

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

60.^a Reunião
(8 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 49 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Alberto Conde Moreno, Presidente do Conselho Diretivo do InIR. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Altino Bessa (CDS-PP), Adriano Rafael Moreira e Carina Oliveira (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS) e Hélder Amaral (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 18 horas e 21 minutos.

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

Eram 15 horas e 49 minutos.

Vamos proceder à audição do Eng.º Alberto Conde Moreno. O tema da nossa reunião diz respeito às concessões Norte e Grande Lisboa e às ex-SCUT.

Começo por agradecer ao Sr. Engenheiro a sua presença. Sendo já repetente nesta Comissão, conhece a nossa metodologia, pelo que me dispenso de o elucidar acerca disso, por desnecessidade.

Pergunto-lhe se tenciona fazer uma intervenção inicial ou se entende que podemos passar, de imediato, às perguntas.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno** (Presidente do Conselho Diretivo do InIR): — Sr. Presidente, se não vir inconveniente, gostaria de sumarizar, até para dar alguma da perspetiva que tenho em síntese do tema das nove concessões.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, quando estive aqui há pouco mais de um mês, em janeiro, fiz uma apresentação breve também, em que referi quais as funções do InIR, relativamente ao qual, desde então, ainda não se concluiu o processo de fusão, mas os membros do conselho diretivo concluíram as suas funções no passado dia 28 de janeiro — eu estive cá em janeiro, precisamente antes

disso —, por um despacho do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 31 de janeiro.

É nestas circunstâncias que aqui estou, perante esta Comissão de Inquérito, e na sequência de um depoimento escrito que vos apresentei a 7 de fevereiro, que julgo ser do vosso conhecimento e que todos terão tido acesso.

Como disse o Sr. Presidente, esta já é a segunda vez que aqui venho e também fui duas vezes à Comissão de Economia e Obras Públicas, embora noutro âmbito, naturalmente.

Assim, queria referir que é hoje claro que o InIR não participou nas negociações que levaram à celebração dos chamados «acordos globais» de 2007, com a Brisa, com a Ascendi e com a Euroscut — portanto, sumarizo aqui também o que disse sobre a Brisa —, nem participou nas renegociações que levaram às alterações dos respetivos contratos de concessão.

O envolvimento do InIR nas renegociações, no âmbito da presente sessão, restringiu-se a um parecer solicitado pela comissão de negociações, através do gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, relativo a um pedido de reequilíbrio financeiro pendente, até à data, na altura, sobre a concessão Norte Litoral, quanto a achados arqueológicos na ligação a Caminha. O InIR veio a validar um montante reduzido face ao solicitado pela Euroscut por considerar que os demonstrativos apresentados pela concessionária eram, na sua maior parte, incompletos ou haviam já sido pagos pela EP (Estradas de Portugal), então EP, EPE antes de 2007.

Portanto, não validámos os documentos sem ter uma articulação com a EP, a qual foi feita nessa altura, e transmitimos isso à comissão e a comissão, naturalmente, publicou essa matéria no contrato.

O InIR não deu qualquer acordo à revisão de montantes de investimento para alargamentos na concessão Norte Litoral.

À luz do papel que veio a ser atribuído ao InIR no cálculo das deduções à disponibilidade, estamos a falar no período pós maio-junho de 2010 — e eu considero esta matéria relevante, até para evitar pressupostos errados —, do qual só veio a ter conhecimento a partir da data da publicação em *Diário da República* dos contratos, consideramos que teria sido mais eficaz o concedente ter integrado o regulador na comissão de negociações não apenas para facilitar todo o processo de implementação desses cálculos da disponibilidade, que foram acordados em contrato, e que consideramos com deficiências, internamente, na análise que a direção de segurança e qualidade fez... E essas deficiências têm a ver com quê? Designadamente, com assimetrias acentuadas incompreensíveis entre os seis contratos, o que significa uma coisa muito simples: se os senhores observarem — e nós observámos isso e reportámos — diferenças e variações dos 20 ou 30 indicadores que afetam o cálculo de disponibilidade e se houver incumprimento de 10% nesse indicador físico por parte da concessionária, o valor financeiro é diferente.

Não obstante, em relação a estas seis concessões de 2010, o InIR tem vindo a realizar o acompanhamento. Claro que aqui falo até dia 7 de fevereiro, porque só tive conhecimento que concluía as funções a 28 de janeiro no dia 7 de fevereiro, que foi quando foi publicado o despacho. Como estava a dizer, o InIR realizou o acompanhamento e a fiscalização através, como referi já na anterior sessão, das direções de regulação e concessão, da direção de segurança e qualidade, da direção de planeamento, bem como do gabinete jurídico no que se refere à fundamentação dos atos de regulação e dos processos de incumprimento contratual para aplicação eventual das respetivas sanções.

É evidente que esta estrutura que nós usávamos está a ser repensada no âmbito do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Portanto, isso está fora de questão.

Quero dizer-vos também, falando das remunerações de disponibilidade, o seguinte: as remunerações de disponibilidade pagas pela Estradas de Portugal, SA, às seis concessionárias, no âmbito da reunião de hoje — portanto, há três que não têm remuneração de disponibilidade como tal nem contratos finalizados, pelo menos que eu conheça —, totalizaram 171 milhões de euros em 2010 e 431 milhões de euros em 2011. As respetivas deduções aplicadas pelo InIR corresponderam a 0,9% dos 171 milhões de euros em 2010 e a 2% de 431 milhões de euros em 2011. Em 2011 atingiram, pois, as deduções, 8,7 milhões de euros, dos quais 5,87 milhões de euros respeitantes a uma só das seis concessões, a Norte Litoral.

Esta dedução, aplicada em 2011 à concessão Norte Litoral, correspondeu, mais ou menos, a um mês e meio do pagamento anual de disponibilidade. A concessionária apresentou uma providência cautelar que fracassou, foi considerada não oportuna pelo tribunal, mas, posteriormente, a concessionária remeteu a sua posição para tribunal arbitral, não se conhecendo, ou não conhecendo eu até à data, qualquer decisão do tribunal arbitral.

As perguntas de hoje incidem sobre nove concessões, duas das quais são portajadas, Norte e Grande Lisboa, quatro ex-SCUT, que foram objeto de renegociações concluídas em julho de 2010, Costa de Prata, Norte Litoral, Beiras Litoral e Alta e Grande Porto, e três, as concessões Beira Interior, Algarve e Interior Norte, que tiveram os respetivos contratos assinados em 1999-2000 e cujos processos de renegociação terão sido iniciados em 2010, na sequência do Despacho n.º 13644/2010, de 26 de agosto, conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, que

constituiu também as comissões de negociação. O signatário desconhece os resultados das últimas três renegociações e, em particular, qualquer modificação dos respetivos contratos. Como vos disse, não estão a ser pagas por disponibilidade.

Ora bem, este despacho conjunto de agosto, que lança estas três novas concessões para negociar como ex-SCUT, integrava ainda as concessões Brisal — Autoestradas do Litoral, SA e AEDL — Autoestradas do Douro Litoral, as quais viriam a ser excluídas em 29 de novembro desse ano, sem justificativo técnico ou político explícito, pelo despacho conjunto de 29 de novembro, publicado em 13 de dezembro, que tinha como objetivo «avaliar e rever o modelo de financiamento da EP, SA e racionalizar a sustentabilidade desta empresa» — palavras do despacho —, constituindo-se uma comissão composta por técnicos que, por acaso, eram diferentes dos das anteriores comissões de negociação. «Podemos, assim, concluir...» — a responsabilidade da afirmação é do orador — «... que o Governo considerou, em 29 de novembro, passados três meses do início de novas renegociações em agosto de 2010, que a continuidade destas concessões, Brisal e AEDL, nas renegociações iria afetar a sustentabilidade da concessionária do Estado.»

Ora, o regulador tinha referido, antecipado e transmitido a sua posição em 22 e 26 de novembro de 2010 relativamente às concessões Norte e Grande Lisboa, ambas portajadas, tal como a Brisal e a AEDL. Com efeito, tal como é referido no relatório que foi apresentado aos Srs. Deputados no âmbito desta resposta, *Análise financeira e gestão de risco relativa às renegociações das concessões efetuadas em julho de 2010* — e não têm só o relatório, mas também as notas técnicas —, consideramos que a decisão governamental de retirar a Brisal e a AEDL não terá sido estranha às conclusões dos estudos preliminares do referido relatório, solicitadas

com urgência pelo então Sr. Ministro das Obras Públicas, logo após a assinatura dos contratos renegociados em julho de 2010. Ou seja, a primeira vaga de ex-SCUT foi aprovada, em resolução de Conselho de Ministros e decreto-lei, em junho de 2010 e, naturalmente, em agosto há a inclusão da Brisal e da AEDL nas renegociações, que foi retirada em dezembro.

«Todas as concessões objecto do presente questionário integram igualmente o objecto da comissão para a renegociação dos contratos referentes a PPP do setor rodoviário», constituída muito recentemente por despacho da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no *Diário da República*, em 19 de dezembro. «À luz do referido Despacho e das notícias veiculadas pelos órgãos de comunicação social encontrar-se-ão a decorrer as respectivas renegociações não tendo...» — tal como nas anteriores — «... o InIR sido notificado ou informado destes factos» ou participado em qualquer reunião que seja. «Em qualquer dos processos de renegociação referidos, não participaram o InIR ou o signatário como membro das respectivas Comissões de Negociação.»

No que respeita às concessões objeto da reunião de hoje, consideramos que decorreram de acordos globais com um âmbito muito mais vasto do que o conseguido efetivamente — aliás, tal como na Brisa, eu aqui referi — e que os resultados financeiros negativos para o Estado e utilizadores-pagadores condicionaram a sustentabilidade do modelo de gestão e financiamento rodoviário. A minha referência a utilizadores-pagadores não significa que eu não esteja de acordo com o conceito de utilizador-pagador. Significa é que, muitas vezes, se atribui aos fluxos financeiros que vêm do utilizador-pagador como se fossem cedências da concessionária ao Estado, o que, naturalmente, é um primarismo de linguagem errado.

Dizia eu que, no que respeita a estas concessões, consideramos que tiveram um âmbito mais vasto que o conseguido e que os resultados financeiros negativos para os Estado e para os utilizadores condicionaram a sustentabilidade do modelo de gestão e financiamento rodoviário. Por um lado, a transferência de portagens para a EP, SA foi reduzida a 6 das 15 concessões rodoviárias e não foi conseguido o desiderato de uma única concessionária geral dentro da EP. Costumo dizer, muitas vezes, àqueles que se preocupam tanto com o facto de o InIR não ter conseguido gerir 16 concessões que, quando fomos contratados, tínhamos um objetivo de gestão de gerir o contrato da Estradas de Portugal, mas decorriam, no entanto, as negociações com a Brisa e com estas todas, na esperança de que fossem incluídas como subconcessão da EP, e é disto que se trata. Temos de fazer memória com a informação à data em que ela ocorreu.

Acresce que os resultados globais líquidos — e sublinho líquidos — financeiros, sistematicamente veiculados, publicamente pelas concessionárias, em particular negociadores e alguns políticos, iludem quatro factos.

Primeiro, trata-se de valores líquidos orçamentados, previstos — o que, aliás, já tem sido referido por outros participantes, aqui, nestas reuniões —, mas que não era há dois anos. Quando este tema se começou a discutir, isto, de facto, era «trigo limpo». O orçamento pode não vir a ser verificado. Como dizia, trata-se de valores líquidos orçamentados que os últimos dois ou três anos desmentem pelas quebras significativas de tráfego que vieram a afetar as receitas da EP, SA em valores da ordem dos 35%. São valores retirados da execução da realidade de tráfego, que eu tenha conhecimento, até fevereiro deste ano — os valores de tráfego até 31 de dezembro do ano passado. Portanto, trata-se de valores líquidos

orçamentados, com quebras na ordem dos 35% em receitas de tráfego nos últimos dois ou três anos.

Em segundo lugar, porque os ganhos da EP e dos concessionários foram obtidos à custa da aplicação do princípio do utilizador-pagador e não por transferência financeira de um concessionário que, porventura, poderá querer «ficar bem na fita». Desculpem a expressão, mas custa-me ver dito nas sínteses destas reuniões (não sei se foi dito ou não) que o resultado das minhas negociações com o Estado resultou em 1,2 biliões à custa... Estamos a falar de valores líquidos, mas o valor bruto de portagens, que, entretanto, terá descido — estamos a falar de 1,2 biliões em termos orçamentais — é à custa de uma transferência de utilizador-pagador para um «bolo», que vai, em primeiro lugar, em algumas concessões, para 700 milhões de euros, como provam os nossos trabalhos no Norte, para o concessionário e noutros casos para reduzir, de facto, aquilo que são os pagamentos de disponibilidade da EP, que foram feitos tendendo para o caso-base.

Por último, os concessionários não só viram o seu risco de tráfego transferido para o Estado, significativamente, no caso das duas concessões portajadas, Norte e Grande Lisboa, como o Estado reconheceu direitos de disponibilidade em valores absolutos aproximados pelo caso-base — era o que eu estava a dizer, ou seja, são os valores que a Estradas de Portugal, neste momento, está a pagar — quando em certas concessões, designadamente a portajada Norte, a redução dos tráfegos face ao caso-base ultrapassava os 60% e o risco de *default* das concessionárias não era real naquela altura — mas todos sabíamos, não só o empresário ou o concessionário, por onde caminhavam.

O agravamento da sustentabilidade da EP, SA que estas negociações implicaram será financiado pelo contribuinte — naturalmente, o

contribuinte que também, às vezes, é utilizador-pagador, mas que não chega e, portanto, o residual será pago pelo contribuinte.

Vamos fazer as contas de uma forma clara, e o InIR fê-las, estão nos relatórios, não me compete a mim, neste momento, estar a ler e a explicitar, mas quis, neste breve resumo, situar aquilo que foi uma atualização das conclusões principais.

