

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

41.^a Reunião
(9 de janeiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 50 minutos.

Foi ouvido, em audição, a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier, Chefe do Departamento de Regulação e Gestão dos Contratos de Concessão no Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR). Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Fernando Serrasqueiro (PS), Paulo Batista Santos e Nuno Encarnação (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP), Rui Paulo Figueiredo (PS), Carina Oliveira (PSD) e Pedro Filipe Soares (BE).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 13 minutos.

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

Eram 17 horas e 50 minutos.

Antes de iniciarmos a nossa audição, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro disse-me que queria suscitar um ponto prévio.

Dou-lhe, pois, de imediato, a palavra.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Obrigado, Sr. Presidente.

A questão é muito rápida. Para o bom andamento dos trabalhos e a audição da Sr.^a Dr.^a Ana Burnier, queríamos saber em que qualidade é que ela foi convocada para sabermos qual o tipo de perguntas que lhe poderemos fazer.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Paulo Batista Santos também quer colocar uma questão prévia.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, é só para informar V. Ex.^a e, através de V. Ex.^a, a Comissão, de que o Deputado Nuno Encarnação passará a efetivo nesta Comissão e a ser o coordenador do grupo de Deputados do PSD.

Queria fazê-lo, oficialmente, para conhecimento da respetiva Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, ficamos informados. Já tinha sido anunciado a renúncia do Sr. Deputado Mendes Bota nesta Comissão e que

seria substituído. Depois haverá uma formalização a fazer, mas de qualquer forma fica já, para todos os efeitos, informado que o Sr. Deputado Nuno Encarnação é membro efetivo desta Comissão e que é o coordenador do PSD.

Sobre a questão colocada pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier é responsável pelo InIR (Instituto de Infraestruturas Rodoviárias) e creio que é nessa qualidade que cá vem. Em todo o caso, como foi por proposta do PSD, não sei se alguns dos Srs. Deputados pretende elucidar melhor esta questão.

Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, é exatamente nesse sentido.

O Sr. **Presidente**: — Portanto, a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier vem na qualidade de responsável pelo InIR.

Srs. Deputados, embora este aspeto já tenha sido abordado informalmente com alguns dos Srs. Deputados, queria que pensássemos numa data, na próxima semana, para podermos fazer uma reunião sem audições, porque temos várias matérias a decidir: há uma proposta do PS para que o Sr. Dr. Sérgio Monteiro, atual Secretário de Estado, seja ouvido nesta Comissão, apesar de ter respondido por escrito ao questionário indicativo, e temos de deliberar sobre essa proposta; existe já um conjunto de indicações feitas pelo PSD, embora informalmente, em relação a várias entidades para as quais deverá ser enviado o questionário escrito, tendo em conta já as próximas parcerias público-privadas (PPP); e há também decisões a tomar relativamente ao andamento dos trabalhos sobre as PPP que nos falta apreciar, tendo em consideração também uma resposta que

ainda se aguarda por parte do Governo quanto ao ponto de situação das negociações.

Portanto, temos audições agendadas até dia 18, mas seria bom que, na próxima semana, pudéssemos realizar uma reunião para podermos tomar essas deliberações e dar andamento aos nossos trabalhos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, uma vez que temos uma audição marcada para terça-feira de manhã, às 10 horas e 30 minutos, e estaremos cá, se calhar, sugeria que entre as duas... Não?

O Sr. **Presidente**: — Terça-feira há as jornadas do PS e não haverá audição precisamente por causa disso. E, portanto, a audição que estava prevista com o Eng.º Ferreira do Amaral tem de ser recalendarizada.

Podemos, no entanto, tentar encontrar uma hora durante a manhã de quarta-feira para poder reunir, como, por exemplo, às 12 horas, para não prejudicar outras comissões.

Se não houver objeção, podíamos reunir no dia 16...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, como algumas comissões, às vezes, terminam mais tarde, propunha que fosse das 14 horas às 15 horas.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Por mim, não há qualquer objeção.

Fica, então, marcada a reunião da Comissão para quarta-feira, dia 16, às 14 horas, para deliberarmos o que for necessário e podermos continuar os nossos trabalhos.

Sendo assim, creio que estamos em condições de pedir que a Dr.^a Ana Maria Burnier se junte a nós para podermos começar a audição.

Neste momento, deu entrada na sala a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, já temos connosco a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier, cuja audição foi solicitada.

Sr.^a Doutora, quero, em primeiro lugar, agradecer-lhe a presença e a colaboração com os nossos trabalhos.

Não sei se já teve oportunidade de assistir, pelo Canal Parlamento, a alguma das audições. De qualquer forma, vou relembrar-lhe a metodologia que seguimos. Dar-lhe-emos a possibilidade, se o entender, de fazer uma intervenção inicial acerca da participação que terá tido na PPP da concessão Oeste, que é o objeto da nossa reunião; haverá um período para que cada grupo parlamentar, no tempo disponível de 8 minutos, possa colocar as questões que entender, que serão respondidas de imediato; e depois, eventualmente, haverá uma segunda ronda de 3 minutos para cada Deputado que queira intervir.

Pergunto-lhe se tem alguma objecção ao carácter público desta reunião.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier** (Chefe do Departamento de Regulação e Gestão dos Contratos de Concessão no Instituto de Infraestruturas Rodoviárias): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Não tendo, podemos iniciar os nossos trabalhos.

Pergunto-lhe se tenciona alguma intervenção inicial ou se podemos passar às perguntas dos Srs. Deputados.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, Sr. Presidente. Podemos passar às perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Assim sendo, passamos às questões que os Srs. Deputados pretendam colocar.

De acordo com a nossa rotatividade, cabe hoje ao Partido Socialista colocar, em primeiro lugar, as várias questões.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento a Sr.^a Dr.^a Ana Burnier. Foi-nos dito que está aqui em representação do InIR. Sabemos que o InIR atravessa, hoje, uma fase de enquadramento noutras instituições ou, pelo menos, de fusão, mas a Sr.^a Doutora aparece-nos, aqui, como a representante do InIR.

Ora, sabemos todos que o InIR — e vamos considerar que está ainda na fase de existência, até prova em contrário — tem como competência «fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis e regulamentos e dos contratos de concessão (...)», tal como refere o Decreto-Lei n.º 148/2007, o estatuto do InIR.

Considerando estas funções do InIR, pergunto-lhe como se compreende que, na maioria das 32 respostas ao questionário que a Sr.^a Doutora nos enviou, tenha dito «a signatária não participou», «não é do conhecimento da signatária», «não tem a signatária conhecimento», «a

signatária desconhece», quando lhe foram questionadas matérias da exclusiva competência do próprio InIR.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Bom dia.

Respondo dizendo que não tive conhecimento daquilo que disse que não tinha conhecimento, porque ultrapassava as minhas funções, o que não significa que outros responsáveis dentro do InIR possam ter conhecimento desses factos. Eu, pessoalmente, não tenho conhecimento, mas não significa que o InIR não...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A Sr.^a Doutora não é responsável pelo InIR? É que foi nesse pressuposto que foi convocada para nos dar respostas sobre o InIR. Não está em condições de o fazer relativamente a algumas matérias, é isso?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Em algumas matérias não, só naquelas que estão dentro das minhas funções no InIR.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quais são as suas funções dentro do InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sou chefe do departamento de regulação e gestão dos contratos de concessão, mas essa chefia insere-se dentro de uma direção e há outros níveis de chefia e outros níveis de responsabilidade que me ultrapassam. Não tenho conhecimento de todas as matérias.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, compreenderá agora a minha pergunta inicial. Se estávamos a tentar falar com um responsável do InIR, estamos agora com perfeito conhecimento de que a Sr.^a Doutora não representa o InIR e, portanto, provavelmente, não estará em condições de nos dar respostas.

