob o ponto de vista financeiro e patrimonial do lado do Estado quer no que respeita à flexibilidade de que o Estado dispõe de, se porventura vier a fazer no futuro uma avaliação diferente, dizer à concessionária «já não queremos mais a concessão», portanto, fazendo com isso, pura e simplesmente, terminar a concessão três anos antes do prazo que está atualmente previsto. Essa é uma garantia que me parece importante.

Relativamente ao outro aspeto que o Sr. Deputado referiu e que, no fundo, tem que ver com ganhos de eficiência em função da redução de custos levada a cabo pela concessionária com a otimização da sua estrutura de funcionamento, acho que faz parte e é normal que, numa parceria, contratos desta natureza estabeleçam também os necessários incentivos ao concessionário para que ele próprio possa otimizar o seu funcionamento e ser mais eficiente.

Isto é, se o concessionário conseguir, no âmbito da gestão que faz da concessão, prestar o mesmo resultado e fazê-lo através de uma base de custos globalmente mais baixa, naturalmente é um benefício de que o

próprio concessionário tirará partido, mas, para além disso, é também um benefício de que o Estado tirará partido, porque, como disse, se o concessionário obtiver receitas superiores às que estão previstas no modelo financeiro da concessão, resulta que o Estado se apropria em 75% desse mesmo excedente. Mas há um incentivo também para o concessionário para que seja mais eficiente e reduza custos, porque ele próprio vai beneficiar com isso.

Portanto, sob esse ponto de vista, parece-me que a base em que assenta a relação de parceria nesta concessão é, por isso, uma base equilibrada, pelo que não tenho mais nada a acrescentar ao aspeto que já referi.

Quanto à questão do material circulante que o Sr. Deputado menciona, tenho a dizer-lhe que a aquisição de material circulante, como já referi, teve lugar no passado para em determinado momento permitir o reequilíbrio financeiro da concessão, para salvar de algum modo a concessão, mas com isto acautelando o interesse financeiro e patrimonial do Estado, pelas razões que já referi e com os números que já indiquei.

Agora, repito: se olharmos para a matriz de risco que está prevista nesta concessão, este é o único risco que impende sobre o Estado. E diria que este é um bom risco, porque ocorrerá maior investimento público em material circulante se houver mais procura e, se houver mais procura, isso é vantajoso sob o ponto de vista financeiro, sob o ponto de vista económico, sob o ponto de vista social e sob o ponto de vista ambiental.

Portanto, não me parece que isso seja propriamente um problema com que o concedente ou a entidade pública esteja confrontado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, devo dizer-lhe que as suas respostas, e até a sua frase, dão conta de que a comissão de

negociação teve uma atenção particular para a defesa dos interesses do Estado.

Vou ler-lhe um parágrafo, que está no final da página 4 do relatório final da comissão de negociação: «A comissão de negociação teve essencialmente em atenção a evolução dos custos de exploração face ao histórico conhecido, tendo-se verificado que apenas nos gastos com pessoal operacional e gastos com conservação das estações sul e espaços comerciais ocorreria um aumento real anual de 1% no período de 2011 a 2019.» Curiosamente, este aumento, que já estava previsto, é o que é permitido também no aumento das tarifas.

Há um outro risco que é colocado do lado do Estado, para além daquele que referiu, pelo menos na lógica da distribuição dos rendimentos, que é, por exemplo, a alteração de custos por parte de REFER, por parte de quem gere a infraestrutura. Mas, mesmo relativamente a isto, diz-nos a comissão de negociação, no mesmo parágrafo, que já estava previsto um montante de 77 milhares de euros anuais, atualizáveis de acordo com a inflação, decorrentes de encargos com seguranças, já conhecidos e impostos pela REFER.

Se juntarmos a isto a cláusula que indica que alterações de custos por parte da REFER serão também tidas em conta no cálculo global dos custos por parte do privado, devo dizer-lhe que me parece que a proteção que aqui há é a dos interesses do privado. O privado não sai a perder e está aqui tudo indicado para que não saia a perder.

Coloco-lhe ainda o último parágrafo da página 4 do relatório, porque é tamanha a atenção que existe para com os problemas que o privado poderá ter que até se percebe que «o aumento de gastos com pessoal está associado à perceção de que a Fertagus irá ser obrigada a celebrar um acordo de empresa, na sequência de um processo de arbitragem em curso

em que o próprio Ministério do Trabalho terá tido um papel determinante para a imposição à empresa desta obrigação».

Ora, o Ministério do Trabalho impôs que a lei se cumprisse; o cumprimento da lei obriga à celebração de um acordo de empresa; a celebração de um acordo de empresa obriga a um aumento de custos com pessoal; tudo isso está depois salvaguardado na divisão de ganhos feita nesta concessão, sendo que esta nova renegociação diz que os privados não sairão a perder.

Parece-me que (e cito novamente) «a comissão de negociação teve essencialmente em atenção a evolução dos custos de exploração e não os ganhos do Estado».

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, julgo que as coisas devem ser lidas no seu contexto.

Quando se diz que «a comissão de negociação teve essencialmente em atenção os custos de exploração» é no âmbito do tema global da estrutura de custos de que estamos a falar, por uma razão óbvia: a matéria relativa a custos de investimento, quer em termos de infraestruturas, que estavam feitas, quer ao nível de material circulante, que tinha sido já um problema tratado anteriormente, era um tema resolvido.

Portanto, a questão da estrutura de custos de exploração era o aspeto a considerar na base global e na estrutura de custos. Porém, ao dizer isso, a comissão de negociação não quer dizer seguramente — é, digamos, impossível — que não ligou a mais nada ou que teve um mandato do Estado para apenas olhar para essa questão, desconsiderando tudo o resto.

Sr. Deputado, é evidente que essa é uma interpretação que, com o devido respeito, não me faz qualquer sentido.

Contudo, uma coisa é certa, o que a comissão de negociação aqui fez foi retirar consequências financeiras daquilo que eram exigências legais, do enquadramento jurídico em rigor, por uma razão simples: o modelo financeiro de uma concessão e o seu caso-base devem incorporar, sob o ponto de vista financeiro, quer do lado dos proveitos quer do lado dos custos, tudo aquilo que é resultante da aplicação do Direito e das normas em vigor aplicáveis especificamente ao setor. Ora, o que não faria sentido era que, pura e simplesmente, a comissão de negociação não tirasse consequências financeiras de obrigações como essa.

Ao dizer-se isso, a ligação que, no fundo, está a ser feita entre esse aspeto específico e a questão relativa à atualização das tarifas parece-me um pouco excessiva, até porque, como dizia, no âmbito da definição resultante da renegociação ocorrida em 2010 era importante — e parece-me que bem — deixar no contrato incentivos ao concessionário para que ele fosse eficiente, até por uma razão simples: quanto mais eficiente fosse o concessionário, mais beneficiaria não o concessionário mas, sim, o Estado, ou seja, o Estado beneficiaria três quartos dessa eficiência adicional ou acrescida e o concessionário beneficiaria apenas um quarto dessa mesma eficiência. Portanto, parece-me, desse ponto de vista, uma solução que naturalmente faria sentido.

Sr. Deputado, quanto à questão relativa à atualização das tarifas, julgo que, por exemplo, em 2010, esta concessão não teve sequer atualização, atenta a evolução da inflação no período de 2009, por razões que são conhecidas. Portanto, a atualização pode ocorrer ou não, consoante a variação da inflação.

É preciso também contextualizar em termos históricos o tema das tarifas em todo o setor de transportes públicos de passageiros. Se há um problema sério com que o País, de uma forma global, e independentemente

dos Governos, porventura não lidou de forma adequada a partir dos anos 80 é precisamente o das tarifas, porque, estruturalmente, desde a década de 80 que as tarifas dos transportes têm tido atualizações significativamente inferiores aos níveis de inflação. Quando hoje olhamos para a situação financeira geral ou global das empresas de transportes, é preciso não esquecer o lastro histórico que vem do início da década de 80. São dados públicos, dados conhecidos, não estou aqui a dizer nada que algum dos presentes já não saiba.

Portanto, não podemos, em cima de um problema que já existe, criar outro, e não teria sido uma boa solução agravar ou contagiar esse problema a uma concessão que correu bem. Globalmente correu bem, mas a vida não são facilidades, Sr. Deputado! Creio que a concessionária anunciou recentemente resultados negativos e acho que a previsão para o próximo ano também ainda não é de resultados positivos. Vamos ver...! Eu até desejaria que tivesse resultados positivos, acho que seria bom para todos, mas, porventura, até não vai ter resultados positivos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, devo dizer-lhe que a comissão de negociação, cujos trabalhos conhece, já dizia que não ia ter resultados positivos em 2011 e 2012, mas também dizia que a partir daí teria resultados positivos e que seriam bastante positivos depois de 2017. É exatamente isso que está indicado no relatório da comissão de negociação.

Há, contudo, uma pergunta que fica no ar, e essa, sim, é que é relevante neste ponto da análise da Fertagus, porque é certo que este é o terceiro capítulo de uma novela que, nos dois capítulos anteriores, já teve contornos de terror para as contas públicas, pois, quer na negociação inicial quer na segunda renegociação, percebemos os milhões que o Estado teve de pagar. Portanto, este é o terceiro capítulo. Lá iremos a esses dois

capítulos anteriores. Aliás, já fomos ao primeiro e iremos ao segundo também. Não nos esqueçamos que há história antes da entrada desta equipa de renegociação.

Ora, esta equipa de renegociação diz que já eram previsíveis esses dois resultados negativos nos dois anos iniciais, só que a partir seriam positivos. Diz também que é permitido ao privado colocar as coisas da forma que a ele lhe deu jeito, e isso é que é incompreensível na comissão de renegociação, porque — e voltamos sempre ao mesmo — o que aqui era difícil de avaliar, aquilo que se teria de proteger era o privado dos seus custos de exploração. Era disso que o privado iria proteger-se, porque isso é que para ele seria um risco, ou seja, não tanto o tráfego, que nessa altura estava estabilizado e as previsões até têm pecado por défice e não por excesso nesta fase, mas, sim, os custos de exploração. Ora, os custos de exploração são os custos com pessoal e os custos de manutenção e o que diz a comissão de negociação é que tudo isso estava englobado nos aspetos a analisar para garantir que não havia problemas.

