

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

72.^a Reunião
(16 de abril de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 51 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Paulo Campos, ex-Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Nuno Encarnação (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Manuel Seabra (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Carina Oliveira (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS) e Adriano Rafael Moreira e Paulo Cavaleiro (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 9 minutos.

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

Eram 10 horas e 51 minutos.

Como sabem, vamos hoje proceder à segunda audição do Sr. Deputado Paulo Campos, cuja presença e colaboração agradeço.

O Sr. Deputado Paulo Campos já conhece a metodologia dos nossos trabalhos e, portanto, não preciso de o elucidar. Percebi que tenciona fazer uma intervenção inicial e, ao que vejo, com recurso a audiovisuais, o que é perfeitamente lícito e normal.

Portanto, passo a palavra ao Sr. Deputado Paulo Campos, que a usará como entender.

O Sr. Dr. **Paulo Campos** (ex-Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações): — Bom dia, Sr. Presidente e Srs. Deputados.

Queria, em primeira mão, colocar uma questão. Recebi uma solicitação com um conjunto de temas e queria confirmar os temas da audição de hoje, por favor.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, são todos os temas que aí são referenciados, porque estamos na fase final de audições, esta será a sua última audição nesta Comissão e, portanto, esgotaremos os temas que estão sob objeto deste inquérito.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A minha questão é muito simples, Sr. Presidente. Na referência que me foi feita solicitam-me para prestar

depoimento sobre a concessão Lusoponte, sobre a concessão Douro Litoral, sobre as subconcessões e sobre a concessão Túnel do Marão.

O Sr. **Presidente**: — Exatamente.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Dado que o Sr. Presidente acabou de me informar que esta será a última vez que estarei presente nesta Comissão, portanto, formalmente, esta Comissão não me solicitou uma audição sobre as renegociações que foram objeto de discussão aqui durante tanto tempo, nomeadamente as renegociações das SCUT, da concessão Norte e da concessão Grande Lisboa.

O Sr. **Presidente**: — Isso é um facto, o que não impede o Sr. Deputado de, se quiser falar sobre essa matéria, o poder fazer, assim como qualquer Sr. Deputado, se quiser colocar alguma questão sobre isso. Aliás, tem sido essa a nossa prática. Mas, formalmente, a audição é sobre estes aspetos que foram identificados.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, agradeço-lhe o esclarecimento.

Quero informar os Srs. Deputados que estou à disposição para todos os assuntos e não apenas para aqueles que são objeto da convocatória.

No entanto, não queria deixar de registar, com enorme estranheza, que esta Comissão, formalmente, não tenha deliberado ouvir-me sobre esta matéria perante o facto de, em tantas e tantas sessões que foram aqui feitas, me terem referenciado e falado o meu nome e o de outros colegas governativos. Portanto, não quero deixar de reconhecer essa estranheza. Mas, enfim, vamos em frente.

Bom dia, Sr. Presidente e Srs. Deputados.

A primeira questão que gostaria, efetivamente, de vos trazer nesta minha intervenção inicial tem um pouco a ver com a forma como, na minha opinião — e eu já o transmiti na primeira audição em que aqui estive e fui ouvido sobre a concessão Brisa —, o tema parcerias público-privadas (PPP) foi colocado na opinião pública.

É sobre essa matéria que, em primeira instância, gostaria de falar, até porque, como poderão facilmente perceber, este é um tema que tem estado em voga em toda a agenda, desde há algum tempo, praticamente desde a última campanha eleitoral, e foi tratado exatamente dentro desse princípio, ou seja, num contexto de se montar uma narrativa, como hoje está na voga falar, ou uma lengalenga, uma historieta à volta desta matéria. Eu gostaria exatamente de começar por aqui.

Para depois poder explicar como todas estas coisas são feitas, vou projetar alguns vídeos de sessões desta Comissão. Enfim, vou buscar os da última semana, porque são os mais recentes, estão na memória de todos e mais facilmente poderemos reconhecê-los. Mas poderíamos ir buscar qualquer um, de praticamente todas as sessões.

Neste momento, o Sr. Dr. Paulo Campos projetou um vídeo relativo à audição do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

«O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — (...) perguntar exatamente quando é que se deixou de cobrar portagens, em agosto, na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Deixou... Quer dizer, quando passou a não cobrar?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, desde que data é que se deixou de cobrar a portagem em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Para dizer a verdade, não me recordo, mas julgo que já foi há uns anos largos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não tem ideia se isto foi num reequilíbrio financeiro, num FRA VII, em 2001?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Talvez tenha sido, sim, foi por essa época.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, Sr. Engenheiro, em primeiro lugar, confirma aqui que, até esta data, os utilizadores da ponte pagavam essa utilização no mês de agosto e, a partir daí, deixaram de pagar até à introdução novamente já por este Governo. Certo?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Julgo que sim, embora não lhe possa garantir porque essa é uma questão que não tenho de memória, mas julgo que foi esse o esquema. Já foi há bastante tempo.

Portanto, por volta dessa altura, as portagens deixaram de ser cobradas em agosto e, só agora, é que voltaram a ser cobradas.»

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, quis mostrar este primeiro vídeo, mostrarei mais uns pequenos excertos, só para que esta minha narrativa possa ser factualmente demonstrada.

Como vimos aqui, foi montada uma historieta, nesta última inquirição, que era, basicamente, a seguinte: o Governo do Partido Socialista — causa de todos os males — foi responsável pela isenção de portagens com uma decisão de 2001, como o Sr. Deputado Altino Bessa, insistentemente, quase que obrigou o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral a confirmar, que confirmou, efetivamente, que a isenção de portagens na Ponte 25 de Abril se iniciou em 2001. Portanto, daí a responsabilidade por um sobrecusto, que já veremos a seguir com o segundo vídeo.

Pois, como sou um Deputado muito estudioso nesta matéria, porque gosto de consultar os factos e os papéis, não quis deixar de trazer aos Srs. Deputados e, portanto, de entregar ao Sr. Presidente, documentos que comprovam os seguintes factos: que a primeira isenção da portagem da Ponte 25 de Abril está datada de 1981, pelo Governo de Pinto Balsemão. O documento, visto e aprovado em Conselho de Ministros pelo Primeiro-Ministro Pinto Balsemão, dá a primeira isenção nos domingos dos meses de julho e agosto a partir daquele ano e, portanto, muito antes de 2001, como aqui se quis fazer crer e, aliás, como ficou provado na audição do Eng.º Ferreira do Amaral.

Mas, mais curiosamente, em 1986, agora já por Cavaco Silva, num documento assinado também pelo Sr. Ministro das Obras Públicas da época, Oliveira Martins, a isenção deixou de ser apenas nos domingos e passou a ser nos sábados, domingos e feriados e também no mês de setembro.

Os factos que estou a referir têm por base despachos publicados em *Diário da República*, que deixarei à Comissão e que são facilmente consultáveis por qualquer cidadão e também pelos Deputados que, se, de alguma forma, fizessem o trabalho de casa, certamente não correriam o risco de fazer afirmações tão erróneas como a que foi feita aqui.

Mais grave do que estas duas isenções, feitas e assinadas por Pinto Balsemão e por Cavaco Silva, é o despacho de 30 de julho de 1990, assinado, exatamente, por Ferreira do Amaral, que aqui esteve em audição, que decide que a isenção já não é às sextas, sábados e domingos e passa a ser durante o mês de agosto. Refiro-me à Portaria n.º 597-A/90, publicada em *Diário da República*, que também deixo para o Sr. Presidente.

Contudo, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, ex-Ministro das Obras Públicas, que aqui garantiu que isto tinha sido introduzido em 2001 pela mão do Governo do Partido Socialista, voltou a assinar em 1994 uma nova portaria. Assim, depois de um novo despacho em 1992 que estendeu para sempre essa isenção do mês de agosto, em 1994, curiosamente na sequência do buzirão da ponte e do facto de 15 dias antes ter sido anunciado o contrato com a Lusoponte em que se introduziam as portagens e acabavam estas isenções, o Ministro Ferreira do Amaral estende a isenção, curiosamente, não apenas ao mês de agosto, mas também ao mês de julho.

Portanto, Sr. Presidente, esta era a primeira conclusão que gostaria de tratar: muitas vezes, nesta Comissão de Inquérito, aliás, demasiadas vezes, temos assistido a esta historieta, a esta encenação, a esta narrativa, para tentar culpabilizar um conjunto de responsáveis, sem que haja qualquer base factual e, em determinados momentos, diria mesmo, Sr. Presidente, existindo uma conivência ou uma articulação entre o inquirido e quem faz as questões, sendo certo que, neste caso, é mais grave, porque, embora eu não saiba o funcionamento de uma Comissão de Inquérito — o Sr. Presidente saberá melhor do que eu —, presumo que estamos aqui numa situação especial, com condições especiais de inquirição, pelo que, obviamente, a falta objetiva à verdade, tem de ser, do ponto de vista da Comissão de Inquérito, analisada.

Portanto, estes são os factos, Sr. Presidente.

Vou, agora, fazer a projeção do segundo vídeo que corresponde à mesma inquirição.

Neste momento, o Sr. Dr. Paulo Campos projetou, de novo, o vídeo relativo à audição do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

«O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E tem ideia de qual era a compensação média, ao longo destes anos, que o Estado tinha que atribuir à Lusoponte pela não cobrança de portagens no mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não sei os números de cor, mas este ano foi de 34 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Este ano foi de 34 milhões de euros só como compensação do mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quer dizer que, ao longo destes mais de 10 anos em que, por opção política, o Partido Socialista decidiu a não cobrança de portagens na Ponte 25 de Abril, isto terá levado a uma diminuição de receita, neste caso para a Lusoponte, que era compensada por via dos contribuintes num valor, eventualmente, de mais de 300 milhões de euros.»

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, este é o segundo exemplo e é facilmente demonstrável, porque os relatórios da Lusoponte

estão já na Comissão de Inquérito e, portanto, qualquer Deputado que tivesse feito, efetivamente, o trabalho mínimo necessário para qualquer inquirição sobre o tema Lusoponte saberia que as portagens na Ponte 25 de Abril, em todo o ano, andam à volta de 37 milhões, entre 35 a 40 milhões de euros por ano. Ou seja, objetivamente, em resposta, o Sr. Presidente da Lusoponte — que, curiosamente, também não sabe o valor das portagens no mês de agosto — dá uma informação errónea, que o Sr. Deputado rapidamente aproveita, porque é astuto e, com a sagesa de chegar à conclusão predeterminada, tira logo a conclusão de que os governos do Partido Socialista ou, segundo a historieta ou a narrativa que é feita aqui, aqueles malandros que fizeram a isenção de portagens — que depois verificamos que é falso e que quem introduziu a isenção de portagens não foi nenhum Governo do Partido Socialista — são responsáveis por um prejuízo ao Estado e os contribuintes tiveram de pagar — imagine-se — cerca de 340 milhões com a irresponsabilidade dos governos do Partido Socialista.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, não há nada mais falso ou conclusão mais errónea e, obviamente, só alguém que não tem a mínima preparação para os temas de que estamos a falar é que pode tirar tais conclusões ou só alguém sem a mínima preparação para falar sobre este tema é que pode dar respostas como a que foi aqui transmitida.

Vou terminar, porque esta é uma questão que me envolve pessoalmente, com mais um vídeo.

Neste momento, o Sr. Dr. Paulo Campos continuou a projetar o vídeo relativo à audição do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

«O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, temos aqui um documento do InIR, que nos diz que ‘foi feito e enviado para o gabinete do então Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e Comunicações, Dr. Paulo Campos, em 5 de novembro de 2010, propondo à consideração superior a respetiva assinatura do FRA IX, sem qualquer outra matéria, designadamente a introdução de portagens em agosto’.

Tem conhecimento que o InIR propôs ao anterior Governo e ao Secretário de Estado também a introdução de portagens em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim. Julgo até que foi antes disso, isto é, já tinha proposto quando essa carta foi feita, mas, de qualquer maneira, a questão era essa.»

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, deixarei também esta carta que é transmitida pelo Sr. Deputado Altino Bessa, que trunca a informação que contém. Em nenhum momento, em nenhuma linha dessa carta há qualquer solicitação por parte do InIR de introdução de portagens na Ponte 25 de Abril. Portanto, a afirmação feita pelo Deputado Altino Bessa é factualmente falsa. A carta está disponível a todos os Srs. Deputados para poder ser lida e em nenhuma linha dessa carta existe tal afirmação por parte do InIR ou tal proposta por parte do InIR. É um tema que, provavelmente, iremos alinhar com mais precisão, porque, sobre a questão da Lusoponte, espero que possam ser esclarecidos estes factos.

Essa carta, se existe alguma dúvida, tem a ver com uma proposta que o InIR fez para, de uma forma tecnicamente mal elaborada — tecnicamente, porque foi elaborada pelo diretor de concessões do InIR que, nessa matéria, basicamente, não apresentou nenhum argumento —, oferecer cerca de 50 milhões de euros à concessionária Lusoponte. E o InIR

insistiu, efetivamente, para que o Estado fechasse um reequilíbrio, pagando esses 50 milhões, que não são devidos à Lusoponte, pelo menos pela análise técnica que foi feita nos meus serviços e pela análise técnica que também tinha sido feita pelo Ministério das Finanças à altura do meu Governo.

Curiosamente, como isso não foi despachado favoravelmente no meu Governo, houve um despacho do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas posterior, por insistência do InIR, aprovando, exatamente, o pagamento desses 50 milhões, a título de pagamento da derrama, que está previsto e excluído do contrato de concessão da Lusoponte, ou seja, que não se devia pagar, como veremos mais à frente. Com base, efetivamente, num despacho do atual Secretário de Estado foi mandado fazer esse acordo com a Lusoponte, situação que, como depois veio a público, nós denunciámos aqui, na Comissão de Economia, e o Ministério das Finanças acabou por não aprovar essa solicitação do InIR, que foi despachada favoravelmente pelo Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, e, portanto, acabou por não se concretizar esse pagamento de 50 milhões.

A questão que aqui quis demonstrar com estes três pequenos vídeos foi como aqui se monta exatamente uma determinada história, uma determinada narrativa, uma determinada lengalenga que depois é transmitida para a opinião pública e que em muitas situações, tenho que concordar, a opinião pública percebe, tendo, aliás, razões para perceber, tal é o que se vai dizendo sobre estas questões.

Quero recordar, tentando ser muito breve, Sr. Presidente, que tudo isto começou em campanha eleitoral com o lançamento deste tema das parcerias público-privadas; depois, posteriormente, já com este Governo, lançou-se um tema... E deixarei aqui também ao Sr. Presidente esse facto e esse documento, porque isso foi já analisado e foi, aliás, objeto de resposta,

em que se confirma, por parte do ex-Ministro Relvas, que foi ele que o recebeu do InIR, antes de o InIR ter feito oficialmente qualquer relatório, e colocou, como se demonstra porque tem o carimbo do Ministro dos Assuntos Parlamentares — também deixarei ao Sr. Presidente esse documento —, junto de um conjunto de jornalistas essa informação para que fosse divulgada de forma a montar a tal historieta.

Mas a verdade dos factos, Sr. Presidente, é claramente outra. E estou disponível para, aqui, hoje, analisarmos esses factos.

A verdade dos factos, Sr. Presidente, é uma: quando chegámos ao Governo, em 2005, os encargos das parcerias público-privadas rodoviárias eram superiores a 15 mil milhões de euros e, quando saímos, em 2011, os encargos das parcerias público-privadas rodoviárias que estão inscritas no Orçamento são de 13,2 mil milhões de euros. E estes números são números quer dos orçamentos feitos por Mexia e Bagão Félix quer dos orçamentos, que, no caso concreto, têm a ver com as infraestruturas, feitos por Álvaro Santos Pereira e Vítor Gaspar.

Portanto, a verdade factual relativamente aos encargos das parcerias público-privadas, nomeadamente rodoviárias, mas a conclusão é a mesma para todas as parcerias, se acrescentarmos o valor das restantes parcerias, temos 23 mil milhões no Orçamento de 2005 e 19 mil milhões no Orçamento de 2012.

Assim, o primeiro facto que gostaria que ficasse aqui, efetivamente, bem demonstrado e para o qual tenho os documentos para os Srs. Deputados poderem analisar é o de que os encargos herdados em 2005 são superiores aos encargos das parcerias público-privadas no seu contexto global, mas também no seu contexto apenas rodoviário que se deixou para os orçamentos do Governo seguinte.

O segundo facto que gostaria também aqui de salientar tem a ver, exatamente, com o tema sobre o qual não me quiseram ouvir em sede de Comissão de Inquérito, ou seja, com as renegociações. E também nada mais do que irmos aos factos para sermos simples relativamente a essa matéria.