Por isso, eventualmente, teremos de chamar o responsável pelo InIR. Quem é, então, o responsável pelo InIR, Sr.^a Doutora?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pelo InIR, entendo que seria o conselho diretivo, imagino que os três membros do conselho diretivo seriam os responsáveis últimos, porque têm conhecimento de tudo o que se passa e de todas as decisões que são tomadas no InIR.

Eu só posso responder por aquelas que eu tomo pessoalmente, no âmbito das minhas funções.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, mais uma vez, apelo à sua compreensão, porque creio que não estamos a acertar no alvo. Se a ideia era a de ouvirmos um responsável pelo InIR e estamos confrontados com uma responsável que só tem conhecimento parcial das matérias que estamos a questionar, provavelmente, sairá frustrada esta audição. Contudo, vou continuar no pressuposto de que a Sr.^a Doutora é a responsável pelo InIR.

Tem conhecimento da auditoria da Ernst & Young ao próprio InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, claro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Nesse relatório é feita uma apreciação desastrosa, para não dizer pior, da atuação do próprio InIR e, na

sua avaliação diz que, em termos de arquivo tem uma nota 1, numa escala de 1 a 5, em monitorização, suficiência, exaustividade e qualidade nota 2, em formalização nota 2, nos processos de comunicação e reporte nota 2 — ou seja, tudo negativo!

Diz também que para os processos de construção não existem procedimentos de controlo operacionais e financeiros instaurados e formalizados. A análise efetuada sobre as concessões — e a principal competência é a da análise das concessões — não tem sido atualizada e tem por base, essencialmente, informação veiculada pela própria concessionária através dos seus relatórios anuais. Quer dizer que o InIR, cuja competência devia ser controlar as concessões, confia nos dados que lhe são enviados pelos relatórios das concessionárias. Não se verifica a monitorização.

Pergunto-lhe: perante este cenário negro, qual é o seu comentário?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O que eu posso dizer a respeito é que o InIR, quando foi originalmente criado, foi criado dentro do âmbito do novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário, em que estava previsto que existisse uma concessionária geral, que seria a Estradas de Portugal, SA (EP), com outras concessionárias que estariam abaixo, ou seja, que seriam subconcessionadas à EP, e o objetivo do InIR era regular a concessionária geral.

Porém, houve uma fraca adesão das PPP a esse modelo, houve uma fraca integração a esse modelo, não foi possível realizar-se esse modelo como foi originalmente concebido. E o InIR viu-se obrigado a gerir 16 contratos de concessão de entre 23 contratos de concessão. Obviamente, a nossa equipa não consegue dar conta desse conjunto de 16 contratos — nunca conseguiu —, para além do facto de termos tido dificuldade em

conseguir recursos suficientes para montar a equipa que foi originalmente concebida.

Então, a única coisa que posso dizer a esse respeito é que não conseguimos ter recursos suficientes, para além de termos um objeto de trabalho muito maior do que aquele para o qual o InIR foi concebido. Daí essa avaliação por parte da Ernst & Young e essa realidade que se observou.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quer isso dizer que o InIR não cumpre o seu objetivo. Neste momento, não tem condições para cumprir o seu objetivo, que é fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, porque diz-me que não tem meios para o poder fazer.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O InIR tem feito a gestão corrente das concessões com todas as capacidades e atendendo às necessidades da gestão corrente.

Em termos de ter condições de fazer estudos mais aprofundados e relatórios de regulação, não temos conseguido atingir esses objetivos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não é isso que diz o relatório da Ernst & Young. Diz que para o *core* central do InIR ele serve-se dos relatórios anuais de contas das concessionárias e, portanto, não tem condições de controlar e de fiscalizar a sua própria atuação.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Nesse sentido, sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Certo.

Isto é importante, porque é através dos relatórios do InIR, que a Sr.^a Doutora diz que não tem condições para poderem ser feitos, que o Tribunal de Contas baseou a sua apreciação relativamente a esta questão.

A leitura que faço é que, naturalmente, o InIR, cujas obrigações por lei lhe são adstritas, é neste momento, ou foi, um instituto muito mal gerido e o seu presidente, como aqui foi comprovado, já mentiu várias vezes nesta Comissão.

Mas, continuando na apreciação da atividade do InIR, quero dizer-lhe que na avaliação da Ernst & Young é sempre dito que o acompanhamento e o desempenho do InIR é fraco, é muito inferior ao que existe para as subconcessionadas nos últimos tempos e, portanto, que há aqui, numa comparação entre a avaliação do InIR e a avaliação das Estradas de Portugal, não sei se tem conhecimento, uma diferenciação da avaliação que a Ernst & Young faz às duas funções — acompanhamento das concessões e das subconcessões é muito diferenciado.

Não sei se tem conhecimento da avaliação que é feita no mesmo modelo à Estradas de Portugal e ao InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho conhecimento da avaliação feita à Estradas de Portugal.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Certo.

Entrando, agora, na parte em que deve ter conhecimento: sabe qual é a taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista prevista para o caso em apreço?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — A concessão Oeste? No caso-base inicial?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sim.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Tenho aqui a TIR do projeto, mas a TIR acionista não trouxe comigo. Tenho uma ideia de que seja por volta dos 12%.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A Sr.^a Doutora escreveu 14,33%. Será isso?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, pode ser. Isso está nas respostas que enviei.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sim, escreveu 14,33%.

Tem uma ideia de quanto é a TIR acionista prevista no caso-base para as sete últimas concessões? Fez alguma análise comparativa?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, nós fizemos, mas não a tenho aqui comigo, porque trouxe apenas os elementos...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Tem a ideia de que as outras TIR são mais altas ou mais baixas?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Agora, neste momento, não me recordo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas eu informo-a, e aproveito para dar à Mesa um documento para que seja distribuído, do que

disse o Tribunal de Contas relativamente as outras subconcessões, referindo que a TIR média das últimas sete concessões — ou oito, se considerarmos o Túnel do Marão — é de 9,18%. Significa, portanto, que estamos perante um valor muito alto relativamente à média das últimas concessões. Acha o valor elevado? Médio?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Eu não posso dizer, porque isso depende das condições de contratação à altura, e cada concessão foi contratada num momento diferente, de modo a que as condições do mercado e as condições de risco de cada concessão são muito particulares.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Para provar as TIR quanto a estas últimas concessões peço a Mesa que anexe estes dois documentos.

Relativamente ao custo do investimento por quilómetro, pergunto-lhe se sabe qual foi o custo de investimento por quilómetro desta concessão.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Tenho um valor para o custo de investimento, não por quilómetro...

Pausa.

Não tenho o custo de investimento por quilómetro comigo, aqui, tenho só o custo de investimento total.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Eu ajudo.

Diz-se neste documento, que aproveito para entregar à Mesa, que o custo do investimento por quilómetro da pista sintética foi de 792 milhões

de euros para 85 km, o que dá cerca de 9,8 milhões de euros por quilómetro.

Considera este um valor razoável, alto ou baixo?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Isso tem de ser alvo de um estudo, não posso responder assim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Só para seu auxílio, dir-lhe-ei que nas últimas concessões contratadas o custo por quilómetro foi de 3,32 milhões de euros, ou seja, três vezes inferior, como comprovam os documentos que vou entregar ao Sr. Presidente.

