

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

24.^a Reunião
(28 de setembro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 15 horas e 12 minutos.

Foi ouvida, em audição, a Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente, Vice-Presidente Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT). Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Adriano Rafael Moreira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Altino Bessa (CDS-PP) e Mendes Bota (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 13 minutos.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, vamos dar início aos nossos trabalhos.

Eram 15 horas e 12 minutos.

Queria começar por vos informar que a audição prevista para a próxima terça-feira, às 10 horas e 30 minutos, será às 11 horas, por pedido do Sr. Humberto Pedrosa, que tem dificuldade em estar cá antes dessa hora. Independentemente das notificações, fica já dado o alerta a todos os Srs. Deputados.

Neste momento, deu entrada na sala a Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, vamos dar início à nossa audição.

Temos hoje a presença da Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente, que é Vice-Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), função que ocupa já há alguns anos, e é nessa qualidade que aqui vem, uma vez que tem feito parte dos órgãos diretivos deste Instituto e tem também participado em comissões de renegociação da parceria público-privada que estamos a analisar, o eixo ferroviário norte-sul.

Penso que a Sr.^a Doutora conhece o objeto desta Comissão de Inquérito, pelo que passarei a informá-la do funcionamento da reunião.

Numa primeira ronda, cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para levantar questões, que serão respondidas de imediato, ou seja, em sistema de pergunta-resposta. A Sr.^a Doutora não tem qualquer limite de tempo para responder. Pedíamos-lhe apenas que fosse o mais objetiva

possível, indo ao encontro das questões que são levantadas. Segue-se, depois, uma segunda ronda, em que os Srs. Deputados poderão colocar questões no tempo máximo de 3 minutos, no mesmo esquema de pergunta-resposta.

Também temos por hábito colocar à disposição das pessoas que vamos ouvindo nesta Comissão de Inquérito a possibilidade de, se entenderem útil, fazer uma intervenção inicial de enquadramento, mas a Sr.^a Doutora acabou de me informar que não pretende fazer.

Assim sendo, temos um sistema de *roulement*, um sistema rotativo pelos partidos. Hoje cabe ao Partido Comunista Português a abertura dos nossos trabalhos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^a Dr.^a Maria Isabel Silva Marques, começo por agradecer a sua presença.

Como sabe, com certeza, das propostas de vários grupos parlamentares, surgiu este elenco de pessoas a serem ouvidas, de forma a termos o seu testemunho e a sua contribuição para os trabalhos desta Comissão de Inquérito. Houve um grupo parlamentar que, de entre as várias propostas de nomes de pessoas com intervenção nesta matéria, seja por via do IMTT, das Finanças, das empresas, etc., apresentou a proposta para esta audição de hoje.

Assim, para enquadramento e lançamento da nossa reunião, solicitava que fizesse um enquadramento breve, uma síntese, do que foi a sua intervenção e a sua participação relativamente a esta concessão Fertagus, em que fase e com que âmbito de intervenção.

É esta a primeira solicitação que gostaria de lhe fazer.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente** (Vice-Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres): — Sr. Deputado, apareço nesta comissão de negociação para a prorrogação do prazo da concessão com a Fertagus por via de uma nomeação dos dois membros do Governo que tutelam o setor: o Ministro das Finanças e o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Fui, portanto, designada para coordenar a comissão, que era constituída por mais quatro elementos: um economista, o Dr. Vítor Almeida, que tem uma larga experiência na condução e na negociação destas parcerias público-privadas; o Dr. Ernesto Ribeiro, também representante do Ministério das Finanças, jurista e igualmente com larga experiência neste processo; a Dr.^a Luísa Marques Júnior, que é funcionária do IMTT e que acompanha a concessão ao tempo do IMTT e já anteriormente no âmbito do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, que se fundiu e deu origem ao IMTT; e, depois, um especialista também em transportes, o Eng.^o Carlos Correia, atual presidente do IMTT. Foi, portanto, constituída uma comissão que foi muito confortável, porque eram todas pessoas muito conhecedoras da matéria que estavam a discutir. Cabia-me apenas coordenar as reuniões e devo dizer-vos que tudo correu muito bem.

A comissão foi nomeada com produção de efeitos a 14 de junho de 2010. Precisávamos saber quais eram os parâmetros da negociação. Quem tinha de nos dar esses parâmetros da negociação? Claro que foi a tutela. Portanto, sucederam-se várias reuniões com toda a comissão e o Secretário de Estado.

O despacho produz efeitos a 14 de junho de 2010, mas creio que foi assinado a 14 de maio, portanto houve uma primeira reunião a 22 de junho para vermos os parâmetros e o que importava...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com o Secretário de Estado dos Transportes?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Toda a comissão e o Secretário de Estado.

Houve quatro reuniões com o Secretário de Estado: a primeira reunião a 22 de junho; a segunda reunião a 26 de agosto, em que definimos bem as orientações, os parâmetros de negociação. Entretanto (para perceberem), no dia 31 de agosto começamos a primeira reunião com a Fertagus, com a concessionária, com a outra parte.

Portanto, houve quatro reuniões com o Secretário de Estado: 22 de junho, 26 de agosto, 11 de outubro e 5 de novembro, dia em que apresentámos o acordo modificativo, os anexos e tudo isso. Portanto, apresentamos ao Secretário de Estado assim como o nosso relatório final, que poderia ser alterado e até as condições... Isto no que diz respeito às reuniões com o Secretário de Estado.

Quanto à negociação, considero que correu muito bem, também pelo perfil do concessionário. Já estávamos habituados a falar com o concessionário e a perceber, no âmbito deste acompanhamento... Aliás, os colegas das Finanças tinham feito parte da renegociação anterior, na qual não estive envolvida, mas que creio que foi em...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em 2004-2005.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Exatamente.

Portanto, com a concessionária fizemos também quatro reuniões: a 31 de agosto, a 24 de setembro, a 13 de outubro... Peço desculpa, mas há pouco disse mal, porque vejo mal ao perto e tenho de tirar os óculos. No dia 5 de novembro foi a reunião com a Fertagus. No dia 12 de novembro foi quando apresentámos o relatório final ao Secretário de Estado.

Fomos recebendo as orientações e acertando o modelo em função das mesmas. A concessionária trouxe coisas à negociação, aceitávamos ou não aceitávamos, exigíamos coisas à negociação. E foi neste âmbito que correu.

No dia 12 de novembro entregámos o relatório. Foi aprovado, por despacho conjunto dos Srs. Ministros Fernando Teixeira dos Santos e António Mendonça, em 22 de novembro de 2010. Foi a Conselho de Ministros e a sua aprovação ocorreu em 25 de novembro de 2010. Era necessário que as leis de base fossem publicadas, e era uma recomendação fundamental, e foram publicadas a 28 de dezembro de 2010. E a 29 de dezembro celebrámos o acordo com a concessionária, ao qual já não fui eu, mas foi nomeado um representante do Estado, que, na altura, era o Presidente do IMTT.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Doutora, peço-lhe agora uma ajuda.

Pode não ter nada a ver, mas recordo-me de, naquela altura, ter existido uma nomeação — pode não ter sido para este processo — de um jurista que tinha estado no gabinete da Secretaria de Estado dos Transportes uns tempos antes, chamado Dr. António Mendonça Mendes. Tinha ou não a ver com este processo de negociação? Este nome diz-lhe alguma coisa? Faço-lhe esta pergunta, porque citou aqui um conjunto de pessoas desta comissão e eu estava convencido que era numa comissão deste teor ou na mesma.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não tenho bem... No fundo, concentrei-me muito na negociação e foi para isso que eu estive na comissão.

Creio que esse Sr. Doutor que foi eleito ou feito um primeiro despacho de nomeação, penso que com uma composição diferente, mas as pessoas eram sensivelmente as mesmas, os outros membros, e o presidente era o ex-chefe de gabinete da Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes. Penso que não estou a errar se disser isto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estamos a falar da mesma pessoa!

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Penso que era isso. O porquê não sei. Sei que, entretanto... Aliás, eu até fui confrontada com a nomeação. Disseram-me «vai ser nomeado» e, por dever público, achei que claro que não ia dizer que não, precisava apenas de ter as orientações para a negociação. E, portanto, foi neste sentido que as coisas correram.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, esta questão do ex-chefe de gabinete da Secretária de Estado foi uma perspetiva de envolvimento e de participação que não chegou a acontecer e que acabou por ser alterada com a nova equipa que a Sr.^a Doutora coordenou. É isto?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Penso que sim, até porque, se me permite, entretanto... E também não posso dizer com toda a certeza, porque realmente não me fui documentar. Mas penso que é assim, e os senhores até me poderão ajudar.

Penso que sim, porque, entretanto, muda o ministro. Ou seja, o anterior Ministro dos Transportes era Mário Lino, muda o Ministro para António Mendonça e muda o Secretário de Estado que era o Sr. Dr. António Correia da Fonseca. Exatamente. Foi por isso. Ou penso que terá sido por isso!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E é com esse Secretário de Estado António Correia da Fonseca que a Sr.^a Doutora passa a ter estas reuniões, desde a primeira até à última.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Precisamente. Desde a primeira até à última, sempre com ele, com o seu gabinete, com o SEU chefe de gabinete, que era o Professor João Figueira. Portanto, foi sempre com ele que conversámos — eu e a comissão, claro. Quando digo «eu», sou eu e a comissão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pedia-lhe a sua ajuda relativamente a uma questão que também já tem surgido nesta Comissão de Inquérito e que tem a ver com o momento da negociação. Aliás, o meu partido, na altura, até suscitou o problema junto do Governo e também aqui na Assembleia. Tem a ver com o prazo durante o qual tinha de ocorrer a negociação para a continuação...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Para a prorrogação!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... da concessão à empresa. De uma forma taxativa, o decreto-lei anterior, de 2005, estabelecia que as

negociações tinham de ter lugar entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009. Findo esse momento já não haveria margem para fazer este processo, porque era taxativamente estabelecido nas bases da concessão que datavam de 2005: o Decreto-Lei n.º 78/2005.

Pergunto-lhe se esta questão foi tratada previamente a ocorrer o processo desta negociação já em 2010. Ou seja, há a nomeação de uma equipa para fazer uma negociação que tinha de ocorrer um ano e meio, dois anos antes.

Nesse sentido, para que se clarifique esse âmbito e essa circunstância, peço-lhe que nos ajude a conhecer de que forma é que este assunto foi tratado, antes de iniciar a negociação.

A Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente: — A questão do prazo foi uma questão sobre a qual, de imediato, a comissão refletiu, assim que foi nomeada e na primeira reunião que tivemos.

Como disse, quando a comissão foi nomeada, em 14 de junho de 2010, já o prazo tinha expirado. Eu sou economista e, desde logo, questioneei: «Como é? Como é que não é?» E julgo que esta questão já tinha sido analisada pelo Governo, no âmbito do gabinete, e sempre fui informada por todos, designadamente pelos juristas, de que o prazo era meramente indicativo e não vinculativo. Portanto, a partir daqui, como já tinha sido nomeada após o prazo, fui sempre informada: «Não, não há problemas! Isso é assunto que não tem problemas!»