Há uma auditoria do Tribunal de Contas de novembro de 2005 que calcula os encargos de todas as parcerias público-privadas rodoviárias, estão lá concessão a concessão. Portanto, é fácil ir buscar o valor que está lá à data de 1995 para as concessões que foram renegociadas, ou seja, as concessões SCUT Costa de Prata, Beiras Litoral e Alta, Grande Porto e Norte Litoral, a concessão Grande Lisboa (que não é SCUT) e a concessão Norte (que também não é SCUT). Portanto, estas seis concessões foram renegociadas no pacote das negociações SCUT e, se formos à auditoria do Tribunal de Contas relativamente a cada uma destas concessões que referi, nas páginas 18 e 20, obteremos um total de encargos, para estas seis concessões, calculados à data de 2005, de 10,8 mil milhões de euros.

Na auditoria da Ernest & Young, mandada fazer por este Governo, verificamos que para as mesmas concessões, isto é, para as concessões SCUT Norte Litoral, Costa de Prata, Grande Porto e Beiras Litoral e Alta, página 54, e para as concessões Norte e Grande Lisboa, página 53, obtemos um encargo de 4,6 mil milhões de euros.

Ambas as auditorias foram feitas em valor nominal, ou seja, a preços correntes. É importante destacar se é a preços correntes, a preços contantes ou a valor atualizado líquido porque há várias referências que tecnicamente, para se comparar, têm de ser na mesma forma de cálculo.

Portanto, em termos de valores nominais, a auditoria do Tribunal de Contas, à data de 2005, calcula que os encargos, para este conjunto de

concessões, eram de 10,8 mil milhões e a auditoria da Ernest & Young calcula 4,6 mil milhões.

Portanto, as chamadas «renegociações ruinosas» das concessões SCUT e das concessões Norte e Grande Lisboa permitiram, de acordo com estas auditorias, aliás, feitas até por este Governo, que mais de 50% dos encargos destas PPP fossem eliminados durante os últimos governos do Partido Socialista. Isto é, o último Governo do Partido Socialista deixou para os governos seguintes menos de metade do encargo recebido também com estas parcerias público-privadas.

Nesta minha intervenção inicial, vou ficar-me por estes dois principais temas. Embora haja um conjunto de outros que podemos e devemos esclarecer, obviamente, para não monopolizar esta intervenção, vou centrar-me apenas nestas questões.

Não queria, no entanto, terminar esta minha intervenção inicial sem dizer que, ao longo deste tempo, tive sempre uma preocupação de fazer uma defesa muito forte das instituições e de nortear toda a minha intervenção pública sobre este assunto com princípios que, para mim, são absolutamente fundamentais.

A dignidade e a defesa das instituições levou a que, durante muito tempo, esperasse que os intervenientes dessas próprias instituições esclarecessem, em tempo oportuno, algumas das questões levantadas e, portanto, acabei por não me pronunciar sobre algumas das questões.

Por exemplo, uma das questões que foi mais levantada tem a ver com os famosos «acordos paralelos» citados em sede de um relatório de auditoria do Tribunal de Contas. E, se verificarmos, essa auditoria do Tribunal de Contas refere, muito claramente, o que são esses acordos e, aliás, refere até, em pormenor, um deles, que tem a ver com a concessão Algarve Litoral e com um acordo que a auditoria do Tribunal de Contas

aponta como sendo o tal acordo paralelo. Como já vimos em sede de Comissão de Inquérito, esse acordo paralelo não é mais do que uma carta, uma *consent letter*, emitida pela Caixa – Banco de Investimento, assinada pelos administradores ou responsáveis da banca de investimentos à data, que foi remetida para a concessionária com o conhecimento da Estradas de Portugal. Ou seja, não há qualquer intervenção da minha responsabilidade nessa matéria.

Portanto, esperei durante meses que os intervenientes desses chamados «acordos paralelos» viessem a público explicar o que são essas cartas de consentimento. Infelizmente, a dignidade e os princípios que eu esperaria que tivessem acontecido nessa matéria não se verificaram, ou seja, os intervenientes não vieram explicar, a não ser aqui, em sede de Comissão de Inquérito, quando interrogados, sobre se aquilo era um acordo paralelo e, aí, sim, o atual Secretário de Estado teve de dizer que não era um acordo paralelo, que era meramente uma *consent letter*. E lembro-me bem que, aqui, em sede de Comissão de Inquérito, disse até que ninguém ganhava com aquela *consent letter*.

Sr. Presidente, esperava que essa declaração dos responsáveis que fizeram esses citados acordos tivesse vindo a público mais cedo. Aliás, essa declaração só veio, porque, ao fim de alguns meses de espera, tive de fazer uma intervenção, na altura, numa entrevista, a dizer exatamente isso, ou seja, que estes acordos são cartas de bancos e que, portanto, se houvesse algo a perguntar sobre esta matéria, devia ser perguntado a quem de direito, a quem tinha a responsabilidade pela emissão dessas cartas. Curiosamente, a partir do momento em que fiz essa referência, este tema deixou de estar na ordem do dia, porque, efetivamente, ficou muito claro que, sobre esses acordos, não há envolvimento de qualquer entidade do Governo e são outras pessoas que estão envolvidas nesses chamados «acordos paralelos».

Uma outra questão em relação à qual eu mantive uma grande reserva tem a ver com os contactos ou não com o Tribunal de Contas. Como sabem, eu sempre disse que defendo as instituições e também sobre essa matéria mantive a total reserva quanto àquilo que foram os contactos que existiram e que existem normalmente, como, aliás, o Tribunal de Contas já esclareceu. Mas, obviamente, também esperei durante meses que fosse o próprio Tribunal de Contas a esclarecer essas matérias e que de viva voz pudesse transmitir a forma como foi feito o processo de reforma e o processo de atribuição de visto. Portanto, durante meses, o meu silêncio relativamente a essa matéria tem a ver com o princípio da defesa das instituições, mas obviamente, hoje, nesta audição, estou absolutamente disponível para prestar os esclarecimentos que se entendam necessários sobre esse contexto.

Finalmente, para terminar os pontos que eu gostaria de referir nesta minha intervenção inicial, não queria deixar de dizer que estou muito preocupado quanto à forma como um conjunto de matérias têm sido dadas a conhecer à opinião pública sobre as ações ou as decisões que têm vindo a ser tomadas sobre as parcerias público-privadas nos últimos tempos.

Considero que estamos perante a eminência de termos decisões muito graves e ruinosas para os contribuintes e para o erário público, nomeadamente aquelas que têm a ver com a informação, que nunca veio a público, sobre o acordo com a Lusoponte, relativamente às portagens na Ponte 25 de Abril no mês de agosto, em que, de acordo com as informações, cerca de 40% do valor das portagens são entregues à concessionária sem que haja qualquer direito ou explicação para que isso possa acontecer.

Também estou muito cético, relativamente aquilo que foi feito no processo do Túnel do Marão, com as consequências gravíssimas que, neste

momento, impendem sobre os contribuintes relativamente à paragem de cerca de dois anos e, sobretudo, ao abandono dos contratos de concessão e contratos de financiamento, que todos os especialistas indicam como sendo extremamente favoráveis para o Estado e que, portanto, numa situação de abandono, significa que o Estado vai pagar um preço muito superior. E aqui é muito relevante saber que as entidades financiadoras são as principais interessadas com a suspensão destas obras. E, portanto, a minha questão tem a ver com o que está a acontecer na nossa Administração e saber se neste momento estamos a defender o interesse público ou estamos a defender outros interesses.

Finalmente, também não gostaria de deixar de referir nesta minha passagem aqui o verdadeiro escândalo que se está a passar na concessão Baixo Alentejo e na concessão Algarve Litoral, em que, basicamente, se substitui a responsabilidade, que é de uma concessionária que tinha as obras paradas, e se deu pretexto a essa concessionária, com a obrigatoriedade de suspender as obras, para que ela esteja neste momento em posição de pedir uma indemnização ao Estado, em vez de estarmos na situação inversa.

Portanto, este conjunto de situações, sem que haja qualquer conhecimento factual — presumo que até desta Comissão de Inquérito, mas da Comissão da Economia —, é algo que me deixa verdadeiramente preocupado. E, aqui, não na posição de inquirido mas na posição de Deputado, não quero deixar de transmitir a preocupação que tenho relativamente aos encargos dos contribuintes que nesta matéria parece não estarem a ser zelados, mas a potenciar vantagens para os parceiros, nomeadamente para os parceiros financiadores.

Agradeço a disponibilidade e a amabilidade do Sr. Presidente e dos Srs. Deputados.

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

O Sr. Deputado Altino Bessa já fica com 2 minutos descontados porque já fez uma intervenção — aliás, três intervenções.

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

O Sr. **Presidente**: — Hoje o Sr. Deputado tem direito a cinco rondas.

Vamos passar, então, à primeira ronda de perguntas, que hoje começa com o PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, começo por agradecer, desde já, a presença do Dr. Paulo Campos.

Dr. Paulo Campos, queria só relembrar-lhe que está na Comissão de Inquérito não como Deputado, mas como ex-Secretário de Estado. É por essa razão que está aqui para responder, perante todos nós, não dando a sua opinião de Deputado atual, que é nosso colega, evidentemente, mas noutra condição. Digo isto apenas para recentrar a matéria e para as pessoas perceberem por que é que aqui está. É que teve responsabilidades durante seis anos e meio como Secretário de Estado das Obras Públicas, no Governo do Eng.º Sócrates, como nós todos também nos lembramos.

Antes de mais, queria precisar outro ponto. O Sr. Dr. Paulo Campos diz que não é ouvido ou que não tem sido ouvido por esta Comissão. Eu estranho o facto de ter perdido tanto tempo com os vídeos, mas ter perdido zero do seu tempo a responder aos inquéritos que esta Comissão lhe enviou, porque presumo que tenha recebido três inquéritos sobre variados

temas — não sei se foram três ou mais, mas presumo que tenham sido três — e, até à data, respondeu zero a esta Comissão de Inquérito! Por isso, a opção foi sua. Se o senhor não se quis defender ou não quis explicar a esta Comissão certas perguntas que lhe foram colocadas, a opção foi, única e exclusiva, da sua inteira responsabilidade.

Por isso, ainda bem que o vemos por cá, e vamos, então, falar sobre aquilo que nos traz cá.

Sr. Dr. Paulo Campos, queria começar por clarificar alguns números que aqui nos trouxe. Já percebi de onde vieram os números que o Eng.º Sócrates referiu na entrevista da RTP. Já também todos percebemos. Aliás, não havia dúvida alguma de onde é que eles tinham surgido, com aquela clarividência e factualidade tão boas que os senhores têm com os números. No entanto, quero apenas clarificar, também para as pessoas que nos estão a ver, que os números que o senhor nos acabou de dizer estão incorretos.

E isto porquê? Os encargos líquidos das PPP rodoviárias no Orçamento do Estado de 2005 eram de 23 mil milhões de euros e não de 15,911 mil milhões de euros, como os senhores vulgarmente dizem. E isto está escrito na página 89 do relatório do Orçamento do Estado de 2005 e na página 17 da auditoria do Tribunal de Contas às PPP de 2005.

Outra emenda: diz o Dr. Paulo Campos que os encargos líquidos das PPP rodoviárias no Orçamento do Estado de 2012 eram de 19 mil milhões de euros, o que é falso, porque eram de 14,502 mil milhões de euros, tal como está escrito na página 123 do relatório do Orçamento do Estado de 2012. Se quiser, eu forneço-lhe. Tenho aqui os relatórios e tenho todo o gosto em lhe dar. Agora não me venha dizer o contrário, porque isso é mentira.

Terceiro ponto: os encargos líquidos das SCUT no Orçamento do Estado de 2005 eram de 10 mil milhões de euros, o que é falso, pois seriam

de 15,679 mil milhões de euros, como está na página 89 do relatório do Orçamento do Estado de 2005 e na página 17 da auditoria do Tribunal de Contas.

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

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Dr. Paulo Campos, estou a corrigir números que aqui referiu e números que o seu ex-Primeiro-Ministro citou na RTP. Já agora, estou a clarificar as pessoas.

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

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, eu ouvi-o com todo o respeito. Se me quiser ouvir, agradeça.

Dr. Paulo Campos, apenas para recordar, porque acho que é importante saber, podia dar-nos o seu currículo pequenino do que fez antes de estar na Secretaria de Estado em 2005?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. Paulo Campos, pode responder às questões colocadas até agora.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, deixe-me dizer que fiz a intervenção inicial não respondendo a nenhuma questão. A intervenção inicial é devida a qualquer inquirido que aqui esteja. E, portanto, fi-lo na qualidade de mim próprio e não foi a resposta a ninguém. Portanto, na minha qualidade de português e

de contribuinte, tenho o direito de poder expressar a minha opinião. Foi isso que eu fiz e não deixarei de a expressar aqui na condição de inquirido. Contudo, na minha intervenção inicial, eu não estava a responder a nenhuma matéria.

Deixe-me dizer-lhe, caro colega Deputado, que, efetivamente, quanto aos números que acabou de referir, é muito fácil tentar misturar a opinião pública com uma sucessão de números.

Há três origens essenciais para se poder calcular qualquer número sobre encargos: ou são números em valor atualizado líquido (VAL), ou são números calculados em preços correntes, ou são números calculados em preços constantes. É importante que se possa referenciar, para se poder comparar e para se poder evidenciar, qual é a base de cálculo, porque, como deve compreender, se a metodologia de cálculo é o valor atualizado líquido, temos um valor, que é o valor referenciado ao ano em que se faz essa atualização, tendo como base o custo de oportunidade do capital para o Estado, do dinheiro para o Estado; se é com base em preços constantes — e aí também é importante saber qual é o ano de referência do preço constante —, estamos a comparar valores que são a preços de uma determinada época, de um determinado ano; e, quando falamos em preços correntes, portanto, em valores nominais, estamos a falar a preços que estão inflacionados com a inflação dos diferentes anos previsível, nomeadamente em termos futuros, como estamos a falar de encargos futuros para os próximos 30 anos.

Portanto, quando se citam vários números, temos que saber citar aquilo que é correto.

No caso concreto, os orçamentos do Estado citam números quer a preços correntes, quer a preços em valor atualizado líquido, quer a preços constantes. Em qualquer das situações, quer seja em valor atualizado

líquido, quer seja em preços constantes, quer seja em preços correntes, a comparação entre o Orçamento do Estado de 2012 e o Orçamento do Estado de 2005 tem apenas um resultado: os encargos em 2012, nomeadamente nas concessões rodoviárias, são inferiores aos encargos em 2005 — qualquer que seja a metodologia de cálculo que o Sr. Deputado utilize.

A conclusão será, necessariamente, a mesma e, portanto, é facilmente perceptível, porque, independentemente da metodologia, o que pode variar efetivamente é a grandeza dos números, visto que em valor atualizado a grandeza é claramente inferior, a preços constantes a grandeza estará relativamente no meio e a preços correntes a grandeza será sempre superior pois está inflacionada com a inflação ao longo dos próximos 30 anos. Mas, quanto à comparação, porque a taxa de inflação que se aplica aos valores de 2005 é a mesma taxa de inflação que se aplica aos valores de 2012, portanto, independentemente da metodologia, as conclusões são as mesmas.

Os valores que aqui transmito são aqueles que estão mais detalhados, são aqueles que estão evidenciados ano a ano.

Posso mostrar aos Srs. Deputados o quadro 291 do relatório do Orçamento do Estado de 2005, na página 89. Este quadro, quanto aos encargos previstos com as principais parcerias público-privadas, refere as rodoviárias portagens reais, as rodoviárias portagens virtuais, tem a soma das concessões rodoviárias, tem a soma das concessões ferroviárias, tem a saúde e tem o total. Se somarmos o total dos encargos de todas as parcerias — e isto está a preços constantes —, teremos 23 mil milhões de euros, que é a soma do total entre o ano de 2006 e o ano de 2037, são os números que aqui estão. Se somarmos apenas as relativas às concessões rodoviárias, tenho aqui a soma por cada um dos anos — a soma não está feita no

quadro, mas é pura aritmética, Sr. Deputado, é mesmo só fazer as contas — , dá um total de 15,9 mil milhões euros no Orçamento do Estado de 2005.

Se formos ao Orçamento do Estado de 2012, Sr. Deputado, o quadro 382, na página 123, que é o quadro que compara com o anterior, com a mesma metodologia, e se somar os encargos de todas as parcerias público-privadas rodoviárias, chegará ao valor de 13 mil milhões. É só somar, é matemática muito pura, não há nada que enganar. Qualquer aluno da primária saberá somar os valores que aqui estão e chega ao valor de 13 mil milhões, Sr. Deputado.

A mesma coisa acontece se o Sr. Deputado somar os encargos de todas as parcerias, porque, aí, chegará a 19 mil milhões.