Quanto ao custo do financiamento, sabe qual é o custo das linhas de financiamento?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O custo médio é de 7%.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A Sr.^a Doutora escreveu que seriam duas linhas do BEI um bocadinho mais baixo, 4,94% e 5,07%, o que faz uma média de 5% — naturalmente, taxas de juro acima do indexante.

Confirma este valor ou não?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Só um momento.

Pausa.

Tenho como custo médio da dívida de 7%, as linhas de BEI a 5%...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — As linhas de BEI — a BEI 1 a 4,94% e a BEI 2 a 5,07% — e tem também do Bca indexante + 1,5%.

Pergunto-lhe se tem ideia de qual é o custo das últimas linhas de financiamento para podermos fazer uma comparação entre estas e as últimas sete ou oito.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, não tenho essa comparação comigo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Eu ajudo, também enviando o documento para a Mesa, dizendo que as últimas sete têm o indexante mais 1,6% a 2,75%, o que significa valores muito mais baixos do que os que foram aqui utilizados. E tenho como base o relatório da Estradas de Portugal, páginas 38 e 39.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — De qualquer forma, o financiamento é um risco da concessão, pelo que...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Bom, aos riscos irei depois, na intervenção seguinte.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro fez chegar vários documentos a Mesa que são matérias que estão ao dispor da Comissão, mas que vou referenciar: relatório do Tribunal de Contas, a páginas 21, que se refere às TIR acionistas de várias PPP; relatório e contas de 2011 da Estradas de Portugal, SA, páginas 38 e 39; e ainda um documento da Direção-Geral do Tesouro e Finanças relativo à concessão Autoestradas do Atlântico. Serão disponibilizados da forma habitual.

Prosseguindo, é agora a vez do CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Burnier, agradecer-lhe a presença e dizer-lhe que nós não temos grandes dúvidas sobre esta matéria ou, pelo menos, não temos grandes questões para lhe colocar, mas, mesmo assim, gostaria de lhe referir dois ou três aspetos.

Olhando para o caso-base e para os resultados que acontecem agora, que aparecem bastante divergentes, damos conta de uma grande disparidade. Gostava de saber se nos consegue dar uma explicação dos motivos que explicam uma tal divergência, não no caso da TIR acionista nem tão-pouco do que consta do contrato. O contrato é de 1998, do Governo do Partido Socialista, e todos sabemos qual era a dívida pública à data e quais eram os juros que se conseguiam à data e os que se conseguiam nas outras subconcessões a meses de o Ministro das Finanças dizer que não tinha dinheiro para pagar ordenados. Nós sabemos fazer essas diferenças, apesar de ser o mesmo Governo que fez umas e outras... São mais baixas, mas, ainda assim, já em desespero de causa, como teremos oportunidade de ver.

Assim, gostaria de saber o que aconteceu nesta concessão, que, inclusivamente, não tem muitos pedidos de reequilíbrio financeiro, ou seja, parece-me até que não é tão dramática como as outras, uma vez que o risco da procura está na concessionária. Queria saber que análise faz para haver uma tão grande disparidade entre o caso-base e o que se tem verificado agora.

Queria perguntar-lhe também, do ponto de vista dos litígios ainda decorrentes, quer sejam por causa da taxa de regulação de infraestruturas

rodoviárias (TRIR), no fundo, a taxa de receitas do InIR, quer seja por um outro litígio — que não tenho bem de memória, mas participei nessa boa discussão — o de se introduzir proteção para motociclistas, que foi uma iniciativa meritória da Assembleia da República e que levou também a um pedido de reequilíbrio financeiro.

Gostava de lhe pedir que comentasse isso e, mais importante, saber o que está a acontecer para haver essa discrepância, para podermos perceber se o que está errado é o caso-base ou, eventualmente, acontecimentos que tiveram lugar posteriormente.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Só para esclarecer a pergunta: pede-me para responder à discrepância entre o caso-base e a realidade da concessionária Oeste, em termos gerais e em termos de... Peço desculpa, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Olhando para o caso-base desde 2005 a 2011, o real e os desvios são significativos: em 2005, o caso-base tem um desvio de quase de 276%; em 2006 anda também...

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Refere-se a tráfego ou a resultados?

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

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — A tráfego. Essa é uma concessão em que o risco da procura está do lado do privado, como é normal nesse tipo de concessões. É difícil dizer exatamente porquê, uma vez que não tenho conhecimento sobre o estudo de tráfego que foi feito na

altura das propostas. O que se verifica é que o tráfego real não está ao mesmo nível do que foi previsto na época da contratação. Mas isso é um risco que ficou com o parceiro privado e com o qual o Estado não tem que se preocupar, o risco é do privado. De facto, o tráfego até estava a crescer até 2005, acho; depois disso, começou a reduzir-se e, com a crise em 2008, tem reduzido em toda a rede rodoviária nacional e também na autoestrada do Oeste.

Esse é o motivo pelo qual a concessionária não tem tido os resultados que tinham sido previstos originalmente.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Entretanto, a concessionária pede agora... Há ainda um litígio que não está clarificado, decorrente da devolução de alguns troços de concessão. Gostava de lhe perguntar se nos pode esclarecer em que ponto é que essa situação está.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Que eu tenha conhecimento, desde que o InIR foi criado, houve o litígio em relação à TRIR e o litígio em relação às guardas de segurança de motociclistas, os quais já foram objeto de um processo de arbitragem.

Mais recentemente, houve um litígio relativamente aos problemas de construção dos projetos que foram transferidos para a concessão, que também já estão em processo de arbitragem.

Depois, houve um litígio em relação à introdução de portagens na concessionária Costa de Prata, que, supostamente, poderia ter tido uma repercussão no tráfego da autoestrada do Oeste, mas todos esses pedidos foram recusados pelo InIR e estão agora em processo de arbitragem.

É só o que posso dizer.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Portanto, refere-se à introdução de portagens, se não me falha a memória, na A17...

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Na A29.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sabemos, obviamente, das acusações que são feitas pela falta de rigor, para ser mais simpático, aos estudos do InIR e, nesta questão em concreto, o InIR defendeu que não se deveria avançar para um tribunal arbitral.

Tendo em conta as dificuldades que aqui foram realçadas pelo estudo da Ernst & Young, tendo em conta as próprias dificuldades do InIR — embora deva realçar que, dos estudos de tráfego que tive oportunidade de analisar, os do InIR, mal ou bem, são os únicos que ainda acertam, ainda assim, os estudos de tráfego do InIR são, em todas as parcerias que temos avaliado, os que acertam —, tenho duas perguntas para fazer.

Por que é que o InIR tem esta posição, a de tentar evitar o tribunal arbitral, quando a concessionária pede, agora, um novo equilíbrio financeiro com base num conjunto de cláusulas, que não vou agora dizer, mas que têm basicamente a ver com a introdução de portagens nas autoestradas circundantes? Por que é que o InIR defendia a não ida para um tribunal arbitral?

A outra pergunta visa saber se o InIR, em algum momento (agora já não, porque está integrado numa nova...), sentiu dificuldades em fazer este tipo de avaliação dos contratos. Foi por falta de pessoal, por falta de apoio político, por falta de enquadramento legal, por falta de informação? Estamos a tratar de uma concessão que, teoricamente, não é das mais dramáticas, embora haja aqui um desvio, mas teríamos de fazer uma análise profunda. Como é que o InIR diz: «Bom, é melhor não ir para um tribunal

arbitral!», num reequilíbrio financeiro que pode ser decisivo, porque a divergência entre o caso-base e a realidade é grande? O InIR pode não ter instrumentos para, sozinho, acompanhar devidamente esta concessão. Por que é que o InIR teve esta posição? É mesmo melhor avançar para o tribunal arbitral? O InIR sente ou sentia que tinha todas estas condições para fazer esta análise rigorosa?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O que posso responder é que não tenho participado da avaliação desses processos de pedidos de reequilíbrio económico-financeiro. Sei que o InIR, desde a sua criação, também não participou de todas as avaliações de reequilíbrio económico-financeiro, só aquelas que são dirigidas ao InIR. Neste caso, é uma das que foram dirigidas ao InIR.