No exemplo que lhe dei de um custo que poderia ser um risco, isto é, se a REFER alterasse o custo dos seus serviços a aplicar a Fertagus, nesse caso, diz-nos a comissão de negociação que, se as tarifas a pagar pela concessionária ao gestor da infraestrutura sofrerem aumentos, poderá a concessionária refletir esse efeito no tarifário a aplicar. E eu posso juntar a isto que, se os custos de exploração a nível de rendas ou de manutenção ou a nível de pessoal sortirem efeitos, os tais até 1%, o concessionário privado também pode aumentar em 1% a tarifa.

Portanto, os seus riscos estavam todos cobertos pelas possibilidades que lhe são dadas por esta negociação. Então, se estão todos cobertos, onde está o risco para o privado? Se pagamos uma TIR (taxa interna de rentabilidade) tão elevada como esta para o privado é porque terá de existir

algum risco que está a assumir. O que percebemos é que não há grande risco que esteja a assumir com esta negociação.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Quanto à questão do risco, o Sr. Deputado diz que não há grande risco. As entidades públicas que analisaram e acompanham este contrato identificam, explicitam e sintetizam a matriz de risco deste mesmo contrato. Identificam um risco que fica do lado do Estado e identificam todos os outros riscos que ficam do lado da concessionária.

O Sr. Deputado diz que, pura e simplesmente, a entidade privada não tem riscos.

Riscos ou obrigações, que naturalmente importa o risco financeiro, em matéria de abertura de novas infraestruturas e de modernização do serviço — risco exclusivamente privado; níveis de qualidade de oferta — risco exclusivamente privado; risco de exploração — risco exclusivamente privado; risco de manutenção — risco exclusivamente privado; risco de procura — risco exclusivamente privado, etc.

O Sr. Deputado diz que não há riscos para a entidade privada neste domínio, mas eles estão identificados. O Sr. Deputado diz que foram uns malandros (permita-me a expressão), porque a partir de 2017 a concessão vai ter resultados fenomenais e é a comissão de negociação que o diz. Pois, muito bem, o Estado pode, antes dessa data, chamar a si a concessão e passar a explorar esta concessão a partir de 2017. Portanto, o Estado fica, até sob este ponto de vista, com total liberdade, flexibilidade e, mais do que isso, poder de decisão sobre o que quer fazer; não fica refém de compromissos passados.

O Sr. Deputado falou também dos tais dois capítulos de terror e dos milhões que o Estado teve de pagar. Julgo que não ajuda a uma análise que

acho que deve ser serena deste processo a dramatização ou a ênfase que é feita relativamente quer ao lançamento e ao primeiro contrato desta concessão quer à sua primeira renegociação.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O Sr. Doutor não vai dizer que correu tudo bem...!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, é como em tudo na vida! Há coisas que correm bem, há coisas que correm menos bem! O que interessa nestas coisas é o balanço que é feito. E não tenho de ser eu a fazê-lo. Creio que a razão pela qual os Srs. Deputados me convocaram para vir aqui não foi para fazer um balanço mas, sim, para explicar factos e o enquadramento do contexto em que estas decisões foram tomadas na altura.

Assim, o que interessa é, sobretudo, o saldo ou o balanço que se faz globalmente de uma concessão como esta. E, como eu dizia, não tenho de ser eu a fazê-lo. Esse balanço é feito por várias entidades, que o exemplificam como um bom exemplo, um caso bem sucedido de uma parceria público-privada em Portugal. É o Tribunal de Contas que o diz, é o IMTT que o diz e são os consultores do atual Governo para a área das parcerias público-privadas que fazem também esse juízo relativamente a esta parceria em concreto.

Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe que para uma parceria correr bem, naturalmente, o aspeto financeiro é importante, decisivo, mas não é, ou não deve ser seguramente, o aspeto mais importante de avaliação do sucesso de uma parceria. Sob esse ponto de vista — naturalmente, na altura não estaríamos a falar de parcerias —, se para garantir o serviço público em áreas como estas tivermos sempre, permanentemente, de exigir rentabilidade empresarial, então, eu diria que em Portugal nunca se teria

tomado a decisão, no século XIX, de criar um sistema ferroviário nacional. Se se tomasse uma decisão, na altura, sobre ter ou não ter comboio em Portugal, então, a decisão teria sido «não, não podemos ter, porque não é algo que, do ponto de vista comercial, seja rentável».

Sr. Deputado, faz parte dos estudos da economia pública que, muitas vezes, há serviço público que não é suscetível de ser prestado em condições de estrito critério empresarial e que necessita, por isso, de apoios públicos. Portanto, quando uma concessão é rentável do ponto de vista comercial, excelente, ótimo, isso significa que, pura e simplesmente, a economia, o setor privado pode incumbir-se desse setor, o Estado não precisa sequer de estar. Contudo, muitas vezes, quando isso não acontece, não devemos ser precipitados nas conclusões a retirar, porque, senão, isso significa abdicar de ter serviço público ou abdicar de o prestar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, se me permite, queria apenas dar uma informação ao nosso convidado.

O Sr. Doutor já tem mais informação do que nós, uma vez que referiu as ideias ou as conclusões dos consultores do Governo. Esta Comissão ainda não teve acesso a esse estudo, apesar de insistentemente o ter pedido ao Governo.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira, do Partido Social Democrata.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, os meus cumprimentos ao Sr. Dr. Carlos Costa Pina.

Sr. Doutor, começaria por uma citação de palavras que proferiu: «A lei é para cumprir.» Não podíamos estar mais de acordo. Referia-se o Sr.

Doutor a uma pergunta do CDS relativamente à prorrogação do contrato sem concurso.

Tendo sido esse o argumento, o de que a lei é para cumprir, surge-me uma dúvida: o mesmo Governo, perante duas concessões que terminaram quase que em simultâneo — estou a falar desta da Fertagus e da Metro do Porto —, adotou dois pesos e duas medidas. Na Metro do Porto abriu um concurso, submeteu a concessão à concorrência, apareceu mais do que uma proposta privada e o concessionário que lá estava até perdeu o concurso, porque o Estado reconheceu que apareceu um privado com uma melhor proposta. Em simultâneo — e porque a lei é para cumprir —, em Lisboa, na Fertagus adotou um critério diferente e fez a prorrogação do contrato.

Portanto, começo por solicitar este esclarecimento. Porquê dois pesos e duas medidas? E por que é que a afirmação «a lei é para cumprir» serve para fundamentar a prorrogação automática, sem concurso, sem se sujeitar às regras da concorrência, princípio básico europeu e em Portugal, desta concessão?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não creio e não tenho conhecimento de que alguma vez tenha sido suscitado — e, se o foi, de forma a obter provimento — qualquer argumento com base em invocação seja da legislação sobre contratação pública seja da legislação sobre concorrência.

Portanto, sob esse ponto de vista, diria que não houve qualquer ilegalidade que tenha sido cometida nesta matéria. Isto parece-me absolutamente claro.

Mas sabemos que, para além disso, havia um compromisso, uma obrigação, um dever, que resultava do diploma de 2005, de permitir que a prorrogação tivesse lugar, mediante negociação, desde que verificadas as

duas condições que já aqui foram sobejamente repetidas e que o Sr. Deputado também conhece: a inexistência de encargos financeiros futuros para o Estado e a demonstração de cumprimento passado (e presente, naturalmente) por parte da concessionária relativamente aos níveis e à qualidade do serviço. E as duas condições foram dadas por verificadas.

Portanto, Sr. Deputado, nesta matéria, não creio que alguém possa invocar um qualquer pretense direito ao lançamento de um concurso público. Cabe, naturalmente, às entidades públicas decidir, naquilo que é o juízo e na avaliação que fazem da defesa do interesse público, se é mais adequado lançar concurso, ou se não é adequado ou não é possível, o que aqui até era o caso, porque o regime era o que era e constava de diploma anterior.

Sr. Deputado, porventura, o exercício não será útil, mas para que não fique com a ideia de que não quero responder à questão, vamos fazer um exercício. Trata-se de um exercício hipotético. Vamos admitir que o Estado não tinha o dever que constava do diploma de 2005, que era o de permitir a prorrogação por demonstração ou por verificação destas duas condições. Portanto, teoricamente, colocava-se a opção de lançar um novo concurso.

É procurar reescrever a história, porque isto é algo que não era possível à época, mas, se a questão tivesse porventura sido colocada, eu não teria tido qualquer dúvida em demonstrar e explicar a inadequação de uma alternativa como essa. Numa altura em que se estava a discutir a questão do projeto da alta velocidade e, nesse contexto, a terceira travessia do Tejo, num contexto em que, por força de um projeto desta importância, isso podia afetar de forma radical a configuração desta concessão tal como a conhecemos, lançar um concurso para uma nova entidade, sabendo ainda que seria um concurso por um período muito limitado de tempo — estaríamos a falar num máximo de três a cinco anos, o que não é de todo

normal em concessões de infraestruturas e de serviços desta importância, pois, naturalmente, sob o ponto de vista da gestão de infraestruturas, em regra, os prazos de concessão são mais alargados, seja qual for o setor para que olhemos —, na minha opinião, não seria uma solução que acautelasse o interesse público lançar um concurso nessa altura, por um período tão limitado de tempo. Aliás, até sob o ponto de vista da sua configuração financeira, não seria algo que, na minha opinião, pudesse funcionar.