Portanto, se for de todas, no Orçamento de 2005 temos 23 mil milhões e no Orçamento de 2012 temos 19 mil milhões. Se for só às parcerias público-privadas rodoviárias, no Orçamento do Estado de 2005 temos 15,9 mil milhões e no Orçamento do Estado de 2011 temos 13,2 mil milhões. Se o senhor quiser comparar em valor atualizado, é facilmente comparável, e se quiser comparar em preços correntes, também, o resultado é necessariamente o mesmo: os encargos em 2012, os encargos que o meu Governo deixou para o Governo seguinte, são inferiores aos encargos que recebemos em 2005.

Este é o facto número um. Aliás, até me espanta que, nesta Comissão, este tema não tenha sido nunca bem discutido, porque é o facto número um que tem de ser apurado nesta Comissão de Inquérito: quais eram os encargos que existiam à data de 2005 e quais são os encargos que existiam quando o Governo deixou. É esse que permite perceber que, efetivamente, a narrativa, a lengalenga, a historieta, aquilo que os senhores quiserem que tem sido contado aos portugueses, no sentido de que, nos últimos anos, se fez uma política de aumento da despesa neste setor, não

corresponde com a realidade. Embora possa ser percecionado pelas pessoas, que, efetivamente, veem as obras no terreno, veem boa parte dos seus problemas de mobilidade resolvidos, as pessoas de Mogadouro, de Miranda e de Alijó veem que o IC5 foi construído e percebem que se o IC5 foi construído é porque houve despesa, o que as pessoas não sabem é qual foi o trabalho que foi feito durante seis anos para que pudesse existir essa obra sem que os encargos aumentassem.

E o trabalho tem três vertentes, Srs. Deputados.

A primeira vertente é a transformação radical da Estradas de Portugal. A Estradas de Portugal tinha um histórico de prejuízos anuais, mas desde 2007 temos um histórico de resultados líquidos positivos, de lucros para o Estado, de 140 milhões o ano passado, Sr. Deputado. É a empresa do Estado que mais lucros entregou ao Estado no ano de 2011. É só ir verificar os relatórios da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, onde está o setor empresarial do Estado, e verificará que não há nenhuma empresa do Estado que tenha dado um lucro superior à da Estradas de Portugal. Curiosamente, se verificar, por exemplo, o relatório das 500 maiores e melhores empresas publicadas pela *Exame*...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, permite-me que o interrompa?

Eu fiz-lhe só uma pergunta. Reafirmei os números, mas não lhe estou a fazer perguntas sobre a Estradas de Portugal — ainda não estou! Apenas lhe perguntei qual era o seu currículo antes de ir para a Secretaria de Estado, não fiz mais nenhuma pergunta! Contestei os seus números, com toda a legitimidade que tenho, e fiz-lhe essa pergunta. Se o senhor quiser responder, muito bem, se quiser estar meia hora a falar sobre outras coisas, fale!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, fez uma pergunta precedida de um conjunto de considerações e, portanto, estou a responder às suas considerações, que são todas erróneas. Estou a tentar explicar para ver se o Sr. Deputado percebe. Como não consegue fazer a matemática, não consegue somar e chegar aos valores, eu estava a tentar explicar-lhe como é possível chegar a estes valores.

E a explicação é muito simples: tornámos a empresa mais eficiente, ou seja, tornámos uma empresa que tinha gastos muito excessivos e prejuízos numa empresa que dá lucros e que diminuiu, significativamente, os seus encargos — ponto número um.

Ponto número dois: fez-se um conjunto de renegociações que trouxeram benefícios significativos para o Estado — e iremos já essa questão. O senhor, há pouco, falou nos 10 mil milhões, mas os 10 mil milhões não são de todas as SCUT, são das quatro SCUT mais a concessão Norte com os valores que estão inscritos na auditoria do Tribunal de Contas. E aquilo que verificamos é que na auditoria da Ernest & Young estão esses valores: os 10 mil milhões comparam com 4 mil milhões. Ou seja, houve um benefício muito significativo. E é por esse benefício que foi possível fazer as obras para melhorar a qualidade de vida dos portugueses, para melhorar o conforto, para diminuir a sinistralidade, para dar mais coesão territorial, para dar mais desenvolvimento; foi possível fazer essas obras, sem que, efetivamente, os encargos aumentassem. Como disse, os encargos em 2011 são consideravelmente inferiores àqueles que recebemos em 2005.

Finalmente, Sr. Deputado, o meu currículo é público e, quanto à minha atividade profissional, eu apenas ingressei na política no ano de 2005, quando fui exercer funções governativas. Antes de exercer funções

governativas, estive sempre a exercer a minha vida profissional num conjunto de empresas muito vasto, muitas delas ligadas a áreas de infraestruturas, a áreas de ambiente, onde desempenhei, entre 1990 e 2005, essa minha atividade.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Doutor.

Quando é que teve contacto, pela primeira vez, com a questão das PPP? Foi antes, no seu percurso anterior, ou a primeira vez que teve contacto com as parcerias público-privadas foi quando chegou à Secretaria de Estado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, as parcerias público-privadas são um tema ao qual eu dedico a minha atenção já há muitos anos, embora não tenha tido qualquer atividade profissional em nenhum banco ou construtora.

No entanto, na área profissional onde dediquei boa parte da minha vida, não existindo parcerias público-privadas, havia concessões e a maioria das concessões eram sistemas multimunicipais, onde, digamos, trabalharíamos numa parceria público-público, porque era, na prática, uma transferência de responsabilidades da administração central para empresas concessionárias num conceito de concessão *in house*. O que é que isso quer dizer? Num conceito em que a concessão é essencialmente atribuída a concessões que são do Estado.

Em termos residuais, nessa participação, há uma intervenção no setor da água e de ambiente em concessões municipais, onde, aí sim, envolve já o conceito mais próximo das parcerias público-privadas, embora não sejam parcerias público-privadas.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, já agora, quais são as empresas onde trabalhou e a que se estava a referir?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Águas de Portugal.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Muito obrigado.

O que é facto é que o Sr. Dr. Paulo Campos não tinha experiência nestas parcerias público-privadas que lançou, ou seja, nunca teve experiência em matéria de estradas, teve experiência noutras, sem ser nestas PPP.

Gostava também de lhe perguntar, Sr. Dr. Paulo Campos, o seguinte: o Dr. Almerindo Marques admitiu perante esta Comissão que o Dr. Paulo Campos o pressionava para fazer mais e mais obra e admitiu ainda que essa pressão viria do então Primeiro-Ministro José Sócrates. Eu gostava de saber — aliás, para esclarecimento da Comissão — se essa pressão era exercida por si ou pelo Eng.º Sócrates, porque foi uma afirmação que foi feita nesta Comissão e que o visou diretamente. Gostava que o senhor esclarecesse esta nossa dúvida.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, relativamente ainda à anterior questão, quando refere se tinha ou não experiência, eu não lhe disse que não tinha experiência. Pelo contrário, até lhe disse que era uma área à qual dedicava muita da minha atenção, porque, não sendo necessariamente uma parceria público-privada, o conceito era muito próximo, era um conceito de parceria público-público. Aliás, se o Sr. Deputado puder consultar qualquer seminário feito entre, por exemplo, 2000 e 2005 na área das parcerias público-privadas, verificará, muito

facilmente, que eu era um dos oradores convidados exatamente para participar nessas conferências...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Então, o senhor era um perito em parcerias público-privadas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Deixe-me transmitir-lhe que participava nessas conferências, exatamente para dar a visão não propriamente das parcerias público-privadas mas, sim, para dar a visão dessas concessões que há pouco referi, que eram concessões *in house*, ou seja, entre o Estado e o próprio Estado. Estas concessões têm, no entanto, muito daquilo que são os princípios básicos das parcerias público-privadas, porque a maioria dessas concessões eram feitas em regime de *project finance* e, portanto, sendo em regime de *project finance*, esse é um instrumento de financiamento que é adequado e que se utiliza comumente em todas as parcerias público-privadas de que estamos aqui a tratar.

Assim, desse ponto de vista, gostava de lhe dizer que, não sendo um especialista em parcerias público-privadas,...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Era um interessado nas parcerias.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... tinha o conhecimento que achava suficiente para poder olhar para aquilo que estava a ser feito quando fui convidado para ser Secretário de Estado das Obras Públicas e para poder introduzir aquilo que, na minha opinião, introduzi para que as parcerias público-privadas fossem melhores neste País. E estou disponível para podermos debater essa matéria.

Quanto à questão das pressões que o Sr. Deputado coloca, se me está a perguntar sobre aquilo que era a posição do Sr. Primeiro-Ministro, que era muito incisiva para que, no âmbito do seu Governo, as coisas acontecessem... E recordo-me de episódios de intervenção do Sr. Primeiro-Ministro, como, por exemplo, de uma estrada em Palmela. Recordo-me bem de um telefonema do Sr. Primeiro-Ministro, quando estava ao lado do Sr. Presidente da Autoeuropa e estava a negociar uma nova linha para a Autoeuropa. Uma das questões da negociação dessa linha para a Autoeuropa era a ligação da fábrica da Autoeuropa a Palmela. E lembro-me perfeitamente de o Sr. Primeiro-Ministro me telefonar, na mesa de negociações, e me perguntar o que se passava, efetivamente, com essa estrada. Sou franco, nunca tinha ouvido falar dessa estrada e fui tentar perceber, de acordo com as instruções que me foram dadas — talvez seja essa a matéria a que o senhor se está a tentar referir —, e imediatamente contatei com a Estradas de Portugal. E fui informado que essa estrada não era uma estrada nacional mas, sim, uma estrada municipal. Passados 15 minutos, estava a receber um novo telefonema do Sr. Primeiro-Ministro, exatamente a dar instruções porque, sendo uma estrada municipal, havia a possibilidade de haver um acordo...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, não me estou a referir exatamente a nenhuma matéria. Estou só a confrontá-lo com declarações que foram feitas pelo Dr. Almerindo Marques, em que afirmava que o senhor e o Eng.º José Sócrates pressionavam para fazer obra. É verdade ou não é? Existiu ou não existiu? Havia pressão do Sr. Primeiro-Ministro de então sobre si ou não? É só isto que quero saber! Foi afirmado nesta Comissão!

Não estou a falar de Palmela nem de histórias entre si e o Sr. Primeiro-Ministro. Estou a falar-lhe desta afirmação e gostava que respondesse objetivamente a esta afirmação que foi feita sobre si! Estou a dar-lhe essa hipótese para o senhor responder e dizer se é verdade ou se não é verdade e, se era, como é que eram feitas as pressões!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, mas, se não se importa, eu respondo da maneira que acho mais conveniente responder. Mas vou responder à sua pergunta.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Estou a centrá-lo naquilo que é importante para a Comissão. Tenho a legitimidade de fazer essas perguntas e o senhor não responde. Primeiro que chegue à conclusão da resposta, estamos aqui durante 20 minutos a falar sobre outras coisas que não é exatamente aquilo que eu pergunto.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, percebo o seu incómodo porque não consegue atingir as conclusões que lhe encomendaram...! Mas, olhe, é a vida! É da vida!

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, foram proferidas afirmações sobre si e eu só queria saber se houve ou não houve pressões do Eng.º Sócrates sobre si e sobre o Dr. Almerindo Marques! Só quero saber isso: houve ou não houve? E, se houve, como é que foram feitas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Bom, portanto, passados 15 minutos, tive um novo telefonema a perguntar-me qual era a resposta e a dizer que

precisava que essa estrada estivesse resolvida, porque era uma das condições *sine qua non* para se obter uma nova linha de produção na Autoeuropa. Recordo-me que, durante os dois meses seguintes, até que a estrada estivesse construída e que fosse possível assinar o acordo de Portugal para que essa linha da Autoeuropa viesse para Palmela, o Sr. Primeiro-Ministro me telefonou não digo diariamente, mas de 48 em 48 horas para poder «checar».

Aliás, se havia algo muito curioso na intervenção do anterior Primeiro-Ministro, era que, se um assunto o preocupasse e entrasse na sua área de preocupação, não hesitava em, todos os dias, saber e acompanhar como esse assunto estava.

Portanto, o que lhe posso dizer é que em todos os contactos que tive com o Sr. Primeiro-Ministro sobre esse tipo de situações a sua preocupação foi a de que o problema fosse resolvido.

Se o Sr. Deputado quer entender isso como pressão, entenda como quiser. Eu entendia como...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, eu até podia entender que esses telefonemas insistentes foram por não confiar em si, mas nem sequer estou a fazer essas interpretações. O que lhe estou a perguntar factualmente diz respeito a afirmações que foram proferidas aqui pelo Dr. Almerindo Marques de que o senhor e o Eng.º José Sócrates faziam pressões para ter obra e mais obra. É ou não é verdade que isto aconteceu?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Volto a insistir, Sr. Deputado...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Estou a fazer-lhe uma pergunta: sim ou não?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quem cala consente!

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, estou a fazer-lhe uma pergunta concreta e o senhor diz que é falso ou é verdadeiro!

Estou a citar o Dr. Almerindo Marques! Não só eu, mas todos ouviram isto aqui, e eu estou só a perguntar-lhe!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, interprete como entender aquilo que lhe transmiti. Se entender que isso são pressões, olhe, é a sua opinião. A minha opinião...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — O Dr. Paulo Campos não desmente estas afirmações do Dr. Almerindo Marques. É isso? Posso concluir?

Sr. Doutor, está a ser confrontado com afirmações que foram feitas sobre si, não fui eu que as fiz. Estou a perguntar-lhe se correspondem à verdade ou não e o Sr. Doutor não responde.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Se o Sr. Deputado quiser que eu responda, eu respondo. Se o Sr. Deputado...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Estou à espera há meia hora para o senhor responder e o senhor não responde!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Podemos voltar ao ponto onde estava, antes de o senhor interromper?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, conhece o funcionamento desta Casa e estou a fazer-lhe uma pergunta: houve ou não houve pressões de si para o Dr. Almerindo Marques e do Eng.º Sócrates sobre si?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, já lhe disse o contexto em que existe um relacionamento entre os diferentes intervenientes nesta matéria. Se o Sr. Deputado entende isso como pressões, olhe, entenda o que bem entender. Aquilo que eu sempre...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, não estamos a falar da mesma coisa! Eu estou a confrontá-lo com afirmações que foram feitas sobre a sua pessoa! O senhor ou as desmente ou as aceita! É isso que quero saber.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, irei sempre ao ponto onde deixou. Se o Sr. Deputado quer seguir essa técnica de não me deixar terminar a minha resposta, estaremos aqui toda a manhã nessa questão. Eu respondo da forma que entendo que deva responder.

Sobre essa matéria, Sr. Deputado, é muito simples: aquilo a que eu sempre assisti foi a uma enorme preocupação do Primeiro-Ministro em resolver, diariamente, os assuntos que eram a sua preocupação; e dentro desse princípio, sim, houve sempre contactos para resolver problemas; se esses contactos são entendidos como pressão, não, Sr. Deputado, nunca foram entendidos como pressão. O objetivo de um Primeiro-Ministro é

resolver os problemas dos portugueses, é neste caso concreto poder aumentar as exportações, é poder aumentar o investimento, é aquilo que não vemos hoje, é fazer o País andar.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — E aumentar a dívida, Sr. Dr. Paulo Campos!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Já iremos a essa matéria. Olhe, o senhor, em dois anos, já aumentou mais a dívida do que nós nos dois anos precedentes! Nós, neste momento, temos um Governo parado,...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, estamos a falar sobre de matérias concretas!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... que não faz rigorosamente aquilo para que foi mandatado. Aliás, faz exatamente o contrário, porque prometeu aos portugueses fazer algo e hoje o Governo faz exatamente o contrário. Prometeu não aumentar os impostos e só aumenta impostos; prometeu que resolveria o problema do Estado com base na redução das gorduras do Estado e até hoje zero, Sr. Deputado. Basta ver o relatório do Tribunal de Contas sobre os gastos dos gabinetes para verificar quais foram as gorduras que foram cortadas, basta ver aquilo que foi cortado ao nível das fundações, que se dizia que era o grande mal deste País, e basta ver, por exemplo também, o que existe nas parcerias público-privadas, que é zero, Sr. Deputado.

Este é um Governo paralisado, que está a paralisar o País, que está a paralisar a economia e que tem um Primeiro-Ministro que, obviamente, não age da forma que é devida num momento como o momento atual.

Anteriormente, sim, tínhamos um Primeiro-Ministro preocupado com as suas responsabilidades que exigia dos seus ministros e dos seus secretários de Estado a resolução, em tempo oportuno, dos problemas do País. E foi por isso que foi possível, por exemplo, no caso concreto da Autoeuropa que há pouco estava a citar, em tempo recorde, se conseguir resolver o problema da construção dessa estrada e, em tempo recorde, também se conseguir obter o acordo com a Autoeuropa com uma nova linha de construção na Autoeuropa em Palmela e com um aumento nas exportações muito significativo pelo aumento de produção nessa fábrica.