Pessoalmente, até lhe digo que penso que, se calhar, esta até é uma questão que já foi, de acordo com o que disse e tendo em conta que este assunto já foi discutido, creio que a propósito de um concorrente, em sede judicial e em sede parlamentar. Portanto, esta questão do prazo afigura-se-me — mas quem sou eu...! — uma questão que já era, do passado.

Ainda sobre a questão do prazo, quero dizer-lhe o seguinte: como economista, acho que, à luz da contratação, qualquer contrato celebrado livremente entre duas partes, desde que haja acordo entre as partes — e houve, de facto, acordo entre as partes —, não vejo problema em que se negocie até ao termo do contrato, neste caso até 31 de dezembro de 2010. Isto é o que eu penso.

Vou ainda dizer-lhe mais um fator que eu, pessoalmente, e a comissão achámos positivo para esta questão do prazo. O facto de o prazo se ter esgotado e de termos começado a negociar quase em junho, no último semestre de 2010, também permitiu ao Estado português avaliar melhor o desempenho e o comportamento da concessionária, porque, se tivesse sido com efeitos muito atrás, numa altura em que já estávamos com muitas mudanças... Estamos a falar em 2010. Portanto, este foi um aspeto positivo que permitiu, de facto, avaliar o desempenho da concessionária.

É o que tenho para lhe dizer sobre o prazo. Nunca mais me preocupei. A primeira preocupação foi o prazo, assim que reunimos, mas depois...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era essencialmente sobre essa primeira abordagem que fez e de como a questão foi tratada logo de início que a pergunta tinha sentido.

Eu tenho 8 minutos para fazer perguntas, mas, se tivesse mais tempo, também poderia haver aqui uma troca de impressões e de opiniões e podia colocar a questão de não ser apenas uma matéria que vincula o Estado e o concessionário, porque pode haver outras entidades interessadas, outros concorrentes poderiam ter querido vir a terreiro,...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Certo. Admito que sim!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... há o interesse público que tem a ver com a questão da exploração pública *versus* privada.

Portanto, há aqui, de facto, outras matérias, mas, neste momento e nesta audição, a pergunta tinha essencialmente a ver com a forma como o ponto tinha sido abordado e tratado. E está esclarecido e muito claramente respondido que foi das primeiras coisas ou a primeira que suscitou junto do Governo e que houve logo esse conforto da parte do Governo de que era um prazo indicativo e não vinculativo.

Aliás, o mesmo tinha sido transmitido pelo Governo ao meu grupo parlamentar, quando colocámos a questão, na altura. Há essa semelhança de posição da parte do Governo entre o que foi dito à comissão e o que foi dito ao meu grupo parlamentar.

A outra questão que lhe quero colocar tem a ver com o eventual fator nesta negociação de 2010 da terceira travessia do Tejo. Gostava de perguntar, no acordo que foi alcançado entre a comissão e a concessionária, em que medida é que a perspetiva da construção e a entrada em exploração de uma ligação ferroviária na terceira travessia do Tejo era um fator relevante ou influente para essa negociação.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Era muito importante, porque o contrato, se se cumprisse determinados pressupostos que estavam no contrato, poderia ser prorrogado até 2019. Esse foi um dos pressupostos que nós recebemos para a negociação. E até recebemos mais: o Estado queria ter o direito de denúncia com efeitos reportados a 1 de janeiro de 2017, podendo renovar o contrato a partir

dessa data, ou seja, de 2017, até 2019, anualmente. E por que é que foram esses prazos? Porque o setor estava preocupado e não sabia ainda muito bem o que ia acontecer no âmbito do projeto de alta velocidade, da terceira travessia do Tejo de que se falava, etc., e portanto, não queria ficar, creio... Porque depois aquilo trazia outro conjunto para o território em termos de transporte, em termos de mobilidade. Esse foi um dos pressupostos que recebemos: até 2016 podendo ser prorrogado durante três anos até 2019.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, peço-lhe só um esclarecimento: a perspetiva que estava criada era até 2016 podendo ser prorrogado até 2019 ou era até 2019 podendo ser denunciado em 2016?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não. Era até 2016 podendo o contrato ser denunciado com efeitos a 1 de janeiro de 2017, sem qualquer indemnização para a concessionária, e renovada a prorrogação anualmente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E essa renovação anual seria, digamos assim, tácita, ou seja, se não houvesse nada em contrário, era automaticamente renovado ou carecia de negociações a partir do momento em que a renovação fosse desencadeada?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não carecia. Era tácita. Agora, não sei muito bem como é que está o contrato, mas penso que não... Era tácita, mas não tenho a completa certeza.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, aqui cabe à interpretação de cada um. Perante isso, eu concluiria que, na prática, era até 2019, a menos que o Estado quisesse impedir que assim fosse.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Precisamente. É isso, penso que é isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Na prática, é até 2019 e de 2016 para a frente podia ser interrompido.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Só que o Estado ficava com a possibilidade de poder denunciar a partir de 31 de dezembro de 2016.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Teve indicação das razões para estas datas? Qual era o critério para dizer 2019 em vez de 2020? Por que não 2016 em vez de 2030? Houve algum critério que tivesse sido explicado...?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não poderia ser para além de 2019 nunca! Jamais! Era uma coisa que, mesmo que me mandassem, eu não fazia, porque isso fazia parte do clausulado do contrato anterior que foi celebrado em 2005. Portanto, o contrato dizia que se forem satisfeitos dois pressupostos (que eu posso dizer-lhe quais são), então, pode prorrogar até 2019 ou por mais nove anos — ponto!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas aí o prazo já deixava de ser indicativo como o outro era? Ou seja, o de 2019 era taxativo...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Esta negociação só poderia ir até 2019, porque era isso que estava no contrato anterior.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Chegou-se a admitir a hipótese de ser anterior a 2016 e 2019,...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... de não se prorrogar o contrato, de não continuar...?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não. Nunca.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nunca se pôs em cima da mesa essa hipótese?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não. Penso que não... Lembro-me que, na altura, foi logo 2015, 2016. Foi logo a preocupação: «Bem, vamos ver face à evolução da alta velocidade, da terceira travessia... 2015, 2016!» Falou-se logo nisso, sendo que, sim, senhor, pode ir até 2019.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nunca houve nenhum compromisso assumido ou a expectativa criada por parte do Estado de que, com a criação

da terceira travessia do Tejo, o concessionário deste eixo fosse envolvido ou tivesse uma posição de partida para deter essa exploração?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — No âmbito da comissão, nunca foi aflorado esse aspeto. Nunca.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ou seja, o pós-terceira travessia...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Agora, posso dizer-lhe, a título pessoal, que até acho que após 2019 tem de haver um concurso. A título pessoal é o que eu lhe digo. Acho que após 2019 tem de haver um concurso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E foi esse entendimento que ficou sempre estabelecido em toda a negociação?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Precisamente. E nunca foi trazido de outra forma à comissão. A comissão entendeu sempre assim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, vou fazer uma última questão muito breve.

A questão da exploração pública, diretamente assumida pelo Estado, através da CP, que era sempre um plano *B*, desde o início, foi uma questão equacionada na comissão que coordenou ou nunca se colocou?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Vou dizer-lhe. Eu acho que... Como é que se diz isto de uma forma

politicamente correta? Fiz *bluff* até com a concessionária no âmbito da negociação. Esse foi um argumento que eu utilizei.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Segue-se, agora, o Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, começo por pedir desculpa por me ter ausentado em alguns momentos da audição, anteriores a este ponto, mas foi-me difícil, até por motivos de trabalhos parlamentares, coordenar as duas coisas.

Creio ter ouvido uma parte relevante do que a Sr.^a Doutora disse. Peço desculpa se repetir algumas das perguntas que lhe tenham sido feitas anteriormente, mas tal advém apenas desta minha ausência. Se o fizer, não se sinta obrigada a responder, pode passar à frente.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Posso responder-lhe de novo, não tem problema.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma das situações que se percebe com a leitura do que era o relatório da comissão de renegociação é que existiam pressupostos base para essa renegociação.

A certo ponto, há a interpretação, que é plausível face à leitura deste relatório, de que o que era verdadeiramente importante para a comissão de renegociação era o ponto de que o Estado não tivesse nenhum tipo de encargo com esta PPP, isto é, que todo o encargo pudesse estar do lado do privado.

Sendo certo que este era, repetidamente, um dos pontos relevantes, faço-lhe a pergunta de uma outra forma. Pergunto-lhe se havia indicações para o Estado poder ir buscar o máximo de rendimento que pudesse a esta parceria público-privada ou se ficava satisfeito com o facto de não ter encargos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Os pressupostos para a prorrogação do contrato estavam, como eu disse há pouco, estabelecidos no próprio contrato. E a base, o cerne da questão foi que a negociação só poderia ocorrer se estivessem reunidos dois pressupostos: um, que não houvesse qualquer participação financeira do Estado para todo o período da prorrogação; dois, que a concessionária tivesse cumprido requisitos contratuais no que concerne à qualidade de serviço, à manutenção da qualidade de serviço, ou seja, não podia degradar a qualidade de serviço.

Portanto, são estes dois pressupostos que estão no próprio contrato, se forem ver à legislação de 2005.

Assim, o cerne do processo negocial... Já estou a fugir à sua questão, mas vou só avançar um bocadinho para depois explicar. Qual foi o cerne do processo negocial, numa primeira fase? Pedimos à concessionária que demonstrasse, e aferimos, se era viável a concessão ou não até 2019, em que condições era viável cumprindo estes dois pressupostos, ou seja, não havendo indemnização por parte do Estado e a qualidade do serviço não diminuir. Não haver indemnização era o que íamos provar, é o cerne desta questão. A qualidade do serviço foi sendo comprovada — foi um pressuposto comprovado — pelo acompanhamento que o próprio IMTT fazia da concessão.

Agora, o que me perguntou, penso (veja se estou a dizer bem), foi se, para além de não haver contrapartida ou compensação por parte do Estado, não poderia haver uma outra rendibilidade para o Estado, o Estado poder ter outra rendibilidade maior.

Pensámos nisso e, depois do modelo financeiro todo equilibrado e tudo isso, chegámos à conclusão que, nos três últimos exercícios, a concessão ficava equilibrada em 2013, com prejuízos até 2013, e a partir de 2016 o resultado era positivo. E, então — foi uma proposta nossa e o concessionário aceitou —, partimos o resultado que está no modelo financeiro em 50% para o Estado e 50% para o concessionário, a custos de 2010 e atualizados ao índice de preços no consumidor da altura, ou seja, independentemente do que acontecer na realidade — e aqui houve um risco também para a concessionária. Assim, a empresa até pode ter prejuízo, mas tem de pagar ao Estado, em 2017,... De momento não sei, mas já lhe digo. Sabem já esses valores, com certeza. São 900 000 euros, 1,2 milhões... Bom, é à volta de 3,6 milhões a preços de 2010 ou, se atualizarmos, à volta de 4 milhões de euros. Essa foi uma questão que acho que se conseguiu e que foi muito negociada.