Portanto, sob esse ponto de vista, esse foi também um aspeto que permite hoje concluir, *a posteriori*, pela bondade e adequação da solução que foi adotada.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, permita-me que lhe diga que não ficámos nada esclarecidos relativamente às opções diferentes entre a Metro do Porto e a Fertagus, e também não percebemos porque é que para uma prorrogação direta se faz uma prorrogação de nove anos e se fosse por concurso público teria de ser três ou cinco anos. Manifestamente, é uma argumentação que não esclarece nada.

Vou, no entanto, retomar a expressão do Sr. Doutor de que a lei é para cumprir. Foi na sequência dessa expressão que o Sr. Doutor leu o n.º 2 da Base III do Anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005. Chamo a atenção do Sr. Doutor que a lei é para cumprir não apenas relativamente ao n.º 2, mas também em relação ao n.º 3, ao n.º 4 e por aí fora. Ora, o n.º 4 diz o seguinte: «As negociações a que alude o n.º 2 devem ter lugar entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009.» V. Ex.^a nomeou a comissão de negociação em 2010, fora do prazo, em violação expressa do n.º 4.

Em 2010 não estava minimamente obrigado a fazer a renegociação, isto é, tinha decorrido o prazo do n.º 4. Como a lei é para cumprir, tinha-se esgotado.

A questão é: por que é que não só nomeou a comissão de negociação em 2010, fora do prazo, violando expressamente o n.º 4 deste artigo, como, nesse caso, não estando sujeito a qualquer regra que obrigasse a concurso, tomou relativamente à Fertagus a opção de não fazer um concurso, quando, no Porto, optou por um concurso, como já disse, de que resultou a substituição do concessionário, porque, pelas regras da concorrência, o Estado conseguiu obter uma melhor oferta de um privado?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O Sr. Deputado coloca duas questões.

Quanto à questão dos nove anos, o Sr. Deputado diz que não percebe, mas percebe. É claro que percebe! O Sr. Deputado acabou de ler um dos números do artigo onde esta questão está tratada.

Diz o n.º 1 da Base III que o Sr. Deputado acabou de ler que «o contrato vigora até 31 de dezembro de 2010, podendo ser prorrogado por um período adicional de nove anos» — 2010 mais nove dá 2019. Nesse sentido, a data de 2019, que o Sr. Deputado dizia que não percebia, vem daqui, não foi inventada por ninguém, e a prorrogação para 2019 não é facultativa, não é eventual. A prorrogação ocorrerá se o concessionário demonstrar objetivamente que não há compensações e foram cumpridos os níveis de serviço.

Portanto, a primeira questão, dos nove anos, creio que está esclarecida.

O Sr. Deputado coloca, depois, a questão do n.º 4, relativa ao prazo das negociações, que deveriam ter tido lugar entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009.

Nesta matéria, houve dois despachos, que admito que constem do processo a que os Srs. Deputados, naturalmente, têm acesso.

O primeiro despacho data de 2009 e nele é criada uma comissão de negociação. Creio, aliás, que um dos Srs. Deputados, já não sei precisar qual, lhe fez referência. No entanto — admito que tenha sido também por força das vicissitudes eleitorais do último trimestre de 2009, não me recordo agora da razão exata, mas julgo que tenha sido isso — esta comissão de negociação não chegou, de facto, a iniciar de facto os trabalhos.

Portanto, não tendo a Comissão de negociação chegado a iniciar os trabalhos, e era seu dever tê-lo feito, o que é que um decisor público deve fazer numa situação destas? Invocar isso para dizer ao concessionário que «há aqui um atraso, ou uma inércia, ou uma inação do lado do Estado e, assim, por força disso, vamos prevalecer-nos disso e, portanto, já não há prorrogação nenhuma e vamos incumprir o n.º 2 desta disposição»? Ou, então — que é o que, diria, pessoas responsáveis devem fazer —, devia tirar consequências de um atraso que, para todos os efeitos, era imputável ao Estado, era imputável ao concedente, à entidade pública, e dizer «vamos resolver isto, ou seja, uma vez que esta comissão de negociação, na prática, não chegou a iniciar os seus trabalhos, vamos nomear uma comissão de negociação que rapidamente afira tudo isto e faça, em conformidade, uma proposta ao Governo sobre a solução que deve ser adotada»?

É aí que surge o tal despacho que o Sr. Deputado refere da nova comissão de negociação.

Esta comissão de negociação apresentou o seu relatório no final de 2010. Julgo que terá sido em novembro de 2010, não sei precisar, mas terá sido por aí, e apresentou, um mês depois, sensivelmente, uma minuta propondo a celebração de um acordo modificativo a celebrar com a concessionária.

Sr. Deputado, o que me parece aqui é algo que é absolutamente óbvio. Há, efetivamente, um compromisso e um dever que resulta da lei, que é o de prorrogar o contrato por verificação destas duas condições, e há depois um prazo, que é meramente disciplinador, diria, para garantir que a negociação tendente a este objetivo ocorra dentro do prazo. Agora, se o prazo não é cumprido porque uma comissão de negociação constituída pelo Governo não fez o que lhe foi pedido, não creio que fosse legítimo que eu ou qualquer outra entidade pudesse invocar isso a seu favor. Não faz sentido!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, queria alertar para a necessidade de sermos rigorosos, uma vez que estamos perante uma Comissão de Inquérito.

Quanto a este n.º 4, no qual o Sr. Doutor tentou enquadrar a primeira comissão, tenho aqui o primeiro despacho, que data de setembro de 2009 — fora de prazo.

Uma vez que o estou a informar e a esclarecer, e uma vez que o Sr. Doutor situou o despacho dentro do prazo, devo dizer que ele já está fora. Então, pergunto abertamente se o Sr. Doutor concorda que há aqui uma violação clara do n.º 4.

A primeira comissão foi objeto do Despacho n.º 20 262, assinado pelo Ministro de Estado e das Finanças e pelo Ministro da tutela em 1 de setembro de 2009, portanto, fora do prazo.

Não somente o primeiro despacho é fora do prazo, como também se estranha que o Sr. Doutor tenha tido necessidade de nomear segunda comissão. Bastava prorrogar os trabalhos da primeira.

Há uma violação expressa nestas questões.

Portanto, agora que está esclarecido e informado — tem aqui o despacho, se quiser confirmar — de que a própria primeira comissão foi nomeada fora deste prazo, o Sr. Doutor confirma, perante a Comissão, que já não estava obrigado a sujeitar esta concessão a prorrogação e poderia fazer um concurso? Não o tendo feito, qual a fundamentação legal para esta decisão? Isto é um despacho, é uma nomeação da comissão, viola expressamente os prazos.

Sr. Doutor, deixe-me alertá-lo de que as regras dos prazos não são meramente indicativas. Um prazo permite excluir concorrentes dos concursos, um prazo permite impedir recursos, portanto, um prazo condiciona todo um concurso. No momento em que este prazo não foi cumprido, foram violadas regras de contratação a que estava sujeita esta concessão. É uma violação expressa.

Agradecia o seu comentário.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, com certeza!

Antes do comentário, permita-me que comece por contraditá-lo.

Eu não disse que o primeiro despacho tinha sido proferido dentro do prazo ou dentro desse prazo. Eu disse que o primeiro despacho datava de 2009.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — De setembro!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sim, mas eu não disse, sequer, qual o mês!

Portanto, o Sr. Deputado tirou uma conclusão para me desmentir, desmentindo uma coisa que eu não disse! Conviria que ficasse claro que aquilo que eu disse foi que o primeiro despacho era um despacho de 2009,

que nomeou uma comissão que não chegou a iniciar os trabalhos e que, em consequência disso, houve a necessidade de nomear uma segunda comissão.

Mas fico, de algum modo, satisfeito pelo facto de o Sr. Deputado centrar esta discussão na questão do prazo, porque isso significa então que, porventura, não discorda da avaliação e daquilo que aqui tem estado a ser dito no que diz respeito à substancia, e julgo que isso é muito positivo.

Quanto à questão do prazo, Sr. Deputado, deixe-me referir o seguinte: o que o Sr. Deputado disse é verdade. Na lei, há prazos que condicionam ou não o exercício de direitos. Agora, há um princípio geral de Direito que tem necessariamente de ser respeitado: ninguém se pode prevalecer de um incumprimento que é seu.

Se houvesse aqui um incumprimento que tivesse sido da concessionária, naturalmente que o Estado poderia invocá-lo. Agora, não pode — e eu até diria que não deve, não seria sério — o Estado procurar prevalecer-se a seu favor de um incumprimento que é seu e impedir, por razões formais — permita-me até caricaturar, por razões de secretaria —, o reconhecimento de um direito que estava consagrado no decreto-lei de 2005.

Eu até iria mais longe: se, porventura, isso tivesse sido feito, então, sim, diria que o tema seria mais sério, porque não tenho a mínima dúvida que, numa discussão judicial sobre este tema, isto seria gerador de responsabilidade indemnizatória por parte do Estado relativamente à concessionária, que era procurar impedir um direito que assistia à concessionária — o direito à renegociação tendente a poder demonstrar a verificação das condições que permitiam a extensão do prazo — pelo facto de o Estado não ter feito, entre junho de 2008 e junho de 2009, a nomeação da comissão de negociação.

O despacho foi publicado em setembro de 2009. É verdade, isso consta do *Diário da República*, portanto, é factual. Agora, não pode e não deve, neste caso uma entidade pública, mas diria até qualquer entidade, qualquer pessoa, qualquer entidade privada, seja empresa seja pessoa singular, prevalecer-se daquilo que são incumprimentos ou atrasos temporais da sua parte para, com isso, impedir ou frustrar os direitos que estão legalmente reconhecidos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, uma nova questão tem a ver com o período em que exerceu funções como Secretário de Estado, entre 2005 e 2010. Foram distribuídos aos acionistas dividendos de 33 milhões. Temos a informação de que o investimento de capital dos acionistas foi de 2,7 milhões e que a TIR prevista no contrato de 2005 era de 7,76%.