Do conhecimento que tenho é que o InIR rejeitou liminarmente esses pedidos, não de que não queria que fosse ao tribunal arbitral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por alguma razão específica?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho conhecimento, não sei de nenhuma razão específica. O entendimento do InIR era o de que a concessionária não tinha direito a esse reequilíbrio e, por isso, foi recusado; não havia fundamento para o pedido.

Em relação a haver técnicos, o InIR teria sempre de fazer uma contratação específica para poder fazer esse estudo, se fosse um estudo mais aprofundado. Fá-lo-ia se houvesse tempo e se achasse que era necessário. Mas, realmente, ultrapassa as minhas funções, porque não é o meu nível.

O Sr. **Presidente**: — Concluiu, Sr. Deputado?

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

O Sr. **Presidente**: — Não sei se o Sr. Deputado Altino Bessa quer prosseguir, na primeira ronda...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Pergunto ao Sr. Deputado José Lourenço se pretende colocar questões.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Tenho alguma... Enfim, já percebi os constrangimentos da Dr.^a Ana Maria Burnier, não só porque a concessão surgiu antes, como pelas suas próprias responsabilidades no InIR.

Vou apenas fazer-lhe duas perguntas muito genéricas, que são as seguintes: qual é a apreciação que, como técnica, faz desta concessão? Acha que é uma concessão que foi bem feita? Defendeu os interesses do Estado? O que é que nos pode dizer sobre esta concessão? Qual é a apreciação que faz, sabendo nós que todo este processo é muito anterior à existência do InIR e até ao início das suas funções neste instituto?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sr. Deputado, é difícil fazer uma apreciação que não seja sobre o conteúdo técnico.

O que posso dizer é que desconheço qualquer estudo que tenha sido feito do comparador público ou da opção de contratar. Não temos conhecimento de que tenha havido esse tipo de avaliação. Entendo que se

havia interesse em listar essa concessão, ela foi feita de uma maneira razoável, os riscos ficaram do lado do privado e, se o tráfego não está a ser aquele que era esperado, isso é o risco de qualquer projeto em concessão e será arcado por aquele que correu esse risco. Não vejo nenhum problema com essa concessão. É um risco, e está do lado do privado.

Portanto, não é um risco para o Estado, de modo que não considero que haja algum problema com esse contrato.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Segunda pergunta: por que razão acha que, nesta concessão, o tráfego é tão baixo, comparativamente com o caso-base, que leva a estes resultados? Para si, quais são as razões determinantes que conduzem a isto?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O tráfego não teve a evolução que estava prevista no caso-base. Acho que o caso-base previa uma evolução bastante significativa ao longo dos anos, o que não se verificou, assim como a economia, com a crise mundial e com a crise em Portugal, também não tem tido um desempenho de crescimento; portanto, entende-se por que é que o tráfego não tem crescido. Talvez o caso-base inicial tenha sido muito otimista. Não sei. Realmente, não posso explicar, porque desconheço como é que foram feitos os estudos que deram origem ao tráfego previsto na proposta.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Não a incomodo mais.

O Sr. **Presidente**: — Não estando presente o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, vamos passar ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar a nossa convidada, a quem agradeço, em nome da bancada do PSD, os esclarecimentos que tem prestado e, sobretudo, as respostas que remeteu no seu questionário.

Nós fomos uns dos responsáveis pelo convite à sua presença nesta Comissão, convite esse que foi acordado e subscrito pelas outras bancadas, uma vez que a Sr.^a Doutora é, desde de 2008, chefe do departamento da análise de regulação do InIR, função muito relevante em relação àquilo que estamos a tratar.

Aceitamos as suas respostas, mesmo no que representam insuficiências de esclarecimento, como uma boa vontade vinda da sua parte e, portanto, não nos cria nenhuma dificuldade, embora — e só vou gastar 1 minuto nisso — não deixe de estranhar o posicionamento inicial do Partido Socialista. Por duas razões, e começava por lhe perguntar isso mesmo.

Tem ideia de quando foi criado o InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Em 2007...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Eu não distribuo documentos, Sr. Presidente,...

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Em 2008.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — ... mas queria informar a Comissão de que o InIR foi criado pela Portaria n.º 546/2007, assinada pelo então Ministro Mário Lino, o tal instituto que há pouco percebemos que

não funciona, que não presta um serviço público e que, de alguma forma, o seu presidente, segundo foi referido nesta Comissão, faltou à verdade.

Sr.^a Doutora, tem conhecimento desde quando está em exercício de funções o presidente do InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Que eu tenha conhecimento, desde o início.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Desde 2007.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tem ideia de quem era a tutela do InIR naquela altura?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Era a Secretaria de Estado de Obras Públicas e Transportes, o Ministério de Obras Públicas e Transportes e o Ministério das Finanças.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sabe quem era o titular, em concreto?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O Secretário de Estado Paulo Campos e...

Protestos do PS.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Eu sei que os tempos e as vontades mudam...

Sr.^a Doutora, eu sei que é uma questão que não tem propriamente a ver consigo, mas queria fazer-lhe três ou quatro perguntas para que nos possa ajudar em relação ao que estamos a discutir.

Tem conhecimento de que existe um conjunto de litígios entre o Estado português e a concessionária Autoestradas do Atlântico, certo?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O último dos quais, a tal concessão que o Partido Socialista acha desastrosa, acha que o custo do quilómetro foi uma coisa assustadora, foi criado também por um Governo do Partido Socialista. Tem essa ideia?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — No tempo do Eng.º António Guterres.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — No último litígio, o concessionário apresentou e remeteu para o InIR e para o Governo português uma reclamação no valor de 348 milhões de euros. Acha isso aceitável?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Tudo depende. O valor, em si, não quer dizer muito. Depende se o pedido é razoável e se tem ou não procedência.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Acha normal que, depois do desenho de uma concessão desta natureza, passados tão poucos anos de concessão, o concessionário venha a exigir ao Estado português 398 milhões de euros? Acha normal?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Se fosse um pedido feito em função de alguma alteração que estivesse prevista como sendo objetivo de reequilíbrio económico-financeiro no contrato de concessão, seria natural. No caso em questão, como foi um pedido para introdução de portagens, o InIR entendeu que esse pedido não era razoável e não deveria ser deferido. Foi esse o entendimento.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Portanto, o InIR entende que o pedido não é razoável.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O InIR representa o Estado em alguns destes litígios, certo?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Já alguma vez o InIR questionou a imparcialidade dos árbitros?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho conhecimento.
Não sei se isso foi...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Não conhece algum conflito de interesses neste processo de arbitragem?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Desconheço o processo de arbitragem.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Aquilo a que estou a referir-me é se não haverá situações em que o árbitro, que foi advogado da firma, representou o Estado ou os privados de uma forma alternada ou diferida no tempo.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho conhecimento.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Acha que os órgãos do Estado, face àquilo que, no caso concreto desta concessão, representa já um valor significativo daquilo que tem a ver com os acordos de reequilíbrio financeiro, têm sido devidamente representados?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Acredito que sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Portanto, com os montantes que já foram pagos, acordados em sede de arbitragem, à concessão do Oeste, acha que o Estado defendeu os seus interesses?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Depende. Apenas posso falar sobre os pedidos que foram avaliados após a criação do InIR e que foram avaliados pelo InIR, porque não tenho conhecimento de pedidos que possam ter sido avaliados fora do âmbito do InIR.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — No caso da concessão do Oeste, o que estamos a referir são acordos de reequilíbrio financeiro, uns que têm a ver com trabalhos não previstos e outros que têm a ver com alterações contratuais. É isso?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Alterações contratuais?... Desconheço... Ah, das guardas de proteção de motociclistas, sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Só se referem a alterações a trabalhos não previstos?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Existem os dois tipos. Existem alterações contratuais, que é o caso da introdução da taxa de regulação de infraestruturas rodoviárias e da necessidade de instalação das guardas de segurança para motociclistas. Estas são alterações contratuais e o Estado teve de pagar, fazer o reequilíbrio.