Outra questão que também conseguimos e que acho que foi igualmente boa foi a da repartição da receita com a atividade ferroviária. Ou seja, tudo o que fosse para além do que estava estipulado no modelo, um euro que fosse apenas, esse excedente de receita era partilhado em 75% para o Estado e 25% para a concessionária.

Penso que, para além de não haver uma compensação por parte do Estado, quis pôr-se aqui uma postura de recuperação do investimento que o Estado, se calhar, tinha feito no passado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Na forma como o disse e que está de acordo com o relatório da comissão de renegociação, não podia ser de outra forma, demonstra a sequência dos passos. Primeiro passo, pedir um estudo de viabilidade à empresa privada, que respondeu e depois teve as suas variáveis acertadas pela comissão de renegociação que tinha alguns pontos fundamentais. Mas depois percebemos que os pontos fundamentais que a própria comissão de renegociação encontrou são pontos que poderiam ser quase riscos para o privado e que encontra soluções para o privado poder minorar esses riscos.

Dou exemplos: diz num dos parágrafos do relatório da comissão de renegociação que 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 conservações da estação sul e espaços comerciais ocorreria um aumento real anual de 1%.

Quase como consequência desta constatação, depois há a permissão para que o concessionário pudesse aumentar as tarifas em 1% acima da inflação. Isto parece...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — As tarifas? Os bilhetes?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Os bilhetes dos transportes, posso colocá-lo dessa forma, acima da inflação.

Confirma que a consequência desta permissão para aumentar até 1% decorre da constatação da evolução dos custos de exploração relacionados quer com os recursos humanos quer com a manutenção dos espaços comerciais das estações?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, está a colocar-me a questão de uma maneira diferente da que eu lhe vou trazer.

Nós fizemos correr o modelo e o modelo não era... Foram trazidas pela concessionária várias questões sobre o tarifário. E o modelo não era equilibrável, não ficava equilibrado, queriam lá uns tarifários muito... Então, optou-se: se subirmos 1%, o que era razoável, os tarifários dos transportes, o modelo financeiro começava a ficar equilibrado, o modelo era equilibrado — como lhe digo, o modelo financeiro.

Agora, está a falar-me em prestações acessórias, penso que me falou em prestações acessórias que a empresa... Não. Custos com pessoal que a empresa queria trazer para a negociação, mas que nós não aceitámos. Penso que a empresa quis, a certo passo, numa das reuniões, dizer que estava perspectivado um acordo de empresa e que os custos com pessoal iam evoluir, se calhar, de forma crescente, muito significativamente. E nós dissemos: «Não! Não vamos mexer nos custos de pessoal.» Portanto, nós não a contemplámos essa questão que a concessionária trouxe para as negociações.

Uma outra questão que também foi muito falada tem a ver com as atividades complementares: os parques de estacionamento, a publicidade e outras coisas que agora não me ocorre...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — As lojas!

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Exatamente! As lojas, os espaços comerciais, etc. A receita dessa atividade complementar também foi contemplada no modelo. Portanto, não a

retirámos do modelo. Essa receita da atividade complementar está contemplada no modelo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Devo dizer-lhe que a sua resposta agora dá uma indicação diferente da que está no relatório da comissão de renegociação, porque...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Agora não tenho bem presente o relatório.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Posso ler-lhe os termos específicos do relatório.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Mas como foi feito foi assim, e está assim.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas o que disse agora foi que a comissão não aceitou, por exemplo, os gastos com o pessoal ou a imputação do aumento de gastos com o pessoal...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Fora do normal! Aliás, nós trabalhámos só nos proveitos. Repare: os custos, tudo o que houver de ganhos em termos de custos pela concessionária é dela.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo. Permita-me, no entanto, ler-lhe dois parágrafos e sem cortar nenhuma palavra para ser factual.

«O aumento de gastos com pessoal está associado à percepção 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 Ministério do Trabalho terá tido um papel determinante para a imposição à empresa desta obrigação.» E isto decorre depois de explicar antes que um dos aspetos dos custos era o aumento dos custos com os recursos humanos, com o pessoal.

Depois, diz: «Validado o comportamento ao nível das rúbricas de gastos, as rúbricas de rendimento foram construídas tendo em consideração um aumento de tarifário anual 1 ponto percentual acima da inflação.»

A conclusão que se tira disto...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Isso está no relatório?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Estou a ler-lhe o relatório. Exatamente!

Como tal, a conclusão que se retira disto é que foram considerados os gastos previsíveis da empresa nestes dois pontos: na manutenção dos espaços comerciais e na questão do pessoal — há ainda um terceiro, que lhe posso adicionar já a seguir, que é a questão dos aumentos imputados à infraestrutura, isto é, se a REFER fizesse aumentos, também poderiam estar contemplados nos aumentos das tarifas.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Esse está contemplado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No entanto, a ideia que dá é que foram validados os gastos e as necessidades para cobrir esses gastos que o

privado teria e que, depois, as rúbricas de rendimento foram construídas com base nas necessidades para estes gastos. É isso que se retira desta frase: «Validado o comportamento ao nível das rúbricas de gastos, as rúbricas de rendimentos foram construídas tendo em consideração um aumento de tarifário anual de 1 ponto percentual.»

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Posso enviar-lhe a informação. Tenho de ir ver bem os termos em que está e tenho de ir ver bem como está feito o modelo. Posso estar... A ideia que tenho é a de que as despesas com pessoal não foram aceites, esse aumento especial ou extraordinário de despesas com pessoal não foi aceite, e que as receitas com as atividades acessórias ou complementares, que não o transporte ferroviário, foram contempladas. Mas tenho de ir ver o modelo, etc.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pelo menos, da sua explicação pode retirar-se a seguinte conclusão: foi através do aumento das tarifas que se tornou equilibrado o modelo financeiro que anteriormente tinha sido apresentado pela Fertagus.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Foi. Esse 1% a mais foi para equilibrar o modelo, porque, senão, o modelo começava a ficar desequilibrado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Confirma-se também, com esta lógica, que a própria concessionária se defendeu de qualquer alteração por parte do Estado. Por exemplo, se o Estado alterasse, através da REFER, o custo das infraestruturas, poderia, por este contrato, aumentar as tarifas; se

o Estado tivesse uma outra política para as tarifas na Área Metropolitana de Lisboa, poderia também refletir isso nas tarifas; e, caso o Estado não aceitasse esse reflexo nas tarifas, poderia depois partir para uma situação de reequilíbrio financeiro.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não. Parece-me que não é bem assim.

Houve uns indícios de que a taxa de utilização da infraestrutura iria aumentar substancialmente. Portanto, a concessionária trouxe também para a negociação: «A taxa prevê-se...» Nós tentámos ver, saber até junto da Unidade de Regulação Ferroviária como é que era, se ia aumentar muito. Não se chegou a saber quanto era: uns diziam 50, outros diziam 20, outros diziam 10. Não se chegou a consenso. Como tal, ficou assim: de facto, se a taxa de infraestrutura aumentasse significativamente, mais uma forma de o modelo...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Para percebermos, a taxa de infraestrutura eram os custos que a REFER imputaria à infraestrutura.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Exatamente! A taxa de Utilização.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No fundo, era o preço que a REFER colocava à Fertagus para a Fertagus poder andar na linha.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Exatamente! A utilização por passar na linha, porque a linha é da REFER e,

portanto, qualquer operador tem de pagar uma taxa de utilização por passar na linha. A CP também deve pagar à REFER essa taxa de utilização.

Na altura, tentámos saber como era e como não era, e dissemos: «Não podemos estar agora aqui a trazer isso.» Como se dizia que podia aumentar não sei quantos por cento por causa de diretivas comunitárias, etc., então, ficou, de facto, reservado que a concessionária fosse compensada por esse acréscimo dos custos. É a única questão que está reservada. Mas tem condicionantes! O nosso enfoque foi na parte dos rendimentos, das receitas.

No que concerne às tarifas, a nossa preocupação foi a seguinte: «Os senhores podem aumentar até 1% a mais da taxa de inflação» — é o pressuposto «podem aumentar» — e podiam também, para compatibilizar o sistema... Eu não percebo muito de sistemas tarifários. Tenho o pelouro financeiro, mas também tive de me introduzir nestas matérias para perceber um bocadinho. Mas, se houvesse mexidas nas tarifas para os outros operadores da região, era preciso saber como se comportava. A Fertagus, a concessionária, poderia, eventualmente... Por exemplo, vamos supor que havia um acerto extraordinário (e acho que houve) de 5% ou de 6% no preço da tarifa; então, a Fertagus teria de solicitar ao concedente a possibilidade de poder acompanhar esse aumento; e o efeito desse aumento é compensado, depois, nessa taxa de utilização, porventura, se também houver aumento. Não sei se me fiz entender.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A parte final foi um pouco depressa demais.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Pois, se calhar, sim.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Queria pedir-lhe para clarificar melhor essa taxa de utilização.

O que se percebe, da leitura deste relatório, é que, no fundo, podendo existir aumentos na Área Metropolitana de Lisboa, a Fertagus poderia exigir os mesmos aumentos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não é «poderia exigir». Tinha de pedir ao concedente...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Poderia pedir!

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — ... se podia acompanhar. O concedente até podia dizer «não acompanha».

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O concedente poderia dizer que não acompanha.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E, depois, a Fertagus tem direito, com base em procedimentos de reequilíbrio financeiro, a recolocar a taxa de rentabilidade se vir que ela foi afetada por essa ausência de aumento?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Nunca falámos em taxa de rentabilidade.

Vamos abstrair as coisas, para não complicar: a REFER tinha a possibilidade de aumentar o tarifário até 1% a mais do índice de preços no consumidor. E como é que ela poderia ser indemnizada por esses custos? A REFER tinha a possibilidade de ser indemnizada pelo facto de a taxa de utilização da infraestrutura aumentar para além do que estava previsto no modelo.

Ao nível dos custos, estes foram os dois princípios básicos para a negociação, e é o que está no modelo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E isso está indicado no ponto 5, que diz o seguinte: «Conhecidos pela concessionária que poderão ocorrer alterações significativas...»

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — O Sr. Deputado está a ler o quê?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O relatório da comissão de renegociação.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — O relatório apresentado à tutela...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sim. De 10 de novembro de 2011.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — De 10 de novembro de 2011.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Na página 10.

O que estava a dizer está aqui indicado, no parágrafo que começa por «face a alguns indícios, conhecidos pela concessionária que poderão ocorrer alterações significativas na fórmula de cálculo das tarifas constantes (...)».

Houve que acautelar tal possibilidade, dado que isso poderia levar a um desequilíbrio grave nos custos de exploração da concessionária. No fundo, acautelou-se a possibilidade de a concessionária responder a esses problemas.