É este tipo de trabalho que existe e para o qual eu envolvi, obviamente, o Sr. Presidente Almerindo Marques e é a esse que ele se referiu. Aquilo que o Sr. Deputado pretende, eu bem sei, mas não foi aquilo que o Dr. Almerindo Marques aqui expressou.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, então, temos aqui uma divergência: o senhor não ouviu bem, não viu bem esse vídeo, mas eu vi.

Mas já percebemos que houve pressões e gostava que isso constasse da *Ata*, Sr. Presidente, porque, de facto, não foi clarificadora esta mensagem do Dr. Paulo Campos e, pelos vistos, as pressões são uma questão de intensidade, como no futebol. Já percebemos tudo.

Dr. Paulo Campos, vou colocar-lhe uma última questão.

O Dr. Almerindo Marques também admitiu que, na sequência do chumbo do visto do Tribunal de Contas às cinco subconcessões que o senhor lançou e adjudicou, o senhor fez uma espécie de reunião num sábado à tarde, um Conselho de Ministros, com a presença de elementos da Estradas de Portugal, do Tribunal de Contas, de uma pessoa que não era oficialmente do Tribunal de Contas nem estava lá como tal.

Eu gostava de saber quem convocou essas reuniões e a que propósito, porque, segundo também disse o Dr. Almerindo Marques, elas levaram a que todos em conjunto conseguissem que, depois, essa aprovação, o visto fosse concedido. Foi isso que nos deu a entender aqui, claramente. Gostava de saber a que propósito. Sabemos que essa reunião foi tida precisamente para resolver um problema que o senhor tinha entre mãos, mas eu também não estou a ver o Sr. Primeiro-Ministro reunir com os Srs. Juízes do Tribunal Constitucional quando há uma decisão em contrário. Por isso, acho, de facto, *sui generis* essa sua forma de fazer as coisas.

Gostava de perceber esta questão em concreto, pelo que gostava que nos esclarecesse.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Ainda bem que me faz essa pergunta, porque me permite, efetivamente, esclarecer um ponto sobre o qual, até hoje, eu mantive alguma reserva. Como eu disse, sempre entendi, mesmo que me tivesse sido imputado um conjunto de responsabilidades ao longo destes meses, em defesa do princípio de reserva e, sobretudo, de defesa das instituições, não me pronunciar sobre esse tema. Mas dado que esse tema, enfim, já foi aqui transmitido, e eu próprio também o transmiti, de alguma forma, nas declarações públicas... Recordo-me de uma entrevista televisiva, em que disse que, obviamente, aquilo que foi feito no processo de reforma tinha sido previamente articulado com o Tribunal de Contas.

E a história é muito simples, Sr. Presidente. O meu Ministro teve um contacto do Sr. Presidente do Tribunal de Contas relativamente à preocupação que existia quanto a esta matéria e, na sequência dos contactos que houve entre o Sr. Presidente do Tribunal de Contas e o meu Ministro à

época, António Mendonça, foi feito — de acordo com a prática do Tribunal de Contas e aquilo que é feito normalmente com câmaras municipais, com entidades administrativas — um conjunto de contactos não com os juízes que atribuem o visto, mas com pessoas dentro do Tribunal de Contas que pudessem, de alguma forma, orientar ou esclarecer a Estradas de Portugal sobre as questões que, do ponto de vista jurídico, levavam à existência de problemas de visto.

E, portanto, na sequência desses esclarecimentos, que são normais e habituais, sim, houve contactos entre a Estradas de Portugal, em alguns dos quais eu estive presente, e nessa reunião esteve também presente o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e até consultores externos da própria Estradas de Portugal. Portanto, eram reuniões alargadas, sem nenhuma preocupação de secretismo, porque o número de intervenientes era exatamente muito alargado, para se poder, do ponto de vista jurídico, detalhar aquilo que eram as questões levantadas pelo Tribunal de Contas e para que pudessem ser bem percecionadas por parte da Estradas de Portugal, que era a entidade responsável pelo processo de visto.

Em consequência dessas reuniões e também do trabalho que, depois, a própria Estradas de Portugal teve de fazer em processo de reforma com os concessionários, foi possível entregar junto do Tribunal de Contas um novo processo que levou à aprovação do visto por parte do Tribunal de Contas.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Se me permite, Sr. Presidente, queria só rematar.

É que, com sinceridade, não acho que esta prática seja comum. O Dr. Almerindo Marques só à sexta ou sétima vez respondeu à pergunta sobre onde é que tinha sido a reunião, com quem é que tinha sido e quem é que a tinha convocado. Sabe que isto tudo, depois, levanta-nos alguma

suspeita...! Ao fim de muitas perguntas, deu-nos a entender que, de facto, o Sr. Dr. Paulo Campos era a pessoa que convocava as reuniões, que fazia as reuniões e que depois saíam dali todos contentes com uma fórmula interessante de solução para a obtenção do visto pelo Tribunal de Contas.

É por isso que este esclarecimento era importante.

Gostava também de saber, Dr. Paulo Campos, o que foi exatamente tratado nessas reuniões, que o senhor teve à porta fechada, e qual era o objetivo principal das mesmas.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, se é uma prática comum ou não, terá toda a possibilidade de fazer a pergunta ao Tribunal de Contas. Tanto quanto aquilo que são as explicações, que eu próprio já ouvi do Tribunal de Contas, o Tribunal de Contas diz que é uma prática comum. Enfim, mas isso é uma matéria que me ultrapassa, claramente. O senhor fará essas questões, se estiver interessado, ao Tribunal de Contas, que lhe esclarecerá se é, ou não, uma prática comum.

Sobre aquilo que foi tratado, foi tratado do ponto de vista do interesse de todas as partes e era aquilo que, do ponto de vista jurídico, eram os obstáculos a que existisse... Ou seja, no fundo, era uma apreciação mais bem fundamentada do acórdão do Tribunal de Contas relativamente à atribuição de visto e, portanto, dessas matérias, aquilo que preocupava do ponto de vista jurídico para que se pudesse encontrar uma solução. Foi isso que se fez, ou seja, perante as «orientações» do Tribunal de Contas, ou seja, as indicações do que o Tribunal de Contas considerava que do ponto de vista legal tinha que ser ultrapassado, para que se pudesse fazer o processo de reforma.

Em consequência desse esclarecimento, a Estradas de Portugal fez o processo de reforma com os diferentes concessionários — e terá de

perguntar à Estradas de Portugal como o fez —, atingindo, com esse processo de reforma, um objetivo que, efetivamente — aliás, nós expressámo-lo publicamente, nessa altura —, só foi possível conseguir atingir com a intervenção do Tribunal de Contas. Ou seja, o processo de reforma o que é que permitiu? Permitiu um ganho, ao longo dos próximos 30 anos, que pode ser muito significativo, em termos de poupança de encargos financeiros, por uma razão muito simples: é que o processo de reforma permitiu que, quanto a refinanciamentos futuros que já estava previsto existirem nos contratos, mas que tinham uma partilha do benefício de 50% para o concessionário e 50% para o Estado, houvesse uma alteração dessa partilha para que passasse a ser a 100% para o Estado. Ou seja, o Estado hoje está em condições de, caso a situação financeira melhore e, portanto, possa existir a possibilidade de contratualizar financiamentos inferiores, com preço inferior àquele que está contratualizado, que esse benefício seja integralmente do Estado. E isso só foi possível com esse processo de reforma dos contratos.

Deixe-me dizer-lhe, para concretizar, porque essa é uma matéria extremamente importante, que no processo de concurso os custos de construção, de operação e de manutenção entre a primeira e a segunda fase em todas as concessões baixaram e apenas aquilo que aumentou foram os custos financeiros dos bancos, são as taxas de juro. E, portanto, como vai ser ouvido pela segunda vez nesta Comissão de Inquérito o principal responsável por esses contratos de financiamento, também me parece que se deve perguntar-lhe — porque das oito concessões lançadas pelo meu Governo esse responsável tem responsabilidades em sete dos contratos de financiamento e nalguns deles era o responsável do banco líder — o que é que fundamentava, qual a razão para os bancos pedirem mais dinheiro, se isso era ou não era adequado ou se era indevido, ou se a taxa de juro que o

Banco Europeu de Investimento (BEI) aumentou era devida ou indevida, ou se a taxa de juro que a Caixa Geral de Depósitos estava a aumentar era devida ou indevida.

E isso, Sr. Deputado, é muito importante para esclarecer a verdade. É que durante estes meses ouvimos falar e vimos títulos nos jornais como «X esconde x milhões», etc., e a verdade clarinha é a de que tudo está plasmado nos contratos e se houve apenas...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, então, por que é que Estado aceitou as condições da banca?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu sei que o incomoda ouvir estas coisas...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Não incomoda!

Estou a tentar perceber, se diz isso, por que é que o Estado aceitou as condições da banca.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — As condições da banca não eram da banca, eram do mercado financeiro.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Se eram tão más, por que é que aceitou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — As condições são muito melhores do que aquelas que temos hoje e a perceção que nós...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Mas por que é que aceitou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente por isso, porque a percepção que existia era a de que cada dia que passasse a situação seria pior, como se veio a verificar e até hoje isso não foi alterado. Ou seja, cada dia que passasse... E verificamos na história. Nós começamos com um custo nos contratos de financiamento do Túnel do Marão que variava entre 0,4% e 1% e acabámos nas últimas concessões com um custo que já ia com uma margem de 2,5%. Nós, hoje, temos margens muito superiores. Hoje, a maioria das empresas nem tem, sequer, financiamento, mas se forem ao mercado tem margem de 6% e de 7% que são consideravelmente superiores, Sr. Deputado.

Portanto, era um bem para o País que esse processo pudesse terminar o mais rapidamente possível, porque cada dia que passava o custo do financiamento estava a aumentar, e não há nenhum país que possa controlar o custo dos mercados financeiros. Percebe, Sr. Deputado?

E, portanto, indo de encontro a esse ponto de vista...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Dr. Paulo Campos, o senhor é que decidiu isso! Assuma essa responsabilidade. Numa altura em que o País já estava, de facto, numa situação financeira complicada, o senhor é que assumiu essas oito PPP. Foi ou não foi? O senhor é que decidiu isso. Não foi empurrado por ninguém...! Assuma essa sua decisão?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, quem adjudicou não foi o Secretário de Estado, como facilmente é perceptível. Portanto, quando diz «foi o senhor», não existe nenhuma decisão minha relativamente a essa matéria. É factualmente falso aquilo que o senhor diz!

Agora, eu tenho uma responsabilidade...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Então, o senhor não assume nada! Andou por ali, passou seis anos e meio sem fazer quase nada...!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, fizemos muito, Sr. Deputado.

Ao contrário daquilo que o seu Governo não faz, o anterior Governo fez muito! Fez aquilo que era necessário, por exemplo, para que o desemprego não aumentasse da forma que tem vindo a aumentar; fez aquilo que era necessário, por exemplo, para que, de 2009 para 2010, passássemos de uma situação em que havia decréscimo do produto para uma situação em que passámos a ter crescimento do produto. A verdade é que, com este Governo, temos um agravar da crise, estamos naquilo que se chama uma «recessão em espiral recessiva», porque a intervenção que este Governo faz aumenta o desemprego e aumenta a recessão no País, aumenta a diminuição daquilo que é o nosso produto. É exatamente aquilo que nós conseguimos inverter com a ação feita, Sr. Deputado.

Mas eu estava a responder-lhe do ponto de vista factual, porque o Governo foi o responsável pelo lançamento, deu uma instrução de lançamento à Estradas de Portugal para que lançassem essas concessões. Todo o processo administrativo, depois, foi tratado pela Estradas de Portugal, no bom princípio da responsabilização, porque é assim que as coisas devem acontecer, Sr. Deputado.

Por isso, é preciso que fique muito claro que, quando os senhores apontam o senhor *a* ou o senhor *b*, na maioria das vezes esse senhor *a* ou senhor *b* não teve qualquer envolvimento no procedimento a que se referem. E, portanto, factualmente, quando o senhor pergunta «é o senhor?», não, não é. Foi o Governo, através de uma determinação do Conselho de Ministros, que mandou a Estradas de Portugal lançar as

concessões e foi a Estradas de Portugal que avançou em todo o seu processo e que culminou, obviamente, com uma decisão do seu conselho de administração, em relação à qual o Governo — deixe-me dizer-lhe, porque, obviamente, era uma decisão do conselho de administração da Estradas de Portugal — tinha plena consciência e, portanto, é solidário com essa decisão. Não estou, desse ponto de vista, a dizer que essa decisão não tenha sido bem tomada, foi bem tomada e o Governo é solidário com essa decisão. Agora, estou a dizer-lhe que, do ponto de vista factual, não há nenhuma intervenção minha direta nessa matéria.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, só para clarificar...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já vai quase com 10 minutos.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Peço só tolerância para clarificar duas perguntas que não ficaram respondidas, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, por mim, tenho o dia todo e a noite se for preciso, não se incomodem.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, uma das perguntas que não foi respondida é: quem é que eram os intervenientes nessa dita reunião? Gostava de saber os nomes e o Dr. Paulo Campos poderá fornecê-los, o que é importante para nós.

A segunda é: quem é que deu indicações para não serem enviados alguns documentos detetados na auditoria? Foi o Tribunal de Contas que

sugeriu isso? Foi o Dr. Paulo Campos que entendeu não enviar esses documentos?

São estas as últimas duas perguntas.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Já lhe transmiti que não tenho nenhum envolvimento nesse procedimento administrativo. Esse procedimento administrativo é um procedimento entre a Estradas de Portugal e, portanto, como é óbvio, não há nenhuma intervenção minha nessa matéria.

Portanto, o Sr. Deputado, mais uma vez, manifesta um profundo desconhecimento de como é que é feito um processo de atribuição...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Estou aqui para aprender consigo, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Ainda bem, Sr. Deputado. Fica-lhe sempre bem esse processo de aprendizagem para poder ficar mais conhecedor dos factos.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — O senhor é que esteve no centro do problema, não fui eu. Estamos aqui para ser esclarecidos.

Estamos à espera da sua resposta, Dr. Paulo Campos. Quem é que estava na reunião? Consegue dizer-nos?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não pode prolongar excessivamente...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, estou a perguntar há 10 minutos quem eram as pessoas que estavam na reunião.

É a última pergunta que eu tenho: quem é que estava naquela reunião? Quem eram as pessoas presentes?

O Sr. **Presidente**: — Compreendo, Sr. Deputado, mas depois entramos nesta espiral reivindicativa em que todos querem sempre falar mais que os outros.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, só volto a insistir: quem é que estava...

O Sr. **Presidente**: — Aliás, o PSD, muitas vezes, chama atenção para o tempo que eu dou ao Partido Socialista.

Queira concluir, então, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, só pergunto ao Dr. Paulo Campos quem é que estava nesta reunião. Bastam os nomes das pessoas e a razão por que lá estavam.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, eu não estive em todas as reuniões que houve sobre essa matéria e não sei quem foram os diferentes intervenientes. Mas recordo-me de nessa reunião, pelo menos, estarem a Estadas de Portugal, com o seu conselho de administração e presumo que também com elementos da sua área de concessões, estavam consultores externos, portanto, gabinetes de advogados da própria Estadas de Portugal, estava eu próprio, estava o Tribunal e Contas e estava a Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças, na pessoa do Sr. Secretário de Estado Carlos Pina.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Doutor.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, então, ao Partido Socialista.
Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo de Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, com a mesma tolerância que deu ao meu colega, Sr. Deputado do PSD...

O Sr. **Presidente**: — Os Srs. Deputados já sabem que não precisam fazer esse tipo de reivindicações!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Era só para ficar registado que não foi só foi a tolerância, como também houve três intervenções do Sr. Deputado Nuno Encarnação em que o tempo não estava contar.

Mas eu, como o Sr. Presidente, também tenho a manhã, a tarde e a noite.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, deixem-me só dizer que eu acho que, aqui, há duas hipóteses: ou a Mesa dá alguma tolerância, e creio que tenho procurado ser equitativo nessa tolerância, ou, então, falamos 8 minutos e ponho aqui um gongo, mas creio que não é isso que os Srs. Deputados querem. E creio que o PS e o PSD, tanto uns como outros, têm ultrapassado o tempo, em diversas ocasiões.

Portanto, creio que é um pouco desagradável, para a condução dos trabalhos, ter que estar a ouvir todos os Srs. Deputados — que, quando querem ultrapassar os 8 minutos, ultrapassam sempre, com a minha permissão — a invocar tolerâncias alheias!

Srs. Deputados, já andamos nisto há uns meses, não vale a pena!

Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, peço-lhe desculpa por esta interrupção. Queira prosseguir.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Tem toda a razão, Sr. Presidente. Aliás, não me dirigia a si ou aos colegas Deputados que têm estado na Mesa, mas mais aos meus colegas da bancada do PSD, que, normalmente, costumam interromper aos 7 minutos e 50.

Sr. Dr. Paulo Campos, foi há pouco, *en passant*, referido, nas perguntas e respostas — mas já foi alvo de grande debate nesta Comissão —, o facto de o Eng.º Alberto Moreno, à época presidente do InIR, ter feito variadíssimos relatórios, que alterou sucessivamente, com dados diferenciados e de, através de um telefonema, de uma conversa particular, de que foi pedido sigilo pelo Ministro Miguel Relvas, ter mandado esse conjunto de documentação para o Ministro Miguel Relvas. E, depois, com a competência que foi sendo reconhecida ao longo da sua governação, o gabinete do Ministro Miguel Relvas distribuiu profusamente essa documentação à comunicação social e, com a competência reconhecida, mandou não só a carta do Eng.º Alberto Moreno com o carimbo da Presidência do Conselho de Ministros. E, portanto, esse é um facto devidamente provado.

O PSD recusou, sistematicamente, que o Ministro Miguel Relvas pudesse vir presencialmente esclarecer este assunto.

Gostava de lhe perguntar como é que interpreta essa atitude do InIR, essa intervenção do Ministro Miguel Relvas, e se acha que, de facto, isto foi uma manobra do Ministro Miguel Relvas para conduzir esta Comissão de Inquérito.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, não tenho qualquer dúvida. Isso fez parte da tal historieta, da tal lengalenga ou da narrativa que foi montada.

Se verificarmos, trata-se de uma carta, que deixarei ao Sr. Presidente, que foi enviada pelo Sr. Alberto Conde Moreno — curiosamente, não é uma carta enviada do InIR, é uma carta pessoal do Sr. Alberto Conde Moreno — para o Dr. Miguel Relvas, Ministro Adjunto dos Assuntos Parlamentares. Tem carimbo de entrada na Presidência do Conselho de Ministros, Gabinete do Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares, entrada n.º 765, data de 29 de Outubro de 2011.

Esta carta foi enviada uns dias depois para um conjunto de jornalistas, que, enfim, foram seleccionados, e foram os próprios jornalistas que a forneceram ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

Curiosamente, foi em sequência desse *dossier* que foi preparado e mandado para esses jornalistas que o Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata começa a levantar questões sobre esta matéria. Essas questões que foram em crescendo. Recordo-me que a Comissão de Economia, nessa altura, chamou os diferentes intervenientes, que foram perfeitamente esclarecedores sobre esta matéria e sobre o principal facto. É que, reparem, nesta data, a 29 de Setembro, não existia, sequer, um relatório do InIR, tal qual soubemos depois na Comissão de Economia. Presumo que a 20 de Outubro, se a memória não me falha, tivemos a presença do Sr. Presidente do InIR, que, na altura, foi solicitado que viesse acompanhado dos restantes elementos do Conselho Diretivo. O Sr. Presidente do Conselho Diretivo do InIR veio e disse, enfim, que lamentava não poder vir acompanhado pelos seus colegas, porque os colegas — e leu uma ata — deliberaram não estar presentes nesta audição da Comissão de Economia porque, até àquele dia em que estava a ser feita a audiência na Comissão de Economia e Obras

Públicas, não tinha sido ainda presente ao Conselho Diretivo o tal relatório, que já tinha sido previamente articulado com o Sr. Ministro Miguel Relvas e previamente distribuído aos Srs. Jornalistas para fazer esta tal encenação e esta tal narrativa.

Bom, essa narrativa, depois, arrefeceu um pouco, visto que as provas eram muito concludentes relativamente inexistência ou à própria, porque, enfim, os relatórios variavam. O primeiro relatório variava entre um resultado de cerca de 1,6 mil milhões, variavam os valores entre um e outro, tanto que tiveram que andar a apurar os números para ver se as coisas começavam a bater um pouco melhor, dado que os relatórios, efetivamente, do ponto de vista técnico, estavam mal elaborados.

Mas isso deu a possibilidade a que, depois, num célebre congresso do Partido Social Democrata, tivesse sido anunciada a intenção de se criar esta Comissão de Inquérito, enfim, mais uma vez, na articulação perfeita entre o contexto político e a necessidade de se ter uma narrativa política. Aliás, até com um discurso do Sr. Primeiro-Ministro, que, se bem me recordo, referia os encargos das parcerias público-privadas para os próximos anos. Enfim, qualquer televisão terá esse discurso e é possível verificar o extrato do que dizia o Sr. Primeiro-Ministro nesse congresso. A Comissão de Inquérito terá facilmente acesso a essas declarações do Sr. Primeiro-Ministro, em que dizia: «Nos próximos 35 anos, 2 mil ou 2,5 mil milhões de euros serão os encargos das parcerias público-privadas. Portanto, isto é algo que tem que ser apurado.» Essa foi a razão principal para que estivéssemos hoje, aqui, em Comissão de Inquérito.

Verifica-se, depois, pela auditoria da Ernst & Young que, afinal, os encargos das parcerias público-privadas não são os tais 70 mil milhões que o Sr. Presidente do Partido Social Democrata falou em congresso para justificar a necessidade de constituição desta Comissão de Inquérito, mas

em valor atualizado líquido (VAL), de acordo com a Ernst & Young que é o referencial mais adequado para olharmos para esta temática, são cerca de 8 mil milhões.

Gostaria de precisar que a Comissão de Inquérito foi anunciada para justificar o apuramento dos encargos com as parcerias público-privadas que, de acordo com o Sr. Presidente do Partido Social-Democrata, nesse congresso, para os próximos 35 anos, era de cerca de 2 mil milhões — agora, não sei bem se é 2 ou 2,5, mas opto pelo valor inferior para não cometer nenhum erro. Assim, 35 anos vezes 2 dá 70 mil milhões e aquilo que é apurado pela auditoria contratado por este Governo, em termos de valor atualizado líquido, é de 8 mil milhões, quase 10 vezes menos.

Digo isto para podermos perceber como é que foi montada esta maquineta, esta historieta, esta lengalenga, enfim, esta narrativa, porque verdadeiramente o que fizeram foi vender aos portugueses esta narrativa de que o País tinha ido ao fundo por causa desta matéria, quando a verdade é bem diferente.

E o problema é que, ao contar-se esta história, anda-se à procura de remendos para o País à volta dela e não se fazem os remédios adequados para aquilo que são os verdadeiros problemas do País.

Portanto, quando se andou a esconder, durante meses e meses, os verdadeiros problemas do País e se andou a aplicar remédios para uma doença que o País não tem ou, pelo menos, não é a doença que provoca os males do País, é óbvio que a solução não é encontrada, e por isso é que estamos ainda muito pior do que estávamos há dois anos.

A verdade é que, com este Governo e com o exercício feito por este Governo, estamos pior em todas as situações: estamos pior em dívida; estamos pior em défice; estamos pior na economia; estamos pior em emprego; estamos pior em qualquer que seja o indicador. Exatamente

porquê? Porque se estão a aplicar mal os remédios, porque a doença não é efetivamente esta que se propagandeou, mas é outra.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Deputado Paulo Campos, por que é que acha que o PSD impediu que o Ministro Miguel Relvas fosse ouvido nesta Comissão de Inquérito a propósito da montagem que articulou com o Eng.º Alberto Moreno? Por que é que acha que o PSD impediu que esta Comissão de Inquérito ouvisse o Sr. Ministro Miguel Relvas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O PSD e a maioria impediu de ser ouvido nesta Comissão quem não interessava que fosse ouvido nesta Comissão. Portanto, desse ponto de vista, a interpretação é muito lógica.

Já irei à razão por que é que não é ouvido o Miguel Relvas. Mas por que razão, por exemplo, foram ouvidas várias concessionárias e não é ouvida a concessionária do Túnel do Marão? Por que razão foi chumbada essa audição? Por que razão, por exemplo, o concessionário Ascendi veio cá quatro vezes — repito, quatro vezes — e o concessionário do Túnel do Marão foi chumbado? Sabe porquê, Sr. Deputado? Por uma razão muito simples: porque o Partido Social Democrata e a maioria têm muito a esconder sobre aquilo que andam a fazer nas parcerias público-privadas. E o caso do Túnel do Marão é algo que este Governo tem muito a esconder.

A razão por que não se esclarece a questão do Túnel do Marão é, verdadeiramente, uma razão que devia preocupar os Deputados desta Comissão de Inquérito, porque estamos a falar de sobrecustos muito significativos. Neste momento, com a paragem do Túnel do Marão, está a perder o Estado, estão a perder os contribuintes, está a perder a economia local que deixou de ter um ânimo em função daquela obra, está a perder o desenvolvimento da região, porque é absolutamente fundamental,

nomeadamente para o bem-estar e qualidade de vida daquela população, está a perder o concessionário, porque ficou sem uma obra e penso que tinha expectativas legítimas de fazer do ponto de vista económico uma boa obra, estão a perder os contribuintes, porque vão pagar mais por aquela obra e, sobretudo, vão pagar mais pelo seu financiamento, e está a perder o Estado, porque está a ser altamente lesado.

Mas há quem ganhe: os bancos. Os bancos tinham contratos de financiamento que andavam com *spreads* nas taxas de juro entre 0,4% e 1%. Repito: os contratos de financiamento que estavam em vigor tinham *spreads* entre 0,4% e 1%. Hoje, o Estado contrata com *spreads* muito superiores. E aquilo que nós podemos perceber, pela situação que a ser feita relativamente ao Túnel do Marão, é que foram «deitar abaixo» esses contratos. Para quê? Para agora irem fazer a obra com novos contratos e esses novos contratos já vem com a taxa de juro que os bancos querem.

Eu bem me recordo, Sr. Deputado, enquanto Secretário de Estado das Obras Públicas, de ter várias reuniões (e tenho várias documentação sobre essa matéria) em que o líder do consórcio dizia — e quero deixar a ressalva que sempre disse que estava a fazer essa afirmação não em nome da Caixa Geral de Depósitos mas, sim, em nome do consórcio — que o problema do financiamento do Túnel do Marão era o que impedia as obras de avançarem. A única razão que impediu as obras de avançarem foi o facto de os bancos não colocarem lá o dinheiro. E os bancos não colocavam lá o dinheiro apenas por uma razão: porque a taxa de juro era muito baixa e eles queriam aumento das taxas de juro. E, como o Estado, e muito bem, nunca cedeu a essa pressão — aí, sim, pressão ilegítima, Sr. Deputado — para alterar um contrato que foi feito de boa fé por todas as partes e no qual os financiadores se comprometeram a financiar com taxas de juro muito baixas, agora que os mercados se alteraram e as taxas de juro nos mercados

estão consideravelmente superiores, os bancos não estavam interessados em fazer esse financiamento.

A pergunta que se coloca é: por que é que se deixou cair esse contrato? Por que é que, por exemplo, se pagaram 200 milhões sem assegurar que esse contrato de financiamento se mantivesse?

Esta é uma matéria que vale a pena ser analisada, porque temos aqui, do ponto de vista financeiro, uma perda para o Estado, e eu gostaria de perceber qual a razão que levou e legitimou esta matéria.

Se for preciso, fornecerei aos Srs. Deputados, por exemplo, informações remetidas pelo anterior responsável desse consórcio, que me dizia, perante as alternativas que estavam a ser estudadas — e ele colaborou ativamente na procura de soluções alternativas —, que estava convencido, apesar da sua vontade pessoal e da vontade da instituição Caixa Geral de Depósitos não ser essa, que o seu consórcio só aceitaria resolver o problema se as taxas de juro subissem. E essa é a verdadeira questão.

A vinda ou não à Comissão do Deputado Miguel Relvas tem a ver com tudo isto, porque, se o Deputado Miguel Relvas viesse aqui, teria de ser confrontado com os diferentes atos que fez para promover esta narrativa e esta historieta, que não tem o mínimo de fundamento e que serviu para esconder, efetivamente, estas que são as histórias que agora estamos a começar a saber. Com o tempo, iremos determinar verdadeiramente as responsabilidades, os encargos e os prejuízos que foram submetidos para o Estado e para os portugueses.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Só para precisar: parece que o Dr. Miguel Relvas renunciou ao mandato e, portanto, não será Deputado.

A propósito do ex-Ministro Miguel Relvas e do Túnel do Marão, todos nós vimos, numa das suas últimas prestações públicas, aqui, na Assembleia, que ele, várias vezes, fez o Primeiro-Ministro «meter os pés pelas mãos» a propósito desta matéria. Foi o caso do duplo pagamento à Lusoponte (já lá iremos), mas também foi o caso que todos vimos do Ministro Miguel Relvas passar um papel ao Primeiro-Ministro que, coitado, nem sabia bem do que se estava a falar, isso percebeu-se no decurso do debate.

Ficou, no entanto, por esclarecer detalhadamente — e é a pergunta que lhe faço — se aquela carta, a célebre carta que o Primeiro-Ministro invocou acabava por ter explícitas algumas condições para se verificar o pagamento. Como o Primeiro-Ministro não sabia explicar, até trocava os nomes, e percebeu-se, por muito que o Ministro Miguel Relvas lhe mostrasse o papel — e também o mostrasse ao Ministro Paulo Portas, que nem sequer queria muito olhar para o papel ou para o Ministro, diga-se de passagem —, que não compreendeu exatamente do que constava, pergunto-lhe, Dr. Paulo Campos, exatamente quais eram as condições que constavam dessa carta, que poderiam, eventualmente, permitir os pagamentos e que, no seu caso, considerou que os pagamentos tinham sido feitos indevidamente, porque as condições não estavam preenchidas.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A carta, que foi já distribuída, portanto, é pública, é do conhecimento dos Srs. Jornalistas, é muito simples: tinha uma condição prévia *sine qua non*, ou seja, o eventual pagamento das obras que tinham decorrido só se podia verificar caso o Estado substituísse a concessionária no contrato de empreitada em vigor. E isto tinha uma explicação e uma razão.

Ou seja, em primeiro lugar, o valor de que se estava a falar, e que estava perfeitamente limitado no tempo e no montante, estava relacionado com obras e essas obras tinham de ser permanentemente fiscalizadas pelo InIR e, portanto, tinha de ser verificado se os trabalhos informados pela construtora estavam ou não concretizados e se a valorização dos trabalhos era ou não reconhecida pelo InIR.

Estando esse reconhecimento feito, o que acontecia é que nós sabíamos que havia um problema de financiamento, porque os bancos não queriam executar o contrato de financiamento pela razão que há pouco referi, ou seja, pelo facto de as taxas de juro serem muito baixas. Portanto, os bancos não queriam executar o contrato que livremente assinaram.

Recordo que esse contrato, no âmbito de uma parceria público-privada, é um contrato de financiamento à concessionária, tal como o contrato de construção é um contrato de construção à concessionária. Portanto, o Estado tem alguma capacidade de intervenção, mas não são contratos diretos: o contrato de construção não é com o Estado, o contrato de financiamento não é com o Estado. Esses dois contratos são contratos diretos com a sociedade concessionária, apesar de haver algumas prerrogativas do Estado de participação nesses contratos.

Como estava a dizer, havia uma determinação para se poder verificar o andamento dos trabalhos e verificar, por parte do InIR, a valorização desses trabalhos. Isto queria dizer que o Estado estava em situação de poder substituir-se à concessionária no contrato de construção e também no contrato de financiamento. Podia usar vários meios para o fazer, como o resgate, de que agora se fala e que, provavelmente, será uma das situações que se faça. Mas a condição prévia era de que o Estado assumisse o contrato de empreitada.

O que é que acontecia se o Estado assumisse o papel da concessionária nesses contratos? Queria dizer que o contrato de construção permanecia válido e, portanto, não havia interrupção dos trabalhos; queria dizer que o preço que tinha sido fixado... Ou seja, o contrato de construção tinha um preço fixo para fazer o Túnel, e nós sabemos bem os riscos que o Estado sempre correu a fazer obras do Túnel, que têm tido enormes desvios. Portanto, era muito importante assegurar o preço fixo que estava celebrado nesse contrato de construção, mas também era muito importante segurar o preço fixo que estava no contrato de financiamento.