Neste contexto, consideramos que não existe qualquer justificação, nem mesmo o objetivo de obtenção de receitas de portagem para a EP — ou seja, os fins não justificam os meios —, para uma transferência tão significativa de rendimentos dos utilizadores e contribuintes para os concessionários, quando o Estado assumiu riscos até então do concessionário.

Peço desculpa, mas eu, como pessoa que lecionou durante mais de 20 anos cadeiras económicas no Técnico, no ISEG e na Universidade Católica, chumbaria um aluno que comparasse as taxa interna de rentabilidade (TIR) antes e depois das ex-SCUT. Ou seja, uma SCUT, antes de ser ex-SCUT, tem um risco que não é equivalente ao risco que tem depois de ser ex-SCUT, depois das negociações, como sabem e como é óbvio. Então, por que é que estamos a comparar rendibilidades ou TIR que não são comparáveis? Isto para além de a TIR não ser somável em 6 concessões. Não posso somar e tirar uma média da TIR. Como a TIR é um valor relativo, tenho de a multiplicar pelo valor do investimento respetivo de cada concessão.

Digo isto só para citar determinado tipo de análises que tenho visto, quando tenho tempo. De facto, oxalá eu fosse suficientemente rico, suficientemente disponível e não tivesse família, só tivesse o que fosse pago com isto, e leria e ouviria a informação completa, que os senhores têm mais do que eu. Mas, pelo menos, das análises que fizemos em tempo

oportuno, quero salientar e transmitir-vos esta matéria e disponibilizar-me totalmente para estar aqui convosco a partilhar as minhas conclusões e discuti-las.

Este enriquecimento das concessionárias veio distorcer o mercado. E esta é uma matéria que também não ouvi falar até agora. Ou seja, o que me parece é que os concessionários que não entraram nestas negociações e, portanto, viram o risco de falência reduzido quiseram entrar e em agosto foi-lhes dada essa possibilidade, mas em dezembro o Governo retirou-a, porque, como vos disse, era contraditório com o objetivo daquele despacho conjunto de sustentabilidade da EP.

Por outro lado, a Brisal e a AEDL puseram o Estado em tribunal por valores que toda a gente, astronomicamente, estranhou. Os técnicos, por acaso, não estranharam e muita gente nesta sala talvez não tenha estranhado. É que talvez queiram obter na secretaria, por justificativos que não são mais do que um — eliminar o risco de tráfego que está subjacente ao caso-base, tal como as concessionárias Norte e Grande Lisboa fizeram —, e obter isso através de um tribunal arbitral.

As últimas notícias que tenho, até dezembro do ano passado, não auguravam nada de bom para a concessionária. Oxalá assim seja, mas não digo mais para não influenciar quem quer que seja nessa matéria. De qualquer maneira, tenho uma opinião sobre essa matéria, até porque me foi dado o prazer e o privilégio de coordenar a equipa que, com o jurista em concreto, fez a contraprova face ao documento apresentado pela concessionária em tribunal arbitral.

Portanto, como disse aos Srs. Deputados, este enriquecimento da concessionária veio distorcer o mercado das concessionárias rodoviárias, sobretudo porque o Estado não conseguiu garantir por parte da concessionária, aquando das saídas das renegociações Brisal e AEDL, a

reposição da situação pré-negocial das concessões até então igualmente portajadas, Norte e Grande Lisboa.

Acontece que há aqui uma intervenção que, diria, é um subsídio ou é qualquer outra coisa — os juristas que lhe chamem um nome incorreto —, mas que o outro grupo não conseguiu. Peço desculpa, mas como cidadão, como técnico e como ex-Presidente do InIR não concordo que a solução seja fazer mal quatro coisas: por um lado, a Norte e a Grande Lisboa e, por outro lado, a Brisal e a AEDL.

Se me alongo neste tema é porque queria dizer mais duas coisas. Tal deveria ser merecedor de maior atenção e da maior justiça. As alterações de matriz de risco destas seis concessões nas renegociações de 2010 não foram, assim, suficientemente refletidas pelas consequências gravosas para o Estado e ruinosas para a sustentabilidade da EP, configurando contornos de enriquecimento das concessionárias em prejuízo do utilizador-pagador, de novo, e do contribuinte, como residual, que, no nosso entender, são merecedores de reposição da situação imediatamente anterior à negociada em 2010 e não do caso-base, por iniciativa própria ou pelo direito. A iniciativa própria ficaria muito bem a uma concessionária, porque entendo que, se esta concessionária ou outras se avocam o direito e a responsabilidade social — naturalmente, a responsabilidade social não é, permitam-me, tal como a igualdade entre mulheres e homens e a questão que hoje existe também nesta Casa, uma matéria de papel, é uma matéria de facto, de direitos —, neste momento do País (eu, pessoalmente, vejo isso), a própria concessionária poderia assumir que estava disponível para repor a situação pré-negocial, não do caso-base.

Por último, gostaria de acrescentar que, atento o historial desde 2007 de constituição de um regulador rodoviário, a prática desde então seguida, a constituição recente de uma unidade técnica de acompanhamento das PPP

no âmbito do Ministério das Finanças, a prevista constituição de uma entidade reguladora de transportes e, em concreto, as duas reuniões que tive convosco e as duas reuniões que tive também, do meu ponto de vista, na Comissão de Economia e Obras Públicas, levam-me a fazer quatro reflexões.

O Estado tem privilegiado sistematicamente a sua função acionista, portanto, trata muito bem a concessionária do Estado, mesmo que os objetivos dessa concessionária, muitas vezes, vão contra a sustentabilidade ou que a concessionária, pura e simplesmente, aceda e diga que sim a objetivos do Estado, ou de um Governo em concreto, que afetam a sustentabilidade — a concessionária quer fazer obra. E, se há algum benefício em haver um InIR ou uma entidade reguladora de transportes do setor rodoviário, é o facto de ela estar longe não só das concessionárias, mas das ACE (agrupamento complementar de empresas), ou seja, nós conhecemos, mas não temos contratos com. O Estado tem, portanto, privilegiado sistematicamente a sua função acionista e a magnanimidade da concessionária incumbente do Estado. É uma afirmação que podia ser traduzida por outros setores em Portugal e no mundo inteiro também. Não somos originais nesta matéria. Ainda a Brookings Institution, em dezembro, fez recomendações ao Governo dos Estados Unidos para criar uma unidade técnica de PPP, que nós já temos.

O Estado tem politizado funções que deveriam ser de carácter técnico e independente — e mais não digo.

Terceira: o Estado não tem promovido a simetria de informação entre reguladores e concessionárias. Um exemplo: não é, no meu ponto de vista, aceitável, e disse-o várias vezes, em concessões que existem hoje, eu saber de uma reunião com o Estado concedente, sendo o InIR representante do Estado concedente, não é só regulador — coisa que merece, também, às

vezes, críticas do Tribunal de Contas, mas também de mim, porque comecei por perguntar em 2007 se só havia um regulador das infraestruturas rodoviárias, ao que me responderam: «Está bem. Vamos fazer isto e, depois, logo se vê. Haverá outro.» Portanto, o Estado não tem promovido essa simetria de informação. Antes pelo contrário, tem promovido assimetria, o que significa que passa informação às concessionárias de que o InIR, o regulador, sabe pela própria concessionária, às vezes também sabe pelo Governo. Mas não foi relativamente a uma, a duas, ou a três concessões que estão em exploração, concessões que estão em fase de obra, que o conselho diretivo e técnicos do InIR tiveram conhecimento por parte da concessionária de alguma negociação ou alguma decisão que o Estado teria feito.

Por último, e não me alongando mais, quero crer que a prática atual, no presente, irá no sentido de constituir um regulador forte — como cidadão, quero acreditar nisso —, capaz de se afirmar na determinação e garantia dos padrões eficientes de qualidade e segurança ao serviço da rede rodoviária.

A manter-se a visão do Estado do passado recente, seria o concessionário do Estado — neste caso, a incumbente EP — que tenderia a capturar tais decisões, a substituir-se ao regulador, com a mais que provável alienação de padrões de serviço e de interesse geral.

Naturalmente, é do interesse geral de uma concessionária minimizar custos, obter sustentabilidade, e mesmo que os padrões de qualidade não sejam maus, mas podem ser postos em dúvida. Sei, sabemos, no InIR, as negociações e as conversas que tivemos, muitas vezes, com a EP, para discutir o manual de operação e manutenção.

Portanto, quero acreditar num regulador forte, mas se o caminho vai começar por ser dar à EP a liderança da discussão de manuais de operação

e manutenção futuros sem a intervenção de um regulador independente, forte e de uma unidade técnica — pelo menos, a unidade técnica parece que está assegurada, mas não o regulador, que ainda não existe —, então, talvez estejamos ainda a borregar ou a escorregar nalguns destes objetivos, que contrariam o tal objetivo de regulador forte.

Dito isto, fico à vossa disposição.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Vamos, então, passar à fase das questões, cabendo hoje ao CDS-PP dar o pontapé de saída.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º Alberto Moreno e agradecer-lhe, mais uma vez, a sua presença.

Quero dizer-lhe que foi totalmente esclarecedor e que subscrevo praticamente tudo o que disse. Trouxe-nos uma visão que, no fundo, é tudo o que nós achamos e que temos vindo a constatar ao longo destas audições.

Gostaria de lhe colocar algumas perguntas. Embora já tenha respondido, eu gostava de as colocar, porque a intervenção do Sr. Engenheiro foi muito exaustiva e esclarecedora.

O InIR tinha várias funções. Foi constituído em 2007, por um Governo do Partido Socialista, e tinha funções destinadas a desenvolver estudos específicos de regulação, a par da gestão dos contratos de concessões do Estado concedente. Estes estudos têm por objetivo habilitar o Estado nas decisões quanto a futuros desenvolvimentos do modelo e financiamento da rede rodoviária, bem como, avaliar vantagens e inconvenientes das alterações contratuais.

Na resposta que nos enviou, diz várias vezes que nem o senhor, pessoalmente, nem nenhum representante do InIR participaram ou tiveram qualquer conhecimento prévio destas negociações, no caso, de 2010.

A pergunta é exatamente essa: não é estranho que o InIR, com as funções que tinha, não estivesse representado nesta comissão?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Muito obrigado pela sua pergunta, Dr. Altino Bessa.

Quero dizer que foi a primeira vez que referi neste Parlamento, das quatro vezes que cá vim, que... E quero dizer que pensei muito nisso, e digo-o na apresentação que fiz e que entreguei agora ao Sr. Presidente, depois de a ler... Pensei nisso, digamos, duas ou três vezes, e digo já uma coisa: o concedente, o Estado, o Governo, tem todo o direito de dizer se é *a*, *b*, *c* que pertence a esta comissão de negociação e não aquele. Eu até acredito...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tanto é, que o fez.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Exatamente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É preciso é saber se fez bem ou mal.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Mas tem o direito.

Mas veio a revelar-se muito difícil sabermos que o InIR era a entidade que iria fazer a avaliação das deduções de disponibilidade no dia em que saíram as deduções de disponibilidade.

Tínhamos falado com a comissão de negociação a propósito de alargamentos e dissemos que não, que isso não era matéria de renegociação, que podia ser feito um protocolo de alargamentos. Não tiveram nenhuma posição nossa, nem me lembro como é que isso ficou, julgo que ficou no contrato.

No caso dos achados arqueológicos, no caso de anterior acordo global, houve uma redução de capital da Euroscut que o Estado também aprovou e que o InIR não... Está fora do âmbito desta sessão, porque dizendo respeito à Norte Litoral, resultou de uma renegociação, de um acordo global anterior, de 2009. Mas nós estávamos no terreno e demos a nossa opinião. Portanto, demos várias opiniões ou pareceres.

Lembro-me de uma caixa da concessionária Norte Litoral que vinha com folhas em branco e que dizia assim: «Mão-de-obra, transporte, 5000...» E sem carimbos nenhuns. E queriam — a concessionária queria, mais ninguém — que validássemos aquilo como uma despesa de achado arqueológico.

Quando vinha carimbado — não estou a fugir ao tema —, perguntávamos às pessoas, aos técnicos da EP: «Vocês pagaram isto em 2008 e 2007?» E houve não sei quantos casos que tinham pago e, portanto, retirámos as duplicações. E não sei se de 9 ou 10 milhões validámos 1 milhão, etc. Mas isso, enfim, também aconteceu no passado com a EP. As concessionárias pediam mundos e fundos a que a própria EP dizia que não. Não estou a dizer que o InIR foi melhor que a EP. O que estou a dizer é que, fundamentalmente, a lógica era esta.

Mas que tínhamos pessoas qualificadas para o fazer, Sr. Deputado, tínhamos. Já não as temos, nem mesmo o IMT vai poder contar com elas, porque já saíram há dois anos. Como vos disse da última vez que cá estive, conseguimos ter meia dúzia de pessoas muito qualificadas, mas não

conseguimos retê-las. Tínhamos condições para o fazer e tínhamos um incentivo excelente para o fazer, porque íamos ter a supervisão das fórmulas da disponibilidade, para já não falar da outra matéria — se as TIR eram baixas, altas, se o risco devia ficar, ou se a Norte e a Grande Lisboa deviam ou não ficar.

Claro que se eu fosse para lá, diria o mesmo que disse hoje. Essa é uma das matérias em relação à qual também, publicamente, não gosto de ver o meu nome associado nos jornais, dizendo que eu fui uma pessoa antes e outra pessoa depois: «Os relatórios que o Alberto Moreno...», porque é assim que me tratam... Mas prefiro, para pessoas francas e leais, não há nomes. É engenheiro, o doutor não interessa. Quando me tratam por Alberto Moreno, eu aceito, é evidente.