Gostaríamos de ter um comentário seu relativamente a isto, uma vez que, perante este investimento, não conseguimos explicar, não conseguimos fazer as contas para chegarmos a uma rentabilidade de distribuição de dividendos ao acionista de 33 milhões nem encontramos razoabilidade para que o investimento numa parceria público-privada — porque, se fosse só privada, só lhe desejaríamos boa sorte e sucesso —, ou seja, para que o investimento em conjunto com o Estado de 2,7 milhões renda de dividendos líquidos distribuídos 33 milhões neste período.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão relativa à distribuição de dividendos é algo que resulta, naturalmente, da situação financeira da empresa e das contas da empresa. Nas empresas é normal que, em alguns anos, haja a possibilidade de distribuir dividendos e

noutros, como está, porventura, a ser agora o caso, em que há resultados negativos, não há distribuição de dividendos.

Agora, essa não é, naturalmente, uma matéria em que haja qualquer prerrogativa da parte do Estado no sentido de impedir ou proibir a distribuição de dividendos nem de criar dividendos quando os resultados são negativos e eles não podem ser distribuídos.

Portanto, sob este ponto de vista, tenho alguma dificuldade em perceber a relevância da sua questão.

Aqui é importante discutir, basicamente, duas coisas: qual a dimensão do investimento público previsto ou necessário para a efetivação desta concessão e qual o investimento que foi, efetivamente, efetuado; em segundo lugar, qual a TIR que estava prevista aquando do contrato na sua versão inicial e a TIR resultante da renegociação que entretanto ocorreu.

A TIR a que o Sr. Deputado fez alusão já resultou de uma renegociação que foi feita. A TIR inicial era de cerca de 11% e passou, depois, de acordo com o modelo financeiro da concessão, para cerca de 7,8%, em números redondos.

Sr. Deputado, eu até diria mais: ao nível a que está o custo do capital nas atuais circunstâncias, ao nível a que estão as taxas de juro para prazos como este de que estamos a falar para esta concessão, dificilmente esta seria uma concessão que poderia ser financiável com estes níveis de rentabilidade, porque uma empresa para se financiar a 10 anos conseguir uma taxa desta magnitude é algo que hoje não está disponível no mercado.

Portanto, não creio que, sob esse ponto de vista, o Sr. Deputado possa dizer que esta é uma TIR fantástica e que os privados estão aqui francamente favorecidos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, se me permite, vou insistir na questão, porque manifestamente não respondeu à minha pergunta.

O que aqui está em causa e é importante é que V. Ex.^a, enquanto Secretário de Estado, autorizou pagamentos de 102 milhões à concessionária — 102 821 000 euros que foram transferidos para a concessionária — no mesmo período em que a concessionária encerrava as suas contas e distribuía dividendos.

Em 2010, V. Ex.^a autorizou 7 milhões de euros de transferência para a concessionária e no fim desse ano foram distribuídos aos acionistas 4 milhões; em 2009, V. Ex.^a autorizou 8 milhões e foram distribuídos pelos acionistas 4,876 milhões.

Portanto, a questão é direta: havendo uma concessionária que estava a distribuir dividendos, sabendo nós que o capital colocado lá pelos acionistas era de 2,7 milhões de euros, isto dá-nos uma rentabilidade, um retorno do capital dos acionistas superior a 100% ao ano...!

O Sr. Doutor centrou-se na TIR prevista no contrato e, se quiser falar de TIR, agradecia que falasse da TIR real. No entanto, a questão nem foi essa. A questão é a da rentabilidade do investimento privado. Como é que é possível?

Assim, gostava que me esclarece duas coisas.

Primeiro, gostaria de saber se no caso-base o Governo já previa rentabilidades do capital acionista deste montante, isto é, que, perante um investimento de 2,7 milhões, havia a possibilidade de todos os anos distribuir uma média superior a 3 milhões, mais de 100% ao ano. Isto já estava previsto?

Segunda, quando se aperceberam que estavam a transferir para a concessionária valores como os que referi e que todos os anos a

concessionária distribuía dividendos, gostaria de saber se analisaram ou não a situação, por forma a ver se não estaríamos com uma TIR real que não corresponderia minimamente ao que estava em contrato, sendo que não está aqui em causa os financiamentos e os contratos que a própria concessionária fez com a banca. Estou a falar concretamente do capital dos acionistas.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão do nível de capital social não é algo que, com franqueza, seja, só por si, relevante ou determinante para a conclusão que o Sr. Deputado pretende retirar, porque, em geral, na vida das empresas, podemos ter empresas com níveis de capital social muito reduzidos, mas que depois, para além disso, envolvem um apoio financeiro por parte do acionista de maior dimensão, seja através de suprimentos seja através de prestações suplementares, ou seja, no fundo, através do recurso a financiamento através de capitais alheios que oneram a demonstração de resultados das empresas por força do efeito dos juros sobre esse mesmo endividamento.

Portanto, sob esse ponto de vista, a relação que estabelece entre o valor de capital social e os resultados e dividendos da empresa é, digamos, uma relação que não é tecnicamente rigorosa.

De qualquer modo, relativamente à rentabilidade dos acionistas, Sr. Deputado, o que estava previsto no caso-base era, inicialmente, uma TIR de cerca de 11% e na revisão que foi efetuada a TIR a que se chegou e que julgo que ainda hoje constará do respetivo caso-base e estará subjacente ao modelo é uma TIR inferior a 8%.

Nesse sentido, diria que, se o Sr. Deputado quisesse hoje lançar uma concessão em que tivesse um modelo financeiro e o caso-base com uma TIR desta dimensão, essa seria uma concessão que hoje não conseguiria

lançar. Vamos supor que esta concessão não existia, que a ligação Lisboa-Setúbal por ferrovia para transporte urbano de passageiros não existia. Com esta rentabilidade não haveria nenhum privado que tivesse, hoje, condições em Portugal de apresentar uma proposta e de a financiar junto do sistema financeiro, recorrendo, eventualmente, até mesmo a financiamento do Banco Europeu de Investimento, que conseguisse garantir um projeto desta dimensão.

Portanto, sob esse ponto de vista, ter hoje uma concessão com uma taxa interna de rentabilidade inferior a 8%, acho que é um benefício inestimável para o Estado neste momento.

O Sr. Deputado fez referência à questão do pagamento dos 103 milhões de euros que eu autorizei no exercício das minhas funções.

Sr. Deputado, é preciso aqui perceber o seguinte: cerca de metade deste valor resultava de compromissos financeiros não honrados pelo Estado no período de 1999-2004.

Esta concessão teve dois modelos no tempo, como o Sr. Deputado se recordará: entre 1999 e 2004 o modelo financeiro da concessão assentava na existência de bandas de tráfego consoante a procura e, depois, a imposição sobre o Estado de compensações por desequilíbrio financeiro da concessão consoante aquelas que eram as projeções de procura subjacentes a essas bandas de tráfego.

Por força disso, quando, em 2005 — e eu não tive, sequer, qualquer intervenção na negociação de 2005 —, esta renegociação foi feita, o Estado teve de honrar compromissos que não haviam sido pagos, de quase de 50 milhões de euros à concessionária. Portanto, era uma dívida do Estado, que o Estado nunca tinha pago e resolveu-se esse problema que vinha do passado.

A outra parte desse valor diz respeito ao período 2005-2010.

Portanto, a correção que, efetivamente, foi feita, de forma definitiva teve dois momentos importantes: um momento em 2005, em que se reviram projeções de tráfego feitas de modo menos acertado em 1998 ou 1999; e, depois, em 2010, em que, diria, até tivemos a felicidade de verificar que a procura global era, nessa altura, 11% superior ao que eram as previsões de 2005.

Contudo, naturalmente, enquanto o modelo não foi alterado, substituindo o modelo de bandas de tráfego por um modelo de serviços mínimos e indemnizações compensatórias, como é normal para a compensação do serviço público, isso significou que tivemos aqui um período até 2010 em que o Estado teve de apoiar financeiramente esta concessão, quer resolvendo os desequilíbrios e saneando financeiramente a concessão, primeiro, quer depois, num segundo período, pagando indemnizações compensatórias, e temos o período pós-2010 em que o Estado deixa de pagar e passa a receber contrapartidas financeiras no âmbito desta mesma concessão.

Isto apenas para nos situarmos, porque ninguém se lembrou, de repente, de pagar o montante de 103 milhões de euros, sendo que — já agora, Sr. Deputado, é importante também referir isto — estes 103 milhões de euros, que era a previsão de encargos na altura efetuada, não é o valor correspondente ao esforço financeiro líquido do Estado. O esforço financeiro líquido do Estado foi de cerca de 88 milhões de euros, portanto quase 15% abaixo do valor que havia sido inicialmente previsto, porque havia naturalmente os efeitos decorrentes dos pagamentos efetuados pela concessionária ao Estado, para além de outros benefícios, resultantes quer do pagamento de taxas de infraestruturas ou de outro tipo de encargos públicos, já para não contar com outros efeitos, designadamente sobre o IRC cobrado relativamente à concessão.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, terminámos a primeira ronda de perguntas, sendo que a Mesa regista, para a segunda ronda, as inscrições dos Srs. Deputados Altino Bessa, Pedro Filipe Soares e Adriano Rafael Moreira.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Dr. Carlos Costa Pina e agradecer-lhe a sua presença.

Há pouco, o Sr. Doutor disse que o modelo inicial assentava no modelo de bandas de tráfego. Sei que o que lhe vou perguntar não se enquadra no âmbito das suas funções, mas gostava de colher a sua opinião. O que lhe parece o facto de, na altura, o Estado ter aceiteado esse modelo? Esse modelo lesou ou não o interesse do Estado?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, enfim, não sou consultor e não creio que seja, sequer, adequado que faça aqui considerações sobre a bondade ou não da solução adotada no contrato de concessão assinado em 1999.