A questão das tarifas está na página anterior, nessa lógica de que as alterações tarifárias na zona metropolitana de Lisboa poderiam, depois, levar a reequilíbrios financeiros. É o ponto 6, que diz: «Reposição de reequilíbrio financeiro da concessão.» E, se ler o mesmo relatório, na página 12, diz: «Conforme se faz referência nos pontos 4.1 e 5,...» — que são relativos quer à questão da REFER quer à questão da alteração tarifária — «... é reconhecido o direito da concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.» Está aqui, no ponto 6.

Significa que a concessionária estava salvaguardada destas alterações quer do ponto de vista de concorrência face à Área Metropolitana de Lisboa quer do ponto de vista de alterações aos preços da infraestrutura.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Vou voltar a ler: «Conforme se fez referência nos pontos 4.1 e 5 do presente capítulo, é reconhecido o direito da concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.» O que é que isto quer dizer? O reequilíbrio financeiro ocorre no caso de o Estado se opor à atualização a que a empresa tem direito, porque o modelo foi feito com mais até 1%. Partimos de um modelo fixo. Vamos partir do princípio que o Estado não

queria que ele aumentasse mais até 1%. Está a alterar as regras contratuais e, portanto, a empresa tinha direito a uma compensação.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se o Sr. Presidente me permitir, vou fazer apenas mais uma pergunta de 20 segundos, e são mesmo 20 segundos.

Sr.^a Doutora, agora, faço-lhe a pergunta ao contrário. Qual era a rentabilidade esperada ou quais eram os pressupostos de alteração do equilíbrio financeiro? Nós percebemos que da Fertagus nos foi dito que a rentabilidade era de cerca de 8%. Quando percebemos que muitos dos riscos foram mitigados com base neste acordo, não considera que 8% é elevado? Em que momento foi discutido, se é que foi discutido? Como é que a própria concessionária chegou a esses valores, se não estavam no modelo financeiro apresentado?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, desculpe, mas peço-lhe que repita.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se o Sr. Presidente me permitir, repetirei até com mais calma.

A concessionária disse-nos aqui que, nesta parte final, a taxa interna de rentabilidade era de 7,76%.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — A concessionária?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A concessionária, a Fertagus, disse-nos aqui isso.

No modelo financeiro que foi apresentado pela concessionária, e que foi depois validado pela comissão de renegociação, se não estava explicitamente indicada uma taxa de rentabilidade deste tipo, pelo menos implicitamente teria de estar.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: se não foi identificado em momento nenhum, quais eram os pressupostos que poderia o concessionário considerar que estavam a lesar os seus interesses, a sua taxa esperada de rentabilidade? Porque, devemos dizer, para a mitigação de riscos que existiu, 8% parece elevado para essa taxa de rentabilidade.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, os pormenores da nossa negociação foram feitos pelos elementos das Finanças, pelo Dr. Vítor Almeida, etc., mas acompanhamos e era tudo partilhado entre todos. No entanto, não me lembro de falarmos de qual era a taxa de rentabilidade do modelo. Nunca nos fixámos na taxa de rentabilidade. Era o equilíbrio do modelo financeiro. Portanto, não sei qual é a taxa de rentabilidade deste modelo para estes nove anos. Se tem o relatório, há de ver que nunca nos focámos na taxa interna de rentabilidade ou na taxa interna de rentabilidade acionista. Não foi o ponto de questão. Nós fixámos assim: «Se não for cumprido, temos de...».

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, gostaria de começar por lhe de colocar uma pergunta que se reporta a uma fase prévia à sua nomeação como coordenadora ou

presidente da comissão de negociação e que tem a ver com a fase em que exerceu funções no IMTT.

O n.º 4 da Base III, do Decreto-Lei n.º 78/2005, que se reporta e condiciona toda a concessão, diz: «As negociações a que alude o n.º 2...» — e o n.º 2 diz que poderá haver prorrogação sem prejuízo da necessidade de negociações — «... devem ter lugar entre 30 de junho de 2008 e 30 de junho de 2009». A 30 de junho de 2009 teria já, então, decorrido 10 anos de concessão, período mais do que suficiente para ter um conhecimento pleno da evolução da concessão. O Conselho de Ministros, como é normal, definiu este prazo atempadamente, porque — é a interpretação pessoal que lhe dou, de conhecimento e de experiência e profissional — uma fase de negociações atempada e devidamente afastada do limite permite que haja um maior equilíbrio entre as partes na fase negocial.

Portanto, a opinião pessoal que tenho é que, no momento em que se deixou decorrer este prazo, se deixou esgotar este prazo e se deixou que as negociações se iniciassem muito no limite, houve um desequilíbrio a favor de uma das partes, perdendo o Estado poder. Isto é, o Estado perdeu aquela possibilidade de fazer o *bluff* (para citar a Sr.^a Doutora) de que daria tempo de abrir um concurso. Quando a Sr.^a Doutora fez o *bluff* de que poderia recorrer à CP, já não tinha possibilidade de fazer o *bluff* de que poderia fazer um concurso. Esse *bluff* foi-lhe impedido, porque houve o decurso do tempo.

A questão que lhe coloco é a seguinte: este ato de esgotar o prazo imposto pelo Conselho de Ministros em decreto-lei foi uma iniciativa do IMTT, que não alertou, como entidade reguladora, a tutela? Ou, antes pelo contrário, o IMTT alertou a tutela e foi um ato da parte do Governo de deixar decorrer o prazo? Nesse caso, Sr.^a Doutora, gostaríamos de saber em concreto quem tomou essa iniciativa. O seu colega do Conselho de

Administração do IMTT, que depois exerceu as funções de presidente, esteve cá ontem e disse-nos que o IMTT informou o Governo de que era importante cumprir este prazo.

Sr.^a Doutora, digo-lhe mais: a partir do momento em que se desequilibra o poder do Estado a favor do privado, trata-se de gestão danosa. Esta é a minha opinião.

Pergunto-lhe abertamente: participou num ato coletivo de omissão deste prazo ou, antes pelo contrário, alertou o Governo? Quem o alertou? E quem, da parte do Governo, deixou esgotar o prazo sem tomar a iniciativa de criar a comissão de negociação?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, sobre o prazo, já me pronunciei. Já disse tudo o que tinha a dizer sobre a questão do prazo.

A função do IMTT era acompanhar a concessão e fiscalizar e monitorizar a concessão para os aspetos da exploração. Que o IMTT alertou o Governo sobre a questão do prazo, alertou. Há provas disso e alertou.

No âmbito da negociação, que é onde eu me posso centrar e onde eu estive, isso não prejudicou, de maneira nenhuma... O Sr. Deputado pode ter os entendimentos que considerar convenientes. Eu, como coordenava a comissão, sei que em nada prejudicou a negociação. E a prova é o resultado da negociação.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr.^a Doutora, antes de irmos a esse ponto, volto a questionar: quem tomou a iniciativa, em concreto, no Governo, de violar expressamente este n.º 4 e não acatou as sugestões do IMTT? Qual foi o membro do Governo que recebeu essas

comunicações do IMTT e não deu cumprimento ao n.º 4 da lei de bases das concessões?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não lhe posso responder sobre isso.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A Sr.^a Doutora referiu que tinha documentos sobre isso. Deve lembrar-se...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Avisámos! Posso trazer o documento aqui, à Comissão. Fazia parte das competências e dos deveres do IMTT alertar o poder político de que o prazo era entre tanto e tanto e que deveria ser cumprido.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mas quem, em concreto, no poder político? Pode ajudar-nos?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — A nossa tutela técnica, o canal mais direto, é o gabinete do Secretário de Estado (na altura) dos Transportes, o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. A tutela financeira é o Ministério das Finanças, a Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, concluímos que foi por iniciativa do Governo que este prazo do decreto-lei não foi cumprido.

Chegando à fase das negociações e já com um prazo limitado, porque, como a Sr.^a Doutora referiu, as primeiras reuniões tiveram lugar

em agosto de 2008, é no final de 2008 que se dá a primeira reunião com a Fertagus, concentrando-nos nessa fase da negociação, a primeira questão que lhe coloco é a seguinte: em termos de contrapartida para o Estado, qual foi o lucro que estimaram para 2011 para a concessionária? Tem noção desses valores?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não tenho, Sr. Deputado. Não tenho aqui o modelo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — É que a questão é a seguinte...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Mas penso que os senhores têm o modelo! O Sr. Deputado tem o modelo!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Já vi que a Sr.^a Doutora tem muitos dados presentes.

A questão é esta: relativamente a 2017, 2018 e 2019, a Sr.^a Doutora disse que o lucro vai ser repartido e que isso é um risco, porque para 2017, 2018 e 2019 ainda demora muito tempo e até pode haver prejuízo. Ora, como assinaram o contrato dois dias antes de começar o ano de 2011, possivelmente a previsão para 2011 já estava feita com um risco muito menor.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Creio que sim! Mas agora não posso dizer-lhe isso.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Por que motivo não está repartido o lucro de 2011 a 2016? Tem presente por que se fez essa negociação?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Tenho, Sr. Deputado. Isso posso dizer-lhe.

Não sei os números em concreto, não tenho comigo o mapa financeiro, que é um mapa extenso, mas o modelo financeiro, em 2011 tinha prejuízo, em 2012 revelava prejuízo, em 2013 andava próximo do zero e depois recuperaria até 2016 para compensar os prejuízos anteriores e começava a ser rentável a partir de 2017.

O Sr. Deputado tem, decerto, o modelo financeiro. Caso contrário, também posso trazer ou fazer chegar o mapa do modelo financeiro.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Temos presentes esses documentos todos.

Há apenas uma questão que até hoje não conseguimos esclarecer.

A realidade é que, quando a Sr.^a Doutora iniciou as funções como presidente da comissão de coordenação, tinha presente números que era uma distribuição aos acionistas, no período anterior de 10 anos, de 33,3 milhões a título de dividendos. No entanto, ainda não conseguimos encontrar aqui um equilíbrio entre o capital investido pelos acionistas, porque o número que temos é 2,7, para tamanho dividendo. Portanto, há aqui uma desproporção — desproporção apenas porque estamos a falar de uma lógica público-privada.

Na análise do modelo de negócios para o período seguinte, tudo indica que a Sr.^a Doutora também teve em conta o investimento público para o modelo de negócios. Isto é, a compra do material no valor de 98

milhões de euros pelo Estado, indiretamente via CP ou Parpública, foi tida em conta para a taxa de rentabilidade, por isso, atinge esses números.

Gostaríamos de esclarecer se, para a taxa de rentabilidade, para a definição das contrapartidas do privado, tiveram apenas em conta os investimentos do privado ou entrou sempre o valor do investimento público. Isso o que faz? Faz com que, apesar da rentabilidade média não ser demasiado elevada, na prática, o valor absoluto do privado é super elevado, porque a remuneração ou os juros do investimento público eram a uma taxa muito reduzida.