Mas, naturalmente, dissemos o mesmo numa reunião em 7 de julho de 2010, que foi pedida pelo Ministro Mendonça. Dissemos-lhe o mesmo numa reunião no Lagoas Parque, a 16 ou a 6 de novembro de 2010, em que ele me pedia urgentemente os relatórios. E nunca me disse, cara a cara, que as notas técnicas estavam erradas, como veio aqui dizer. Nunca me disse. Mais: nunca apareceu em mais nenhuma reunião a partir do momento em que as notas técnicas foram publicadas. Mas assinou um despacho com o Ministro Teixeira dos Santos, a retirar a AEDL e a Brisal, isso sim. E quero com isto também dizer que é uma pessoa que teve coragem. Teve coragem, mas faltou-lhe o fogo. Acompanhou-nos, e talvez tenha sido ele que nos induziu a concluir este trabalho.

Sr. Deputado, tínhamos condições, na altura, para ter pessoas na comissão de negociações? Tínhamos. Mas não querem, não querem... Agora, desculpe, o regulador não pode fazer análises antes ou durante as negociações, porque não conhece os documentos. Só conhece os documentos a partir do momento em que ou são publicados no *Diário da*

República ou em que pedem ao InIR para servir de caixa de correio para os enviar ao Tribunal de Contas — também se deu esse caso. E eu, aí, abro, fico com uma cópia, até através de um escritório de advogados que tenha assistido às negociações... Portanto, nessa matéria, competia-me a mim explorar a informação, e de uma forma completamente independente, coisa que, muitas vezes, o Tribunal de Contas não entende. O facto de a pessoa, tecnicamente, atuar de forma independente não quer dizer que tenha um estatuto independente. Não tem. Mas nós entendíamos que era a nossa...

Sr. Deputado, quero só esclarecer uma coisa: referiu-me muitos papéis que o InIR tinha e referiu duas coisas que não posso deixar de reforçar. Uma é a questão dos estudos de revisão do Plano Rodoviário. Fizemos quatro, cinco estudos de revisão do Plano Rodoviário para malhas regionais e entregámo-los à tutela com uma conclusão muito clara: nos próximos anos não havia necessidade de fazer mais investimentos naquelas áreas. Não havia nenhuma análise custo-benefício, não havia nenhuma análise de tempo que possibilitasse TIR como as que justificaram os estudos de sustentabilidade de análise económico-social das subconcessões da EP.

Diga-se também que, quando essas decisões foram tomadas, o InIR estava constituído, respetivamente, há dois e há seis meses, se a memória não me falha. Portanto, as decisões de entrar nas subconcessões...

Isto só para lhe referir que cumprimos em várias matérias, entre as quais nesses estudos de revisão do Plano Rodoviário — só porque citou, porque não tem a ver diretamente com estas concessões —, que são muito úteis hoje para não encravar, se me permitem, um ministro, dizendo assim: «Você tem de assinar este contrato PPP, porque este é...» — falta-me o termo — «... necessário para a vida». Não, não há necessidade. O PRN fica mesmo a 75% e pode vir um pouco abaixo, como está a ser feito por

este Governo. Subscrevo essa parte, embora tenha outros aspetos que já lhe referi.

Sr. Deputado, portanto, no meu entender — e o *leimotiv* é este, que está aqui escrito —, porque nós íamos ficar com a disponibilidade... Sim, tínhamos pessoas que podiam não aceitar apenas as fórmulas de disponibilidade das concessionárias e pôr um carimbo no contrato, mas servíamo-nos de uma coisa a que os ingleses chamam «*watchdog*» — em português, significa «cão de fila» — e que acho que o regulador, qualquer que ele seja, tem de ser nesta sociedade, porque, se não, vamos para uma trajetória ascendente de despesa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, posso concluir, pelas palavras que nos diz, que foi um erro grave o facto de o InIR não ter sido inserido neste processo de negociações. Perante isso, e como fez algumas afirmações no sentido de que estas negociações foram gravosas para o Estado, ruinosas para a Estradas de Portugal, que houve um enriquecimento das concessionárias, que os resultados financeiros foram lesivos para o Estado e para o utilizador, é sua convicção, por aquilo que depreendo, que esta negociação foi péssima para o Estado.

A minha pergunta é a seguinte: também é sua convicção de que, caso o InIR estivesse nesta comissão de negociação, este processo teria sido diferente do que foi?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, eu disse, ainda agora, que, se eu, pessoalmente, estivesse nesta comissão de negociações, a Norte e a Grande Lisboa não teriam sido parte. Mesmo que um acordo global o mandasse... Porque eu não podia aceitar inverter o princípio que qualquer livro de Finanças do 1º ano de Economia ou de

Gestão têm. Segundo Brealey e Myers, rendibilidade e risco são coisas que se acompanham de forma inversa.

Portanto, não posso comparar TIR de SCUT... Parece que andamos... Desculpem a expressão e, se o Sr. Presidente não gostar, diga-me que não a volto a usar. Mas parece que andamos ou melhor, que alguém anda a brincar com os portugueses nesta matéria ao comparar riscos antes e depois das SCUT. Ninguém acredita! Essas pessoas que dizem isso... E não estou a falar do Parlamento. Quer dizer, qualquer pessoa que estude, que faça o primeiro ano e que não chumbe por faltas ou por copianço — estou a falar disto, porque também já pus muitos alunos na rua por copianço ou por faltas. É evidente que isso não é aceitável.

Agora não lhe garanto que no InIR, que é representado pelo presidente, que em conselho diretivo põe muitas questões — e pôs a todo o conselho diretivo depois de as notas técnicas serem apresentadas, porque se tratava de um estudo solicitado diretamente pelo Ministro, e isto é um facto, não brinco com isto. Mas não posso garantir que não houvesse uma, duas ou mais pessoas no InIR que não estivessem de acordo com esta matéria. No 5.º andar da Rua dos Lusíadas nós partíamos pedra até às tantas e muitas vezes aos fins de semana, sobre matérias...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o Sr. Presidente não estava acordo, com certeza.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Eu?! Eu não. Mas já tinha dito isso, peço desculpa. E sou o mesmo antes e depois de 20 de junho, ou 24, ou 22, de 2011. Sou o mesmo, não disse coisas diferentes antes e depois, disse o mesmo.

No entanto, eu lancei uma questão neste meu tema, e refleti muito. É que se criou uma assimetria... Não é uma assimetria. Ou é uma assimetria, está bem, mas é uma concorrência desleal. O Estado deu um subsídio a alguém e não o deu a outro, e o outro vai pedir de outra maneira. Então, mas não era o outro, que recebeu o subsídio...? É legal!

Mas, peço desculpa, o Estado abdica de receitas, transfere rendimentos para um privado e, conscientemente, tem uma palavra na literatura! E a reflexão que faço sobre estas concessões é se o concessionário não deve, por uma questão de responsabilidade social, assumir uma reversão pré-renegociação.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Desculpe, pré...?

O Sr. Eng.^o **Alberto Conde Moreno**: — Pré-renegociação, devolver o subsídio que... Não é ilegalmente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro diz que o Estado abdica de receitas e transfere para o privado.

O Sr. Eng.^o **Alberto Conde Moreno**: — Conscientemente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Conscientemente. Acho essas afirmações das mais gravosas que já aqui ouvi e concordo com elas, diga-se de passagem. Há uma responsabilidade clara dos decisores políticos que fizeram esta renegociação e que, no caso concreto, introduziram a Norte e a Grande Lisboa nesta renegociação.

É exatamente isso que posso concluir das suas palavras?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Objetivamente, já foi dita muita coisa sobre isto por parte dos intervenientes. Ainda agora, citei o acordo global. Como o Sr. Deputado referiu, é isso mesmo. Não desenvolvi essa matéria.

Mas, quer dizer, também me ponho a pensar quando, por um lado, ouço o Governo de então, que teve a responsabilidade na assinatura do acordo global, a dizer que desenhou só um quadro global e depois a comissão de negociações é que desenhou o quadro contratual e, por outro lado, a comissão de negociações, que chamou tudo, desde analfabeto — não foi bem, mas foi quase isso... Enfim, tenho uma memória muito seletiva e não consigo, digamos, decorar termos pelos quais não me sinto capaz de ser reconhecido por mim próprio e pela minha consciência.

A própria comissão disse: «Não, não. Fomos aqui...» — desculpem, a palavra é minha — «... sargentos ou operários. O acordo desenhava tudo e eu só fiz os detalhes.» Mas o diabo está nos detalhes, muitas vezes.

Por outro lado, todos nós sabemos que entre uma comissão de negociação e um Governo... Todos nós já vivemos muito... A comissão de negociações não fala com o Governo no dia em que é nomeada ou antes e não fala só no dia em que apresenta os contratos! É um processo *bottom up* e *top down*, de cima para baixo e de baixo para cima. Quer dizer, há orientações, o mundo não é ortodoxo.

Ora bem, nesta matéria dos acordos globais, acho que o Sr. Deputado está a exagerar um bocado, porque as minhas afirmações foram feitas e vilipendiadas posteriormente.

Já disse aqui, em maio, quando fui ouvido sobre a Lusoponte — aqui, não, peço desculpa, mas na Comissão de Economia e Obras Públicas —, que tinha sido vilipendiado e nunca mais me deram hipótese de resposta. Felizmente, a minha resposta pode ser considerada a que dei à

matéria em 21 de outubro, porque em 21 de outubro parece que caiu uma pedrada no charco quando eu disse aquilo que disse aqui, hoje. Eu não disse nada de novo hoje, disse-o talvez de uma forma mais clara, mais resumida e com menos números. Mas os números já toda a gente os viu.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Em seu entender, e enquanto cidadão, que tipo de responsabilidades acha que estes decisores deveriam ter quando, também na sua opinião, tomaram decisões que foram altamente lesivas para o Estado e para os contribuintes?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, não estou a fazer juízos de valor. Eu estou a liderar uma equipa.

Veja bem o que está em causa: o InIR tinha funções de supervisão, tinha uma observação semestral da sustentabilidade de cada uma das concessionárias que lhe reportavam os modelos. É sabido que a EP nunca reportou o modelo financeiro — isso também está nos documentos que vos fiz chegar. Ora, o meu problema era usar o melhor possível os recursos humanos e técnicos que tinha dentro do âmbito da função de supervisão que tinha.

Se há questão que no InIR foi patente e que eu quis expressar — agora confesso — na conclusão, onde digo «o Estado tem politizado funções que deveriam ser de carácter técnico e independente», é que nunca me senti atraído — disse-o várias vezes, e há testemunhas, sobre várias concessões — a dizer «sim» quando não concordava, porque o Estado nomeava o InIR como representante do concedente e em muitas concessões o InIR tinha uma posição, que o Governo validava ou não.

Muitas vezes alterei cartas — e considero isso de todo o direito quando a função é de representação do concedente. Fazia uma proposta

sobre uma qualquer concessão que fosse, no âmbito da gestão e representação do Estado, e nunca me senti penalizado pelo facto de discutir isso com o concedente e de o concedente me dizer: «Olhe, faça assim, por isto, isto e isto, mas olhe que isto, isto e isto vai dar a uma parede». E eu dizia: «Está bem, mas se calhar, politicamente, temos que ir dar a uma parede». E em alguns casos fomos — quando me refiro a parede quero dizer parado.

Desculpe, Sr. Deputado, mas perdi-me agora no que respeita à sua pergunta.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Perguntei-lhe que tipo de responsabilidade os decisores deveriam ter nesta matéria.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não queria omitir esse aspeto. Considero que nessa matéria nós classificamos um ato e avaliamos e fundamentamos essa classificação. A partir daí, o cidadão não tem nada a ver. E a politização começa quando o cidadão começa a entrar no papel do técnico. Eu nunca dei a nenhum técnico o direito de ter um papel de representação ideológica onde quer que fosse no InIR. É como digo: os fins não justificam os meios. E, se isso é válido para os outros, também é válido para mim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro fez-nos chegar um documento relativo às renegociações das concessões rodoviárias de 2010 que tem vários pontos: o ponto *a* são notas técnicas do InIR, o ponto *b* é uma comunicação do Secretário de Estado e, depois, tem, novamente, a informação do InIR e o parecer independente do ISEG e da UCP.

A minha pergunta é exatamente relativa ao relatório produzido.

Há várias conclusões que foram tiradas nesse relatório do InIR, as quais, uma vez que o tempo é curto, são basicamente as seguintes: os pagamentos de disponibilidade negociados para a concessionária são superiores às rendas relativas a portagens das SCUT previstas no contrato inicial, sem que tal configure obrigações acrescidas por parte da concessionária; existe elevada probabilidade de o concedente vir a obter níveis de receitas de portagem inferiores às previstas no acordo, designadamente por menores volumes de tráfego. Basicamente, são estas as conclusões em todas elas.

Depois, há o relatório do Secretário de Estado vem, no fundo, desautorizar este relatório do InIR.

A minha primeira pergunta é, pois, a seguinte: mantém tudo aquilo que disse neste relatório que foi entregue inicialmente?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, mantenho, até porque, nos elementos que identificou nesse relatório, tem, nos antecedentes, as notas técnicas, a informação que referiu e o despacho que não referiu, mas que também é de antologia, no meu entender, porque contraria... Peço desculpa, é de antologia, porque para um regulador que não sendo independente... Para alguém que diz que, enfim, o InIR era uma entidade administrativa independente e, portanto, todas as orientações que dava, o InIR podia seguir ou não. Mas isso é uma falácia, como se demonstra aqui.

Portanto, é de antologia, e não quero com isto minorizar as pessoas, mas é a ideia que está subjacente. Porquê? Porque o Sr. Deputado esqueceu-se de uma coisa: há um relatório, há uma informação técnica respondida pelo InIR, não há só uma informação do Secretário de Estado. Há uma informação do InIR respondendo ponto por ponto, tal como eu já

disse, em 21 de outubro de 2011, aqui, na Comissão de Economia e Obras Públicas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu sei que existe. Estava a referir-me ao primeiro.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Pronto. É que podíamos não o ter feito. Poderíamos ter dito: «Olhe, está certo o que o Sr. Secretário de Estado ...», «olhe, nós errámos». Mas entendemos e não é por sermos teimosos...