Naturalmente, adotou-se, na altura, essa solução, por se considerar que era a melhor solução, e retiraram-se consequências disso, alterando o modelo, neste caso, de financiamento, uma vez que estamos a falar de um serviço público de transporte, definindo níveis de serviços mínimos e contratualizando a contrapartida do concessionário através de indemnizações compensatórias em 2005, ou seja, para o período de 2005-2010.

Portanto, a questão das bandas de tráfego foi adotada na altura.

Sob o ponto de vista técnico, Sr. Deputado, é uma solução como outra qualquer. Eu diria que, só por si, não é boa nem má. É uma solução, aliás, que tecnicamente tem sido usada também noutros países e noutras experiências. Portanto, não foi aqui uma inovação exótica adotada em Portugal de estruturar uma concessão com base num modelo de bandas de tráfego.

Agora, aconteceu uma coisa: efetivamente, as projeções de tráfego efetuadas aquando da primeira concessão foram, digamos, superiores ao tráfego posteriormente verificado. Sr. Deputado, a conclusão que posso retirar disso, é uma, ou seja, que os privados também se enganam, porque estas projeções de tráfego foram projeções feitas por uma entidade privada, um consultor privado, na altura contratado para o efeito e para realizar os estudos que depois serviram de base à tomada de decisão.

Portanto, repare, na vida, quando se fazem projeções, às vezes até fazer previsões para o passado, acontece que nos enganamos. E para o futuro também por vezes acontece.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sabe o Sr. Doutor que esses consultores foram contratados pelo Estado?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, foi uma entidade privada. Não creio que esteja com isso ou que faça sentido pôr em causa nem a credibilidade nem a seriedade do estudo. Agora, os estudos e as projeções, quando são feitas, são feitas com base em critérios técnicos, rigorosos que, em função dos pressupostos em que assentam, levam a determinadas conclusões. Bom e aqui verificamos que, sob o ponto de vista da projeção que foi feita, ainda que tecnicamente rigorosa — e acredito que

tenha sido, não tenho nenhuma razão para pensar o contrário —, efetivamente foi mais otimista.

Sr. Deputado, em 2005 aconteceu o contrário: fizeram-se projeções em termos de procura que em 2010 se vieram a verificar serem inferiores à realidade. Em 2010 a procura foi 11% superior àquilo que tinha sido a procura estimada para esse ano em 2005.

Portanto, às vezes as previsões correm melhor, outras vezes correm pior. Quantas vezes fazemos projeções e, depois, elas não se verificam? Na vida financeira isso acontece com frequência, seja nas finanças públicas seja nas finanças privadas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, como é que o Sr. Doutor justifica que o relatório do Tribunal de Contas de 2012, que fala exatamente desse aumento de procura, refira que o resultado líquido da imprensa Fertagus não foi de 39 milhões de euros, como estava no modelo da empresa, mas, sim, de mais de 56 milhões de euros? Isto significa que há um diferencial de 16,8 milhões de euros, que há um erro do modelo para aquilo que foi a realidade desta empresa nestes cinco anos, ou seja, um desvio de 42,2%.

A que é que o Sr. Doutor acha que se deve este desvio, com um claro benefício para os privados, que ronda os 16,8 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Digamos que nesta concessão, a partir de 2005, com a renegociação efetuada na altura e depois com as decisões que foram tomadas em 2010, houve oportunidade para corrigir e atualizar algumas das projeções que tinham sido feitas anteriormente.

Portanto, a constatação que aqui tenho de retirar é que, pura e simplesmente, a realidade nem sempre confirma as projeções, umas vezes

por excesso, outras vezes por defeito. Isso não me merece, só por si, nenhuma avaliação de mérito ou de demérito, porque, quando no modelo financeiro se assumem determinados pressupostos, não podemos ter a pretensão depois de pensar que na vida esses pressupostos vão estar permanentemente sob controlo e que vamos conseguir que a vida ou a realidade iguale o modelo que definimos sob o ponto de vista teórico para o efeito. Portanto, isso acontece numa concessão, acontece nos mais variados exemplos...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, há bocado falou em estudos rigorosos. Acha que é um estudo rigoroso aquele que leva a um desvio de 42,2% do modelo que estava previsto inicialmente para aquilo que veio a ser a realidade desta concessão nestes cinco anos?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o rigor dos estudos afere-se em função da sua consistência técnica no momento em que os estudos são realizados. Agora, a vida tem sempre mais imaginação e mais *nuances* do que a nossa própria imaginação consegue determinar. E, portanto, sob esse ponto de vista, seja na vida de uma parceria seja na vida das milhares de empresas que existem pelo mundo fora, nós não podemos considerar — acho que não faz sentido — rigorosos apenas os estudos que acertam. Há estudos que também se enganam por defeito e há estudos que se enganam por excesso. Acho que isso, só por si, não é uma questão que, com franqueza, me pareça relevante para esta discussão neste momento.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, admito que para o Sr. Doutor não tenha sido relevante, provavelmente terá sido mais para os contribuintes.

De qualquer forma, há ainda outra coisa que o Sr. Doutor não releva. Há bocado, foi referida a questão dos «benefícios sombra». O Tribunal de Contas chama-lhe receitas acessórias.

Tem noção de que nestes cinco anos a Fertagus teve de receitas acessórias quase 12 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Deixe-me dizer-lhe o seguinte: o Sr. Deputado querer dizer que esta concessão foi uma concessão ruínosa para os contribuintes não é algo com que eu esteja totalmente de acordo. Não estou nada de acordo com isso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se estiver parcialmente, já não é mau.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não estou nada de acordo com isso! Absolutamente nada!

Sr. Deputado, os interesses dos contribuintes, nesta concessão, foram acautelados na revisão efetuada em 2010. Não acautelar os interesses dos contribuintes teria sido não fazer a renegociação a que estava comprometida nas decisões tomadas em 2005 — isso, sim, seria gerador de responsabilidades que seriam suportadas por parte dos contribuintes. Portanto, foi possível transformar uma concessão que começou por ser financeiramente desequilibrada, como os números o demonstraram, numa concessão que não só foi equilibrada, como foi e está a ser geradora de receita para o Estado. Aliás, esta concessão tem pago por ano mais de 1 milhão de euros ao Estado só em IRC.

Portanto, dizer que há um esforço aqui que é cometido aos contribuintes é uma afirmação que não é rigorosa, a não ser que o Sr.

Deputado entenda que, pura e simplesmente, o Estado não tem de garantir o serviço público, a não ser que o Sr. Deputado entenda que os mais de 215 milhões de passageiros que foram beneficiados por esta concessão no tráfego entre Lisboa e Setúbal e dentro da própria margem sul do Tejo, enfim, são utentes ou são beneficiários que beneficiam de um serviço público que é irrelevante, ou que é inútil, ou que era desnecessário.

Sr. Deputado, o dinheiro dos contribuintes serve também para isso — para garantir a prestação do serviço do serviço público — e foi disso que estivemos aqui a falar, ou seja, de garantir a prestação deste serviço em condições que acautelaram o interesse financeiro e patrimonial do Estado.

Quanto às receitas comerciais da concessão, seja da exploração dos espaços comerciais seja de outro tipo de operações conexas ou acessórias a esta concessão, Sr. Deputado, é evidente que quem tem mais vocação para a exploração de uma atividade comercial com esta natureza é a entidade concessionária privada. Então, o Sr. Deputado acharia que deveria ser uma entidade pública a fazer a exploração dos espaços comerciais?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Podia era partilhar os benefícios!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não me parece que faça aqui sentido. Eu até fico surpreendido. Enfim, o Sr. Deputado Hélder Amaral, há pouco, levou um pouco a mal que eu intuísse aqui algum preconceito contra a iniciativa privada. Quando a orientação europeia e nacional nesta matéria foi, a de partir para a abertura à iniciativa privada deste setor no início da década de 90, a de que este fosse um exemplo prático para poder testar e poder comparar iniciativa privada com iniciativa pública através do serviço que é prestado por uma empresa pública. E, quando o balanço, diria, é francamente positivo e é reconhecido por várias

entidades, o Sr. Deputado continua a achar que não. Estamos em discordância, Sr. Deputado!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois estamos, Sr. Doutor. Relativamente a esta matéria, se eram receitas acessórias e se não era fácil contabilizá-las, tendo o privado melhor capacidade para as explorar, o benefício dessas receitas acessórias podia ter sido, eventualmente, partilhado pelo Estado, caso elas viessem a ocorrer, como foi o caso.

Para terminar, vou referir-me a um passado mais recente, a 2011. O Sr. Doutor volta a afirmar que os estudos são rigorosos. Aquilo que estava previsto para a Fertagus, nomeadamente no ano de 2011, era um resultado líquido negativo de 1,2 milhões de euros, mas o resultado real não chegou a meio milhão de euros, ou seja, a 498 mil euros, o que significa que há um desvio de 59,9%, o que significa que...

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Ó Sr. Deputado...!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Desculpe! O que significa que esta parceria agora negociada tinha um pressuposto de que, para mais tarde recuperar o investimento, o parceiro privado teria uma estimativa de 1,2 milhões de euros de prejuízo, mas tal não veio a ocorrer, ou seja, houve um desvio de 59,9%.

Assim, pergunto-lhe se acha que, perante esta realidade do exercício de 2011 e agora que o Governo quer renegociar todas as parcerias público-privadas, há terreno, há campo, há margem de manobra, eventualmente, para essa redução em 30% como anunciou o Governo, ou numa margem inferior. No entanto, estes números indiciam que efetivamente aqui também o modelo falhou em 59,9%.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não resisto a sorrir por o Sr. Deputado ficar, digamos, um pouco contrafeito pelo facto de uma entidade privada ter conseguido um resultado menos negativo do que aquele que estava previsto. Isto é, um resultado que estava previsto, mas eu nem sei qual era o número... Era 1 milhão e qualquer coisa negativos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 1,2!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — A entidade que gere a empresa e as pessoas que a gerem, no fundo, quer quem a gere quer os seus trabalhadores, conseguiram...