Precisamos de esclarecer isto, porque pode significar que houve, efetivamente, uma má negociação por desconhecimento da operação em si, por não ter havido tempo — uma das coisas que criticamos é o tempo curto — ou por outro motivo. Portanto, faça-lhe este pedido de esclarecimento.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Um dos pressupostos também da negociação — e eu pautei-me dentro de 2011 e 2019 — era o de que não haveria mais investimento. Portanto, essa questão não se coloca, porque um dos pressupostos era o de que o investimento em material circulante era o mesmo, não havia mais investimento em material circulante. Não conheço bem os contornos nem me quero pronunciar sobre isso, mas creio que o material circulante foi comprado pela empresa, mas depois transferido para uma empresa do grupo do Estado, creio que para a Parpública. Contudo, não houve investimento na fase de negociação em material circulante. Não houve qualquer investimento.

Esse era um dos pressupostos. Ainda se tentou que houvesse a possibilidade de tentar adquirir algumas UQE, portanto carruagens, mas não foi possível. Ainda tentámos, mas não.

Portanto, um dos pressupostos foi não haver investimento em material circulante, até porque já estávamos numa fase financeira...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A questão que se coloca é precisamente se o investimento já efetuado entretanto, na fase anterior, entrou para o cálculo da taxa de rentabilidade seguinte.

Como é que a Sr.^a Doutora nos faz esta equação, perante três números que são: o Estado, nos 10 anos anteriores, já feito o ajuste de contas com o privado, entregou ao privado 88 milhões de euros; o privado acionista colocou na empresa 2,7 milhões de euros; concluída a primeira fase, o privado distribuiu, a título de dividendos, portanto lucro puro, líquido, 33,3 milhões de euros.

Gostaríamos de tentar compreender que equação, que contas, é que a Sr.^a Doutora, em 2010, fez, com certeza: ou esqueceu o passado e não teve em conta estes números ou, necessariamente, os ligou com a fase seguinte. Precisamos compreender, porque temos espectadores comuns que nos estão a ver, temos contas a prestar à Nação e estamos com sérias dificuldades, pelo menos eu estou, em tentar explicar que, para uma parceria com o Estado, um privado coloque 2,7 milhões e retire mais de 100% de rentabilidade por ano e em 10 anos retire, a título de dividendo puro, 33,3 milhões. A isto acresce que todo o capital que lá foi colocado a título de investimento foi, com certeza, devidamente pago com o juro respetivo. Damos isso como assente. Além de todos esses custos, há ainda este, e este é um número que a Sr.^a Doutora já tinha em cima da mesa quando iniciou as negociações.

Como é que enquadra esta operação? Como é que nos pode ajudar a explicar e a enquadrar o nosso relatório, de modo a que esta equação funcione? Caso contrário, há um desequilíbrio nesta parceria.

É isto que precisamos compreender. Os dados que temos — o modelo de negócios, o chamado «anexo 6» aos contratos — omitem sempre esta parte. Isto é algo que acresce ao negócio. Os dividendos não entram no negócio, mas são um facto. Portanto, como é que eles aqui aparecem? Como é que ficam enquadrados?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente:** — Sr. Deputado, com esta negociação não se tentou andar para trás, para além de 2011. Com esta negociação, não se fez acerto nenhum. A comissão foi mandatada para não acertar pressupostos, até porque era muito difícil. Portanto, o que nós fizemos foi: estamos a negociar entre 2011 e 2019. E, entre 2011 e 2019, acho que foi um bom negócio para o Estado e salvaguardou-se o interesse público.

Sr. Deputado, até lhe posso provar por que acho que esta renegociação e esta prorrogação foram boas para o parceiro público.

Acho que há aqui duas coisas. Para trás não me posso pronunciar, visto que a concessão vem, creio, desde 1999. Mas este acordo foi bem feito: não tivemos falta de tempo, correu lindamente, houve uma colaboração da concessionária, tenho de vos dizer, muito boa e, portanto, correu bem. Desde que recebemos as orientações, correu bem. Recebi as orientações do gabinete do Secretário de Estado e correu bem.

Por que é que acho que isto foi um bom negócio? Estou a posicionar-me entre 2011 e 2019. Continua a assegurar-se a exploração de um serviço ferroviário que é efetuado por uma entidade que tinha dado garantias no passado de que prestava um bom serviço público e de boa qualidade. Ou seja, quanto ao serviço de transportes suburbanos naquela margem, tinha um operador que tinha já um histórico de transportar mais de 20 milhões de passageiros, à volta de 23 milhões de passageiros, com um índice de

satisfação, numa escala de 0 a 5, de 4,5. Eramos nós (agora, na qualidade de IMTT) que aferíamos o índice de satisfação. Não tinha havido sinistros em segurança e comodidade, portanto com um índice de qualidade bom.

Portanto, o Estado continuou a manter, durante nove anos, esta qualidade de prestar serviço ao cidadão.

Contrariamente ao que se tem verificado até ao presente exercício, o Estado fez um alargamento do prazo da concessão de nove anos sem qualquer esforço financeiro; ainda obteve cerca de 4 milhões de euros de rentabilidade se for até 2019; tem direito a partilha da receita ferroviária; não exigiu um esforço adicional do Estado para comprar o material circulante (lá nos íamos endividar mais e não foi); ficaram contempladas as condições para denunciar o contrato a partir de 1 de janeiro de 2017 para, se houvesse problemas com a questão da alta velocidade e da terceira travessia, o Estado estar à vontade para poder negociar como muito bem entendesse sem lugar a indemnizações.

Portanto, penso que foi uma boa negociação. A coordenar a comissão de negociação, acho que foi muito boa e até me senti bem. Temia, mas correu muito bem.

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, agradeço a sua disponibilidade para estar aqui connosco e os esclarecimentos que nos deu. Aliás, numa leitura atenta da documentação, faz coincidir as declarações aqui que nos prestou com o que a documentação também nos informa. Há, eu diria, praticamente uma coincidência plena entre a documentação oficial e as suas declarações.

Não vou deter-me nem perder muito tempo, mas de qualquer maneira não posso deixar de fazer, *en passant*, uma referência à questão do prazo de renegociação, a tal obrigatoriedade de no período entre 2008 e 2009 se poder rever o contrato. Esta questão está explorada. Aliás, a Sr.^a Doutora disse, e muito bem, quando esta questão lhe foi colocada logo no início da audição, que quer do ponto de vista jurídico quer inclusive do ponto de vista da apreciação parlamentar, se trata de uma matéria esgotada — eu diria, altamente estafada — que trazer aqui é, de facto, para quem não consegue encontrar nas linhas nem nas entrelinhas qualquer argumento para implicar e, por isso, socorre-se de tudo.

Também salto duas questões que têm a ver com a prorrogação do prazo, que é a questão das suas condições, que também já aqui foram referidas — e essas, sim, levaram à prorrogação do prazo, essas, sim, permitiram o prazo de negociação.

Quero aproveitar a audição da Sr.^a Doutora — que, aliás, é a última da semana e talvez a última sobre o processo de renegociação da Fertagus — para fazer uma coisa que não fiz em anteriores audições, ou seja, para fazer uma síntese e depois, então, uma pergunta.

De 1999 a 2009 (fui escrevendo, enquanto estávamos aqui), o Estado, de facto, pagou à concessionária Fertagus 102 milhões de euros: 45 milhões em resultado do reequilíbrio financeiro por diferenças da procura dos primeiros cinco anos, de 1999 a 2004; e 57 milhões referentes a uma compensação de prestação de serviço público também durante cinco anos, de 2004 a 2009.

Acontece — coisa que nunca foi referida nesta Comissão — que a concessionária pagou ao Estado 14 milhões de euros durante este período, o que significa que o esforço líquido do Estado não foi dos tais 102 milhões de euros mas, sim, de 88 milhões de euros em 10 anos. Significa também

que a partir de 2011 (assunto que já foi aqui tocado) foram eliminadas as compensações dos pagamentos do Estado à concessionária, o que representa, ao não fazer isso, uma vantagem para o Estado, que passou, não pagando, a ganhar em média — obviamente estou a reportar-me aos 88 milhões de euros — 9 milhões de euros por ano, porque obviamente deixou de proceder a esse pagamento. E, de facto, este indicador já está no processo de renegociação que a Sr.^a Doutora aqui traz e que está contemplado, inclusive, nas Grandes Opções do Plano do Orçamento do Estado de 2001.

Acresce que o Estado, a esta vantagem de ter deixado de fazer o pagamento por prestação de serviço público na ordem, repito, de uma média anual de 9 milhões de euros, libertou-se dos riscos — assunto tão falado nesta Comissão, particularmente do risco de procura. O Estado, de 2011 a 2019, quanto às receitas de bilheteira, passou a ter a possibilidade de, perante os excedentes, arrecadar 75%.

Acontece também que, com este processo negocial, as contrapartidas anuais de 2017 a 2019 farão entrar para os cofres do Estado, aconteça o que acontecer, como muito bem explicou, 4 milhões de euros — coisa que nunca tinha acontecido até então.

Por último, como há pouco também fez referência, não existe esforço do Estado para aquisição de material circulante.

Importava talvez fazer o somatório de todas estas parcelas.

Sr.^a Doutora, agora vou ser um pouco advogada do Diabo. Vou pôr-lhe a questão exatamente ao contrário.

Acho que, de facto, existiu neste processo negocial um conjunto de exemplos, que referi e que são factuais e facilmente prováveis, de que da primeira renegociação, ocorrida entre 2004 e 2005, para esta, cinco anos depois, há uma libertação por parte do Estado de um conjunto de riscos e

um arrecadar de receita, indiscutivelmente, por duas vias: porque não paga e porque recebe diretamente. Aliás, já se disse que este é o primeiro serviço explorado por privados onde o Estado recebe dinheiro, tem receita.

A pergunta que lhe faço é: como foi isto possível? Porque é estranho. Se lhe fizeram perguntas sobre a estranheza, por que não foram mais além?

Faço-lhe a pergunta ao contrário, Sr.^a Doutora: não acha que é muito benefício? O que é que foi dado em compensação? Sei que há aqui a questão da exploração comercial que foi disponibilizada. Mas como é que conseguiram chegar a estes dados, do ponto de vista comparativo? Porque os processos evoluem e este evoluiu. Obviamente que, durante todo este período de tempo, estes 10 anos, evoluiu, e evoluiu a favor do Estado. Gostaria que nos dissesse como é que estes dados objetivos foram conseguidos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr.^a Deputada, não referi aqui duas situações que, por acaso, também são outra vantagem para esta negociação — que eu acho que também já estavam fora... Esta tenho a certeza que estava na negociação, no modelo. O risco de procura, o risco de tráfego, passou completamente para a concessionária. Neste momento, a procura é menor do que a que estava prevista, creio eu, no modelo financeiro. O risco de operação é todo da concessionária.