Quero dizer-vos que perdi — perdi ou ganhei, pois é um grupo de pessoas que, tal como noutros casos, me merece o maior reconhecimento — muitas horas de fins de semana, entre 26 de novembro e 13 de janeiro, que tenho a impressão que é a data do nosso relatório, a articular com a equipa e com dois professores, um do ISEG e outro da Católica do Porto, pessoas que entendo que foram escolhidas pelo seu elevado nível técnico e independência. E independência não quer dizer que sejam de direita ou de esquerda, nesta matéria não sei o que é isso. Dizem-me a verdade, são reconhecidos na sociedade portuguesa como tal.

Portanto, quer o CEGEA quer o CEGE — o mais conhecido talvez seja Alberto de Castro, que é meu amigo... Portanto, faço uma declaração de interesse, ele é meu amigo, mas isso só me honra a mim, mais nada. Não diz mais nada, porque ele diz o que entende, independentemente de ser amigo quem é. Se o nosso relatório estivesse muito mal, também o diriam.

Ora bem, e há o relatório, que é minimizado, reduzido, eliminado de toda a referência na comunicação social, desde então até à data. Não vejo... O topo de gama é sempre o relatório, aliás, a informação do Sr. Secretário de Estado, quando o próprio despacho é que o deveria ser. O despacho é

exatamente o que me levou a escrever o último parágrafo, que vos li: «Quero crer que a prática atual irá no sentido de constituir um regulador forte, capaz de se afirmar na determinação e garantia dos padrões eficientes de qualidade e segurança de serviço das redes. A manter-se a visão do Estado no passado recente, seria o concessionário do Estado que tenderia a capturar tais decisões.»

Isto embora esteja focado para a qualidade e serviço, foca... E o que o regulador me diz não interessa, o que interessa é o que me diz a concessionária ou a minha comissão de negociações. É que podia o regulador não estar na comissão de negociações e ser ouvido.

O que prova esse despacho e essa informação é que alguém menorizou o regulador por não estar na comissão de negociações — e mesmo do ponto de vista operacional ele devia estar, por causa dos cálculos de disponibilidade, era uma questão de eficiência. Falamos tanto de eficiência, e eficiência era isso, era pô-lo lá para ele perceber e assumir... Numa empresa ou numa organização, se eu quiser motivar os meus colaboradores, ponho-os a começar a desenvolver a ideia; não é quando a ideia está numa sociedade anónima, numa sociedade por quotas ou num instituto público dar-lhes o papel e dizer «olha, agora faz». Isto não é maneira de trabalhar. No InIR nunca foi maneira de trabalhar e, por isso, criámos algumas equipas que, no meu entender, tiveram sucesso.

Portanto, as conclusões do relatório de junho são hoje — e, por acaso, trouxe aquilo que li na audição da Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas em 21 de outubro — exatamente as mesmas. Aliás, fala-se muito dos erros das notas técnicas. E, se me permite, o Sr. Deputado está a lembrar-me agora uma matéria que eu não queria... Eu não venho aqui defender a minha posição nem atacar ninguém, venho aqui

esclarecer as conclusões a que chegámos de uma forma independente e tecnicamente.

As conclusões do relatório de 2011 estão ainda válidas no relatório... São as mesmas das notas técnicas, que é aquilo que muitos também não dizem. «O InIR fez umas notas técnicas com erros. Os valores a que se chegavam tinham diferenças...» Já expliquei pacientemente, em sede própria, que esses valores são feitos baseados em pressupostos. Para quem souber, minimamente, de análise financeira, sabe que uns têm uma análise a 30 anos, outros têm só a análise *ex post*. Era perfeitamente correto, porque não estávamos a tomar decisões de investimento, fazer uma análise a 30 anos para tudo, incluindo os *sunk costs* — primeiras e segundas notas técnicas.

Entre a segunda nota técnica e o relatório de junho, parece-me mais sinistra, para não dizer cínica, a visão que se tem ou o que é propagado publicamente, que é: «os valores passaram de negativos para positivos». Pois é, mas não nos tinham dado, em novembro de 2010, a concessão Norte — não sei porquê. E a concessão Norte apareceu no primeiro trimestre de 2011 no InIR. Portanto, só no relatório de junho de 2011 é que pôde ser acrescentada a concessão Norte. Pronto, tem aqui alguma da explicação.

Mais: não tínhamos introduzido os valores das portagens. Não queríamos apresentar o valor de uma portagem, e dizemos no nosso relatório que pode descer de 15% a 45%, segundo estudos internacionais. Não foi feito estudo de elasticidade procura/preço... Pronto, está bem, não foi, azar. Devia ter sido, mas não foi.

A EP não nos dava, porque dizia que estavam ainda a calcular, as estimativas de tráfego — estamos a falar do primeiro trimestre de 2011. E, portanto, calculámos de uma forma muito básica, mas tendo em conta sempre as reflexões de 15% a 45%, de uma maneira, como os economistas

gostam de chamar, macro e não micro, com estudos de tráfego detalhados... Não compete ao InIR fazer isso. Aliás, nunca vi...

Portanto, nessas matérias da evolução das notas técnicas, as conclusões são as mesmas. E não é por teimosia, é porque face aos pressupostos que eu tinha, com ou sem *sunk costs*, com ou sem concessão Norte, com ou sem portagens, as conclusões eram aquelas, a matriz de risco, que é o essencial... Hoje diz-se «matriz de risco é o essencial na gestão das PPP». Pois é, e o seu controlo ainda mais.

Sr. Deputado, não sei se me alonguei demais.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, muito obrigado. O tempo também é curto para mim, só disponho de 8 minutos, por isso gostava de ir avançando.

No documento *b*, a comunicação do Secretário de Estado, há um despacho, que o senhor muito bem conhece, que refere, não o vou ler todo, «preocupação e falta de rigor e incorreções técnicas da análise apresentada» e, mais à frente, «medidas adequadas para que, em futuras ocasiões, tal situação de descrédito não volte a acontecer».

O Sr. Engenheiro revê-se neste despacho ou repudia-o completamente?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Mau era que me revisse. Mas não é uma questão de teimosia, como eu disse, é uma questão de respeito pelos técnicos que continuam a acreditar que esse trabalho estava correto.

Sr. Deputado, a melhor defesa...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E mais: o Sr. Secretário de Estado da altura diz «determino o apuramento de responsabilidades do InIR».

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — E também perguntava se havia decisão do conselho diretivo.

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Pois, também.

Mas, Sr. Deputado, a melhor defesa é o ataque — é o único comentário que tenho agora.

Primeiro, como lhe disse, a informação foi rebatida ponto por ponto e nos pontos que foram rebatidos foi validada externamente com a credibilidade das pessoas que o fizeram, e que não fazem encomendas. A informação foi feita por uma técnica do gabinete. Nunca houve pareceres independentes com o despacho do Sr. Secretário de Estado.

Portanto, a melhor defesa é o ataque. No fundo, tal como quando alguma voz na sociedade portuguesa, de regulador ou de alguém, faz um trabalho credível, independente e que põe em causa verdades estabelecidas ou pseudoestabelecidas, é uma pedrada no charco e, portanto, naturalmente, há uma tentativa — como eu já tive várias — de afetar o meu bom nome. Só fazem uma coisa: é que o meu telefone, mal saia desta Assembleia, porque agora está desligado, comece a tocar... «Não ligués, nós conhecemos-te muito bem.»

Sr. Deputado, pessoalmente, estou aposentado da Administração Pública, e hoje faria exatamente o mesmo, com mais força. Ou seja, teria mais vontade, que não consegui ter na altura, de ter mais técnicos para

desenharem, para fazerem e para mostrar que éramos capazes de fazer muito mais do que aquilo que fizemos. Porque fizemos pouco. Custou-nos muito, houve um rácio muito intensivo, mas, se calhar, devíamos ter tido mais um ou dois desse gabarito e dito outras coisas que ficaram pelo caminho e que não me arrisco a dizer hoje, porque não tenho nem justificação nem fundamentação técnica. Tenho aquilo a que se chama pressupostos e palpites. Ora, isso não se trata aqui.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não vou também ler o relatório final do parecer independente da Universidade Católica e do ISEG, que diz que as conclusões são globalmente adequadas no que respeita aos objetivos pretendidos.

Quando foi ouvido nesta Comissão, o Deputado Paulo Campos, na altura secretário de Estado — a ata da audição ainda não foi feita, mas tive o cuidado de ouvir essas afirmações —, disse o seguinte, quanto a esse despacho: «Em sequência do meu despacho, o Sr. Presidente do InIR refez os estudos duas vezes, alterando dramaticamente na ordem dos vários milhões, cerca de 2 mil milhões de euros, as conclusões dos estudos anteriores.» Isto é verdade?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Tanto é verdade que já lhe referi isso. Mas não vejo qual é o problema! Em análise financeira, há... Já expliquei a quem quis ouvir, mas parece estar mais interessado em fazer, digamos, pressão — que não faz, é-me absolutamente indiferente... Ainda agora referi que as primeiras notas técnicas que foram entregues — mas não desculpa, não é por isso que fizemos umas segundas notas técnicas... E volto a dizer que, quando não há decisão...

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, peço que considere que fiz uma viagem de avião durante a noite para poder estar aqui presente. Cheguei às 8 horas e dormi duas horas, por isso qualquer sinal que me é dado desconcentra-me. Não é pela qualificação da mensagem...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas sabe que os apartes são regimentais, não sabe?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não, não sei. Mas desconcentram. Portanto, vou ter de parar e concentrar-me outra vez.

O Sr. **Presidente**: — Naturalmente que os apartes são regimentais e são da praxe, mas, tendo em conta o que o Sr. Engenheiro acaba de dizer e as circunstâncias em que aqui está, pedia aos Srs. Deputados que tivessem isso em consideração.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Desde que o Sr. Presidente tenha em conta o modo o Sr. Engenheiro se dirige à Comissão.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Engenheiro terá também isso em consideração, com certeza. Eu terei, obviamente.

Faça favor, Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como vem na sequência disto, e porque de certeza ajudará na resposta, vou continuar a ler o que o Sr. Deputado Paulo Campos disse: «E, portanto, se alterou, é porque provavelmente não estavam corretas, é porque as questões técnicas que eu lhe atribuí no despacho tiveram razão de ser corrigidas. E, portanto, não é uma coação, é uma afirmação de que na Administração Pública devemos fazer relatórios corretos e não relatórios que, do ponto de vista técnico, não têm qualquer consistência e não têm qualquer credibilidade. A melhor demonstração de que o despacho que eu proferi estava correto foi porque a nova versão do relatório do InIR altera profundamente tudo aquilo que era dito nas versões anteriores.»

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, um relatório não é só a capa. Um relatório é aquilo que os técnicos assinam por dentro: é a metodologia, são as hipóteses, é o âmbito, são os objetivos e as conclusões.

Ora, expliquei já a esta douta reunião, há 5 minutos, que as diferenças encontradas, e fá-las-ia na mesma, são cenários que foram considerados com custos afundados. Portanto, no primeiro dos casos, o InIR está a fazer uma análise a 30 anos, desde o início até ao final da concessão... Isso é dito no relatório. Quem não quiser ler, não leia, quem quiser aproveitar, digamos, temas de segunda, tudo bem.

Esse despacho ou esse texto que leu omite que as conclusões são as mesmas. As conclusões são as mesmas.

No primeiro caso, há *sunk costs*; no segundo, há só o *ex post*, portanto, há só consideração dos *cash-flows* futuros — 2011, 2029 ou 2037, conforme o caso — e há a concessão Norte, que é introduzida. E mais: há a introdução de portagens.

É evidente que, se eu introduzo isso no meu texto... Quando eu digo que fiquei chocado quando ouvi um concessionário dizer aqui que as negociações que ele tinha feito com o Estado geraram 1,2 ou não sei quantos biliões para o Estado... Até parece... O «Zé da esquina», se me permitem, o cidadão que lê aquilo: «Eh, pá, este concessionário deu ao Estado 1,2 biliões de euros.» «Sim, mas deu?!» «Então, ele tem uma mina de ouro na empresa.» «Quem deu?» Não, ele estava era a apropriar-se daquilo que os utilizadores-pagadores — como vos explico aqui — deram, estão a pagar, em termos orçamentais, que não são reais... Oxalá fossem, mas não estão a ser; logo nos primeiros três anos, há uma quebra de 35% das receitas brutas.

Portanto, eu digo, muito simplesmente, que é uma forma objetiva de... E o autor desse despacho ou dessas afirmações sabe perfeitamente...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi aqui, na Comissão!

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — O autor das afirmações sabe perfeitamente de que é que estou a falar e quais são os pressupostos. Os pressupostos foram diferentes de caso para caso, porque eu não podia pôr a concessão Norte em 26 de novembro, porque não tinha a concessão Norte. É muito simples!

Então, mas agora vêm dizer-me que eu devia ter a concessão Norte se não ma deram?! Não estava nas negociações. A isto chama-se uma «pescadinha de rabo na boca».

Então, quem é o mau da fita? É quem não tinha a informação? A tal assimetria de informação de que falo aqui, que a gente sentiu todos os dias ou quase todos os dias? Por amor de Deus! Com essas afirmações estão a criar-se artifícios. É evidente!

E agora, meus senhores, leia e conclua quem deve e quem pode concluir.

Para mim, não há qualquer incoerência, porque a metodologia é a mesma, os pressupostos são diferentes — conforme a evolução que o InIR tinha, foi evoluindo — e as conclusões são iguais. E os estudos da Universidade Católica e do ISEG e do CEGEA e do CEGE tiveram acesso a toda esta informação.

Portanto, meus senhores, sobre isso estou repousado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, para terminar, quero dizer que entreguei ao Sr. Presidente um documento — gostaria que olhasse para ele —, que refere *Benefício líquido para o Estado com a negociação de 2010*, dizendo que houve um benefício total de 1,8 mil milhões de euros e depois especifica cada uma das concessões: Norte Litoral um benefício de 538, Grande Lisboa um benefício de 46, Norte um prejuízo de 571, Beiras Litoral e Alta um benefício de 423, Costa de Prata um benefício de 837 e Grande Porto um benefício de 402.