E, portanto, se o Estado se substituísse à concessionária nesses contratos, tomava conta dos contratos e assegurava a sua execução e para isso pagaria, obviamente,... É que, se entrasse no contrato de empreitada, então, pagaria ao consórcio construtor aquilo que estava em falta e que tinha sido previamente medido e valorizado pelo InIR como sendo os trabalhos que estavam lá, no terreno. Ou seja, em momento algum havia um prejuízo para o Estado e o valor que se pagaria seria o necessário para se poder ter uma solução quer para manter o contrato de construção quer para manter o contrato de financiamento e dessa forma não deixar transferir riscos para o Estado como aqueles que, neste momento, estamos à bica de poderem vir a ser transferidos. É que, ao fazer-se o resgate, deixando-se eliminar os contratos — segundo informação pública, parece que os contratos quer de financiamento quer de construção já foram anulados —, quer dizer que o Estado, agora, para terminar a construção do Túnel do Marão vai ter de fazer novos contratos e, fazendo novos contratos, tem o risco associado a essa celebração, nomeadamente o risco do financiamento, que certamente hoje, se o for contratar, tem uma taxa de juro consideravelmente superior àquela que tinha sido contratada inicialmente.

Portanto, nessa carta estava definida essa condição prévia.

Ora, o que aconteceu foi exatamente o contrário. A preocupação em 31 de dezembro de 2011 não foi, em momento algum, salvaguardar os interesses do Estado, salvaguardar os interesses dos contribuintes, salvaguardar os interesses da economia para que a obra continuasse, mas foi apenas salvaguardar os interesses dos bancos, ou seja, pagar 200 milhões de euros — presumo que não foram 200, mas 197 milhões de euros — à Caixa Geral de Depósitos e, com isso, liquidar a linha de financiamento que estava aberta. Portanto, as obras pararam, não nos substituímos ao concessionário no contrato de construção nem asseguramos o contrato de financiamento e estamos no «melhor dos mundos» para os bancos: têm o dinheiro do seu lado e deixaram de executar um contrato de financiamento com taxas de juro altamente interessantes para o Estado.

Basicamente, se quer o resumo — já o referi, aqui, na anterior reunião —, do ponto de vista financeiro, é muito simples. Aliás, se os Srs. Deputados tivessem tido a coragem, que é a expressão certa, de chamar cá o concessionário do Túnel do Marão, certamente ouviriam dele essas palavras, de qual o envolvimento. Mas, como não tiveram a coragem, porque acharam que era melhor silenciar esse concessionário, não podem ouvir dele aquilo que ele certamente vos diria, isto é, que meteu nessa obra largas dezenas de milhões e pela qual está a perder, que os bancos meteram 43 milhões de euros, se a memória não me falha, dos quais já foram reembolsados em cerca de 35 milhões, além da tal linha de 197 milhões que também foi liquidada, e que o Estado meteu 197 milhões quando era suposto não meter um tostão nesta fase.

Portanto, é este o resultado das decisões que este Governo tomou sobre a questão do Túnel do Marão. O resultado brilhante é este: os contribuintes estão a ser lesados, os contratos que deviam ter sido salvaguardados não foram e estamos a caminho de um desastre económico

e financeiro nessa matéria, por uma gestão desse *dossier* que eu só posso apelidar de ruínoza.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Já percebemos que este Governo governa mais para a banca do que propriamente para a economia e também que o PSD, nesta Comissão de Inquérito, pelas entidades que ao longo dos meses foi chumbando e impedindo que viessem aqui prestar declarações, procurou sempre branquear alguns acontecimentos e transformar outros numa lengalenga acusatória.

Vamos à Lusoponte, Sr. Deputado Paulo Campos.

O Eng.º Ferreira do Amaral teve aqui algumas declarações a roçarem a anedota, grandes lapsos de memória, para não dizer que, nalguns casos, até faltou mesmo à verdade, porque ninguém acredita que o Eng.ª Ferreira do Amaral, no momento mais negro da sua carreira — e lembro-me bem dele completamente branco no tabuleiro da Ponte 25 de Abril, dos tiros, das pessoas em cadeira de rodas, de passar a ponte com o corpo de intervenção no dia a seguir aos variadíssimos incidentes —, se esquecesse da ponte, da introdução das portagens e de variadíssimas coisas. Mas ele referiu aqui factos ou lengalengas que ninguém percebe.

Por exemplo, sobre se a Lusoponte é ou não uma parceria público-privada, ele esteve aqui horas, das duas vezes que cá a veio, a tentar convencer-nos que a Lusoponte não é uma parceria público-privada.

Quer explicar-nos, na sua visão, se é ou não uma parceria público-privada e também o tema do duplo pagamento à Lusoponte e dos vários FRA que acabou por tratar, nomeadamente o célebre FRA IX? Aliás, esse anúncio que há pouco referiu, no congresso do PSD, a propósito da criação da Comissão de Inquérito, foi depois de o Primeiro-Ministro ter, mais uma

vez, metido os pés pelas mãos com as informações do Ministro Miguel Relvas, aqui, em Plenário, a propósito do duplo pagamento à Lusoponte.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Muito bem, Sr. Deputado.

São tantos os temas que preciso organizar os meus papéis para poder responder.

Sr. Deputado, sobre uma parceria público-privada, temos a definição genérica, nos termos da qual uma parceria público-privada é aquela em que um serviço ou uma obrigação do Estado é, através de um contrato, passado para um parceiro privado. Essa é a designação comum de uma parceria público-privada.

Quanto à Lusoponte, obviamente, era uma responsabilidade do Estado construir a ponte, passou para um privado. Portanto, desse ponto de vista, isso é entendível de todos.

Depois, podemos ir para critérios mais técnicos. O critério do Eurostat é um, nos termos do qual a parceria público-privada existe quando o risco de construção é passado para o parceiro privado e quando há um de dois riscos que também é passado: o risco de disponibilidade — que aqui os Srs. Deputados do PSD acham que não é relevante, mas o Eurostat considera que basta o risco de disponibilidade no privado para ser uma parceria público-privada — ou o risco de tráfego.

No caso concreto, o risco de disponibilidade não foi passado, mas o risco de tráfego foi passado. Portanto, desse ponto de vista, também preenche os conceitos do Eurostat.

No entanto, há aqui uma matéria, que foi aquela que o Sr. Presidente da Lusoponte e ex-Ministro das Obras Públicas — que adjudicou a Lusoponte, fez as alterações contratuais e introduziu a isenção de portagens no mês de agosto — verificou quando lançou a parceria público-privada da

Lusoponte: é que os carros que passavam na Ponte Vasco da Gama... Um dos critérios também do Eurostat é que os encargos da parceria público-privada sejam mais de 50% do Estado. Então, o que é que o ex-Ministro das Obras Públicas à época verificou? Verificou que o tráfego da travessia da Ponte Vasco da Gama não era suficiente para pagar os encargos da Ponte Vasco da Gama.

Bom, a primeira solução foi ir buscar fundos comunitários em cerca de 300 milhões. Mas mesmo assim, com 300 milhões de fundos comunitários para um investimento de 900 milhões, portanto, já quase a chegar aos 50%, verificou que as portagens na Ponte Vasco da Gama também não eram suficientes para fazer face aos encargos dessa parceria público-privada. Então, fez aquilo que em nenhuma outra das 36 parcerias público-privadas que conhecemos se fez, ou seja, afetou-se outras receitas que eram do Estado e entregou-se essas receitas ao parceiro privado. E, por essa via, o que é que se consegue? Por essa via, retiram-se receitas do Orçamento do Estado e retira-se a despesa, porque a despesa deixa de aparecer no Orçamento do Estado visto que ela está a ser paga por receitas que também saíram do Orçamento do Estado.

Portanto, verifica-se que também o critério dos 50% é obviamente ultrapassado, porque temos 300 milhões pagos por fundos comunitários, temos 470 milhões pagos por reequilíbrios das decisões que o próprio Ferreira do Amaral tomou meses depois de ter contratualizado a Ponte Vasco da Gama, através das decisões que introduziu, quer seja a da isenção de portagens durante o mês de agosto, quer seja a dos descontos de passageiros frequentes, quer seja a da alteração dramática ou brutal que houve nas tarifas que estavam previstas no contrato da Lusoponte e que, depois, foram alteradas. De tal maneira que Ferreira do Amaral, no primeiro reequilíbrio que assina e que paga cerca de 90 milhões à Estradas

de Portugal, a maioria desse reequilíbrio é por alteração do risco, porque a partir daí o concessionário entendeu que tinha um risco superior. E esse é o único reequilíbrio que eu conheço em que se pagou pelo facto de o concessionário passar a ter um risco superior. Mas esse é um tema lateral.

Portanto, temos 300 milhões pagos pelos fundos comunitários, 468 milhões pagos por reequilíbrios e mais cerca de 35 milhões por ano pagos por desvios das receitas da Ponte 25 de Abril. Obviamente que isto ultrapassa os 50% dos encargos da Ponte Vasco da Gama e, como é óbvio, não há outro critério para enquadrar esta matéria que não seja na parceria público-privada, quer seja no conceito jurídico quer seja no conceito contabilístico.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E reequilíbrios financeiros, FRA IX, derrama?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Bom, Sr. Deputado, sobre reequilíbrios financeiros, FRA IX e derrama...

Pausa.

Peço desculpa pela demora na consulta, mas tive de vir para a Comissão com toda a documentação das parcerias para poder estar habilitado a responder a todas as matérias.

Sr. Deputado, quanto aos reequilíbrios financeiros, entre o FRA I... FRA é a designação em inglês para reequilíbrio. Enfim, como este primeiro contrato foi feito muito ligado a escritórios de advogados internacionais, boa parte dos documentos originariamente foram escritos na língua inglesa e, portanto, o FRA é a designação para reequilíbrio. Assim, se adotarmos a

designação de reequilíbrio, verificaremos que entre o FRA I e o FRA VII, basicamente, andamos ano a ano a reequilibrar a decisão que foi tomada pelo Eng.º Ferreira do Amaral para resolver o problema do buzirão na Ponte 25 de Abril.

E, basicamente, isso tinha a ver com três...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, a tal em que ele teve um lapso. Enfim, em primeiro lugar, um lapso sobre quem é que introduziu a isenção. Quem introduziu a isenção foi o próprio Ferreira do Amaral, que depois a retirou no contrato inicial da Lusoponte e a voltou a introduzir no segundo contrato, com um desenvolvimento em que depois houve acordos de reequilíbrio anuais.

Esses acordos de reequilíbrio anuais têm a ver, essencialmente, com três fatores. Há depois algumas outras matérias, mas do ponto de vista quantitativo não têm expressão. O Eng.º Ferreira do Amaral até se referiu, por exemplo, a um deles, ou seja, ao facto de na classe 1 estarem os veículos monovolumes quando deviam estar na classe 2 e, portanto, que esse concessionário foi compensado. Mas quanto a isso estamos a falar de valores residuais para aquilo que era o valor fundamental.

O valor fundamental foi o prémio de risco que se pagou por se ter alterado o contrato e as três alterações que foram feitas neste contrato. As três alterações, basicamente, foram: a introdução da isenção de portagens, a introdução de descontos e a alteração do tarifário da Ponte 25 de Abril. Ora, isso custou em reequilíbrios ao Estado cerca de 468 milhões, sendo que este número inclui pequenos outros reequilíbrios que não têm a ver

com estas três decisões, mas o grosso dessas matérias tem a ver com essas questões. Enfim, se quiserem detalhar, podemos detalhar nesse contexto.

A primeira vez que há um reequilíbrio a favor do Estado é o reequilíbrio número oito, em que há um benefício para o Estado de cerca de 151 milhões de euros, que está documentado e os Srs. Deputados têm acesso a esse acordo de reequilíbrio, o acordo de reequilíbrio número oito. Aproveitando para explicar um outro tema, basicamente o que é que foi conseguido no acordo de reequilíbrio número oito? Conseguiu-se ir buscar o ganho que estava previsto no acordo de 2001 relativamente à matéria fiscal. O que é que acontece? A Lusoponte, quando foi contratualizada, estávamos a falar de uma contratualização com uma taxa de IRC de quase 40%; e a verdade é que em 2008 tínhamos uma taxa de IRC que andava à volta dos 25%. Isto quer dizer que as receitas que a Lusoponte estava a ter eram suficientes, de acordo com o seu caso-base, para pagar impostos ao Estado de 40%, mas na prática só estava a pagar 25%. E, portanto, a concessionária estava a ter aqui um benefício que nós considerávamos que era indevido. Nesse sentido, houve uma renegociação que foi feita em 2008, que é o reequilíbrio número oito, que permitiu que o Estado se apropriasse desse diferencial e colocasse as taxas do IRC em cerca de 25%.

Ficou previsto nesse acordo de 2001 que, caso existissem futuras alterações do IRC, elas teriam de entrar nesta compensação, dado que o Estado se iria apropriar, se baixassem, ou teria de devolver, se elas subissem. Mas ficou claro nesse acordo de 2001 que estariam excetuadas as matérias associadas à derrama. E essa é uma razão importante para depois irmos para o FRA IX.

O FRA IX é aquele FRA que foi, tanto quanto sabemos, pelo menos foi anunciado publicamente, contratualizado por este Governo. Até agora, enfim, não sei se os Srs. Deputados já tiveram acesso, mas, das

informações que tenho, até este momento o FRA IX não foi remetido. Em sede de Comissão de Economia, nós temos pedido, por diversas vezes, que o acordo de reequilíbrio seja remetido, ele foi anunciado pelo Sr. Primeiro-Ministro...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Primeiro-Ministro é que o anunciou, mas depois ninguém nos informou nem o remeteu.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É verdade. Ele foi anunciado pelo Sr. Primeiro-Ministro, presumo, em 31 de março de 2011, se a memória não me falha, em Plenário, que disse exatamente que no dia anterior, o FRA IX estava assinado. E por que é que estava assinado o FRA IX e por que é que foi necessária a intervenção do Sr. Primeiro-Ministro? Porque, nessa altura, já sete ou oito meses depois da introdução das portagens no mês de agosto, a verdade é que a concessionária Lusoponte tinha ficado com o dinheiro das portagens e o Estado tinha pago um valor que se consubstanciou naquilo que foi chamado «duplo pagamento à Lusoponte». Portanto, era importante que houvesse esse tal reequilíbrio, o reequilíbrio IX, para que o duplo pagamento fosse eliminado, ou seja, deixasse de existir. Assim, o Sr. Primeiro-Ministro, informando o País de que esse duplo pagamento tinha sido eliminado, disse que tinha sido assinado esse reequilíbrio.

A verdade é que até hoje esse reequilíbrio não foi dado a conhecer. Mas a auditoria da Ernst & Young, porque está na auditoria, confirma que esse reequilíbrio existe e que tem um montante favorável ao Estado de 44 milhões de euros.

Portanto, aqui, levanta-se a questão. Ou seja, esse FRA IX, de acordo com as informações que foram prestadas, tem a ver também exclusivamente com o fim da isenção das portagens no mês de agosto... Já

falaremos de uns FRA IX de linhas ou de uns reequilíbrios que foram despachados pelo Secretário de Estado das Obras Públicas, mas que depois, pelos vistos, não tiveram sequência. Como estava a dizer, e para não me baralhar, esse FRA IX acordou com a concessionária Lusoponte a introdução de portagens durante o mês de agosto até 2030.

Ora, se verificarmos o cálculo das portagens até 2030, e sabemos que no ano de 2011 o valor das portagens que a Lusoponte arrecadou foi de 3,550 milhões de euros, se colocarmos a inflação para tornarmos isso a valores nominais, porque o valor de 44 milhões que está na auditoria da Ernst & Young é em valores nominais, ou seja, se colocarmos uma taxa de inflação de 2% até ao ano de 2030, vamos obter um valor de 81 milhões. Isto com o tráfego de 2011, já sem considerarmos crescimentos de tráfego durante estes anos, mas a verdade é que em 2012 o tráfego foi ligeiramente superior ao de 2011 de acordo com as estatísticas que foram publicadas pelo InIR.

O que é que isto quer dizer? Quer dizer, portanto, que, se calcularmos o valor das portagens entre o ano de 2011 e o ano de 2029, porque o contrato de concessão da Lusoponte termina em março de 2030, verificaremos que era previsível uma receita para o Estado de cerca de 81 milhões de euros; e a verdade é que a Ernst & Young apura que, em consequência do FRA IX, a receita para o Estado é de 44 milhões de euros. Ou seja, há 37 milhões de euros que ficam... Enfim, nós soubemos aqui. O Eng.º Ferreira do Amaral disse que na Lusoponte não ficam. Ora, se na Lusoponte não ficam e se no Estado não ficam, então, temos de apurar para onde vão, porque no acordo, que nós não temos público, mas que foi visto pelos auditores da Ernst & Young, refere-se que são 44 milhões, no cálculo das portagens mínimo, porque a tendência será para ser superior, são 81 milhões, portanto, há 37 milhões que ficaram no caminho —

provavelmente é como as transferências no futebol, em que no valor que é acordado há qualquer coisa que fica no caminho que não se percebe.

Portanto, isto é o que eu posso quantificar sobre o FRA IX. Se isto for assim, verdadeiramente é outra decisão que este Governo toma que é ruínosa e favorável aos interesses da concessionária, em vez de ser favorável aos interesses do Estado.