Como isso foi possível? Vou ser rápida e dizer-lhe. Acho que foi possível, porque o Estado também aprendeu ao longo destes anos. Creio que esta foi a segunda parceria público-privada: a primeira foi a da Ponte Vasco da Gama, de que eu não tenho ouvido falar; e esta, a da Fertagus, já há muito tempo que ouvia falar. Penso que também houve aqui uma aprendizagem. E, portanto, esta renegociação, agora, da parte do Estado

também já foi feita com a aprendizagem, com a monitorização e com o acompanhamento. Por isso é que não devem ser feitas a muitos anos.

Por outro lado, o concessionário também percebeu que era importante estar com o Estado, porque a empresa tem de estar equilibrada. Sempre ouvi dizer que, se me permitem, o negócio só é bom quando agrada a ambas as partes. Não poderia ser só o Estado a tirar contrapartidas. Para a empresa também era importante ficar com uma situação financeira que permitisse levar a concessão a bom porto.

Portanto, acho que isto foi possível por esta aprendizagem e até pelo operador em si e por todas as condições. Acho que correu muito bem.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Antes de dar a palavra à bancada do CDS-PP, peço aos Srs. Deputados que, até ao final da próxima intervenção, me façam chegar indicação se querem intervir na segunda ronda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, começo por lhe perguntar, muito sinteticamente, se os pressupostos do relatório que a comissão fez foram exatamente os mesmos que estiveram, depois, na assinatura do contrato ou se alguma das cláusulas desse relatório foi, eventualmente, alterada no contrato final.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim. Até me surpreendeu também, porque não era hábito acontecer isso, mas o relatório que saiu da comissão foi aceite e o acordo modificativo, os anexos e todas as peças que entregámos no dia 12 de novembro ao Sr.

Secretário de Estado dos Transportes foram assinadas em 29 de dezembro. Não houve qualquer alteração de número.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A Sr.^a Doutora também disse que a determinada altura até fez *bluff* em relação à concessionária com o argumento da entrega do serviço à CP. Se bem percebi, foi isso que disse.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Quero esclarecer isso, porque já é o terceiro Deputado que lhe faz referência. Se calhar, não o devia dizer. É o tal politicamente incorreto.

Não foi *bluff*. A empresa, a concessionária dizia «o prazo está a esgotar-se»; toda a gente dizia «o prazo está-se a esgotar» — isto um pouco antes da negociação em si, visto que, a partir da negociação, isto nunca mais se colocou. Como a negociação não avançava, cheguei a dizer: «Há soluções para tudo, só não há para a morte! Portanto, não estejam preocupados, porque o Estado tem solução para tudo.» Portanto, o concessionário nunca soube muito bem, nunca percebeu, se tínhamos algo em carteira, na manga.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Algo na manga de que tipo, Sr.^a Doutora?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Alguma surpresa. O que quero dizer é que o concessionário também não sabia o que estava do lado do Estado! Aliás, a comissão reuniu sempre com muito sigilo, não se passou informação para lado nenhum.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, que tipo de surpresa? O que é que podia acontecer? O que é que o Estado podia fazer?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Gerou-se uma expectativa. Eu não tinha surpresa nenhuma para apresentar, nem eu nem, se calhar, o Governo. É uma expectativa. Faz parte do que é a negociação entre duas partes.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Significa que a Sr.^a Doutora admitia, nessa expectativa, a possibilidade de o Estado assumir, ele próprio, a concessão da Fertagus?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Claro! Podíamos não chegar a um acordo!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas como era possível não chegar a um acordo se, como há bocado disse, o Estado não tinha margem para não chegar a acordo, porque os pressupostos da renegociação estavam cumpridos, desde logo a ausência de encargos para o Estado e a qualidade do serviço?

Isto leva-me a perguntar-lhe se, eventualmente, o Estado tinha a hipótese de abrir outro concurso para esta concessão.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não sei se a hipótese passava, na altura, por um concurso ou por outra medida, mas devia haver uma maneira. Nós não nos subjugávamos à negociação da concessionária. Não aconteceu isso! A concessionária foi muito lisa e transparente a negociar connosco. Mas eu, como coordenadora

da comissão, e todos os elementos da comissão, que conheço sobejamente há bastantes anos, não nos sujeitávamos a uma situação que fosse lesiva para o Estado, de modo nenhum! Garanto-lhe! Tenho 40 anos de Administração Pública e conheço as pessoas todas que estão envolvidas na reunião e, se a negociação fosse lesiva para o Estado, não se concretizava, de modo nenhum!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, então, admite a possibilidade, que já aqui foi contrariada, de eventualmente o Estado optar pela hipótese de abrir um novo concurso para esta concessão?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Eu admito todas as possibilidades. Suponha que não se chegava a acordo. Se não se chegasse a acordo...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, acha que era necessária a renegociação para chegar a acordo e só depois é que o Estado podia fazer isso?

A pergunta vai ao encontro de saber se se poderia ou não ter lançado um novo concurso e dar a possibilidade a outros intervenientes nestas matérias de poderem também concorrer a essa nova renegociação, a esse novo concurso.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, são muitos «se».

Isto correu assim. Se não tivesse corrido assim, provavelmente haveria uma solução. Já disse que só não há solução para a morte. Nestas

coisas de papéis e de Administração Pública só não há solução para a morte.

Como lhe digo, tenho 40 anos de Administração Pública e digo sempre aos meus funcionários, quando vêm muito aflitos, o seguinte: «Aflição é no SO (serviço de observação) do Hospital de Santa Maria. Aí é que há aflição, porque estão lá a reanimar os doentinhos e aí é que eu ficaria muito aflita!»

Acho que há solução para tudo e, portanto, eu e toda a comissão estávamos muito tranquilos com esta questão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, acho que já lhe fizeram esta pergunta, mas não quero deixar de a realçar. Entre 2005 e 2010, o total acumulado de receitas acessórias — receitas extraordinárias, «benefícios sombra», como quiser chamar — foi na casa dos 11,8 milhões de euros. Isto foi considerado na renegociação de 2009, ou não?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Na renegociação...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Estas receitas foram consideradas para o modelo financeiro?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, estão no modelo financeiro de 2011 a 2019.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, tem o relatório do Tribunal de Contas de 2012?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não, Sr. Deputado, mas conheço-o.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Conhece?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Olhe, ainda nem falei sobre ele. Aproveite! Ainda nem falei sobre ele!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Gostava de lhe fazer umas perguntas.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Ainda nem falei sobre ele e foi muito positivo também, o que me deu um grande conforto. Eu nem o tinha lido e só o li agora, porque, na altura, disseram-me: «A negociação passou, foi feita.» E depois é que me disseram que era altamente elogioso desta negociação, ao que eu respondi: «Ótimo! Ainda bem!» Fiquei contente, mas só o li agora e rapidamente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Na página 36 do relatório, o modelo que foi desenhado apresenta o resultado líquido do exercício de 2011 com um prejuízo de cerca de 1,243 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tal não veio a acontecer, porque há um desvio nesta previsão, logo à partida, de 59,9%. É correta a

interpretação que estou a fazer? Porque o prejuízo só foi de 498 000 euros. Está certo, Sr.^a Doutora?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não sei. Não verifiquei. Eu não verifico as contas da Fertagus. É provável que seja, mas não verifiquei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim, mas, analisando o quadro, é isso que diz. Julgo que, sendo a Sr.^a Doutora da área da Economia e Gestão, será essa a interpretação que faz deste quadro.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim, está aqui e não duvido que o Tribunal de Contas... Portanto, o valor do modelo é de 1,243 milhões de euros e o real é de 498. Sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que, no modelo desenhado, houve logo um erro de 59,9%, comparativamente ao que foi desenhado e apresentado pela Fertagus. O Tribunal de Contas diz exatamente que o valor negativo foi de 498 000 euros. E diz ainda: «Note-se que, o modelo financeiro previa cerca de um milhão e duzentos mil euros negativos para o ano de 2011 tendo a concessionária apresentado, apenas, cerca de meio milhão de euros negativos.» Isto significa que este modelo, conforme foi apresentado pela empresa,...

Há ainda outra coisa que gostaria que me explicasse. Se a empresa, no período de 2005 a 2010, tinha no modelo um resultado líquido de 39 milhões de euros e, depois, o real foi de 56 milhões de euros, significa que houve um desvio, a favor da empresa, de 16 milhões de euros, um desvio de 42,2%. A minha pergunta é: se houve este desvio no modelo a favor da

Fertagus, como explica que, neste modelo negociado logo para o ano seguinte, apareça contemplado um prejuízo de 1,2 milhões de euros?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — O Sr. Deputado sabe como são estas coisas. Se hoje estava previsto no modelo 1 243 000 euros e veio a ocorrer um prejuízo de 500 000 euros, mas para o próximo ano pode estar previsto um prejuízo de 500 000 euros e vir a ocorrer um prejuízo de 1 200 000 euros.

Volto a repetir que o que vimos foi o modelo como um todo. O equilíbrio do modelo não é de n anos. Isto são previsões! O que vimos foi o modelo desde o ano de 2011 ao ano de 2019.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, se o modelo que estava traçado tinha um desvio de 16 milhões de euros entre 2005 e 2010...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, não me pergunte entre 2005 e 2010, que não posso responder!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Está bem! Mas o modelo tinha de estar assente em alguma coisa!

É preciso perceber por que é que neste modelo que agora é novamente traçado aparece logo um prejuízo de 1,200 milhões de euros de um ano para o outro, quando nos anos anteriores, nestes cinco anos, tinham tido um lucro de 16 milhões de euros a mais do que estava previsto no modelo.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, acho que já falei sobre este assunto.

O modelo é entre 2011 e 2019. A negociação que foi feita agora e nos termos em que o Sr. Deputado quer fazer só se pode avaliar em 2020 ou em 2017. Só nessa altura é que podemos avaliar entre o modelo que foi estimado e o modelo que foi real, porque uns anos compensam os outros.

Portanto, acho que não vale a pena estarmos aqui a insistir nesta questão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, pelos vistos, para criar o modelo, esqueceu-se... Em 1999, não havia modelo e foi-se para um modelo de bandas, porque ninguém sabia e, então, houve um modelo que foi altamente lesivo para o Estado; e agora fez-se uma renegociação e não se olhou para trás para o modelo que tinha sido construído e se viu como ele correu do ponto de vista financeiro.

Olhando para este quadro, vejo que no modelo não havia custos extraordinários e depois apareceram 25 milhões de euros de custos extraordinários. Sendo a Sr.^a Doutora uma especialista na área da Gestão e da Economia, pergunto-lhe o que podemos depreender destes custos extraordinários.

Estou a falar do quadro que aparece no relatório do Tribunal de Contas, do qual lhe dei uma fotocópia, e que refere «custos extraordinários». No modelo não estava prevista nenhuma verba e, depois, aparecem 25 milhões de euros. O que terão sido esses custos extraordinários para justificar este valor de 25 milhões de euros, aliás, de 25 310 000 euros?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não lhe posso dar essa informação sem ver o que está previsto no modelo. Podem ser custos de manutenção que foram antecipados. Não sei e não faço a menor ideia! Estou a inventar completamente!