O Sr. Engenheiro é capaz de confirmar estes valores? É capaz também de dizer, segundo os relatórios e aquilo que conhece, que, efetivamente, o Estado beneficiou com estas negociações, que teve um benefício líquido em cada uma delas dos montantes que acabei de referir e no total de 1,8 mil milhões de euros?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, a resposta é que não teve nem vai ter, se a tendência de tráfego vai continuar a estar abaixo das previsões que foram feitas para se chegar a estes 1,8.

Havia, nos meus tempos de...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só um pormenor para concluir: acha correto que se chame a isto um «benefício líquido para o Estado»?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Há duas maneiras de se fazer uma comunicação séria, porque instrutiva e informativa. Digo séria deste tipo, ou seja, informativa. E esta comunicação não é informativa, porque não diz...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E é séria?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Séria não é, na medida em que também não é informativa. E só nesse aspeto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sabe que esse quadro foi mostrado pelo Dr. Paulo Campos, numa entrevista que deu à SIC Notícias?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, eu também já fui convidado para muitas entrevistas e não... E julgo que, enquanto decorrer este processo, por respeito à Assembleia da República e a esta Comissão, não devo abrir a boca. Isto era enquanto era presidente do InIR. Agora, nada obsta a que eu... Digamos que não tenho nenhuma relação com o Estado, para além de ser, em parte, aposentado.

Os 1,8 fazem-me lembrar um jargão que duas pessoas que prezo e estimo muito, Mira Amaral e João Cravinho, diriam rapidamente: «Isto é a teoria do envelope.» Nós chamamos a isto «a teoria do envelope». Ou seja, depende do que lá está. O que lá está é um orçamento de receitas de portagem que, como lhe disse, é um orçamento. E, portanto, como tal, não foi capturado, pelo menos nos últimos três anos.

Também lhe quero dizer que, em vez desta visão macro, gostaria de perceber o que é que se alterou na matriz de risco em cada uma destas portagens. E, se hoje a unidade técnica e as entidades reguladoras independentes fazem muito assento na gestão e no controlo dessa matriz de risco, naturalmente que aqui não há uma palavra sobre isso.

Portanto, o que lhe digo é que as concessionárias beneficiaram, certo, e alteraram a sua matriz de risco ao contrário daquilo que, financeiramente ou em termos de teoria financeira, seria aconselhado, porque, se a matriz de risco deles melhorou, o rendimento devia descer. Mas aqui parece que aumentou... Não sei.

Foram os concessionários que deram isto? É que aqui não está aqui separado quem é que deu o quê — o Estado, as concessionárias, a EP e os utilizadores-pagadores. Só assim é que se pode fazer uma análise, uma identificação...

E mais: seriamente, do ponto de vista com informação relevante... Dito de outra maneira, na altura, com a informação que as pessoas tinham, «olhe, foi isto», mas hoje, ao fim de três anos de tendência decrescente, «olhe, já é outra coisa...», as previsões... Podemos fazer isso.

O InIR, quando estava ativo, fazia as previsões em função do real, dos casos-base atualizados. E espero que essa função venha a ser feita pela entidade reguladora independente ou pela unidade técnica. E tenho a certeza de que tenho lá pessoas para o fazer.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, segue-se no uso da palavra o Grupo Parlamentar do PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, vou ter de me ausentar, porque tenho uma reunião com a direção das Relações Internacionais, pelo irei colocar apenas uma questão. O restante tempo será utilizado pela Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A única questão que pretendo colocar ao Sr. Engenheiro prende-se com o último ponto que foi aqui focado.

Sr. Engenheiro, várias das pessoas que foram aqui ouvidas concentraram a sua abordagem nas estimativas e nas previsões, e temos obtido aqui números do mais variado gosto ou perfil e não temos conseguido chegar a dados objetivos.

Mas à data de hoje — e esta é a única questão que tenho para colocar — acontece o seguinte: ou o Sr. Engenheiro tem razão ou não tem. Isto é, se o Sr. Engenheiro nos puder dizer hoje ou nos puder enviar, relativamente ao ano de 2012, os custos previstos, a receita prevista na renegociação e, agora, os custos reais e as receitas reais, ou o InIR tinha razão quando alertava de que se estava a trabalhar em cenários irrealistas ou o InIR não tinha razão.

Era para mim muito importante, e penso que também para a Comissão, que o Sr. Engenheiro nos desse conta dessa nota, porque é a «prova dos nove». Se continuarmos a trabalhar em base de refazermos as previsões até ao fim do contrato, sempre que vier cá alguém, e atendendo a que o momento histórico é sempre diferente, nunca vêm dois ao mesmo tempo, podem ter todos sempre razão, porque a realidade vai mudando e, portanto, todos os números estão certos, nunca há aqui números errados.

No entanto — e é a vantagem que tem esta Comissão —, decorreu o tempo suficiente para que à data de hoje tenhamos um ano fechado. Temos 2012 fechado.

Portanto, Sr. Engenheiro, é a «prova dos nove»: ou o InIR tinha razão ou o InIR não tinha razão.

Compare-me, por favor, os custos previstos para 2012, a receita prevista para 2012, o custo real de 2012, a receita prevista de 2012.

Muito obrigado.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado Rafael Moreira, muito obrigado pela sua curta pergunta.

Quero dizer-lhe que os tráfegos reais de 2012, no último trimestre, estão disponíveis este mês. Não tenho acesso a eles, mas o InIR, ou a unidade técnica de acompanhamento das PPP, ou a própria Estradas de Portugal saberão dizer quais são os tráfegos reais.

Eu deixei de estar ligado a este processo em janeiro, aliás, em dezembro, quando o Sr. Secretário de Estado me disse claramente que, tal como, enfim, já era previsto e como eu próprio tinha manifestado também, não acompanharia, digamos, a fase do Instituto da Mobilidade e dos Transportes e a criação da entidade reguladora independente. Portanto, sem nenhum amargo de boca quanto a nenhuma matéria.

O Sr. Deputado tem necessidade de quantidades e valores, portanto, de tráfegos e valores, de receitas, de portagem. A contabilidade da EP tem, de facto, isso.

Por outro lado, as deduções à disponibilidade são calculadas a partir de informação supervisionada pelo InIR nas concessionárias em fevereiro e que implica um conjunto de cálculos automáticos, em *software*, ligado ao projeto EasyWay e a sistemas... Temos isso.

Também não está pronto, julgo eu. Se fosse no ano passado... Os valores do ano passado, de 2011, que eu lhes reporte aqui, de deduções à disponibilidade... As receitas são isso e os custos são isso. Os desvios têm de ser medidos também em todas as funções do ciclo e em todos os parâmetros do ciclo.

Julgo que, durante este mês e o próximo, haverá condições para um ou todos estes organismos aportarem esses elementos. Pelo menos, era assim, no meu tempo, e não foi assim há tanto tempo quanto isso.

Mas digo-lhe que aquilo que eu apresentei, em 21 de outubro, na Comissão de Economia e Obras Públicas, relativamente ao relatório que o Sr. Deputado Altino Bessa referiu, apresentava ou evidenciava já uma significativa evolução de tráfego na Grande Lisboa, na Norte e nas ex-SCUT, que era indiciador de que negociar pelo caso-base uma portajada era o equivalente a subsidiar a empresa, por contrapartida de qualquer outra coisa. Qualquer outra coisa qual é? É aquilo que eu já disse: os fins justificam os meios. E o fim qual era? O topo era receitas na EP, o mais possível. Portanto, isso justificava alterar o quê? A matriz de risco.

Isto não é observável, isto é um dado... quer dizer, isto não é só observável nos números, é observável nos contratos. E nos contratos está lá. Os números provam — este número prova — que quem paga é o utilizador-pagador. A quem? Às concessionárias.

Portanto, a gestão e a análise do que fez o InIR e que fará qualquer outro consultor é: renegociações das concessionárias e das alterações das matrizes de risco. Eu tenho de, obviamente, perceber, porque, se não faço uma análise de rendibilidade relacionada com o risco, caio naqueles jargões que me custa ouvir, que é omitir que o risco passou para o Estado e tratar o *ex ante* e o *ex post* como uma matriz de risco igual, que não é. E, depois, fico muito admirado de, nuns casos, a TIR ser igual e, noutros casos, a TIR

até descer. Até me perguntaram isso e eu não sei, garanto que nem olhei para isso. Ou, melhor, o que quero dizer é que olhei uma vez, mas não tenho de cor — quanto às TIR pré e pós.

Agora, não pediram a alteração da matriz de risco? Não, eu vou dizer que só faz sentido analisar esse quadro num quadro de matriz de risco. Sr. Deputado, pode fazer as análises quantitativas todas que quiser. Os contratos, por si só, são bastantes para mostrar que houve alterações de matrizes de risco e de rendibilidades que não estão consentâneas com essas matrizes de risco.

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não sei se pode, Sr. Deputado. Eu não sou responsável. Estou aposentado, estou fora, desde janeiro — conscientemente, desde praticamente outubro, mas desde dezembro mais em particular.

O Sr. **Presidente**: — Sr.ª Deputada Carina Oliveira, se quiser prosseguir, tem a palavra.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento novamente o Sr. Engenheiro.

De facto, não é a primeira vez que vem a esta Comissão de Inquérito e também já veio a audição em sede da Comissão de Economia e Obras Públicas aqui, na Assembleia da República.

Decorrente de tudo aquilo que já foi dito, gostaria de fazer uma pergunta, à semelhança do colega que me antecedeu, relativamente a

números. Não tendo os números fechados do ano passado para podermos fazer a comparação entre aquilo que é a previsão e aquilo que é o real — porque está, de facto, também em causa perceber-se até que ponto as estimativas e as previsões bateram certo com aquilo que, depois, se veio a verificar, na prática — e centrando-me no passado, nas conclusões retiradas pelo InIR nas notas técnicas e nos relatórios que temos ao dispor, é dito que nas concessões ex-SCUT o somatório dos encargos da EP com pagamentos de disponibilidade e da prestação de serviços de cobrança de portagem que decorrem dos acordos de julho é superior à expectativa dos encargos do Estado com os pagamentos SCUT decorrentes das versões iniciais dos contratos de concessão — até aqui, é uma evidência — totalizando respetivamente, em termos atualizados, 4,3 mil milhões de euros e 3,6 mil milhões de euros, no período remanescente das concessões.

A primeira pergunta que tenho para lhe fazer é se são estes os valores que o InIR confirma que temos em cima da mesa.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr.ª Deputada, tenho alguma dificuldade em acompanhar. Pode dizer-me a referência da página do relatório de onde recolheu a informação?

Mas, se esses elementos são do relatório...

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — São, Sr. Engenheiro, são do relatório. Não tenho a página em concreto, mas são do relatório do InIR, na questão das ex-SCUT.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Mas esse relatório, quanto aos pagamentos de disponibilidade que a Sr.ª Deputada está a referir, faz uma leitura dos casos-base. Como diz alguém, podem estar errados, mas na

altura nos *Excel* dos casos-base foram somados os pagamentos de disponibilidade e foram confrontados com os pagamentos das rendas por bandas de tráfego que tinham sido feitos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, de facto, foi essa a leitura que fiz e que gostaria também que confirmasse.

É que eu perguntei, aqui, anteriormente, a um auditado da ex-comissão de renegociações: por que é que temos tanto medo de ir para tribunal arbitral no caso das renegociações? Por que é que é o «papão» do tribunal arbitral? Foi preferível chegar a uma renegociação do que mandar os contratos para tribunal arbitral? Que diabo, será que o tribunal arbitral é, de facto, assim, sempre tão lesivo para o Estado? E o auditado dizia-me: «Porque são juízes e nem sempre sabem, muitas vezes, fazer contas e cingem-se ao caso-base.» Mas o certo é que, de facto, temos de nos guiar por alguma coisa em concreto que nos diga qual foi o ponto de partida e onde chegámos com o que veio a acontecer em termos de renegociações.

Sobre as renegociações Norte e Grande Lisboa, gostaria de lhe fazer uma pergunta. Já várias vezes foi discutida a questão da disponibilidade *versus* o pagamento por tráfego, já se percebeu o alcance dessa alteração da matriz de risco. Mas mais do que o alcance dessa alteração profunda, como refere também, e bem, no relatório do InIR, há uma outra questão que me tem vindo a tomar algumas preocupações, porque a matriz de risco, para além de ter sido alterada profundamente nas renegociações... Gostaria de partilhar consigo, pelo menos em relação à opinião que tem sobre o assunto, se não terá havido uma deturpação do próprio contrato que estava em vigor e qual é o papel eventual do InIR, do regulador, neste tipo de avaliação.

E porquê? Porque fui ler os relatórios das comissões de avaliação das propostas na altura do concurso, fui ler as atas, fui ler os contratos e em cima da mesa, nos subcritérios que haveria para fazer a avaliação dos vários concorrentes, tínhamos alguns como a minimização dos riscos a suportar pelo Estado. Ou seja, estes concessionários, quando foram escolhidos para terem a proposta vencedora que viria a dar origem à concessão, já foram, em si, avaliados pela minimização dos riscos que teriam de ser suportados pelo Estado e, de um dia para o outro, no meio de uma renegociação, há uma cambalhota como esta que aconteceu nas concessões Norte e Grande Lisboa, de uma total e radical alteração da matriz de risco que tínhamos em cima da mesa.

Pedia-lhe um comentário não apenas quanto às implicações que isso teve em termos orçamentais, que já percebemos que foram gravíssimas, aliás, o relatório do Tribunal de Contas confirma-o, mas também quanto a esta eventual deturpação dos contratos que haveria em cima da mesa.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr.ª Deputada Carina, aí tenho alguma dificuldade.

Vamos aos pressupostos do relatório do InIR. E isto também tem a ver com a atitude de abertura que sempre estivemos ao ouvir as posições de quem quer que seja do Governo, de outros técnicos da EP e das concessionárias.