Em relação aos outros pedidos, não tenho conhecimento.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — De todo o modo, há pouco referiu, e é verdade, que nesta concessão o risco está do lado do privado, mas também é certo que os custos para o Estado, face a estes pedidos e a esses acordos, têm-se revelado bastante onerosos. Certo?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho conhecimento de todos os pedidos e por isso é difícil dizer.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Há pouco falámos neles, são três, o último dos quais de 398 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pois, mas, quanto a esse, não foi decidido que o Estado terá de conceder esse reequilíbrio. Ainda está em fase de arbitragem, pelo que entendo.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — E os outros já orçam em cerca de 24 milhões de euros?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O valor que eu tinha era de 1,2 milhões, somente. Quais são esses com 24 milhões?

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr.^a Doutora, segundo informação do representante do concessionário, eles são repartidos por dois pagamentos de reequilíbrio financeiros, um de 12,5 milhões de euros e outro de 11,75 milhões de euros.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — São reequilíbrios passados? Só se forem reequilíbrios anteriores à criação do InIR, porque aquilo de que tenho conhecimento é de 1,2 milhões, relativamente à TRIR e à proteção dos motociclistas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Constam do relatório do Tribunal de Contas e também da resposta que o representante do

concessionário nos remeteu. De facto, eles constam em março de 2005, o primeiro, e de junho de 2003, o segundo. Nessa medida, tem razão, porque são anteriores ao funcionamento do InIR.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pois.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O que está pendente no INIR, segundo aquilo que quero confirmar, é um pedido de pagamento, que já foi realizado, de 1,2 milhões de euros. É isto?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Gostaria de ter a sua perspetiva, dadas as funções que tem no InIR, em relação à matriz de risco que foi definida para o conjunto de parcerias público-privadas, no que se refere a este modelo e aos modelos subsequentes.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Desculpe, não percebi bem a pergunta.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Referia-me à matriz de risco.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Quer que me pronuncie sobre a matriz de risco da concessão?

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sobre o modelo, sobre a opção que foi decidida relativamente à concessão Oeste e aos modelos subsequentes, que, como sabe, foram diferentes, em relação às

subconcessões e às outras parcerias público-privadas rodoviárias, que é disso que estamos a falar.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Como disse, em relação à concessão Oeste, o modelo de risco colocou o risco de construção, de concepção, exploração e manutenção com o parceiro privado; o risco do Estado, basicamente, foi o risco de concepção e adjudicação do concurso e, depois, quaisquer alterações unilaterais ao contrato que fossem feitas posteriormente. De resto, o risco de tráfego, de manutenção, de construção ficaram todos do lado do parceiro privado.

Entendo que foi uma divisão de riscos apropriada e correta para a concessão Oeste.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Relativamente à viabilidade económico-financeira desta concessão, sabendo nós, face aos elementos que a Sr.^a Doutora nos remeteu e também confirmados pelo representante da concessionária, que a evolução dos resultados líquidos da concessão Oeste de 2005 até 2011 têm sido sempre, em relação ao custo-base, bastante negativos, face ao volume de endividamento que esta concessão tem, acha sustentável esta concessão, para o futuro?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Na realidade, não é minha função saber se a concessão é sustentável, porque essa é uma preocupação que deve ser do parceiro privado. Mas, por enquanto, acho que sim.

Este ano, a concessão deixou de ter prejuízos; não sei como vai evoluir e tudo depende da evolução da economia e do tráfego, mas por enquanto não vejo que se tenha configurado insustentável.

De qualquer forma, essa é uma preocupação do parceiro privado, não é do Estado, a meu ver.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr.^a Doutora, a manter-se... Já não vou falar do desvio registado quanto às projeções quando o Governo do PS de António Guterres decidiu fazer esta concessão, e foi nessa base que construíram o modelo de financiamento e sustentabilidade da mesma. No primeiro ano, houve desvios de quase 300% e em 2011 fechámos com quase 100% de desvio face àquilo que era o caso-base.

A questão é esta: se houver risco de sustentabilidade desta concessão, na opinião do InIR e da Sr.^a Doutora, uma vez que é técnica desta área, o Estado poderá estar em condições de resgatar a concessão?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Se o Estado... Desculpe, não percebi bem a pergunta.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Perguntei se o Estado deve resgatar a concessão.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Entendo que o Estado só deve resgatar a concessão se ela se tornar insustentável ao ponto de não conseguir cumprir com os requisitos aos financiadores. Mas não seria o Estado a resgatar a concessão, existem mecanismos previstos no contrato para esse tipo de situação. Não vejo motivo para o Estado resgatar a concessão antes disso.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr.^a Doutora, pode enunciar quais são esses mecanismos que lhe vêm à memória e que estão previstos em casos extremos?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Em princípio, acho que seriam os bancos financiadores que iriam gerir a concessão, não necessariamente o Estado, porque é aos bancos que o privado está a dever.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Na sua visão, relativamente à concessão Oeste, havendo risco de sustentabilidade da mesma, o privado e os financiadores que assumam o risco?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Para terminar, pergunto se sabe que estão em curso processos de renegociação de algumas parcerias público-privadas.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — No seu entender, quais as principais dificuldades que o Governo deve tentar ultrapassar nesse processo de negociação?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Quais as principais...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Quais as principais questões que o Governo deve renegociar no âmbito desse processo renegocial?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Poderia definir melhor o quer dizer com «questões»?

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Serão as taxas internas de rentabilidade, será o período de concessão... Na sua perspectiva, quais são os pontos sobre os quais o Governo deverá incidir esta renegociação?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Isso seria uma opinião pessoal, porque acho que há muitas soluções possíveis no âmbito da renegociação, desde a partilha de risco até ao prazo de concessão. Acho que não sou a pessoa apropriada para estar a dizer qual seria a melhor solução para a negociação em si.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Não se sente à vontade para fazer esse esclarecimento?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Peço desculpa mas, no âmbito desta Comissão, por vezes, temos perguntas mais particulares.

Pode recordar-nos desde quando está ao serviço do InIR?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Desde 2008.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sei que era uma profissional que estava ao serviço no Brasil. Foi convidada pelo atual presidente, pelo membro do Governo da tutela...