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

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, certo!

Esse é um aspeto que acho que é positivo. Quer dizer, conseguir fazer melhor que o modelo, conseguir fazer melhor que as previsões, conseguir acertar nos números a que nos auto propomos como objetivo e fazer até melhor do que isso é sempre o nosso dever!

Agora, o Sr. Deputado fica triste pelo facto de a concessionária ter conseguido um resultado negativo de 400 000 € ou de 500 000 € quando a previsão era ter um resultado negativo inferior, neste caso, uma vez que o número é negativo, a 1 milhão de euros.

Sr. Deputado, confesso que não sei o que dizer. Olhe, aí, se quer que lhe diga, acho que é de felicitar a gestão de uma entidade privada que,

através das suas medidas de gestão, consegue efetivamente minimizar uma situação que já de si não positiva neste exercício fiscal em concreto.

Portanto, acho que isso é francamente positivo. E até diria mais: se a situação está, como o Sr. Deputado diz, a correr até melhor do que aquilo que estava previsto...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sou eu! É o Tribunal de Contas que o diz!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Certo! O Tribunal de Contas diz e o Sr. Deputado confirma e concorda que a situação até está a correr melhor do que o previsto, logo eu diria que é mais uma razão para todos ficarmos satisfeitos, porque significa que o Estado pode, a qualquer momento dizer «a concessão está tão bem sob o ponto de vista económico e financeiro que eu nem a vou deixar chegar a 2019. Vou sinalizar já que quero denunciar a concessão, resgatar a concessão e passar a explorá-la a partir de 2017, porque vou conseguir, através de uma exploração pública, números melhores do que aqueles a que, neste momento, tenho direito por força do contrato e que estão estimados num mínimo de cerca de 4 milhões de euros.»

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Carlos Costa Pina, entre a afirmação que acabou de proferir e o que depois vem escrito há uma discrepância relevante, porque dizia que o Estado pode em 2017 fazer o resgate da concessão.

O que está escrito é que o Estado poderá proceder à denúncia «mediante comunicação escrita enviada ao concessionário (...), desde que tal se revele necessário por motivos de interesse público, devidamente fundamentado, relacionado com a implementação da solução que vier a ser adotada para as travessias do Tejo, no âmbito do projeto de alta velocidade.»

O Sr. Doutor sabe, como todos sabemos, que esse projeto caiu.

Por isso, em 2017, o Estado poderá fazer o quê?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, julgo que essa é uma questão que não será para mim. O que o Estado vai fazer em 2017 ou hoje é uma pergunta para a qual, creio, não sou o destinatário mais adequado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo, mas o Sr. Doutor esteve, ao longo da última hora e meia, quase duas horas, a dizer que em 2017 o Estado poderia fazer a denúncia do contrato. Pode dizer, não é responsabilidade sua, explícita, mas é impossível fazê-lo nos contratos e nos termos do contrato que o senhor assinou.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não sei se é impossível.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Na altura era!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O que dizem as normas legais e contratuais estabelecidas nesta renegociação é que efetivamente a denúncia do contrato é possível até 1 de janeiro de 2017 e, portanto, a partir dessa data e até 2019, no fundo, o Estado pode assumir a exploração desta

atividade em função e no contexto das decisões que vier a tomar relativamente à questão de uma nova travessia e no âmbito de um projeto de alta velocidade.

Este é o contexto que é conhecido. Portanto, eu não tenho...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, mas a sua frase, ainda há pouco era «ainda bem que isto está a correr bem, porque, se correr bem, em 2017 o Estado pode fazer o resgate».

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Pode?!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Respondeu agora o contrário do que disse há pouco, porque nada tem a ver com correr bem ou correr mal. A única forma pela qual o Estado pode fazer o resgate é se, mediante o projeto de alta velocidade, necessitar de o fazer, porque até pode estar a correr muito bem, mesmo muito bem, e o Estado não pode fazer resgate nenhum.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão da opção quanto à alta velocidade, creio que está fora do âmbito das matérias pelas quais me convocaram para cá estar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo! Mas correr muito bem ou correr mal, que eram as suas palavras, há pouco, não bate certo com o que está escrito no contrato.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não, Sr. Deputado. Batem! Isto é, a denúncia é possível com base nos fundamentos que constam do contrato,...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Que são?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — ... isto é, o contexto de uma terceira travessia, por sua vez enquadrada num projeto de alta velocidade. E, portanto, nós estamos em 2012...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O Sr. Doutor, há pouco, dizia: «Esperemos que corra muito bem, mais um motivo para o Estado fazer o resgate.»

Nesses pontos que enunciou agora onde está o bom desempenho financeiro como uma das cláusulas possíveis para o Estado fazer o resgate?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o Estado não pode fazer o resgate de uma concessão ou a denúncia de um contrato de concessão — tecnicamente, aqui, estamos a falar de uma denúncia de um contrato — com base em desempenho financeiro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — As razões que permitem a denúncia de um contrato são razões de proteção do interesse público, que é uma incumbência do Estado, das entidades públicas, do concedente. Ou seja, só por razões de interesse público essa denúncia poderá ser feita.

Portanto, de acordo com as regras atualmente definidas, essa questão relativa à proteção do interesse público foi a margem de flexibilidade que se quis acautelar no âmbito de decisões que possam vir a ser tomadas relativamente a um projeto de alta velocidade. Nesse sentido, sob esse

ponto de vista, acho que foi uma boa decisão a de, pura e simplesmente, não comprometer o futuro. No futuro, seja quem for que tiver de tomar decisões sobre esta matéria estará livre para, em função disso, fazer as melhores opções e não comprometer o interesse do Estado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, o interesse público especificamente nomeado neste contrato tem a ver, única e exclusivamente, com necessidades decorrentes do contrato da alta velocidade. Não tem a ver com necessidades financeiras do Estado, não tem a ver até com necessidades sociais. Tem a ver, única e exclusivamente, com o que é um projeto da alta velocidade. Por isso, não há aqui interesse público. Há, apenas e só, decorrente de um projeto da alta velocidade, uma possibilidade que o Estado pode fazer. Não havendo projeto de alta velocidade, como se está a ver que este Governo não vai levar para a frente, não há possibilidade de resgatar em 2017 este contrato.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, estamos a falar de fazer terminar a concessão por denúncia deste contrato com base nesses fundamentos e, em consequência, não assumir qualquer encargo nem o dever de pagar qualquer contrapartida, compensação, indemnização à concessionária.

Agora, é evidente que nada disto invalida a invocação, digamos, das causas normais no âmbito do regime da contratação pública para fazer terminar concessões, seja esta seja qualquer outra! Nesse caso, é um problema de aplicação de lei geral.

Quanto a esta questão em concreto...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Até gostava que elaborasse um pouco mais sobre isso, porque isso é importantíssimo para os nossos trabalhos.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, quanto a esta questão em concreto de que estamos a falar, creio que não é, sequer, uma questão de opinião. Portanto, não estamos propriamente aqui em discordância. O Sr. Deputado está a dizer o mesmo que eu. Isto é, o fundamento com base no qual a denúncia do contrato pode ser feita é por razões de interesse público associadas ao projeto da alta velocidade e à terceira travessia do Tejo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas concorda que é um bocadinho diferente daquilo que estava a dizer há pouco, ou seja, que por bom desempenho poderia resgatar.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Eu não disse que poderia resgatar por bom desempenho. Eu diria é que, verificadas estas condições, se depois...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, a primeira pessoa que falou em alta velocidade neste contexto da denúncia, na audição de hoje, fui eu, há 5 minutos.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não percebi, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Adiante! Como o tempo é reduzido, queria fazer-lhe mais duas perguntas, com a benevolência do Sr. Presidente.

A primeira pergunta é: por que é que o Estado não ficou ou passou para o privado as receitas de publicidade e quanto era o ganho previsto do privado com essas receitas?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não tenho, francamente, memória neste momento de qual era especificamente a componente de publicidade ou de exploração de espaços comerciais no contexto dessa concessão. Isso constará, seguramente, da informação do processo, foi também, seguramente, matéria equacionada, no âmbito da comissão de negociação e foi devidamente tida em conta na avaliação que na altura foi feita.

Agora, o que lhe posso aqui dizer é o que há pouco disse relativamente à exploração de espaços comerciais. Ou seja, se há matéria em que, por natureza, a vocação para a exploração de atividades como estas é uma vocação mais de um parceiro privado e não tanto de uma entidade pública é esta, de forma absolutamente inequívoca.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo. Mas só na sua renegociação é que estas receitas passaram do Estado para o privado. E, se tivesse um número, gostaríamos que o pudesse fazer chegar à Comissão para podermos ter também nos nossos trabalhos.

Mesmo para terminar, Sr. Presidente, farei uma última pergunta que tem a ver com o próprio trabalho da comissão de renegociação e com aquilo de que falávamos há pouco.