Como lhe digo, estou a fazer uma suposição e posso estar aqui a mandar um tiro completamente ao ar. Contudo, para o Sr. Deputado perceber, isto podia ser um custo que ia ocorrer em anos subsequentes e que ocorreu logo, por exemplo, em 2011. Não faço a menor ideia! Só com contas, só com o modelo, só fazendo correr o modelo real.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A Sr.^a Doutora tem acesso ao modelo que foi estabelecido inicialmente?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — O Sr. Deputado também tem!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, mas perante o que diz o modelo e o que diz a Sr.^a Doutora, era bom que, mesmo por escrito, nos confirmasse qual a avaliação que faz. A verdade é que eu olho para estes números e aquilo que vejo é que «custos extraordinários» no modelo inicial não aparece nenhum e depois aparecem 25 milhões de euros. Gostava de perceber onde foram buscar estes custos extraordinários, porque isto vai influenciar e o prejuízo não seria de 498 milhões de euros mas, sim, lucros de 24 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, pode estar certo de que lhe faremos chegar a explicação dos 25 milhões de euros dos custos extraordinários que ocorreram em 2011.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, ficamos a aguardar.

Sr.^a Doutora, para terminar, também foram aqui referidos os pagamentos que o concedente, o Estado, fez à concessionária, e foram referidos várias vezes até 2009. O Tribunal de Contas faz referência a que houve um pagamento, em 2010, de 9,241 milhões de euros. Aquilo que já aqui foi levantado por um Deputado do Partido Socialista é que, na renegociação, estes 9 milhões de euros ficaram incluídos na renegociação para não pagamento. Isto é, o Estado não pagou estes 9 milhões de euros que teria de pagar referentes a 2010.

A minha pergunta é se o Estado pagou ou não nessa renegociação, se foram abatidos os 9 milhões de euros de que, pelos vistos, toda a gente fala, no período de 2004 a 2009. Houve ou não, efetivamente, o pagamento de 9,241 milhões de euros referentes a 2010 a título de compensações?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Nada foi compensado com a negociação. A negociação não foi buscar nada. Se não foram pagos, é porque estão a dever. Se esses 9 milhões de euros são devidos...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A questão é saber se são devidos ou não, porque o que foi dito é que na renegociação ficou estabelecido que esses 9 milhões de euros referentes a 2010 não teriam de ser pagos.

A minha pergunta é se foram pagos ou se não foram pagos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, a negociação foi feita com base no modelo entre o exercício de 2011 e o exercício de 2019.

Se não houve compensações... Nem me lembro de se ter falado em alguma coisa dessa natureza. Não sei. Como sabe, os pagamentos são feitos pelo Ministério das Finanças. Portanto, não sei se não foram pagos. Mas não existe nenhuma compensação no modelo.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, para a segunda ronda, tenho as inscrições dos Srs. Deputados Bruno Dias, Mendes Bota, Eurídice Pereira e Altino Bessa. Vamos começar por ordem decrescente.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Por ordem de inscrição!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, a ordem de inscrição foi um bocado em simultâneo.

O primeiro a inscrever-se foi o Sr. Deputado Bruno Dias.

Tem a palavra, Sr. Deputado. Dispõe de 3 minutos,

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, gostava de colocar duas questões que têm a ver com os parâmetros de negociação que foram dados pela tutela. Se não me engano, há sete pontos, sete parâmetros, pelo menos é assim que está referido no relatório da comissão, nomeadamente numa tabela que estabelece o ponto de situação relativamente à forma como foram atingidos esses objetivos da negociação.

Portanto, se bem entendi, essa é a resenha dos parâmetros de negociação dados pelo Governo, pelo Secretário de Estado: a questão da liberdade tarifária até um ponto percentual acima da inflação; o não investimento no material circulante, continuando o *terminus* da ligação

ferroviária em Lisboa na estação Roma-Areeiro; e mais cinco pontos que não vou agora citar.

Relativamente a esses parâmetros, gostaria de perguntar se, sob o ponto de vista da mobilidade e do sistema de transportes na região metropolitana, nomeadamente do lado do IMTT, e separadamente da questão financeira e da questão do investimento, alguma vez foi suscitada a questão da necessidade ou da diferença que faz ter o *terminus* em Roma/Areeiro ou, por exemplo, na estação do Oriente.

Uma questão que já há vários anos, salvo erro, desde 2004, era colocada em cima da mesa era o troço que faltava — Roma/Areeiro-Oriente — para que a ligação ferroviária fosse mais harmoniosa e permitisse ligações à linha do Norte, etc., que ainda hoje continuam a existir do ponto de vista direto nesta ligação.

Gostaria de perguntar se essa questão foi equacionada ou se apenas vem o parâmetro da tutela e se faz o trabalho na negociação: «Roma/Areeiro é o *terminus*, ponto final.»

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, deixe-me aqui anotar. Colocou a questão sobre a estação Roma/Areeiro...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Doutora, já agora, colocho-lhe a segunda questão e pode responder depois em conjunto.

É sobre o problema do passe social, que ontem coloquei ao ex-presidente do IMTT. O sistema tarifário que a Fertagus aplica só permite assinatura de linha e passes combinados, mas os passes sociais — o L12, o L123, por aí fora — não valem, ainda hoje, naquele sistema, naquela linha. Portanto, eu e muitas outras pessoas, como não temos essa assinatura, só

temos o passe social, não usamos o comboio. Isso significa que há, do ponto de vista da mobilidade e das condições de transporte para as populações, uma perda do ponto de vista da utilidade social.

Nesse sentido, Sr.^a Doutora, gostava de lhe perguntar se, em termos do IMTT e das funções que também desempenhava, essa questão foi ou não alguma vez colocada em cima da mesa, mesmo que internamente.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, vou começar pela questão do passe social, que compreendo perfeitamente e que preocupa o IMTT e a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, que é quem tem a competência agora nesta matéria. Eu sou vogal, por inerência, na Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e sei que preocupa.

Essa questão tem sido muito debatida e nós concluímos o seguinte: como sabe, o passe social foi criado, creio, nos anos 70, no pós-25 de abril, tendo por base um acordo efetuado entre operadores e existindo uma cota de alocação da receita a esses operadores. Esta concessão da Fertagus surgiu nos anos 90. Não era fácil negociar com todos os operadores daquela zona territorial, porque, se o passe entrasse, o que é que acontecia? Aos operadores era-lhes diminuída a sua receita de *per si*, portanto, a cada um. Não é uma questão fácil, mas é uma questão que nos preocupa e queremos ver resolvida.

Posso dizer-lhe que, quer no IMTT quer agora no âmbito da Autoridade — porquanto após a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa —, é uma questão que está a ser levada a cabo, com estudos aprofundados sobre a matéria. E sei que estão a realizar esses estudos técnicos sobre a reestruturação tarifária para a zona da Área

Metropolitana de Lisboa, no sentido de compatibilizar a sua utilização. Espero que cheguem a bom porto e rapidamente.

Compreendo a sua pergunta. No entanto, no âmbito desta renegociação, não era possível alterar.

Relativamente à questão sobre a estação Roma/Areeiro, não sei muito bem, porque, como já lhe disse, sou economista, mas os engenheiros falavam-me muito e essa foi uma questão muito debatida.

Vou falar disto de forma muito simples, como eu entendi. Penso que era assim: os comboios chegavam a Roma/Areeiro e faziam lá uma reversão, não iam mais longe, acho eram 3 km ou 6 km, não sei, talvez 3 mais 3. Ou seja, considerando Roma/Areeiro, por um lado, e Oriente, por outro (até tem lá outro nome, mas não sei qual é). Penso que, num acordo anterior, a REFER abriu a possibilidade de fazerem a reversão, ou seja, não era preciso ir ao Oriente (sei que tem outro nome, mas não me ocorre, peço desculpa, consideremos que era o Oriente) e fazer 3 km para lá e 3 km para cá para fazer a reversão. Mas isto foi uma prerrogativa, penso que no contrato, na contratação em 2005, que foi dada pela REFER. Quanto a estas questões da segurança, o dono da infraestrutura é que sabe.

Portanto, esta era uma questão muito delicada, até porque, como lhe disse, não queríamos adquirir mais material circulante, queríamos continuar a prestar a mesma oferta de serviço, com a mesma qualidade. Se os comboios tivessem de fazer 3 mais 3, ou seja, 6 km, por uns pormenores, pensou-se que manter esta possibilidade de reversão era o ideal. Assim, um dos pressupostos fundamental era que nos dissessem se, do ponto de vista técnico, se poderia continuar como se tinha feito até agora, ou seja, a fazer a reversão até 2019, até à renegociação do contrato, na estação Roma/Areeiro. Penso que o problema estava em que teriam de ir comboios vazios 3 km mais 3 km, isto é 6 km, o que, nas viagens todas, teria perdas

de produtividade, de combustível, de tempo, etc. Que eu me lembre, esta foi uma questão também muito debatida, mas mais pelos meus colegas técnicos de transporte.

Agora, não lhe sei concretizar bem o que está em causa, peço desculpa. Se calhar, até virão cá outras pessoas que melhor podem responder a isso. Decerto, haverá outras pessoas muito mais habilitadas para falar sobre isso.

Mas *grosso modo* que era esta a questão. Portanto, conseguiu-se e era importante manter esta reversão para não haver este desperdício, porque isso depois ia onerar a concessão.

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

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^a Dr.^a Maria Isabel Marques Vicente, gostaria de lhe dizer o quanto a bancado do PSD tem apreciado a sua disponibilidade e vivacidade nas respostas ao que lhe tem sido perguntado. No nosso entender, a nossa apreciação sobre uma concessão que tem esta vida e vários momentos importantes, desde o contrato inicial à primeira renegociação e à segunda renegociação, nem sempre tem de ser igual, porque há momentos em que pensamos que o Estado, de facto, não foi protegido e há outros em que pensamos que o Estado, eventualmente, não saiu tão prejudicado ou até saiu beneficiado.

Quero dizer-lhe que aquilo que entendemos do seu papel nesta concessão está isento das culpas maiores. Não competiu à Sr.^a Doutora a decisão de não abrir um concurso público e de não fazer a comparação com aquilo que poderia ser a concorrência com propostas. Veja o exemplo do Metro do Porto, onde a abertura de um concurso levou a que as despesas,

os encargos, reduzissem 40%, e em que até o próprio concessionário anterior perdeu o concurso.

A Sr.^a Doutora poderá dizer que vai comprar um computador que custa 200 € e diz que é muito barato, que fez um ótimo negócio, mas, se não foi ao mercado, à loja do lado, onde esse mesmo computador estava a 180 €, se calhar, poderia ter feito um negócio melhor. Mas a culpa não é sua. A decisão foi da tutela política. Foi a tutela política quem decidiu deixar andar, em vez de cumprir os prazos legais para se fazer ou não uma renegociação do contrato. Foi a tutela política e é a essa que nos interessa aqui, de facto, apontar o dedo em termos incriminatórios no sentido político do termo, na medida em que foi a tutela política que levou a que não houvesse uma abertura de concurso.