Nós dizemos, na bibliografia consultada — algures, mas dizemos, de certeza —, que não tivemos acesso às atas das comissões de negociação. Pode parecer estranho, mas eu, pessoalmente, não tive. Pode ter ido para um gabinete concreto do InIR, não juro, não sei, não posso garantir que não tenha ido para algum gabinete do InIR. Agora, para o meu, para a equipa que estava a fazer esta análise, Sr.ª Deputada, não foi. Portanto, considero

que tudo o que me está a dizer é matéria que poderei vir a analisar num contexto que venha a ser correto.

O que fizemos tão-só, está dito e parametrizado, foi: caso-base antes, caso-base depois. Daí, ainda mais estranho o despacho do Secretário de Estado a dizer que eu tinha de fazer uma ata num conselho diretivo para fazer aquilo que vem nos estatutos do InIR, que é analisar os casos-base *ex ante* e *ex post* semestralmente. Ora, se há evolução, eu fiz isso. Agora, é uma análise incompleta? Pode ser. O risco fiscal, por exemplo, nós não detalhámos o risco fiscal, nem entrámos por aí, não analisámos isso, aliás, como não o fazemos noutras concessões.

Sr.^a Deputada, quanto à parte inicial da sua intervenção e da sua pergunta — penso que foi também pergunta —, se seria mais ou menos arriscado fazer um tribunal arbitral, só se fosse ignorante é que diria «sim» ou «não». *A posteriori*, tudo depende do comportamento. Mas eu não passo um atestado de menoridade aos juízes. Primeiro, isso é desconhecer exatamente como é que um tribunal arbitral é constituído, e se alguém constituiu ou ajudou a constituir tribunais arbitrais nos últimos três anos foi o InIR, porque tinha pendentes, em dezembro do ano passado, processos da ordem dos 3 biliões de euros, a da maior parte dos quais a Brisal e a AEDL, já expliquei porquê, como não viram a comissão de negociação avançar em dezembro de 2011, portanto, «vamos jogar na secretaria».

Quero dizer também que tenho muito orgulho na resposta que foi feita — já o referi aqui, em maio do ano passado, a propósito desses processos, na Comissão de Economia e Obras Públicas —, e foi por uma equipa, não foi por mim, porque sou incompetente, por mim só, para o fazer. Naturalmente, as últimas informações que tenho é que está tudo a correr bem. Agora, não vou dizer mais nada para não pressionar,

exatamente, pessoas que sabem ajuizar — por isso é que são juízes — pela sua cabeça e em quem tenho a maior das confianças.

Só refiro isto porque também já o referi e porque a informação é pública: o *statement* da concessionária e a defesa da concessionária, ou o ataque ao Estado, e a requisição de 1 bilião de euros no caso da Brisal (e no caso da AEDL também é a mesma coisa) é *ipsis verbis* a lógica que o Estado assumiu — no meu entender, de forma completamente inadvertida e com prejuízo para o Estado —, é exatamente o que o Estado assumiu no caso da Norte e da Grande Lisboa.

Seria estranho que, a todas as perguntas que os Srs. Deputados fizeram, eu responda «não, eu disse isso aí». Não é uma questão de teimosia, é uma questão de convicção. E mais: a concessionária que, neste momento, está desequilibrada, aquela que viu que está com poder reduzido porque a outra foi subsidiada — permitam-me identificar isto em termos de regras de mercado, de análise de concorrência, ou seja, há uma desvirtuação da concorrência, uma distorção da concorrência — sentiu-se no direito, possivelmente, de dizer: «Eu também quero e vou tê-lo com o tribunal arbitral.» Agora eu posso dizer, não vou quebrar nenhum segredo profissional, que nós rimo-nos. Quer dizer, qualquer tribunal arbitral vai pôr um dedo sobre esta lógica que as comissões de negociação fizeram?! Só se eles não soubessem ler. Peço desculpa pela forma ligeira com que estou a dizer isto, mas é no contexto em que o estou a dizer.

Portanto, não menorizo, antes pelo contrário, valorizo muito a capacidade de argumentação, de conhecimento e de observação, porque não é só o juiz: o juiz tem peritos de tráfego e há dois juízes, isto é, há o juiz presidente e há dois juízes. Há peritos de tráfego e há peritos financeiros, que foram para a luta, para a frente, para explicar que os conceitos e os argumentos que os senhores têm publicamente na Câmara do

Comércio de Lisboa, e julgo que os poderão já ter aqui, nesta Comissão, independentemente disso, e os quesitos da concessionária Brisal, neste caso, não há que omitir — mas cito-o, porque relacionou o facto tribunal arbitral *versus* comissão. E eu digo que o resultado depende. Agora, no momento em que quanto à Brisal e à AEDL caiu a comissão de negociação, entraram em tribunal arbitral, o meu dever é fazer valer os argumentos.

Mais: estou certo, convicto, de que o Estado pode ganhar e ganha aquele processo, porque, de facto, não faz sentido. Requerer 1000 milhões de euros usando o caso-base é eliminar o risco de tráfego. A comissão de negociações, ou os políticos, ou o acordo global validou isso com o objetivo das portagens na EP? Sim. Os fins justificaram os meios nessa altura? Sim. OK, mas alguém fez. Agora, algum juiz está disposto a aceitar isso no âmbito de um contrato e eliminar a zero o risco de tráfego de uma concessão portajada?! Pelo amor de Deus! Mas é o argumento, e só o cito porque é público, está no âmbito desta Comissão, e reporta a um paralelismo à Norte e à Grande Lisboa, tanto mais que a Sr.^a Deputada citou o tribunal arbitral. É neste contexto. Não quero que utilizem as minhas palavras num contexto completamente diferente.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Nós sabemos distinguir.

Sr. Engenheiro, faço agora uma última pergunta e na segunda ronda irei aprofundar um outro aspeto, pois agora falta-me tempo para o fazer.

É referido no relatório do Tribunal de Contas que «O Tribunal considera, ainda, que o relatório relativo à ‘Avaliação do Utente de Autoestradas de Portugal’ efetuado pelo InIR, I.P. é um aspeto positivo, mas não suficiente para dar resposta a uma avaliação regular e eficaz do desempenho das diversas concessionárias.» Ou seja, em todo o relatório perpassa um pouco a ideia de que haverá falta de atuação da parte do InIR,

com algumas falhas, pelo menos de acordo com a leitura que fiz, e que haveria algumas questões a aprofundar.

Também tenho dúvidas, que depois aprofundarei na segunda parte, relativamente ao que são os poderes de um regulador e à forma como um regulador deve exercê-los.

Tendo em conta precisamente os poderes que o regulador InIR na altura tinha, gostaria que aprofundasse qual era o poder sancionatório que tinha nas mãos perante os casos que referiu e perante todos os outros que temos em cima da mesa. Ou seja, o que é que o InIR poderia ter feito para além dos relatórios que conhecemos até à época? É que a certa altura ficamos com a ideia de que o InIR foi um regulador, mas quase como um observador rodoviário. Não sei se tinham ao vosso alcance uma maior atuação do que aquela que se veio a verificar ou que poder sancionatório teriam também face ao que encontraram.

O relatório de auditoria do Tribunal de Contas, na página 12, faz uma síntese perfeita daquilo que nos conduziu a este estado, depois de o senhor tomar posse — e refiro-me apenas à atuação reguladora e não a outro tipo de responsabilidades. Assim, aquilo que temos é o aumento do nível de endividamento da EP; o aumento do prémio de risco dos contratos de financiamento, com repercussões negativas ao nível dos encargos para o Estado (de que já falámos); o aumento do nível de exposição financeira e de risco do Estado nas PPP (que também já aqui referimos); a transferência do risco de tráfego para a EP (que já referimos); um modelo institucional de regulação e de gestão mais complexo e menos claro (que também já foi aqui referido), ou seja, as tais assimetrias de informação, entre outras; um aumento do risco da escolha de projetos de menor prioridade e uma maior participação do cidadão contribuinte no financiamento deste tipo de projetos.

Portanto, tudo isto foi verificado, tudo isto é constatável. Com mais ou menos luta de números, mais 1 milhão ou menos 1 milhão, já percebemos aqui que se determinam determinadas fasquias e abaixo disso qualquer cêntimo é justificável. Temos estas evidências e o Tribunal de Contas faz esta referência muito bem.

Assim, pergunto que poder sancionatório tinha o InIR nas suas mãos durante o acompanhamento dos processos e nos relatórios a que tivemos acesso.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — A Sr.ª Deputada permite-me esclarecer sobre essa matéria um facto, embora tenha começado pelo relatório do utente. Quero salvaguardar duas coisas. Uma, antes de responder, que não me esqueço, sobre essa parte do sancionatório, que é para mim importante. Aliás, sobre essa matéria, lembro que deixei aqui uma lista das multas que o InIR aplicou nos últimos cinco anos e das suas pendências.

Ora bem, nesta matéria de avaliação e supervisão de qualidade e segurança, o InIR fez duas coisas. Uma... Vamos lá ver: os seus estatutos tinham também o facto de ser um regulador que estabelecia normas, porque não havia um instituto português de qualidade... Nós éramos o organismo central em Portugal, como sabe, e junto do IPQ representávamos todo o normativo comunitário para o setor rodoviário. Ou seja, definíamos as regras de jogo e éramos o árbitro. Portanto, também aqui... E o Tribunal de Contas apresenta essa evidência, que, para mim, embora seja La Palisse, é correta, mas não está nas mãos do InIR ultrapassar isso.

De qualquer maneira, do ponto de vista da qualidade e supervisão, fizemos duas coisas. Uma, o conselho diretivo teve um contrato de gestão durante três anos e nós tivemos por cinco anos. O Governo, no quarto e no

quinto ano não era o mesmo do terceiro e quarto. Não obstante, fizemos questão de identificar os *drivers* de *performance*, os indicadores de *performance* do conselho diretivo — e isso está nos relatórios de gestão do InIR —, usando melhores ou piores... Em 2011 foi pior, porque o orçamento reduziu e as pessoas que lá estavam eram menos. Foi pior, mas, quanto a supervisões, auditorias, segurança, auditorias a estradas que entravam em serviço e também supervisões da qualidade da estrada durante o ano, eram à volta de 40, 50, uma por semana, o que, com as aberturas e as vistorias de tráfego, davam cerca de uma e meia a duas por semana e ao longo de cinco anos. Isso foi feito de uma forma muito transparente e esses relatórios estão na direção de segurança e qualidade e na de regulação e concessão.

Ora bem, tínhamos uma equipa de seis engenheiros a tratar disso. Não foi visível? Perante os concessionários, garanto-vos que foi! Quer dizer, inclusivamente em matéria de avaliação da retroflexão nos painéis das autoestradas, que foi um trabalho que deixámos incompleto, fizemos isso com uma associação do setor que conosco monitorizou, que apoiou o InIR a monitorizar a qualidade da reflexão dos painéis. É sabido e conhecido que há estradas em que, a partir das 18 horas, durante o inverno, não se vê se é Leiria se é Fátima — e não estou a dizer qual é a estrada, porque pode haver três. Estou a falar de estradas nacionais, mas sobretudo de autoestradas.

Ora bem, esse relatório do utente que foi feito é noutra perspetiva. Era sabido que os concessionários fazem... Nas áreas de serviço o utente tem um livro de reclamações, mas também tem um livro de sugestões e tem um inquérito; e, então, de uma forma não estatisticamente significativa, a pessoa é voluntária para fazer aquilo, para dar aquela resposta, e as concessionárias escolhem. E nós, com algum dinheiro que tínhamos em

2008 e 2009 fizemos um concurso, a que concorreram duas empresas portuguesas. Lembro-me da TIS e de uma empresa que acabou por ganhar, que é a representante de uma metodologia europeia de avaliação de satisfação do cliente em *utilities*, portanto, fazem isso tanto para a Portugal Telecom como para a EDP, no setor elétrico, no setor de telemóveis, etc. Bom, fizemos isso e comparámos, até, o grau de satisfação do utilizador das autoestradas, que era o segundo depois dos telemóveis, portanto, face a outras *utilities*, que não a eletricidade, que era o primeiro.

Portanto, há uma perspetiva intersectorial nesse relatório de avaliação de utente.

Quanto ao relatório do Tribunal de Contas, peço à Deputada Carina para analisar os nossos contraditórios, porque há matérias muito técnicas que muitas vezes não ficam dirimidas. Mas também não me preocupa que seja dito isso; até é um estímulo para se fazer melhor e mais.

Portanto, a avaliação da satisfação do utente é uma na perspetiva do utente, mas tecnicamente tenho de fazer a supervisão em função dos contratos, dos manuais de operação e manutenção e dos planos de controlo de qualidade. Isso fez-se, está reportado nos sucessivos relatórios do InIR que têm lá, como um dos *key performances drivers*, o número de supervisões, o número de vistorias.

Portanto, essa matéria também, como lhe digo, não se aprende de um dia para o outro. O InIR foi talvez das entidades reguladoras que menos tempo durou e oxalá a entidade reguladora independente de transportes absorva o que de bem havia e retire o que de mal existia no InIR e cresça muito mais.

Quanto ao poder sancionatório, embora tivéssemos dificuldades no gabinete jurídico... No fundo, é assim: vistorias, supervisões e outro tipo de análises... Lembro-me que, na primeira vez que saí para o campo com

um colega meu, no distrito da Guarda, reportei uma situação de uma vala, de umas obras, etc. Isso tudo era dito à concessionária, por escrito, através do gabinete jurídico.

Portanto, havia um circuito e um procedimento que só não era mais acelerado porque ainda existe no InIR, digamos, algum grosso de elementos para... E digo isto com toda a transparência, sem problema, di-lo-ia também se lá estivesse. Na altura em que eu saí havia um grupo de questões e de supervisões que tinham sido feitas e que não tiveram capacidade sancionatória. Só que há uma coisa: esse poder sancionatório, como a Sr.^a Deputada viu se leu aquele documento, é reportado à tutela, a tutela aprova e, depois, vai para a concessionária... Peço desculpa, antes de ir para a tutela, vai para audiência prévia à concessionária e a concessionária delibera contra-argumentar e é esse elemento que vai já para o Secretário de Estado ou para o Ministro.