Finalmente, não gostaria de terminar este problema da questão dos FRA, porque isto entronca com a carta que foi citada pelo Sr. Deputado Altino Bessa relativamente...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mais um filme!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Só um segundo, Sr. Deputado, porque estou à procura da carta.

Pausa.

Enquanto o computador tenta encontrar a carta, gostaria de dizer que a carta referenciada pelo Sr. Deputado, de 5 de novembro, é uma carta que tem o trabalho técnico do Sr. Diretor das concessões, Rui Soares, e, basicamente, os documentos que me foi possível consultar desse trabalho técnico eram aqueles que foram remetidos pela concessionária Lusoponte. Ou seja, do ponto de vista técnico, o InIR não fez o trabalho que se considerava adequado que fosse feito para poder perceber se a solicitação que a Lusoponte faz de um reequilíbrio tem ou não tem vencimento.

Na altura, pedi, no meu gabinete, que pudessem analisar a solicitação da carta enviada, e que é referenciada pelo Sr. Deputado Altino Bessa, e essa carta, de 5 de novembro, propõe a assinatura de um reequilíbrio, o

chamado na altura FRA IX, à concessionária Lusoponte, aprovando a derrama que entretanto tinha sido introduzida no Orçamento de 2010, se a memória me não falha, pelo Governo, em que, numa taxa de solidariedade, se pediu um esforço de contribuição, através da introdução de uma derrama estadual, de 2,5% sobre os impostos das empresas. E a Lusoponte queria ser ressarcida desse esforço de solidariedade que estava a ser feito a todos os portugueses.

O que o meu Governo entendeu é que essa solicitação da Lusoponte não era devida: não era devida, sequer, do ponto de vista contratual, porque a derrama estava perfeitamente excluída do contrato assinado entre as partes; e, mais, não era devida do ponto de vista moral, porque, se estava em vigor, aprovado no Orçamento, um esforço de solidariedade feito para todos os agentes de uma contribuição para resolução de um problema que todos, ainda neste momento, estamos a atravessar, não era admissível que houvesse uma entidade, nomeadamente a concessionária Lusoponte — que, como sabemos, investiu em capitais próprios, enfim, investiu em prestações acessórias, mas já foi ressarcida desse montante de cerca de 25 milhões de euros e nos últimos 10 anos teve um resultado líquido de 100 milhões de euros... Como estava a referir, não era adequado, não apenas do ponto de vista jurídico, mas também do ponto de vista moral, que houvesse qualquer aprovação dessa solicitação que foi feita pelo InIR dando cumprimento à solicitação que tinha sido feita pela Lusoponte, sem que a direção de concessões do InIR, com papéis assinados pelo seu diretor de concessões, fizesse o trabalho adequado nessa matéria.

Portanto, pedimos vários pareceres, as próprias Finanças também não estavam de acordo com esta matéria e não autorizámos essa proposta do InIR. Por isso, mais tarde, já numa situação final, insisti com o InIR, devolvendo a proposta que me tinha sido remetida e solicitando que o InIR

preparasse, sim, o reequilíbrio com a introdução de portagens, dando cumprimento à decisão que tinha sido tomada no Orçamento do Estado de 2011, onde está inscrita essa decisão, e para o qual os organismos do Estado tinham estado a trabalhar. Tinha havido, aliás, várias reuniões já entre a Estradas de Portugal e a Lusoponte para a introdução de portagens e havia até cartas, à época, escritas pela Estradas de Portugal, dizendo que estava tudo em condições para se poder introduzir as portagens durante o mês de agosto de 2011. Portanto, dei cumprimento nessa missiva que enviei para o InIR, antes de abandonar funções, no sentido de que o InIR fosse instruído para executar os acordos operacionais — e não os acordos jurídicos, porque esses tinha de ser o InIR a fazer —, que já tinham sido preparados até com a própria Estradas de Portugal, para que a cobrança de portagens pudesse ser feita no mês de agosto.

Enfim, dispenso-me de alguns comentários sobre algumas afirmações, quer do Sr. Deputado Altino Bessa quer do Sr. Deputado Hélder Amaral, sobre essa matéria, porque acho que não dignificam, sequer, esta Comissão. Sei que fizeram um qualificativo relativamente à... Quer dizer, não apenas mentiram, dizendo que durante dois anos eu tive uma proposta do InIR de introdução de cobrança de portagens, o que é absolutamente falso, isso não está em nenhuma linha dessa carta — e os Srs. Deputados estão aqui para se poderem retratar —, como obviamente, depois, o qualificativo que fizeram é completamente despropositado. Mas eu não entrarei nessa matéria, porque entendo que devemos ser um pouco superiores a esse qualificativo que é feito, visto que as matérias, neste contexto, são claras e escrutináveis.

O Governo a que pertenci tomou a decisão de introduzir portagens e não o fez de forma secreta, porque não deixou de a anunciar e inscreveu-a numa rubrica do Orçamento do Estado de 2011 — se quiserem, deixo essa

página aos Srs. Deputados. Inscreveu-se no Orçamento do Estado de 2011 essa referência da introdução de portagens, a Estradas de Portugal fez o trabalho operacional necessário e, antes de terminar as minhas funções, dei instruções para que aquilo que estava previsto no Orçamento do Estado fosse, efetivamente, implementado — como foi pelo atual Governo, que, depois, podia ter feito um despacho alterando essa decisão.

No entanto, a curiosidade que tem a ver com esta matéria é que a carta, que não tinha sido despachada por mim, aprovando o pagamento de cerca de 50 milhões pela introdução da derrama, foi efetivamente aprovada em dois despachos — repito, em dois despachos.

Foi aprovada pelo Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, num despacho em 12 de outubro de 2010, que diz «aprovado como proposto», e numa informação do InIR, de 20 de setembro de 2011, o Sr. Secretário de Estado diz que aprova como proposto, e nesta matéria inclui-se a alteração da taxa de IRC, derrama estadual, ou seja, um pagamento de 50 milhões à concessionária — pagamento que o anterior Governo sempre considerou indevido e ao qual, portanto, não deu o devido andamento.

Mas não apenas houve este despacho, como houve um outro despacho a coberto de uma informação da assessora do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Teresa Falcão, com data de 29 de fevereiro, portanto, um mês antes de o Sr. Primeiro-Ministro anunciar no Parlamento que o FRA IX estava assinado, em que o Sr. Secretário de Estado diz: «Aprove-se a minuta em anexo e remeta-se à Sr.^a Secretária de Estado do Tesouro e Finanças para os devidos efeitos.» Sendo certo que nesta informação feita pela assessora do Sr. Secretário de Estado é dito que se faz referência no ofício do InIR, de 18 de novembro de 2011, à minuta de acordo da reposição do equilíbrio financeiro da concessão com fundamento na alteração da taxa de IRC e, portanto, aprovando a tal alteração da

derrama, situação que, depois, não veio a ser aprovada, de acordo com as informações que foram públicas, pela Sr.^a Secretária de Estado do Tesouro e Finanças, apesar de ter a aprovação inicial do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas. Portanto, a informação que depois existe é que o FRA IX, efetivamente, veio a ser assinado, mas não com esta decisão do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, dando resposta à solicitação infundada tecnicamente pelo InIR e com fundamentos técnicos que são, para mim, muito duvidosos, assinados pelo diretor de concessões Rui Soares. Portanto, o Ministério das Finanças fez aquilo que era a opinião que já tinha aquando do meu Governo, ou seja, esta matéria não é devida à Lusoponte, logo, este reequilíbrio não devia ser assinado. Nesse sentido, presume-se que foi assinado apenas o reequilíbrio com a reintrodução de portagens no mês de agosto. Agora, curiosamente, o valor da introdução de portagens é consideravelmente inferior ao valor que a Lusoponte está a cobrar de portagens durante o mês.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A propósito de currículos, essa assessora fez carreira na Lusoponte e em empresas acionistas da Lusoponte, mas mais uma vez o PSD impediu que ela fosse ouvida aqui sobre essa matéria.

Sr. Deputado Paulo Campos, temos ouvido uma historieta permanente sobre os 705 milhões e os pagamentos contingentes. Gostava que pudesse esclarecer, na sua visão, do que é que estamos exatamente a falar.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, a história é muito simples, acho que já é conhecida de todos e há pouco, de alguma forma, já a referenciei aqui. Todas as parcerias público-privadas que o meu Governo

lançou foram objeto de concursos públicos internacionais. Como sabemos, a última parceria público-privada contratada, a ANA Aeroportos, foi feita através de uma ajuste direto, através de um modelo que o próprio Conselho de Ministros qualificou como «negociação particular». É assim que consta a aprovação em Conselho de Ministros do processo de venda da ANA, ou seja, o processo da ANA Aeroportos que está inscrito em Conselho de Ministros é um processo de negociação particular. Portanto, esse ajuste direto foi pela primeira vez utilizado numa parceria público-privada em Portugal. No passado, todos os Governos, transversalmente, não houve nenhum Governo que tivesse feito alguma parceria público-privada sem um concurso público internacional.

De acordo com as regras dos concursos públicos internacionais, nomeadamente para estimular a concorrência entre os candidatos, é prevista uma segunda fase em sede de concurso. Ou seja, é apurado um conjunto de candidatos... Nalguns dos casos de que estamos a falar, curiosamente, todos os candidatos, que eram quatro, passaram à segunda fase, portanto, estavam até presentes todos os candidatos. E na segunda fase há as propostas finais. Acontece que, entre a primeira e a segunda fases, há um acontecimento determinante, que é a falência da Lehman Brothers, a alteração dos custos financeiros ao nível do mundo e, sobretudo, um recrudescimento desses custos financeiros em crescimento, o que queria dizer que o Estado, atrasando-se um dia, provavelmente iria ainda incorrer em custos adicionais. Assim, para conter o crescimento desses custos financeiros, havia uma preocupação de contratualizar da melhor forma para o Estado, nomeadamente do ponto de vista financeiro.

Portanto, aí surge a tal dificuldade que, numa primeira fase, foi entendida pela Estradas de Portugal como sendo um facto absolutamente passível... E há vários pareceres sobre essa matéria. Em primeiro lugar, até

há vários pareceres no sentido da não necessidade de remeter essas matérias para o Tribunal de Contas, mas a administração da Estradas de Portugal decidiu remeter, e bem, estes processos para visto do Tribunal de Contas; e há vários pareceres que suportavam toda a decisão feita pela Estradas de Portugal. Não foi esse o entendimento do Tribunal de Contas. Portanto, o Tribunal de Contas teve o entendimento de que essas alterações que se verificaram no mundo não eram justificáveis para esse sobrecusto — que, diga-se, é um sobrecusto unicamente financeiro, porque, entre a primeira fase e a segunda fase, o Estado conseguiu obter poupanças do ponto de vista da construção e do ponto de vista da operação e da manutenção. E nessa matéria foi possível, depois, entrar em processo de diálogo com o Tribunal de Contas para se poder fazer a reforma dos contratos, com um ganho para o Estado, ou seja, com o tal ganho que é, existindo alterações ao longo do período de vida dos contratos nas taxas de juro, essas alterações são em benefício do Estado.

Em resumo, há um acontecimento superveniente, que tem a ver com a crise financeira; esse acontecimento superveniente é desfavorável ao Estado e seria cada vez mais desfavorável em função do tempo, portanto, qualquer atraso, nomeadamente do Tribunal de Contas, ou a repetição destas matérias iria ter um sobrecusto muito significativo para o Estado; e, portanto, a decisão que a administração da Estradas de Portugal tomou, com a qual nós sempre estivemos de acordo, era a de que estes motivos, do ponto de vista jurídico, eram suficientes para que a contratualização fosse feita nos termos em que foi feita. O Tribunal de Contas entendeu que não devia ser feita nesse contexto, e eu penso que até em boa hora, porque isso permitiu melhorar os contratos e estarmos hoje numa situação melhor do que aquela que foi a situação original proposta pela Estradas de Portugal, a benefício de todos e sobretudo a benefício dos contribuintes.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Tribunal de Contas, nessas reuniões referenciadas há pouco, deu explicações jurídicas e sugestões jurídicas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sobre os factos que justificavam a não atribuição do visto e, portanto, desse ponto de vista, recomendou as matérias que deviam ser corrigidas para que esses problemas jurídicos pudessem ser ultrapassados.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Foi criticado, várias vezes, nesta Comissão, por desorçamentação e por ter utilizado de modo negativo o modelo de disponibilidade. Quer comentar estes dois temas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Começemos pelo modelo de disponibilidade. Se verificarmos, a disponibilidade é uma das recomendações do Tribunal de Contas... Estou à procura da referência do Tribunal de Contas.

Pausa.

Bom, o Relatório da Auditoria n.º 33/05 — *Encargos do Estado com as Parcerias Público Privadas*, tem um conjunto de recomendações e, se verificarmos essas recomendações, entre elas, na página 35, podemos ler: «Tendo como objetivo...»

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Qual é o relatório?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É o relatório do Tribunal de Contas de 2005. Na página 35 tem um conjunto de recomendações, onde diz: «Tendo como objetivo minimizar o custo da componente de financiamento e, assim, reduzir o custo efectivo da respectiva PPP para o Estado, este deverá ponderar e estudar, entre outras, as vantagens e desvantagens das seguintes soluções:». E elenca um conjunto de soluções, sendo uma delas a «Introdução de uma componente de pagamento do contrato de PPP em função da disponibilidade do serviço». Ou seja, de acordo com o Tribunal de Contas, porque esta era a prática do Eurostat, o risco de disponibilidade é um risco... Como já expliquei aqui, na anterior audição, para determinados contratos é, aliás, o único risco que pode ser passível de ser transferido para o parceiro privado.

Vou dar-vos o exemplo da concessão Douro Interior, no interior e sem nenhuma autoestrada. Para já, não há portagens e o tráfego que existe no interior não é suficiente para pagar os custos da estrada. Mas isso quer dizer que os transmontanos não têm direito às estradas para se poderem movimentar? Quer dizer que eles deveriam ficar excluídos desse investimento? Não. Quer dizer, portanto, que há outras formas de fazer o pagamento que não seja apenas por tráfego, nessas matérias. E quer dizer que em determinadas situações o próprio risco de disponibilidade mitiga os riscos das concessionárias e, ao mitigar os outros riscos das concessionárias, está a diminuir o custo. E é isso que o Tribunal de Contas aqui diz. O Tribunal de Contas é muito claro quando refere, para minimizar o custo, a questão da introdução do modelo de disponibilidade.

Ora, a verdade é que a introdução do modelo de disponibilidade verificou-se, desse ponto de vista, um êxito. Sr. Deputado, se recordarmos aquilo que o próprio Tribunal de Contas faz na última auditoria, que é aqui sempre citada, verifica-se que o Tribunal de Contas identifica que as taxas

de rentabilidade das subconcessões, as taxas de remuneração, são substancialmente inferiores às taxas de rentabilidade das PPP anteriores, em cerca de 16%. A TIR média das SCUT anda à volta dos 11%, de acordo com o relatório do Tribunal de Contas, e a TIR média das subconcessões anda à volta dos 9%. O que é que isso quer dizer? Quer dizer, exatamente, que a introdução do mecanismo de disponibilidade teve os seus efeitos, porque conseguiu minimizar exatamente a proposta que o Tribunal de Contas tinha feito, ou seja, minimizar o custo da componente de financiamento e, assim, reduzir o custo efetivo da respetiva PPP.

Portanto, não apenas a introdução do mecanismo de disponibilidade é algo verdadeiramente recomendado pelo Tribunal de Contas, como os resultados da introdução desse modelo estão de acordo com a própria recomendação. A recomendação dizia isto mesmo e o resultado foi o que se verificou.

Assim, neste caso concreto, a tal experiência que tínhamos quando começamos a pensar na questão do lançamento destas parcerias público-privadas permitiu eliminar um conjunto de situações que existiam do passado e que tinham corrido menos bem e para o qual... Enfim, não me quero alongar agora muito, mas conseguimos resolver em sede de subconcessões, por exemplo, os riscos de construção, que nas outras concessões ainda existiam, os riscos ambientais, que nas outras concessões ainda existiam — e, curiosamente, é na famosa alteração legislativa de 2006, quando se altera a lei das parcerias público-privadas, da qual o Partido Social Democrata aqui tanto fala, que fica eliminado —, e resolvemos o problema do risco das expropriações, que também tenha sido um problema muito significativo e que tinha dado centenas de milhões de euros de prejuízos em anteriores parcerias público-privadas. Ou seja, com o formato que foi lançado das novas parcerias público-privadas, o Estado

conseguiu transferir mais riscos para o parceiro e conseguiu, com essa transferência de mais riscos, mesmo assim, que os parceiros privados exigissem um prémio por esse risco inferior ao que exigiam anteriormente.