Dizia o Sr. Doutor que o interesse desta comissão foi defender o interesse do Estado, quando vemos no texto do seu relatório que a interpretação diverge dessas suas palavras, particularmente por dizer (e cito o que diz a comissão) que «validado o comportamento ao nível das rubricas de gastos, as rubricas de rendimento foram construídas tendo em consideração o aumento tarifário anual de 1 ponto percentual». Por isso, as receitas foram construídas para tapar os gastos previstos e esses gastos previstos tinham os riscos todos que tinham sido identificados pelos privados, que era a questão do pessoal, a questão dos gastos com a conservação dos espaços comerciais e a questão relativa às infraestruturas e, eventualmente, alguns encargos da REFER. E qualquer alteração que fosse para além deste 1% e que não fosse risco do privado, levava a um processo de reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

Então, se o Estado não tinha nenhuma responsabilidade, como é que, depois, o Estado fica, ele próprio, envolvido no meio de reposições de equilíbrios financeiros desta concessão?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão das reposições do equilíbrio financeiro ou dos pedidos de reequilíbrio financeiro é matéria que diz respeito ao período de 1999-2004.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não, não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — De acordo com o ponto 6 do relatório da comissão de renegociação, existe a possibilidade de acontecer essa reposição de equilíbrio financeiro por várias questões: alterações

tarifárias a nível da Região Metropolitana de Lisboa, aumentos de custos da REFER, impossibilidade de o Estado não aceitar os aumentos tarifários propostos pela Fertagus. Tudo isso, caso a Fertagus queira, pode levar a reposição de equilíbrio financeiro, quando nós percebemos que o equilíbrio financeiro aqui significa uma taxa de rentabilidade próxima dos 8% para um risco extremamente reduzido.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o que eu estava a dizer é que os desequilíbrios financeiros verificados nesta concessão correspondem — e não sou eu que o digo, é o Tribunal de Contas — ao resultado do modelo que estava em aplicação e, portanto, em funcionamento antes da primeira renegociação, no período de 1999-2004. São os tais cerca de 50 milhões de euros (em números redondos) que acabaram por ser só pagos depois mais tarde, porque, durante o período a que estes valores dizem respeito, esse pagamento nunca havia sido efetuado.

A questão que o Sr. Deputado está a referir relativamente a pedidos de reequilíbrio financeiro é algo que decorre, como é normal nas concessões em geral, com base em determinadas circunstâncias em que assiste à concessionária a dedução de pedidos de reequilíbrio financeiro. Agora, não é algo que esteja aqui em causa. Não se perspetiva nem me parece que com a atual configuração desta concessão seja possível ou viável qualquer pedido de reequilíbrio financeiro por parte da concessionária, na medida em que, quer por força dos níveis de evolução da procura, quer por força do regime tarifário que foi adotado, quer por força da matriz de riscos que está definida em que basicamente o risco que o Estado assume é o risco que diz respeito ao material circulante, portanto, não vejo que seja sequer configurável uma hipótese em que o Estado tenha

aqui de incorrer em qualquer outro tipo de responsabilidade financeira adicional.

Aliás, o modelo financeiro que foi na altura aprovado, que serviu de base a este acordo e que foi validado pela comissão de negociação, precisamente, até aponta para resultados positivos e partilha de receitas, de forma até majorada a favor do Estado. Portanto, não creio que esse seja aqui um ponto relevante.

De qualquer modo, estamos aqui a falar de aspetos que são, eu diria, acessórios ou laterais no âmbito deste contrato, porque o aspeto essencial sob o ponto de vista do modelo financeiro deste contrato assenta, naturalmente, nas receitas ferroviárias indiretamente associadas à prestação do serviço, mais do que nas questões relacionadas com os serviços acessórios ou atividades comerciais acessórias que possam aqui ser prestadas.

Sr. Deputado, relativamente à questão que referiu sobre a estrutura de custos de pessoal que está subjacente ao modelo, voltamos, no fundo, ao mesmo. Quer dizer, se uma concessionária consegue exercer a atividade a que se comprometeu por contrato garantindo os níveis de serviço público que o Estado lhe exige e consegue fazer isso com um custo inferior ao que está previsto e ao que se perspetiva como sendo normal ou razoável, tal como foi validado tecnicamente na altura pela comissão de negociação, esse é um aspeto que me parece ser positivo e, portanto, significa que estamos perante uma situação de boa gestão privada.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de colocar duas questões.

Em primeiro, gostaria de pedir ao Sr. Dr. Costa Pina que procurasse dar-nos alguns factos, porque temos mesmo necessidade e é da máxima importância esclarecer algumas situações, relativamente às quais entendo que ainda não fizemos luz.

Quando o Sr. Doutor, no exercício das funções de Secretário de Estado, chegou a 2010, tinha dados que já temos assentes e que são os seguintes: todo o investimento na infraestrutura tinha sido feito por uma empresa pública, a REFER; os comboios tinham sido comprados e já estavam a ser pagos pela CP; o Estado, durante esse período, feitas as contas, já tinha pago, em termos líquidos, 88 milhões de euros à concessionária; a concessionária tinha distribuído aos acionistas 33,3 milhões.

O Tribunal de Contas, no último relatório de 2012 que o Sr. Doutor citou, no ponto 65, diz o seguinte: «Os dividendos dos acionistas totalizaram 33 364 520 €, para o qual contribuiu entre outros as compensações pagas pelo concedente à concessionária.» Isto é, diz no relatório do Tribunal de Contas que para estes 33 364 000 € distribuídos contribuíram os valores que o Sr. Doutor, enquanto Secretário de Estado, transferiu ou autorizou a transferência para o acionista.

Estes eram os dados. O Sr. Doutor sabia que tinha uma concessão com resultados líquidos, com lucro para distribuir, que o Tribunal de Contas alertou para esse facto e fez uma prorrogação que não deu cumprimento a um princípio nobre de máxima valia na contratação pública, que é o princípio da concorrência, ou seja, não sujeitou à concorrência, optou por fazer a negociação direta e o certo é que prorrogou por seis anos sem qualquer contrapartida para o Estado. Durante os primeiros seis anos,

não há qualquer contrapartida para o Estado. Manteve apenas a base de repartição; após o excedente máximo já existente, alterou a percentagem, mas manteve as balizas: só se ultrapassar o limite máximo previsto no caso-base é que poderá haver repartição de receita e caso não aconteça a denúncia. Se o Estado não denunciar o contrato ao fim de seis anos, poderá renovar-se por mais três anos — e nesse caso V. Ex.^a já inclui no contrato rendas fixas.

Porquê rendas fixas nos últimos três anos? Porquê nenhuma renda nos primeiros seis face aos números que enunciei?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, diria que não são rendas fixas. Eu diria que são, se me permite, rendas mínimas.

A não denúncia do contrato nestas circunstâncias implica a receção por parte do Estado dos valores que já estão indicados, *grosso modo* cerca de 4 milhões de euros, que correspondem, de acordo com os resultados líquidos previstos, a cerca de 50% desses mesmos resultados durante o período 2017-2019. Mas, para além disso, implica receber também a partilha do excedente das receitas que se vier a verificar face ao previsto no modelo financeiro, em que o Estado recebe três quartos desse mesmo excedente e a concessionária recebe apenas um quarto desse mesmo excedente.

Quanto à questão dos benefícios financeiros para o Estado ou das receitas que o Estado auferirá adicionalmente àquelas que também já auferiu são as que estão definidas na renegociação feita em 2010.

Sr. Deputado, permita-me insistir numa outra questão que, enfim, eu só insisto, porque o Sr. Deputado também insiste. Não me leve a mal por isso. O Sr. Deputado continua a dizer: «Bom, violou-se a lei da concorrência por se optar por fazer a prorrogação sem abrir concurso.»

Sr. Deputado, eu já expliquei que o não lançamento de concurso não foi uma opção, foi uma determinação do decreto-lei de 2005, que impunha a prorrogação do contrato verificadas as duas condições nele previstas e, portanto, não era algo de que pudéssemos optar. Aliás, o Sr. Deputado não diz o que é que acha, mas se tivéssemos optado no sentido de lançar um concurso numa situação destas, então, o Sr. Deputado tem também de retirar conclusões sobre as implicações financeiras para o Estado em termos de indemnização à concessionária por lhe impedir ou por frustrar um direito que era seu de poder ter aqui a prorrogação, para além, naturalmente, depois de não beneficiar das receitas do Estado que, entretanto, estão previstas após esta renegociação.

Portanto, a questão do não lançamento do novo concurso não foi uma opção. Era algo que estava já previsto, estava contratualizado, tratava-se de um compromisso que tinha de ser honrado.

Quanto à questão dos dividendos e das receitas da concessionária, Sr. Deputado, se nós entre 1999 e 2004 tínhamos um modelo assente na existência de bandas de tráfego, se o tráfego estimado na altura pelos consultores privados contratados pelo Governo era, porventura, demasiado otimista e a realidade veio a demonstrar que os níveis de procura eram inferiores, situação que só se veio a corrigir com a extensão desta concessão a Setúbal... Aliás, julgo que aqui foi também a opção acertada, por uma razão simples: é que em situações de concessões de infraestruturas ou, neste caso, de prestação de serviço público, pode haver sempre uma solução mais fácil, que é dizer «bom, como a procura não é suficiente, vamos destruir capacidade, isto é, vamos fechar linhas, vamos encerrar esta infraestrutura». Não! Aqui foi a opção certa. Podia haver essa alternativa, que era, pura e simplesmente, fechar tudo e dizer «não há serviço público na ligação da margem sul do Tejo ao centro de Lisboa». A opção foi outra.

Foi alargar, aumentar a capacidade de rede para, no fundo, aumentar os níveis de procura, estendendo, naturalmente, esta infraestrutura onde a procura mais concentrada estava e, com isso, melhorar o perfil financeiro da concessão e, portanto, minimizar aquilo que era o nível de encargos também para o Estado.

De facto, o modelo assentava, na altura, em bandas de tráfego e o modelo tinha também, resultante do primeiro contrato de concessão assinado, uma taxa interna de rentabilidade de cerca de 11% e que foi depois revista em baixa para um valor inferior a 8%.

Portanto, Sr. Deputado, quando nós falamos em desequilíbrio financeiro da concessão e na necessidade de reequilibrar financeiramente a concessão, isso aconteceu basicamente por estas razões, porque resultava dos contratos assumidos no final dos anos 90 e que impunham este modelo até 2004 honrar este compromisso.

Em 2005, quando, no fundo, sou confrontado com esta situação, basicamente, a exposição que me é feita é a seguinte: «Verificamos que há aqui compromissos herdados do passado que não foram pagos e que têm de ser pagos, porque nós, funcionários e agentes do Estado que analisámos esta questão, entendemos e chegámos à conclusão de que é dever do Estado proceder a este pagamento.» Foi o que foi feito e estamos a falar de cerca de 50 milhões de euros de compromissos que o Estado tinha e que tinha de honrar.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, vou colocar uma última questão.