Em dezembro, estava pendente um conjunto elevado de contravenções que estavam à espera de despacho; outras tinham já sido despachadas. Ao fim de dois anos, uma multa da Brisa de 1,1 milhão, por exemplo, que a Brisa entendeu levar para tribunal, está no tribunal de Sintra desde janeiro de 2012; até janeiro de 2013, não tive conhecimento de mais evolução sobre isso.

Portanto, não temos capacidade sancionatória independente. Tal como hoje entidades independentes, que já o eram, só assumiram esse poder sancionatório com o novo estatuto. Estou a lembrar-me, por exemplo, da ERSE. Mas é um caminho a fazer e, portanto, faz parte de um daqueles quatro itens finais. Oxalá aconteça, mas é preciso compilarmos e vermos o que correu bem e o que correu mal e eliminarmos o que correu mal.

Pergunta se o regulador foi só observador. Como lhe digo, pessoalmente, não me reconheço com esse ... Não sei se está a ler o relatório do Tribunal de Contas do ano passado, não o de 2011...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — 2012!

O Sr. Eng.^o **Alberto Conde Moreno**: — O de 2012. Tive uma visita do Tribunal de Contas em janeiro de 2012 e foi-me transmitido que esse relatório significava que o problema não era o InIR, o problema eram decisões que tinham de ser tomadas noutra âmbito. Agora, isso não quer dizer que o InIR não melhorasse ou não tivesse que melhorar. Não é isso que estou a dizer. Mas, quanto ao problema essencial da sustentabilidade do modelo, da força e da independência da regulação, o InIR não pode decidir ser independente e alterar os seus estatutos. Tem de ser o Governo a fazê-lo.

O Sr. **Presidente**. — Vamos passar, agora, ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas, não tenho perguntas a fazer ao Eng.^o Alberto Moreno e também não quero contribuir em excesso para a sua vitimização ou para que fique com o telemóvel entupido com *sms*.

Penso que é a quarta ou a quinta vez que temos a oportunidade de ter o Eng.^o Alberto Moreno quer na Comissão de Economia e Obras Públicas quer na Comissão de Inquérito às parcerias público-privadas, e não só as suas declarações não são novidade, como as nossas discordâncias sobre muitos aspetos e quanto a outros protagonistas também não são grande

novidade. Todo o acervo que consta da Comissão de Economia e Obras Públicas, onde muitos destes assuntos também foram esmiuçados, foi apenso a esta Comissão: quer as gravações em vídeo, quer todos os documentos, quer memorandos que foram entregues. Portanto, as coisas são o que são.

O Eng.º Alberto Moreno faz, e muito bem, a defesa das suas indicações, de tudo aquilo que faz. Quase que parece que é o único que estava de boa fé e que seria o melhor negociador e o único que (usando a expressão citada pelo Deputado Altino Bessa) não provocaria um enriquecimento lesivo para o Estado. Mas o facto é que protagonistas como Vítor Almeida, Francisco Soares, Ernesto Ribeiro (e podíamos estar a citar outros), vários representantes dos concessionários vieram a esta Comissão não só contradizer notas e relatórios, mas dar outra visão e outros números. Por exemplo, tenho aqui um memorando entregue pelo Dr. Francisco Soares, na Comissão de Economia e Obras Públicas, em que faz variadíssimas críticas. Não vale a pena estar a repetir isso.

O certo é que este Governo, o atual Governo, tem continuado a renovar a confiança em muitos destes protagonistas, porque tem continuado a nomeá-los sucessivamente para trabalhar na temática das parcerias público-privadas. O Eng.º Alberto Moreno coloca legitimamente muitas dúvidas a todo o trabalho que eles fizeram. Alguns deles até já atravessaram vários governos, mas estou só a falar deste, e com tantas dúvidas que têm sido colocadas podiam ter sido todos substituídos e afastados destes processos, mas o facto é que isso não aconteceu.

O Dr. Sérgio Monteiro, atual Secretário de Estado, também já deixou muito bem explícito o posicionamento que tem não só sobre esses protagonistas, mas sobre algumas destas notas.

Já esmiuçámos, tantas e tantas vezes, estes três relatórios: a versão de 22 de novembro de 2010 que dava um prejuízo de 280 milhões; a versão número dois que dava um prejuízo de 602 milhões; e, depois, a versão número três, de julho de 2011, em que já havia benefícios de 1402 milhões.

Dizia o Eng.º Alberto Moreno, há pouco, entre algumas das suas intervenções, que as contas não tinham a SCUT Norte. Mas a SCUT Norte nas variadíssimas contas era negativa. Não tinha na versão um nem na versão dois. Aliás, nos quadros comparativos, de facto, não consta. Mas, se essa era negativa, quer dizer que, então, na versão um e dois os erros ainda são maiores, porque na versão três aponta para um prejuízo de 438 milhões para o Estado. Portanto, quando estamos a falar dos erros na versão um e na versão dois que identificámos há pouco... E respondeu bem. Foi o Sr. Deputado Altino Bessa que referiu. De facto, entre o menos 600 e o mais 1400, dá os tais 2 mil milhões.

Os números são o que são. Podemos fazer mais 10 audições sobre esta matéria que o Eng.º Alberto Moreno continuará a dar estes números e os Drs. Francisco Soares, Vítor Almeida, Paulo Campos, Sérgio Monteiro ou os concessionários continuarão a dar outros números completamente diferentes.

Quanto a tudo aquilo que teve que ver com a Lusoponte, com o Ministro Miguel Relvas, com algumas respostas criativas (não quero estar a usar expressões que já usei), também já são bem conhecidas as nossas divergências.

Também a diferença, os comentários e as suas opiniões sobre os relatórios do Tribunal de Contas e da Ernst & Young, a equipa da Ernst & Young, a declaração para a ata apensa a um dos relatórios do Tribunal de Contas, de facto, já está tudo muito esmiuçado.

Portanto, podemos ter muitas mais horas de reunião que continuaremos com estas divergências e sem ter propriamente nada de novo.

A única coisa muito relevante que quero deixar em jeito de conclusão é uma opinião pessoal, que não é partidária. Eu acho muito *sui generis* a conceção que o Eng.º Alberto Moreno tem disto. Eu já fui crítico do modelo que o Partido Socialista implementou de o InIR ser ao mesmo tempo regulador e representante do concedente; já fiz aqui essas críticas sobre o funcionamento, assim como também sou crítico do modelo das parcerias público-privadas. O Sr. Eng.º Alberto Moreno ainda leva isto ao extremo, porque, se adotássemos aquilo que defende, então, do meu ponto de vista, isto era a escandaleira total, porque tínhamos o mesmo organismo a ser regulador, representante do concedente e negociador.

Considero que não deve ser assim. O regulador deve ser só regulador e, portanto, não deve estar como representante do concedente — foi mau que esse modelo tivesse assim sido feito e ainda bem que está a ser corrigido — e muito menos o regulador deve ser negociador.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A informação tem de ter, mas não deve ser o negociador. O regulador, qualquer que seja, não deve ter informação por estar a negociar. Penso que este Governo também não nomeou ninguém do regulador para as comissões de negociação; ainda bem que tem este entendimento.

O caminho deve ser exatamente ao contrário. Nós, Partido Socialista, concordamos com umas e discordamos de outras, mas, se estamos a

aprofundar tudo o que são privatizações e concessões, virados para o futuro, cada vez mais o reforço da regulação e a sua independência devem ser o caminho a seguir. Portanto, discordo frontalmente de si.

Como já disse aqui, nesta matéria também não concordei com este modelo de regulador/representante do concedente e muito menos, como já disse variadíssimas vezes nas horas que cá estive, que grande parte do problema seja o facto de o Eng.º Alberto Moreno, em particular, e o InIR, em geral, não estarem nas comissões de negociação. Discordo frontalmente desse modelo. Nenhum regulador em nenhum setor, do meu ponto de vista, deve ser ao mesmo tempo o negociador das concessões. E, portanto, podíamos estar aqui a falar da ERSE, podíamos estar a falar da ANACOM, podíamos estar a falar de todos os reguladores. Ainda bem que vamos ter, em breve, um debate exatamente sobre o reforço dos poderes da regulação e a sua autonomia. Penso que ninguém defende a doutrina de que os reguladores devam ser ao mesmo tempo negociadores.

Portanto, quis apenas fazer estas precisões e deixar estas notas para reafirmar algumas das muitas discordâncias que temos, já expressas nas *atas* e em toda a documentação desta Comissão, com o Eng.º Alberto Moreno. E, exatamente porque já dissemos o que entendemos sobre essas matérias, não farei perder mais tempo aos colegas e à Comissão. Não faremos qualquer pergunta ou intervenção na segunda ronda, porque tanto o que o Eng.º Alberto Moreno acha sobre estas matérias como o que nós pensamos sobre as suas declarações já está mais do que expresso.

Quis focar-me neste ponto, porque desta vez detalhou muito e muito essa tripla função que achava que devia ter tido: de regulador, de representante do concedente e também de fazer parte das comissões de negociação. Nós discordamos frontalmente e ainda bem que não foi feito nem pelo anterior Governo nem por este Governo. Espero bem que os

partidos do arco da governação nunca concordem que os reguladores sejam ao mesmo tempo os negociadores.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro, querendo.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, não houve exatamente perguntas. Houve considerações por parte do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo que parece que não esteve cá nas duas últimas duas horas e meia.

É evidente que ele continua com a sua estratégia, e eu não posso deixar de desmascarar isso. Quer dizer, não há como... Não é criticar, porque o senhor não fundamenta nenhum argumento, mas desvalorizar as pessoas que estão aqui...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Engenheiro, desculpe interrompê-lo, mas esqueci-me de dizer que tenho um compromisso na Económico TV. Vou ter de sair dentro de dois ou três minutos e não queria que interpretasse isso como falta de atenção ou de respeito. Tenho de estar nos estúdios às 18 horas e 15 minutos e não quis deixar de fazer esta intervenção e sair sem mais, porque poderia considerar que era falta de delicadeza do Partido Socialista.

Portanto, peço-lhe desculpa por me ter esquecido de lhe dizer isto em conclusão, mas queria deixar esta nota. Vou ouvi-lo mais quatro ou cinco minutos e depois sairei.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Nem um minuto, Sr. Deputado. Quero só dizer que, quando referi que o regulador deveria ter estado nas negociações — e a pergunta foi se deveria ter estado nas

negociações —, fazia sentido estar naquela negociação, porque foi envolvido posteriormente e tomou conhecimento a 4 de junho que iria ter de calcular as deduções à disponibilidade... Então, meus senhores, tal como eu participei em pareceres sobre os achados arqueológicos, ou sobre os alargamentos de Caminha, ou sobre os alargamentos da EUROSCUT Norte Litoral, naturalmente com base naquilo que eram as minhas responsabilidades, haveria muito maior eficiência se me tivessem dado conhecimento das fórmulas e se eu... Eu disse: operacionalmente. Não digo estar a liderar ou liderar como representante do Estado nas negociações. Disse, pura e simplesmente, que faria sentido eu não saber aquilo pelo *Diário da República*, mas exatamente lá dentro, na discussão com eles das fórmulas. As fórmulas saíam melhor? Sairiam! Não era eu que as dizia; era o meu diretor de segurança e qualidade. Enfim, fique sabendo.

Agora, quanto ao resto que o senhor disse, o senhor não esteve cá e, portanto, distorce sempre aquilo que as pessoas dizem e, para além das pessoas que citou que estão neste momento na nova unidade técnica, reconheço um, que esteve no InIR e que eu chamei pessoalmente, que é o presidente, e os outros dois não sei onde é que estão, acho que um está reformado.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos, assim, a primeira ronda. Para a segunda ronda estão inscritos os Srs. Deputados Hélder Amaral e Carina Oliveira. Como sabem, dispõem de 3 minutos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Eng.º Alberto Moreno e, até tendo em conta a discussão anterior sobre o

papel do regulador, e obviamente não discordando, gostaria de remeter para a conversa que tivemos ontem, aqui, com o Sr. Dr. Pedro Cunha Serra, que dizia, e bem, que ao poder decisório que o regulador venha a ter deve acrescer um poder de influência, uma espécie de magistratura moral, que é obtido através da exposição pública dos resultados *benchmark* e da credibilidade, da neutralidade, da independência face ao Governo e aos interesses do setor regulado.

Partindo daqui, não deixo de ficar incomodado com as respostas de V. Ex.^a no capítulo 7, em que diz que, não tendo estado ligado à decisão do lançamento, como agora repetiu, o signatário desconhece formalmente quais os estudos que tenham sido previamente elaborados, no 27, em que refere que «o signatário desconhece que consultoras e com que condições contratuais assessoraram o Governo», e no 28, em que diz que «o signatário e o InIR não tiveram ou têm qualquer envolvimento, por representação, consulta ou participação institucional, nas comissões de negociação».

De facto, percebo: temos vários setores na eletricidade, na água, em que os reguladores deram os primeiros passos, e temos vindo a melhorar o papel dos reguladores e as suas atribuições.

Mas depois ver, como aqui ficou provado, quer pela sua intervenção quer por aquilo que foi dito, que há, direi, dolo na tentativa de desacreditar o regulador, de lhe ocultar informação, de não lhe fazer chegar documentação — que pressuponho que tenha pedido. Pressuponho que tenha feito pedidos formais e insistido. Já agora, diga-me se sim ou se não e também se isto era, apenas e só, a dinâmica do processo, um modelo que não estava agilizado, ou se, de facto, havia aqui algum interesse. É que ouvimos dizer que o regulador não tem esta informação, não tem esta capacidade de controlo e de fiscalização, mas temos, pelo menos, as

comissões de avaliação e de renegociação. No entanto, o certo é que as mesmas vieram aqui dizer, por exemplo, no caso da Norte e da Grande Lisboa, o seguinte: «Bom, nós até concordamos que talvez o modelo não tenha sido o mais acertado, concordamos que o Estado terá sido prejudicado, mas não que tínhamos outro caminho, porque tínhamos um mandato. A tutela deu-nos um mandato claro e específico, ou seja, o prato estava feito, a ementa estava definida, só tínhamos de chegar ao final e acordar.»