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pelo Presidente do InIR.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — E desde essa altura até hoje tem exercido estas funções na direção da regulação?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, na chefia do Departamento de Regulação e Gestão dos Contratos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Portanto, todos os contratos das parcerias público-privadas passam pelo seu acompanhamento?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pelo acompanhamento, sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — E aquilo que tem a ver com a intervenção da regulação do Estado e do InIR tem passado sempre pelo seu acompanhamento técnico, é isso?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim. Originalmente, quando fui contratada, era suposto haver uma equipa de, pelo menos, 10 pessoas, mas nunca houve, só eu e mais uma ou duas pessoas. Nunca houve mais do que isso.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Muito obrigado pela sua colaboração.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo fez sinal à Mesa no sentido de que pretendia fazer uma interpelação.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sim, Sr. Presidente, sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, é só para ficar registado em *Ata* a existência de dois pesos e duas medidas, quer na atuação dos meus colegas Deputados do PSD quer da Mesa, em termos de condução dos trabalhos, embora o Presidente da Mesa em exercício seja diferente.

Desde já, faço um parêntesis para esclarecer que somos pela total liberdade de pergunta e resposta sobre todos os temas em todas as audições e, portanto, achamos que a prática que foi seguida pelo Sr. Presidente da Comissão é a correta. Mas numa outra audição, em que estava a presidir o Sr. Deputado Emídio Guerreiro, o meu colega Manuel Seabra estava a interrogar e, sempre que se desviava da exclusiva concessão que estava em análise, não só os Deputados do PSD, várias vezes, fizeram apartes e interpelações à Mesa, como o Presidente em exercício, Emídio Guerreiro procurou limitar e balizar o âmbito das perguntas.

Portanto, de uma vez por todas, julgo que temos de nos entender, sendo que acho que a prática correta é a que o Sr. Presidente seguiu, ou seja, todas as perguntas devem ser passíveis de ser feitas e todas as respostas devem ser dadas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, registo a sua interpelação, mas verifico que ela não é sobre a condução dos trabalhos de hoje, será, porventura, acerca de uma reunião anterior e, portanto, não posso responder-lhe.

Também para interpelar a Mesa, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos, a quem peço que seja breve.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, serei breve, até por consideração pelos colegas Deputados do Partido Socialista.

A interpelação que o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo acabou de fazer devia ser dirigida ao seu colega — e sei que está prejudicado, porque não o ouviu —, uma vez que uma boa parte da intervenção inicial do Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro nada teve a ver com o tema que hoje estamos aqui a discutir, nomeadamente a concessão Oeste.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Pedro Filipe Soares prescinde de intervir e passamos, assim, à segunda ronda, na qual os Srs. Deputados dispõem de 3 minutos, como sabem.

Inscreveram-se os Srs. Deputados Fernando Serrasqueiro, Carina Oliveira, Pedro Filipe Soares, Paulo Batista Santos e Rui Paulo Figueiredo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, gostaria de colocar algumas questões relativas à alocação dos riscos desta autoestrada.

O risco de construção, relativamente à transferência para privados, está integralmente transferido?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O risco de construção está com um parceiro privado. Depois, qual foi a pergunta, que eu não percebi?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Está integralmente no privado?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Então, como se compreende que tenhamos de pagar, de 2009 a 2012, 47 milhões de euros por obras na A8, sendo o Estado o responsável?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Esse trecho da construção não foi objeto de construção; ele foi transferido somente para a operação. Portanto, não sei... São pedidos anteriores à criação do InIR...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Portanto, não está tudo integralmente transferido para o privado.

E o risco de disponibilidade está transferido?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O risco de disponibilidade? Nesse contrato não há pagamentos por disponibilidade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não há penalização por indisponibilização de estrada, como por exemplo, obras de alargamento?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, nesse contrato especificamente não há.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não posso transferir algo que não existe!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Então, não existem penalizações por indisponibilidade?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não existem penalizações por indisponibilidade no contrato da concessão Oeste. Não existem em todos os contratos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador) ... o risco de expropriação está transferido?*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, está a carregar no botão quando não fala e a não carregar quando fala, o que provoca algumas dificuldades no registo dos trabalhos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A pergunta que eu fiz foi sobre a expropriação.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, o risco de expropriação está transferido para o parceiro privado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Pode provar-mo?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Está no contrato.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador)* ... não está transferido, mas podemos, depois, no final, ver isso.

O risco ambiental está transferido?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, o risco ambiental está transferido.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Está transferido para o privado?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, para o privado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O risco fiscal está transferido?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, está transferido.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Por que taxa?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não há taxa. Quer dizer, se houver alteração na alíquota do IVA, isso é um custo com o qual o parceiro privado arca, não é da responsabilidade do Estado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas a taxa do IRC está a 37,4%, o que significa que, atualmente, com uma taxa de 25% mais as sobretaxas que agora foram acrescentadas, o privado está a ganhar o diferencial.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Porquê? Ele continua a pagar... Não está a ganhar.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O IRC foi considerado a 37,4% e atualmente, está a 25% mais a sobretaxa.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Mas por que é que estaria... Esse risco é do parceiro privado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O parceiro privado tem o risco de 37,4%, o que quer dizer que, se a taxa for superior, a responsabilidade é dele, mas se a taxa for inferior, como é o caso agora, a responsabilidade...

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Desconheço que exista essa regra no contrato de concessão. Não há nenhuma referência a alíquotas...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador)* ... de 37,4% durante os 30 anos da concessão.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Mas a taxa pode variar o quanto for. O parceiro privado vai ter de pagar a taxa que estiver em vigor.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A taxa foi fixada em 37,4%. Significa que o privado tem a garantia de que, se ela subir, a responsabilidade é dele.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho esse conhecimento.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas como foi definida a 37,4% e desceu para 25%, como é lógico,...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Paga menos!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não paga menos. Foi definida em 37,4%, o que significa que tem aqui uma margem diferencial de 25% para 37,4%. Se o risco estivesse no Estado, o Estado ia acompanhando e sabia o risco com que contava. Aqui, nunca sabe o risco porque...

Estas contas são fáceis de fazer: se tem um fixo de 37,4%, não é penalizado... Se há uma subida de taxa, o concessionário nada recebe por esse acréscimo, portanto, ele tem uma garantia de 37,4%. Tem risco se, porventura, um dia, a taxa estiver superior; se estiver inferior, com certeza que tem uma vantagem.

Por último, quero perguntar-lhe o seguinte: esta obra de alargamento da A8, que foi paga por 47 milhões, foi contratualizada por 29,5 no quatro II do protocolo que foi assinado entre o InIR, a Estradas de Portugal e a

Autoestradas do Atlântico. A que se deve este diferencial? Houve trabalhos a mais? Qual o montante? Por que é que passamos de 29,5 para 47?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Pois, peço desculpa, mas como não participei deste processo de reequilíbrio não tenho conhecimento sobre os detalhes deste processo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, como a Sr.^a Doutora não tenho conhecimento, solicito que se peça ao InIR todos os documentos sobre esta obra, designadamente o contrato, os planos de trabalho, a aprovação de planos de trabalhos, os trabalhos a mais, porque sabemos que foram pagos — e consta do relatório — 47 milhões, desdobrados em 14 milhões em 2009, 20 milhões em 2010, 12 e 1,2, e no contrato no quadro II do protocolo estavam 29,5.

Por isso, solicitávamos os documentos que pudessem justificar esta matéria, já que a Sr.^a Doutora não está em condições de nos poder esclarecer.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Vamos, depois, verificar se dispomos de alguma dessa documentação e, se não dispusermos, solicitá-la-emos, naturalmente.

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

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar a Dr.^a Ana Burnier, que está aqui para falar sobre a concessão Oeste.

Concretamente sobre a questão do Oeste, não gostaria de lhe fazer nenhuma pergunta ao detalhe, porque, de facto, tem sido um pouco constrangedor perceber que, quando se pergunta sobre taxas concretas, questões financeiras, detalhes técnicos ou reequilíbrios, tem sido um pouco complicado recordar esse detalhe.