Portanto, a Sr.^a Doutora foi a uma missão, e a sua a missão foi a renegociação. A decisão dessa renegociação não foi sua. Foi cumpri-la e fez o melhor possível para a cumprir em bem do Estado.

Não obstante, é preciso termos aqui algum rigor: não foram 4 milhões de euros que ficaram consignados como compensação; foram 3626 milhões de euros...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim! Foi o que eu disse!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — ... portanto, há aqui 400 milhões...

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não, Sr. Deputado! Eu tinha dito inicialmente 3,6... Até lhe digo quanto é.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Era para arredondar!

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não, não era para arredondar. É que esse valor de 3,6 é a preços de 2010 e vão ser atualizados aos preços... Creio que já fizeram umas estimativas, umas contas que andam à volta dos 4 milhões de euros.

Agora, sei quanto é que são! Sei isso em concreto! Deixe-me dizer-lhe, que já há pouco não disse.

Pausa.

São 966 milhares de euros em 2017, 1,233 milhões de euros em 2018 e 1,429 milhões de euros em 2019. Isto é 50% do resultado previsto no modelo financeiro.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Uma estimativa?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Por estimativa! Mas este valor é fixo.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Está fixo! Aliás, eu fiz a conta. Não sou como o outro que manda os outros fazer contas. Eu fiz a conta e, de facto, eram 3626 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim, Sr. Deputado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Seja como for, a Sr.^a Doutora, há pouco, disse que nunca prorrogaria este contrato para lá de 2019, porque

era isso que estava no contrato anterior. Mas também já disse aqui que, na vontade das partes e estando todas elas satisfeitas, não há nada que não se possa alterar. Ou seja, poderia eventualmente também ter ido mais longe. Mas ainda bem que não foi!

Já citou o relatório do Tribunal de Contas e, de facto, o Tribunal de Contas, em relação ao IMTT, deteta dificuldades no desempenho das suas funções — é o próprio IMTT que realça essas dificuldades —, por falta de recursos humanos em áreas técnicas, valências jurídicas, exploração ferroviária. Portanto, para a tal fiscalização da exploração, das condições de segurança, da operacionalidade, da eficiência, da rapidez, da comodidade e do conforto, provavelmente, o IMTT precisaria de mais meios para fazer a sua missão como deve ser.

Quanto ao resto, não quero fazer mais perguntas, porque, no essencial, já foram ditas. Como lhe digo, a sua responsabilidade era a renegociação, mas aqui, neste caso e neste momento político, a grande responsabilidade era da tutela que não quis abrir o concurso e que adiou, sabe-se lá em nome de quê, a renegociação.

A Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente: — Sr. Deputado, sobre a questão do IMTT, posso ajudar a fazer o entendimento.

Por acaso, discordo desse ponto do Tribunal de Contas, porque acho que esta concessão Fertagus é uma das que tem sido bem acompanhada. Contudo, concordo com o Sr. Deputado de que temos falta de meios. Sem dúvida! Sabe perfeitamente que a Administração Pública está cada vez mais necessitada, não há refrescamento de gente jovem, de gente qualificada, é uma dificuldade imensa.

O IMTT é o representante do Estado concedente e é o responsável pelo acompanhamento da concessão — portanto, transitam-lhe essas competências do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário quando é feita a fusão e ele é criado em novembro de 2007. O IMTT faz o acompanhamento e a fiscalização da concessão na vertente técnica e operacional. A Inspeção-Geral de Finanças (IGF) — portanto, o Ministério das Finanças — faz esse acompanhamento e essa fiscalização no âmbito das questões económico-financeiras.

Portanto, nós, IMTT, fazemos a fiscalização no âmbito técnico e operacional, ou seja, cabe ao IMTT fiscalizar a atividade da concessionária, tudo o que respeita à exploração, tendo em vista a segurança, a qualidade de serviço, a fiabilidade, a pontualidade, a comodidade, a rapidez, etc., ou seja, todos esses critérios. Temos técnicos alocados a esta vertente de acompanhamento da concessão. Desde 2007, o Instituto foi criado em 1 de novembro de 2007, temos técnicos com várias valências, como economistas e engenheiros, para fazer este acompanhamento. Não temos, de facto, uma unidade orgânica, mas temos técnicos que estão integrados num departamento, que é o Departamento de Infraestruturas e Equipamentos Ferroviários, que fazem relatórios anuais da segurança, etc., e temos outros técnicos que estão na parte mais económica, na direção de serviços de regulação jurídico-económica.

Portanto, temos técnicos permanentemente alocados a esta concessão. É verdade que há muito trabalho e poucos técnicos, mas acho que esta concessão tem sido muito bem acompanhada e por isso são todos esses alertas, etc.

Na prorrogação do contrato, nesta negociação que eu fiz entre 2011 e 2019, não mexemos nada no que toca a esta questão do acompanhamento e fiscalização. Portanto, as partes operacionais e de exploração continuaram

no IMTT e as partes económico-financeiras na IGF, mas claro que com articulação, porque até a IGF precisa de saber se foram cumpridos os serviços. Com a prorrogação, com acordo modificativo resultante desta renegociação, até facilitámos, introduzimos alguns pequenos pormenores no clausulado do contrato que proporcionaram medidas facilitadoras por parte do controlo. Tinha a ver com o ensinamento que se foi recolhendo. Não sou especialista nestas matérias, mas sei que tinha a ver com relatórios de pontualidade e de viabilidade, relatórios de níveis essenciais de serviço. Foram colocados pequenos pormenores, medidas facilitadoras, com a colaboração da concessionária, para um melhor controlo dessa matéria e, portanto, com menos esforço da parte do Estado.

De um modo global — como sabe, sou das finanças —, acho que esta é umas das concessões que foi sempre bem acompanhada e monitorizada. Outras, se calhar, não foram, mas esta é uma concessão que foi bem acompanhada.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Embora seja uma citação do IMTT no relatório do Tribunal de Contas.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim. Eu percebo.

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, a pergunta que quero colocar é simples, mas penso que, de qualquer maneira, necessita ser feita, até dentro do enquadramento do que temos estado a conversar.

Há pouco, tive a oportunidade de elencar um conjunto de vantagens para o Estado resultantes do processo de negocial. Uma das que aqui falámos foi a questão do risco de procura ter passado integralmente para a concessionária. A somar aos outros que aqui referi, volto a dizer que, para aquilo que de alguma maneira é habitual, não diria que é muito mas é vantajoso, há um salto qualitativo a favor do Estado.

Considerando que qualquer estudo de procura tem por base pressupostos económicos e que, neste caso em concreto, estavam elencados uma série deles e um deles era a necessidade de ser reestruturada a rede de autocarros de modo a que os utentes da margem sul pudessem ser transportados para o comboio e não virem por via rodoviária para Lisboa, o facto de a Sulfertagus ser parte integrante da concessão — que, no fundo, é uma transportadora rodoviária de passageiros que opera com uma vasta rede na margem sul —, acha que o facto de a Sulfertagus integrar a concessionária foi positivo do ponto de vista da vossa negociação? Pergunto isto porque um dos pressupostos económicos era a própria concessionária que os garantia e, portanto, tinha daí também vantagens que, provavelmente do ponto de vista da concorrência que muitas vezes tem estado aqui a ser falada, não tinham esta dualidade de resposta ferroviária e rodoviária.

Isto chegou a ser conversado? A concessionária fez essa manifestação? Deram por isto? No fundo, isto era vantajoso para o negócio e deixava também a concessionária confortável, porque, tendo aquela possibilidade de operar por via rodoviária, também dava ao Estado a possibilidade de diminuir os riscos e ser ela a acarretar com eles.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sim, penso que sim. Não conheço bem como é que a atividade da

Sulfertagus se articula com a Fertagus. Creio que essa é, no fundo, uma das atividades complementares. Mas não sei explicar-lhe muito bem. Penso, no entanto, que sim, porque claro que tudo isso ajudou a que a procura não tivesse um risco tão elevado. Por outro lado, a concessionária também recebe alguma receita por esse serviço rodoviário que realiza.

Não sei avançar mais sobre esta matéria.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS-PP.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^a Doutora, quero apenas tirar uma dúvida e peço-lhe que acompanhe o meu raciocínio, para ver se nos consegue ajudar a perceber isto.

Foi dito ontem aqui, pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, que na renegociação esteve o não pagamento de 9,241 milhões de euros referente a compensações por prestação de serviço público a que a concessionária teria direito e a que teria abdicado fruto dessa renegociação até 2009.

A minha pergunta é muito clara. Pergunto se a Sr.^a Doutora pode afirmar que isso efetivamente corresponde à verdade, se alguma vez, na renegociação, foi introduzido o pagamento ou não destes 9,241 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Não foi introduzido. Posso confirmar essa questão, bem como vou confirmar a relativa aos custos extraordinários, mas não foi introduzido. Vou confirmar, para ter a certeza, porque os meus colegas também trabalhavam o modelo, eu coordenava, e nunca ouvi falar em

compensações dessa ordem de grandeza. Nunca! Nem isso foi pressuposto nenhum. Não me lembro, mas vou confirmar e faço chegar-lhe também informação sobre essa questão.

Para eu perceber bem e me situar, o que me está a perguntar é se o modelo financeiro contemplou uma indemnização que o Estado devia pagar à concessionária de 9,9 milhões de euros, relativo ao exercício de 2010.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Doutora, até vou pedir mais.

Peço ao Sr. Presidente que solicite aos serviços da Comissão o envio da intervenção do Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro à Sr.^a Doutora (julgo que é simples) para que a possa visualizar e tentar perceber o que foi dito e a minha dúvida, que hoje também mantenho — ou, então, percebi mal o que ele terá dito. Posso ter percebido mal, mas já perguntei a várias pessoas que perceberam exatamente o mesmo. Trata-se de um vídeo de 8 minutos e dará para perceber o que ele terá dito.

Sr.^a Doutora, gostaria de saber se, depois, nos pode esclarecer, por escrito, relativamente a esse caso concreto.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente**: — Sr. Deputado, vou fazer isso, até porque eu própria poderei estar aqui a elaborar num grande erro. Não tenho a consciência disso. O valor de 9,9 milhões de euros é muito expressivo. Vou ver.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Chegámos, assim, ao fim da nossa reunião.

Compete-me agradecer à Sr.^a Dr.^a Maria Isabel de Jesus da Silva Marques Vicente as informações que nos trouxe e o modo como pôde

auxiliar os Deputados desta Comissão de Inquérito no seu trabalho. Agradeço também a sua disponibilidade e o seu empenho.

Gostaria também de agradecer a todos os colegas que auxiliaram que esta audição decorresse de forma, diria, impecável e elevada.

A próxima reunião é terça-feira, às 11 horas, para a audição ao Sr. Humberto Pedrosa.

Está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 13 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.