Sr. Doutor, pedia-lhe mais um esforço, porque, efetivamente, estamos a ser difícil ter dados para esclarecimento desta questão.

Quanto à questão que levantei, o Sr. Doutor acabou de dizer que, em relação aos últimos três anos — portanto, o sétimo, o oitavo e o nono ano —, está definido um valor fixo. Relativamente, por exemplo, a 2019 será 1 428 983,53 €. É um valor exato. É uma renda fixa que vai aos 53 cêntimos.

Há aqui uma questão, sobre a qual é preciso fazer luz. Em 2010, o Sr. Doutor, como Secretário de Estado, tinha estes dados na mão: como diz o Tribunal de Contas, tinham sido já distribuídos 33,364 milhões de euros aos acionistas; para esse valor, diz o relatório expressamente, tinham contribuído os valores que o Sr. Doutor autorizou transferir para a concessionária.

A questão que se coloca é a de saber por que é que nos primeiros seis anos não foi prevista uma contrapartida.

Permita-me que lhe diga, Sr. Doutor, a opção não era, nunca foi, nem nunca poderá ser no sentido do encerramento dos serviços. Nunca foi essa a questão! A questão é a de saber por que é que o mesmo Governo que abriu um concurso para o metro do Porto e o sujeitou à concorrência no fim da concessão não o fez em Lisboa. E note, Sr. Doutor, como lhe disse, que no metro do Porto surgiram concorrentes privados, o que levou, inclusive, à substituição do concessionário, porque apareceu uma melhor proposta. Aqui, não sabemos se existiam melhores propostas.

Concluo, Sr. Presidente, com uma questão que é importante esclarecer relativa aos despachos de nomeação das comissões. O primeiro nada diz ou fundamenta por que é emitido, elaborado e assinado fora da data prevista no n.º 4 do prazo da concessão. Não fundamenta. Não diz porquê. Foi fora do prazo e não fundamenta.

O segundo, aquele que V. Ex.^a assinou, diz que revoga o primeiro, porque surgiram circunstâncias para alterar. Foi a mudança do Ministro?

Foi a mudança dos Secretários de Estado? Não fundamenta nada, mas V. Ex.^a alterou o presidente da comissão.

Pode explicar o que aconteceu? Foi tudo fora do prazo, violou-se expressamente o n.º 4 e não fundamenta nada! A única coisa que podemos fazer é a leitura dos despachos e, pela leitura, não chegamos a lado nenhum, a não ser concluir objetivamente que houve um desrespeito pela lei e, inclusive, uma falta de fundamentação. V. Ex.^a sabe que tudo isso são vícios na área administrativa que conduziram, como já foi dito, ao riso de alguns ex-titulares políticos da altura — o ex-Ministro João Cravinho já riu nesta Comissão —, mas, infelizmente, o povo português não tem motivos para rir.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O Sr. Deputado insiste de forma recorrente nas mesmas questões e eu tenho de, de forma também talvez recorrente, insistir nas respostas.

Quanto à questão do não lançamento do concurso, creio ter já sido suficientemente claro. Isto é, se fosse uma opção em que estivesse disponível lançar um novo concurso, essa teria sido uma opção errada e que não serviria o interesse do Estado, porque, no contexto, em 2010, das decisões a tomar relativamente ao projeto da alta velocidade e à terceira travessia do Tejo, não seria sequer factível, sob o ponto de vista financeiro, o lançamento de uma concessão desta natureza por um período extraordinariamente curto de tempo. Portanto, sob esse ponto de vista, creio que a questão é clara.

Em segundo lugar, a questão foi até apreciada pelos tribunais, porque houve uma empresa que não achou adequada a solução e, mais até do que colocar uma ação em tribunal, pretendendo obter, diria, um efeito mais imediato, propôs uma providência cautelar. Bom, aconteceu que foi negado

provimento a essa providência cautelar. O Sr. Deputado diz: «Houve aqui uma violação da lei.» Quando os tribunais que analisaram a questão não identificaram essa violação da lei, tenho alguma dificuldade sequer em entender a questão que suscita.

Em terceiro e em último lugar, a questão do prazo.

O Sr. Deputado volta a insistir nesse ponto. Já expliquei que o despacho assinado em 2009 criou uma comissão que nunca chegou a funcionar. Portanto, não faria sentido, não seria sequer sério que o Governo se baseasse, ou invocasse, ou se prevalecesse de um incumprimento por parte da Administração Pública no exercício da função de negociação que aqui decorria da lei para, com base nisso, violar uma norma legal. O que foi feito foi apenas isso, ou seja, tirando consequências do facto de uma equipa nomeada por membros do Governo não ter funcionado, logo que possível — e houve, na altura, um contexto de mudança de Governo, por força das eleições que se verificaram — foi criada uma nova comissão de negociação para, o mais rapidamente possível, resolver a questão.

No entanto, Sr. Deputado, permita-me que lhe volte a dizer que se refugia numa questão formal, quando a questão aqui mais importante é a questão substantiva. E a questão substantiva era o dever de permitir a prorrogação por demonstração, por parte da concessionária, de que era possível não só o Estado não pagar mas, pelo contrário, ganhar dinheiro com esta concessão — o que está a acontecer —, como era possível, em segundo lugar, a concessionária cumprir os níveis de serviço a que estava comprometida — e a concessionária demonstrou-o — quer ao nível de passageiros transportados, quer nos níveis de pontualidade verificados que são próximos de 100%, quer ao nível dos índices de satisfação, tal como resultante dos inquéritos aos clientes, que praticamente atingiam a pontuação máxima prevista também nas regras aplicáveis a esta concessão.

E tudo isto com uma base tarifária média inferior, veja-se, à base tarifária que podia ser apurada nas situações comparáveis, que era a prestação de um serviço por parte de uma entidade pública.

Sr. Deputado, com base nestas conclusões, parece-me que não haveria qualquer dúvida sobre as decisões a tomar à época.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro pediu a palavra para intervir também nesta segunda ronda.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, o meu pedido de palavra foi suscitado por estas últimas intervenções.

Sr. Dr. Carlos Costa Pina, a não haver uma prorrogação, estava ou não acordado que teríamos de pagar em 2010, por força da renegociação de 2005, o valor de 9 744 455,29 €? Ficou por pagar!

É ou não verdade que em 2017, 2018 e 2019 o Estado vai receber? Não estava previsto!

É ou não verdade que o Estado tem ainda direito adicional a 50% do resultado previsto? E repito: não 50% do resultado efetivo, mas do resultado previsto.

É ou não verdade que o Estado vai receber 75% dos excedentes de 2011 a 2019 dos valores previstos, o que significa um incentivo para o privado de 25%?

É ou não verdade que a Transdev, concorrente da Fertagus, interpôs uma providência cautelar para a abertura de renegociações e de concurso e que essa situação não foi atendida?

No entanto, agora, muitos dizem: «Bom, os resultados são bons, mas podiam ser melhores.» Quer dizer, nós estamos com itens comparativos

com a CP muito melhores e não ouço dizerem: «Então, não seria melhor que a CP acompanhasse estes itens que são melhores do que estarmos a dizer que são bons, mas poderiam ser melhores?»»

Eu acho que, no interesse do Estado e do serviço público, seria melhor exigirmos um *benchmarking* da CP relativamente à comparação com a própria Fertagus. E estes valores em tudo superam aquilo que são as comparações, o chamado «comparador» do Estado, que, neste caso, existe.

Portanto, temos dificuldades em entender algumas críticas que aqui foram apresentadas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Deputado Hélder Amaral quer fazer uma interpelação à Mesa antes de o Sr. Doutor responder.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, tínhamos combinado que as inscrições para a segunda ronda eram feitas antes das intervenções. Era o que estava combinado.

Reconheço que o tempo derrapou, mas foi em benefício do nosso esclarecimento. Se sempre que o tempo derrapar é dada a possibilidade de um grupo parlamentar qualquer vir repisar teorias, é evidente que, então, tem de abrir um novo período de inscrições.

Eu não o queria fazer, porque senão nunca mais saímos daqui. É só para que fique claro.

Aparte inaudível na gravação.

Teríamos de abrir um novo período de inscrições e de voltar a este ponto, porque eu tinha de responder ao Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, dizendo que também gostava que a CP tivesse estes resultados. Aliás, devia ser da competência do Governo conseguir que isso acontecesse e não foi. Mas o Governo era outro.

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

Foi entendimento da presidência da Mesa, por força de na segunda ronda não ter havido nenhuma intervenção do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, que seria de bom-tom e contribuiria para o esclarecimento dos nossos trabalhos haver essa oportunidade e, por isso, aceitei a inscrição tardia do Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro. Apenas por isso. Se já outro Deputado do Partido Socialista tivesse feito intervenção na segunda ronda, provavelmente não faria o mesmo entendimento, até atendendo ao adiantado da hora.

Penso que o resultado foi positivo para os nossos trabalhos.

Neste momento, para terminarmos, falta ouvir a resposta do Dr. Carlos Costa Pina, a quem dou a palavra de imediato.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, creio que a resposta é simples, isto é, com exceção de, relativamente ao primeiro número que citou, não poder seriamente precisar à unidade ou ao cêntimo o seu rigor, eu diria que a ordem de grandeza está certa e a resposta a todas as outras questões que referiu é só uma: é verdade!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminamos aqui esta audição.

Agradeço, em nome de todos, ao Sr. Dr. Carlos Costa Pina a sua participação e os esclarecimentos que nos deu.

Recordo os Srs. Deputados que amanhã, às 17 horas e 30 minutos, teremos uma nova audição, com o Sr. Prof. Dr. Jorge Manuel Lopes Baptista e Silva, e às 9 horas e 30 minutos uma reunião da Mesa com os Srs. Coordenadores.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 51 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.