Trata-se de uma concessão em regime de portagem real e o Deputado Fernando Serrasqueiro tocou na questão da disponibilidade, que pessoalmente é um dos riscos que mais gosto de acompanhar e, como disse e bem, este risco não existe, pelo que não poderá estar a compará-lo com outra coisa qualquer que exista: a disponibilidade teórica ou utópica de, na eventualidade de acontecer qualquer coisa, o parceiro privado estar sempre, mas sempre, a ser pago para que essa disponibilidade ocorra.

No entanto, como isto não existe neste contrato, tem de haver outros mecanismos de salvaguarda do interesse do Estado. Ora, esse é o papel que eu gostaria de, em abstrato ou de uma forma mais genérica, se quiser, sobre esta concessão, perceber, isto é, de que forma é que é exigido ao parceiro privado o cumprimento de requisitos de salvaguarda do interesse do Estado.

Posso dar-lhe o exemplo das tais questões técnicas que diz que está mais habilitada a prestar. Há pouco falou das guardas de segurança para motociclistas: a definição dos locais, o sítio onde deverão ser colocadas ou não... Sabemos que há autarquias que até solicitam ramais, troços — nós sabemos como é que estas coisas são —, que há inúmeras solicitações que frequentemente estão a ser feitas ao ente privado, que certamente terão, da parte do InIR, alguma chancela, no sentido de perceber até onde é que podem ir e de que forma é que isso é balizado pelo contrato de concessão.

Pergunto: como é que isto é feito? Como é feita a definição dos requisitos? No caso de haver uma obra, como a de que falou, na Malveira,

naquele troço de estrada, durante meses largos e muitas vezes com péssima sinalização temporária, quem é que fiscaliza? Quem é que controla? Quem é que acompanha? De que forma? Como é exigido ao privado que cumpra os requisitos de pura gestão de contrato, que não têm nada a ver com os riscos?

Como a Sr.^a Doutora disse que era chefe de departamento, precisamente da divisão da gestão do contrato, gostaria de perceber de que forma é que é feita essa filtragem, esse acompanhamento e, já agora, com que pessoas.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — O InIR está separado em três direções. Existe a direção de segurança e ambiente, na qual é feito esse acompanhamento.

Cada contrato de concessão tem um manual de operação e manutenção e um plano de controlo de qualidade. Nestes dois documentos estão definidos a periodicidade, o acompanhamento e todos os indicadores de acompanhamento relativos a todos esses processos. E, inclusivamente, a direção de segurança já desenvolveu um sistema novo onde tudo isso está informatizado e essa informação das concessões tem sido recebida — não sei se já há para a concessão Oeste.

Mas queria deixar claro que, apesar de não haver penalizações, em termos de indisponibilidade, há o acompanhamento, que é feito por um departamento dentro do InIR, de acordo com manuais e planos contratualizados com o concessionário.

Não sei se respondi a tudo.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Não na totalidade.

Falou-me da divisão de segurança e ambiente, que é uma área específica. Porém, o que lhe perguntei foi quem é que analisa a parte contratual, a defesa e a salvaguarda dos requisitos, do interesse público, perante qualquer solicitação ao privado, face ao que está no contrato. Não deve ser certamente a direção de segurança e ambiente. Deve analisar apenas para uma parte específica da execução do contrato, *in loco*. Mas, em abstrato e genericamente, em relação a qualquer outro motivo, a qualquer outra interpelação que exista ao ente privado, quem é que no InIR fiscaliza, acompanha e de que forma?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — A gestão dos contratos é feita na direção de regulação e gestão de contratos de concessão, numa parte da qual eu trabalho. Existem duas chefias. Nós fazemos a gestão dos contratos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Em última análise, já agora, em termos hierárquicos, vai diretamente ao Presidente do InIR ou a outro departamento qualquer?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, vou à direção de regulação e gestão de contratos de concessão.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, como já não tenho tempo, pergunto, telegraficamente, o seguinte: Sr.^a Doutora, alguma vez suscitou alguma multa por incumprimento do contrato?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Já sugerimos à tutela, mas não tenho conhecimento de que as multas tenham sido aplicadas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento, em primeiro lugar, a Sr.^a Dr.^a Ana Maria Burnier.

Devo dizer-lhe que, do que ouvi e neste ponto da audição, já não há muitas perguntas a fazer, mas gostava de pegar num ponto, que foi, aliás, focado agora na sua resposta.

Referiu que já tinham dado uma série de indicações de possíveis multas que poderiam ser levadas a cabo, mas que não tem conhecimento de que a tutela tenha feito qualquer uso dessa informação. Permita-me que desdobre esta matéria em duas perguntas.

Uma primeira, do ponto de vista processual: seria, ou não, de esperar que a tutela já tivesse feito alguma coisa? O que é que processualmente está a emperrar este processo?

Uma segunda sobre o conteúdo dessa informação: o que motivou essa exposição?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Tenho de lhe dizer que, agora, neste momento, não me recordo, porque são processos mais antigos. Realmente, não sei responder por que é que não se decidiu por aplicar a multa.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Podemos pedir-lhe que, se tiver essa informação, a faça chegar à Comissão para podermos ter acesso a ela?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Sim, claro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, não tenho mais nenhuma pergunta a fazer.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de intervir também muito brevemente.

Resta-me pouco mais do que agradecer os esclarecimentos que a Sr.^a Doutora trouxe à Comissão.

Gostaria de dar nota que também estamos preocupados e a questão que lhe vou formular vem na linha do que foi referido pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro sobre um conjunto de obras lançadas no âmbito desta concessão — e foi a pergunta que fiz ao Eng.º João Cravinho —, que estavam previstas no contrato inicial e que têm a ver com a CRIL, no âmbito da A8, mas sem qualquer concurso público e num valor que situa em cerca de 40 milhões de euros.

Acha que o Estado deve lançar obras desta grandeza sem qualquer tipo de concurso público?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Na minha opinião, não, não deveria.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tem ideia de que, tendo em conta os contratos que acompanha, esta situação tenha acontecido em qualquer outro tipo de concessão?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não tenho esse conhecimento.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Por conseguinte, esta iniciativa, que o Ministro João Cravinho também reconheceu nesta Comissão como tendo sido uma exceção, mas uma má exceção, aconteceu só na concessão Oeste. É a sua ideia?

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Disse que não tenho conhecimento. Não sei dizer que foi só. Não tenho conhecimento de que tenha ocorrido noutras.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Obrigada, Sr. Doutora. Não vou maçar-la mais com questões.

Quero apenas agradecer o seu contributo numa concessão que nos preocupa. Como consta do relatório de uma consultora que fez um estudo sobre as parcerias público-privadas, até 2016, onde atingem a maturidade alguns financiamentos que suportam esta exploração, a concessão pode estar na iminência do colapso financeiro, não ter disponibilidade para poder pagar os seus compromissos financeiros. É o desenho de uma concessão que foi montada por um Governo que, certamente, não mediu bem, nem avaliou sequer, a sustentabilidade do que estava em causa nesta concessão.

Agradeço imenso as suas palavras e felicito-a pelo seu trabalho, embora nem sempre muito clarificador nas questões que fizemos. Mas estou certo, até porque mereceu a confiança da direção do InIR, que continuará a executar uma tarefa que é importante de regulação e de representação do Estado.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Obrigada.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, gostaria de dar três notas muito breves.