E, portanto, aí, ficamos, de facto, com um problema: se as comissões de renegociação, embora entendendo coisa diferente, não podem chegar a resultados diferentes; se o regulador, com a sua total competência ou não, tem este procedimento; se ainda, reportando-me ao que disse ontem o Sr. Dr. Pedro Cunha Serra quanto às pessoas que integravam as comissões de avaliação de impactes ambientais que não tem dúvidas em dizer que estavam capturadas por alguns interesses, o que tinha originado, num conjunto de concessões, alterações de traçado, às vezes com situações como a que conheço, no meu distrito, em que havia um lobo que até hoje ninguém encontrou ou aquela de uma ave rara que também estaria em risco e que também nunca ninguém, recuando centenas de anos, sabia que existia... Gostaria de lhe perguntar que análise faz de tudo isto.

Termino, perguntando-lhe também, em relação ao novo modelo de financiamento da Estradas de Portugal, se, na sua perceção, trazia evidentes ganhos no equilíbrio financeiro do modelo e na estabilidade financeira da Estradas de Portugal ou se serviu para desorçamentar, para tirar do perímetro das contas do Orçamento do Estado as obras e, porventura, para agilizar processos que tinham mais a ver com efeitos eleitorais da conclusão rápida e exagerada do Plano Rodoviário Nacional e não tanto com o necessário bom senso e equilíbrio e a defesa do interesse público.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Vou tentar ser breve. Este tema do papel do regulador dava para muitas horas.

Primeiro que tudo, quero dizer que não sei se o Sr. Deputado Hélder Amaral estava presente quando me referi — mas agora sintetizo — ao pingue-pongue entre o acordo global e a comissão de negociação, quem é que, de facto, decidiu. Pessoalmente, olhando para o jogo e para a solução que resultou no final, acho que os dois foram envolvidos na solução.

Portanto, não se pode dizer que há um acordo global que especifica tudo e depois os contratos e a comissão de negociação são os pormenores nem, por outro lado, se pode dizer, em relação à comissão de negociação, como Governo dizia, que o acordo global era apenas um *guideline* e depois, quanto ao contrato, que «o diabo está nos pormenores», para além do mais, sabendo que os dois intervenientes estavam em contacto permanente. Tal como contactaram o InIR para casos típicos, não era mal nenhum, naturalmente, terem contactado também para as fórmulas de disponibilidade. Foi nesse contexto operacional que referi a parte de participação do InIR.

O InIR, além disso, deveria ter tido uma missão, no meu entender, mais assertiva, começando por lhe ser dada a informação que estava a ser ajustada entre os consultores financeiros da EP e o modelo de sustentabilidade. Perguntou se pedimos informação. Pedimos, Sr. Deputado, está num dos quatro relatórios que veiculei à Comissão de Economia e Obras Públicas e que faz parte dos documentos desta Comissão. É que, além desses, também há os pareceres do InIR, quando teve de aprovar, e tinha de aprovar — eu não preciso o dizer agora, porque isso é lateral, em quanto tempo tivemos de o fazer —, cada uma das subconcessões. Portanto, pedimos essa informação e o próprio presidente,

na altura ainda o Dr. Almerindo Marques, disse-me: «O concedente, o acionista diz que estamos a fazer aqui ainda uns ajustamentos. Olhe, vai aqui a soma das subconcessões dos casos-base...» — mas, isso, nós tínhamos — «... e, quanto ao modelo, estamos a fazê-lo. Quando acharmos oportuno, mandamos.» Nunca mais! E, depois disso, houve várias insistências, pelo menos até ele sair e, depois, durante a seguinte.

Isto é diferente de o InIR ter um papel de protagonista. Mas são estas subtilezas de linguagem política de alguém que já esteve até mais agressivo e que, na última vez, em janeiro, sobre a concessão Brisa, usou a expressão «regressar à estaca zero» ou «pôr o contador a zeros» — expressão que, para mim, significa «enterrar o machado de guerra» —, porque havia, de facto, grandes... Mas não quero entrar por aí, porque a pessoa não está presente.

Pessoalmente, quero dizer-vos, relativamente ao papel do regulador, que eu uso e sigo um livrinho de bolso, que até levei para Cabo Verde na semana passada, do meu amigo João Confraria, *Regulação e Concorrência*, onde está muita coisa. Eu próprio e o Jaime Melo Baptista, da ERSAR (Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos), «batemos bolas» várias vezes sobre o papel do regulador. E o Eng.º Pedro Serra, meu colega em várias tertúlias, também não é estranho a isso. Há uma regulação pelo mercado em que o próprio regulador pode ter um papel mais ativo na constituição ou na definição, por exemplo, de um custo de oportunidade do capital.

Discutia-se muito, a propósito da Lusoponte, por exemplo, se o risco era do Estado ou era da concessionária. Os reguladores independentes resolveram isso de uma forma muito simples: a REN, a EDP e as outras empresas reguladas em setores independentes têm um custo do capital com uma fórmula que estabelece uma variação acordada, negociada e

determinada, finalmente, pelo regulador, que tem lá $1-t$, em que t é a taxa de IRC. Portanto, há uma variação de facto e repartida entre a concessionária e o Estado, ou seja, o regulador e quem decide, nesse sentido.

É só para dizer que estamos e estivemos na pré-história de uma regulação que andou a caminhar... E temos de ver isto com olhos... Não me interessa se o Alberto Moreno é o tipo que está isolado ou se o InIR andou a pregar aos quatro ventos com relatórios que estavam errados. Quanto aos relatórios, já referi que defendo o que defendo. Não vou repetir isso, já disse aqui duas vezes.

Agora, no que se refere ao papel do regulador em si, é evidente que não vai ser a entidade que vai definir a estrutura do mercado. A estrutura do mercado, se há mais uma concessão ou se há mais outra, é o próprio concedente Estado que, por respeito ao princípio e à norma da sua constituição, decide. O regulador fez uma coisa, por exemplo, que foram quatro ou cinco estudos para desenvolver o plano rodoviário e o concedente é livre, como eu disse ainda agora, há duas horas, de dizer se gosta ou não gosta, se concorda ou não concorda que há um *stop* no Plano Rodoviário Nacional. E concordou. Se calhar, concordou por outros motivos: não há dinheiro, não se faz; o estudo até estava errado, por exemplo. Não nos disseram. Mas nos próximos anos não há nada para ninguém. E mais: se pudermos reduzir ainda o volume de investimento...

Portanto, é preciso haver um debate muito aberto, partindo daquilo que a experiência anglo-saxónica, nesta matéria, tem, que é do melhor e que, do ponto de vista filosófico-político — onde não dou lições a ninguém —, filosófico e técnico, tem uma expressão que sempre norteou a minha vida: *bild where you are*. Quer dizer, partam do que existe e não deem saltos tecnológicos enormes para definir um regulador como se houvesse

peças excelentes aqui para esse regulador, como se houvesse uma disponibilidade por parte dos governos de aceitar a tal influência que o Eng.º Pedro Serra referia. E, se algum protagonismo o InIR teve — não tanto eu e não tenho problemas nenhuns em ter sido o mau da fita em determinados momentos —, esse protagonismo não foi aceite para que a influência fosse reconhecida como um direito. E o despacho do Secretário de Estado, de dezembro, indicia que não é, ou seja, «você não têm o direito de fazer uma coisa que está nos estatutos...» — e eu também já disse isto aqui.

Portanto, estamos a falar de uma gama de situações que são merecedoras de reflexão para uma futura constituição da entidade reguladora independente, que é, neste momento, uma das mensagens, ou seja, aposto que Portugal consiga dar esse salto, mas é necessário mais do que vontade política.

Sr. Deputado, esqueci-me de algum aspeto?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não, Sr. Engenheiro.

Quanto à captura das comissões de avaliação, nomeadamente ambientais, queria saber se o InIR detetou essa mesma captura, que originou algumas mudanças de traçado que prejudicaram gravemente os contratos e as concessões; saber se teve conhecimento ou se subscreve. Ontem o Sr. Dr. Pedro Cunha Serra disse isso e disse que afirmava frontalmente que havia, de facto, captura de algumas comissões de avaliação, nomeadamente na área ambiental, que teriam lesado gravemente o interesse público.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não me recordo, Sr. Deputado. Neste momento, não estou a ver. É matéria nova, para mim, neste momento.

Não sei a que concessões se estava a referir, porque a época do Eng.º Pedro Serra não é a minha, embora eu estivesse, desde concessões no norte... Quer dizer, a matriz que neste momento foi seguida — e com isso estou de acordo, por exemplo, nunca me ouviram uma palavra sobre isso —...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vou fazer um paralelo: antes havia obras públicas que tinham derrapagem em tempo e em preço e agora temos reequilíbrios financeiros; antes havia mudança de traçado, fruto, eventualmente, de alguns interesses obscuros, e agora também há, fruto de decisões políticas erradas ou até de compromissos políticos.

Era um pouco esse paralelo a que me referia: antes havia isto e agora há isto. No fundo, quer as PPP quer as SCUT têm aqui um pecado original, não é? Era o que eu queria dizer.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não sei. Só vendo casos concretos. Não assisti às declarações dele, até porque estava noutra continente.

Relativamente ao caso que põe, não me confundi com o Estado e, mais, o decreto-lei de abril de 2007 que acrescentou ao InIR, regulador inicial, as funções de representante do Estado, foi exatamente porque uma concessionária geral não conseguiu ser geral. Ou seja, em junho ou julho de 2008, foi acrescentado um decreto-lei aos estatutos do InIR dando-lhe essa representação. Portanto, isto não foi simultâneo, sincronizado.

As pessoas que invocam, neste momento, estas confusões, e lançaram-se 300 questões, no meu entender, mal colocadas, mas é assim, é lançar a confusão e partir... Agora, essa função do InIR não esteve presente no início e foi por um subverter de todas as negociações que se arranjou — tal como a entidade normativa, o representante do sistema normativo — e, para mim, para o cidadão comum, essa é a mais evidente. Quer dizer, eu defino as regras do jogo e sou árbitro em determinadas funções... (*risos do orador*), porque não há uma direção-geral, não há um IMT... Oxalá que quem desenhe a entidade reguladora desenhe os licenciamentos no IMT e a regulação efetiva na entidade reguladora. Mas o InIR apresentou, em agosto de 2011, à Comissão de Economia e Obras Públicas quatro relatórios e um deles tinha exatamente isto. São os tais quatro que me foram pedidos pelo Governo, pelo Ministro dos Assuntos Parlamentares, e que foram entregues também ao Secretário de Estado das Obras Públicas no dia em que foi entregue ao Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.^a Deputada Carina Oliveira tem honras de encerramento. Tem a palavra.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — É muito rápido, Sr. Presidente, porque é mais uma curiosidade do que propriamente uma pergunta.

Sr. Engenheiro, gostaria de dizer que percebo perfeitamente... Aliás, esta Comissão de Inquérito serve para isso também, ou seja, para percebermos as boas e as más práticas; aprendermos com os erros eventuais do passado; saber qual é, efetivamente, o papel de um regulador, se deve ou não ter mais este poder ou mais esta característica, a forma como se fez e como isto tem sido conseguido até aqui — muitas coisas já têm sido ditas ao longo destas centenas de horas de audição da Comissão de Inquérito;

saber qual o papel que cada um deve ter ou teve e qual o grau de decisão e de responsabilidade seja da parte política, das tutelas técnicas ou da regulação.

Há, no entanto, uma curiosidade que me assola. Está no seu direito de não responder, mas a pergunta que lhe faço é mesmo de resposta «sim» ou «não» e vai perceber qual o alcance da minha pergunta quando fizer esta referência.

A curiosidade que tenho é se já foi ouvido pelo Ministério Público.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — *(Por não ter falado ao microfone, não possível transcrever as palavras do orador.)*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, a sua resposta não ficou registada.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Já.

Não foi truque, Sr. Presidente, não chego aí *(risos do orador)*.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos, assim, a terminar.

Agradeço aos Srs. Deputados resistentes, que aqui estão a esta hora, no fim de uma semana dura e de um dia intenso. Quero agradecer ao Sr. Eng.º Alberto Conde Moreno que, segundo nos disse a todos, fez um grande esforço físico para estar aqui, depois de uma viagem longa.

Srs. Deputados, aproveito para informar que já está confirmada a nossa audição de quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, com o Sr. Dr. Fernando Jorge Sales Nogueira, administrador da Autoestradas XXI, subconcessão Transmontana.

O Sr. Engenheiro, pediu a palavra. Estamos a terminar, mas ainda não terminámos. Faz favor.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, quero saudar todos os Deputados que estiveram aqui, com a paciência de me ouvir. Pode ser que me tenha repetido em muitas coisas, mas *a posteriori*, agora que fiz a revisão do que vos disse aqui — e ponderei muito se dizia ou não dizia e, sobretudo, como dizia —, considero que este é o reflexo do trabalho de uma equipa que vejo hoje que está dispersa, mas que está a ser aproveitada por este Governo.

Por outro lado, não me vitimizo. Omiti-vos uma coisa muito simples. Ainda tenho os óculos antigos, porque fui operado a uma catarata há três semanas e, como vos disse na audição sobre a Brisa, quero que esta Comissão tenha sucesso e chegue a tempo e horas, pelo que só se perdesse o avião é que não estaria aqui hoje. Portanto, não me vitimizei, mas também não quero deixar de referir isto, porque é verdade e é factual, tenho provas.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Desejo, então, um bom fim-de-semana de trabalho, para quem o tiver, e de descanso, para quem o puder ter.

Está encerrada a reunião.

Eram 18 horas e 21 minutos.