Uma primeira nota para saudar a Dr.^a Ana Burnier e agradecer-lhe todos os esclarecimentos que prestou, quer por escrito quer aqui, hoje, presencialmente. Como dizia o Sr. Deputado Paulo Batista Santos, nem sempre foram esclarecedores, mas penso que foram dados com toda a boa vontade e, portanto, queria agradecer-lhe esse exercício de cidadania.

Acabou por deixar aqui uma nota relevante.

Confesso, até enquanto coordenador dos Deputados do Partido Socialista nesta Comissão, que, aquando da proposta da sua audição presencial, tive algumas dúvidas face ao questionário escrito. Entendíamos que não iria crescer muito e, em grande parte, isso acabou por se verificar nesta audição.

O Partido Socialista tem uma posição desde o início e que manterá até ao fim: votamos a favor de toda e qualquer proposta para audição. Condenamos, quando outros partidos — e já o fizemos — votam contra audições suscitadas pelos partidos políticos; achamos que isso é, até, limitador e perturbador dos trabalhos desta Comissão. Já criticámos alguns chumbos de propostas de audição e esperamos que não venham a repetir-se no futuro. Por isso, tivemos essa dúvida, mas votámos a favor.

Há, de todo o modo, duas últimas notas que gostava de saber.

Uma, em relação...

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O CDS, quer a primeira, quer a segunda, quer a terceira filas, está muito agitado. Penso que o Sr. Presidente, com certeza, com todo o gosto, lhe dará a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não desperdice tempo, porque depois pode vir a fazer-lhe falta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estava à espera que o Sr. Presidente criasse condições para eu poder continuar ou, então, que desse a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa, que, embora não se tenha inscrito, gosta de fazer apartes e de se rir muito. Não percebo bem qual a piada, mas se está divertido, se calhar, gostávamos todos de partilhar a piada do Sr. Deputado Altino Bessa. Se calhar, ficou incomodado pelos chumbos de audições por parte do CDS, quando, às vezes, vai a contragosto atrás do PSD. Espero que, por exemplo, quando votarmos para a semana a vinda do Sr. Secretário de Estado, Sérgio Monteiro, não votem contra e permitam essa audição.

O Sr. **Presidente**: — Lá chegaremos, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Em relação à intervenção que estava a fazer, só queria dizer mais duas notas.

A primeira é para que fique registado, e depois seja aprofundado, que o Sr. Deputado Paulo Batista Santos falou há pouco de reequilíbrios financeiros. Disse, muito bem e certo, os reequilíbrios financeiros; disse,

muito bem, os montantes; esqueceu-se de dizer que eram respeitantes ao período de 2003, 2004 e 2005, portanto, em governos do PDS. É uma nota relevante e importante que deve aqui ficar.

Para terminar, a Sr.^a Dr.^a Ana Burnier deixou aqui uma nota absolutamente relevante para os nossos trabalhos futuros. Em relação a várias coisas, não foi esclarecedora, mas deixou aqui umas notas importantes. Disse que o InIR não tem capacidade para dar resposta aos 16 contratos de concessão que estão sob a sua alçada, que não consegue nem nunca conseguiu, que não tem capacidade para fazer estudos mais aprofundados nem para fazer regulação.

São conclusões muito importantes, muitos relevantes, que confirmam aquilo que pensamos do InIR.

E nós somos críticos do passado, até do Governo do Partido Socialista, porque, naturalmente, foi um erro a nomeação do Eng.º Alberto Moreno para Presidente do InIR, assim como a sua constituição. O Sr. Eng.º Alberto Moreno já mentiu três vezes na Comissão de Economia e Obras Públicas numa audição, já mentiu posteriormente numa outra audição e ficou plenamente demonstrado, nas audições em que aqui estive, que não tinha capacidade para implementar tudo aquilo que é a sua missão.

Portanto, achei muito relevante as suas declarações, que acabaram por comprovar que, de facto, foi um erro a sua nomeação, foi um erro a sua manutenção. E, para além de ele ter faltado à verdade na Assembleia da República, o que espero que não venha a fazer aqui, penso que ele demonstrou toda a sua incompetência...

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Deputado Altino Bessa, quer mais uma vez a palavra?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu largamente o seu tempo. Peço-lhe que conclua.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — As interrupções são sucessivas...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, nós sabemos que as interrupções são aquelas que nós consentimos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Deputado Altino Bessa, quando não gosta do que ouve, vai gritando audivelmente na Comissão a ver se acaba por perturbar.

O Sr. **Presidente**: — Ninguém, para além de nós, está a ouvir o Sr. Deputado Altino Bessa. Portanto, queira continuar.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Portanto, quero deixar uma nota e um agradecimento pela coragem nas afirmações que aqui fez, porque confirmam tudo aquilo a que assistimos em sucessivas audições de representantes do InIR que já tivemos na Assembleia da República.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se a Sr.^a Doutora tem algo a dizer.

A Sr. Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Não, não tenho mais nada.

O Sr. **Presidente**: — Estamos, então, a concluir esta audição. Quero agradecer à Dr.^a Ana Maria Burnier a sua colaboração.

Houve um elemento que foi solicitado pelo Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, para o qual peço a sua atenção, no sentido de poder fazer chegar essa informação à Comissão.

O Sr. Deputado Paulo Batista Santos quer fazer mais uma interpelação? Hoje estamos ricos em interpelações à Mesa!

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, só por uma questão de justiça à nossa convidada e antes dela se ausentar, queria dizer que não estou certo que a nossa convidada disse aquilo que o Sr. Deputado agora concluiu. E, portanto, há a gravação.

Aquilo que o Sr. Deputado coloca nas afirmações da Sr.^a Doutora não me parece correto, uma vez que eu nunca ouvi aqui referir que o InIR é um erro, que não funciona, que não tem capacidade, que não cumpre a sua função reguladora. Nunca ouvi aqui. É uma funcionária superior do InIR, parecer-me-ia errado que ficasse essa ideia.

Sr. Presidente, a minha interpelação tem a ver com o seguinte sentido: queria, através de V. Ex.^a, pedir aos serviços a resposta do ex-Primeiro Ministro Eng.^o José Sócrates — visto que já a pedi, mas ainda não recebi e já a vi circular — relativamente à concessão Metro Sul do Tejo, onde diz que não tem nada a ver com o assunto.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, a resposta do Eng.^o José Sócrates foi já disponibilizada a todos os Srs. Deputados pela forma habitual, que é no *site* da Comissão.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Posso ainda dizer uma coisa?

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Doutora, faça favor.

A Sr.^a Dr.^a **Ana Maria Faria Burnier**: — Só para esclarecer essa questão, queria dizer que, de facto, não tive a intenção de dizer que o InIR ou a criação do InIR foi um erro. Só tive a intenção de dizer que o InIR foi criado dentro de um modelo que, depois, não se concretizou.

Portanto, os constrangimentos com que o InIR se tem deparado são decorrência dessa realidade.

Por que é que o modelo não se conseguiu concretizar? Para isso podem existir inúmeros motivos, mas não significa, necessariamente, que a culpa seja só do Presidente.

É o que tenho a dizer.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Dr.^a Ana Maria Faria Burnier, terminámos a audição e agradeço-lhe a colaboração.

Srs. Deputados, lembro que amanhã reunimos às 17 horas e 30 minutos, audição requerida pelo CDS-PP, para ouvir o Sr. Manuel de Sousa Pereira, que representou o acionista Construtora do Lena, SA e é atualmente presidente da concessionária do Oeste. O tema será concessão Oeste.

Está encerrada a reunião.

Eram 19 horas e 13 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.