Portanto, sobre a questão da disponibilidade, Sr. Deputado, se formos ver os *guidelines* da União Europeia sobre as parcerias público-privadas, vemos a introdução do risco de disponibilidade como sendo importante.

E, simultaneamente, também tivemos em conta os próprios estudos que tínhamos do Governo anterior. Curiosamente, o Governo anterior, o Governo de Mexia e Bagão Félix, tinha, a propósito da introdução de portagens nas SCUT, com base num conjunto de estudos feitos pela KPMG, pela Sérvulo Correia, pela TIS, pela Universidade Técnica de Lisboa, deixado a recomendação de que a introdução de portagens, nomeadamente nas estradas com menos tráfego, fosse feita em simultâneo com a introdução do modelo de disponibilidade.

Ou seja, verdadeiramente, o meu Governo, ao introduzir o modelo de disponibilidade, nomeadamente nas negociações das SCUT, não foi inovador, porque apenas deu sequência àquilo que está plasmado nos relatórios que o Governo recebeu. Por exemplo, o relatório final da implementação do princípio do utilizador-pagador nas autoestradas em SCUT, com o carimbo do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi anunciado em fevereiro de 2005 e, basicamente, propõe o seguinte: «Com ou sem concretização do referido refinanciamento, em qualquer dos cenários analisados, o mecanismo mais adequado poderá ser no futuro o dos pagamentos de disponibilidade efetuado pelo Estado português, nomeadamente nas concessões Beira Interior, Interior Norte e também Grande Porto, Beiras Litoral e Alta», onde, nomeadamente nessas de modelos híbridos, é a solução defendida por um estudo feito pelo

Governo do Partido Social Democrata e do CDS, relativamente à implementação de portagens.

Ou seja, do ponto de vista técnico, a questão da disponibilidade é uma questão consensual em todo o mundo, consta das boas práticas, consta das boas práticas dos auditores de contas de toda a Europa, consta nas boas práticas do nosso Tribunal de Contas como recomendação e foi, efetivamente, implementada com sucesso.

Relativamente à desorçamentação, que é outro tema que aqui vem sendo, de alguma forma, referenciado, também o relatório do Tribunal de Contas de 2008, que, basicamente, analisa as alterações que, entretanto, introduzimos, refere, por diversas vezes: «Verifica-se, na génese das alterações referidas...» E a génese das alterações referidas foi a alteração da EP em sociedade anónima, a outorga de contrato de concessão, a definição do preço global de serviço, a revisão do Plano Rodoviário Nacional, a implementação do modelo de regulação e ainda a resolução do Conselho de Ministros para lançar as novas concessões rodoviárias. Diz o Tribunal de Contas: «Verifica-se, na génese das alterações referidas, a preocupação de dar resposta a aspectos que se apresentam como críticos no presente relatório.» Ou seja, o Tribunal de Contas, na prática, diz que esta matéria tenta dar resposta a muitas das recomendações e das preocupações que existiam.

O próprio Tribunal de Contas diz também aqui uma coisa muito curiosa, que é, aliás, penso, um dos quesitos da vossa Comissão de Inquérito, e que é uma matéria que tem sido aqui muitas vezes abordada, que é a de que, em consequência desta alteração, em momento algum, a Estradas de Portugal sai do perímetro de consolidação e, portanto, do Orçamento do Estado. Nesse sentido, uma das matérias que é referenciada como tendo sido retirada pelo Estado, durante uns anos, para esconder ou

camuflar, verifica-se que nunca isso aconteceu. Ou seja, a Estradas de Portugal, do ponto de vista factual — e isto é uma resposta a um quesito desta Comissão — sempre permaneceu num universo de consolidação, ou seja, não há, em consequência, uma desorçamentação, não há uma saída do Orçamento do Estado.

O Sr. Rui Paulo de Figueiredo (PS): — É mais uma historieta!

O Sr. Dr. Paulo Campos: — Exatamente, é mais uma historieta, mais uma narrativa, mais uma lengalenga, que tem sido aqui contada e tentada transmitir às pessoas como sendo uma verdade. Ora, a verdade não é essa.

Em todos os Orçamentos do Estado, inclusive no de 2012 e no de 2013, mas também nos anteriores de 2011, 2010, 2009, 2008, 2007, 2006 e 2005, se incluem os encargos com as parcerias público-privadas num quadro próprio, que, aliás, há pouco, até nos permitiu discutir e nos permitiu chegar à comparação que os encargos deixados pelo Governo a que eu pertenci em 2011 e inscritos no Orçamento de 2012 até são inferiores aos encargos de 2004 inscritos no Orçamento de 2005 que o meu Governo recebeu.

O Sr. Rui Paulo Figueiredo (PS): — Outra treta que o PSD tem aqui dito sempre é que Portugal é o «campeão das autoestradas» e o «campeão das PPP».

Quer comentar esta crítica de ser o «campeão das PPP» e o «campeão das autoestradas»?

O Sr. Dr. Paulo Campos: — Essa também é uma...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Uma lengalenga!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente. É a lengalenga que se conta para, depois, se poder... Enfim, qualquer lengalenga para ser boa tem de ter uns factos que colem à imaginação das pessoas e, portanto, esse foi um dos factos que aqui se pretendeu colar à imaginação dos portugueses.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas o «formado» em propaganda era o Ministro Miguel Relvas!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, sim. Mas basicamente as matérias nasceram muito aí.

Vamos, então, ao «campeão das PPP». Já sabemos quem é o «bola de ouro das PPP» aqui, nesta Comissão de Inquérito.

Quanto ao campeão, vamos, então, saber.

Apartes inaudíveis na gravação.

Se verificarmos os relatórios do Banco Europeu...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Em que página?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Na página 35, da auditoria de 2005, Sr.^a Deputada Carina Oliveira. Tenho todo o gosto em a ajudar a aferir se os factos que eu identifico são ou não verificáveis. É que podem ou não ser verificáveis e tenho todo o gosto que a Sr.^a Deputada verifique se, na página 35, está ou não inscrita a matéria de que há pouco...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, sim. O contexto é muito interessante. É ver o contexto em 2005, das parcerias que recebemos à data.

Vamos, então, ao «campeão das parcerias público-privadas».

Bom, os estudos sobre essa matéria são muito claros. Quer a União Europeia, o European PPP Expertise Centre, quer o BEI, o Banco Europeu de Investimentos fazem estudos anuais. Tenho os de 2010 e de 2011. E o Banco Europeu tem um estudo que faz entre 1999 e 2009. Na Europa existem 1536 projetos de parcerias público-privadas, em Portugal são 36, Sr. Deputado. Portanto, para sermos campeões, estamos muito longe. Deixe-me dizer que, destes 1536 projetos, 971 são no Reino Unido.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Segundo estes estudos, dos 290 mil milhões de encargos com parcerias público-privadas, são identificados em Portugal 21 mil milhões. Ou seja, para sermos campeões, estamos muito longe. Sr. Deputado, os números são factualmente indesmentíveis.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E em percentagem do PIB? Tem aí?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado Hélder Amaral está muito ansioso por chegar a sua vez de fazer perguntas. Já lhe responderemos, Sr. Deputado. Em percentagem do PIB, também.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Está aqui a fonte! Está aqui fotocópia!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, sim. Esse é feito pelo Governo português. Tem o carimbo do Governo português.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, está aí, é do Governo português. É o instrumento de propaganda do Governo, nós sabemos. Está aí o carimbo do Governo.

Portanto, é muito simples. Fica claro, factual e demonstrável.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas não é sério.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Pois, não é sério, Sr. Deputado. O que não é sério são esses apartes.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, isto já não é fácil e com interrupções ainda se torna mais difícil. Mas os Srs. Deputados é que sabem.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Finalmente, ainda sobre as parcerias rodoviárias, foram feitas 22, sendo que 8 foram no meu Governo, e dos 2579 km de autoestradas, os últimos governos do PS são responsáveis por 428 km, ou seja, 16%. Isto para verificarmos, portanto, quem são os campeões e, mesmo que fôssemos campeões, que governos são os campeões relativamente a esta matéria.

Quanto à questão sobre se Portugal é o «campeão das autoestradas», basta ver os relatórios da OCDE, que são muito claros sobre essa matéria. Em 21 países da União Europeia, Portugal é o oitavo na densidade de quilómetros de autoestrada por quilómetros territoriais e está em décimo lugar na extensão das autoestradas por cada 100 000 habitantes.

Mas deixe-me dizer que esta posição estatística não corresponde à verdade dos factos, porque nesta estatística da OCDE só são contabilizadas as autoestradas que são dos Estados e em muitos países da Europa há inúmeras autoestradas, como, por exemplo, em Espanha ou na Alemanha, cujos proprietários não são os Estados, mas as autonomias, as regiões, e não vem contabilizado nesta estatística esses milhares de quilómetros que são dessas entidades. Assim, nós, por defeito, estamos em oitavo e décimo lugar neste *ranking*, mas estamos por defeito, porque, se fosse colocada a verdadeira informação do número de quilómetros de autoestradas existentes nesses países, estaríamos num *ranking* muito inferior. Portanto, também não corresponde à verdade que somos os «campeões de autoestradas» e não corresponde à verdade quer seja por densidade de território quer seja por número de habitantes.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Outra crítica que tem sido feita, e que gostava que comentasse, é o facto de existir um desfasamento

nos pagamentos das PPP contratadas, com os pagamentos a iniciarem-se cerca de cinco anos depois.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Essa é uma pergunta que penso que já ficou aqui esclarecida, há algum tempo. Pelo menos, ouvi uma expressão da Deputada Carina, dizendo que, enfim, já estava esclarecida relativamente ao desfasamento dos pagamentos.

Vamos lá ver: durante meses, andou-se com mais essa historieta, ou seja, de que se tinha feito aqui um desfasamento para se poder beneficiar em função de um eventual calendário eleitoral. Ora, a parceria público-privada, por natureza, não é uma empreitada de obra; é uma prestação de serviços. Assim, como qualquer prestação de serviços, o serviço deve ser pago quando é efetuado e não quando a infraestrutura para prestar o serviço é construída. Portanto, o pagamento de uma parceria público-privada é em função do serviço, é em função da utilização, quer seja de um hospital, quer seja de um aeroporto, quer seja de uma estrada, quer seja de uma escola, quer seja de uma prisão, ou do que quer que seja de uma parceria público-privada. Ela é para ser paga em função da utilização e do benefício que essa infraestrutura traz à sociedade. É assim que acontece em todas as parcerias público-privadas.

Portanto, o desfasamento entre o lançamento, a adjudicação, ou seja, o início de uma parceria público-privada e o início dos pagamentos por parte do Estado tem apenas e unicamente a ver com o facto de, entretanto, não se estar a prestar o serviço para o qual essa parceria público-privada é contratualizada.

Deixe-me dizer que não há nenhuma diferença, por exemplo, entre as PPP contratualizadas no passado e, se há diferença, até é por excesso. Porque, repare: por exemplo, a concessão Grande Porto, contratualizada

pelos Ministros do Partido Social Democrata e do CDS, pela Dr.^a Manuela Ferreira Leite, Ministra das Finanças, e presumo que pelo Eng.^o Valente de Oliveira. Aliás, curiosamente, uma concessão que foi contratualizada por um valor consideravelmente superior àquele que era o da primeira proposta, que tinha sido classificada em primeiro lugar pela comissão de avaliação de propostas: foi trinta e tal por cento a mais. Não há caso... As oito concessões lançadas pelo meu Governo foram todas contratualizadas a quem apresentou as propostas mais baixas. Curiosamente, aqui, foi com um prémio para o concorrente de 33%. Mas, esquecendo esse pormenor, essa concessão foi contratualizada em 2002. Quando é que foi o primeiro pagamento desta concessão? Será que foi em 2002? Não, Sr. Deputado, não foi em 2002. Foi em 2003? Não. Foi em 2004? Também não. Foi em 2005? Também não. Foi em 2006? Também não. Foi em 2007, exatamente quando a concessão começa a ser utilizada. Mas a mesma coisa se pode dizer para a concessão Beira Interior, que foi seis anos depois, para a concessão Interior Norte, que foi sete anos depois, ou seja, com períodos até superiores aos que estão nas subconcessões.

Portanto, nada mais falso. É a tal historieta para enganar os incautos de que, enfim, se fez aqui um processo à medida. Não. Fez-se aquilo que é regra normal numa parceria público-privada sem nenhuma exceção e, se há alguma exceção, é face aos prazos. Os prazos são factuais, estão nos contratos e estão nos pagamentos, portanto, é muito fácil ir verificar.

Se esta Comissão de Inquérito se preocupar com os factos, rapidamente chega à conclusão de que os pagamentos, nessas concessões, têm um desfasamento de cinco, de seis e de sete anos. E, portanto, nós até nem fomos tão longe e fixamos um prazo de cinco anos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Outra crítica que gostava que comentasse é a da falta de comparador público.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Essa é a crítica que... Enfim, eu já a ouvi aqui e ciclicamente há uns Deputados que fazem aquelas perguntas, isto é, têm um questionário previamente elaborado e depois repetem as perguntas em todas a sessões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Está a referir-se ao Deputado que lhe está a fazer a pergunta?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — No manual das várias a que assisti na televisão... As que foram dando em direto, assisti a muitas; as que não foram em direto, já não consegui assistir a todas. Mas as que foram em direto assisti praticamente a todas, pelo menos as partes que me foi permitido assistir, face aos trabalhos parlamentares que tinha. E, curiosamente, essa pergunta vinha sempre à baila: «Ah, o senhor não entregou o comparador público, é ilegal.» Mas eu gostaria de colocar a pergunta exatamente ao contrário: se há concessões, cujo comparador público foi feito, são as subconcessões. Nenhuma outra concessão teve comparador público. Por exemplo, nenhuma das concessões que foram lançadas pelos governos do Partido Social Democrata e do CDS tem comparador público. Nenhuma, Srs. Deputados! As últimas foram lançadas em 2003 e 2004 e não houve comparador público.

Aparte inaudível na gravação.

O comparador público é obrigatório antes. Não se preocupe, Sr. Deputado. Nenhuma tem comparador público.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente, a Douro Litoral não tem comparador público, Sr.^a Deputada.

Dir-me-á o Sr. Deputado: «Sim, mas foi feito durante o processo.» É verdade, Sr. Deputado, tem toda a razão, foi feito. Havia os estudos que a EP considerava necessários, mas o Tribunal de Contas pediu que também fosse feito o comparador, e a Estradas de Portugal fez o comparador público e, portanto, supriu essa lacuna.

Portanto, as únicas concessões que têm comparador público são, exatamente, as subconcessões, aquelas que foram lançadas nos governos a que pertenci.

Sobre essa matéria, Sr. Deputado, poderia dizer muito, porque entendo que, relativamente ao comparador público, há muito a dizer. Mas, enfim, também entendo que, se é um requisito formal e é exigível, ele deve ser suprido, mesmo que a Estradas de Portugal, durante muito tempo, tivesse entendido que não tinha condições para fazer o comparador público, porque não tinha acesso a um conjunto de matérias que lhe permitia quantificar quanto é que era o custo do ponto de vista público relativamente a um conjunto de questões que o Estado nunca tinha tido, como, por exemplo, cobrança de portagens, etc. Não penso, no entanto, que isso seja justificativo para que não se faça esse comparador público. Em boa hora, a Estradas de Portugal, o anterior conselho de administração, presidido por Almerindo Marques, decidiu fazer os comparadores públicos e entregar ao

Tribunal de Contas. E, ao ter entregue o comparador público ao Tribunal de Contas, efetivamente, das 22 parcerias público-privadas, as únicas 7 que têm comparador público são as subconcessões lançadas pelo meu Governo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A propósito de faltas, quais são aquelas em que falta a declaração de impacte ambiental (DIA) e quais as que têm declaração de impacte ambiental?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, essa é outra matéria. Muitas vezes, diz-se: «Ah, de acordo com o acórdão do visto prévio, não havia declaração de impacte ambiental na subconcessão.» Incorreto, porque não há nenhuma contratualização de subconcessão, portanto, lançada pelo meu Governo, incluindo a Túnel do Marão... Isto é, todas as oito concessões lançadas pelo Governo a que pertenci foram adjudicadas com a emissão prévia da declaração de impacte ambiental. Em alguns casos, em troços muito pequenos, aquando do lançamento do procedimento concursal, a declaração de impacte ambiental não estava emitida, mas ela foi emitida ao longo do processo de concurso, e estava previsto no próprio processo de concurso que, se não fosse obtida a declaração de impacte ambiental, ela não seria adjudicada e, portanto, seria retirada do objeto da concessão e não daria azo a qualquer indemnização à concessionária. E foi o que aconteceu em pequenos casos.

Portanto, todas as subconcessões, todas as PPP lançadas no meu Governo foram adjudicadas com a prévia obtenção da declaração de impacte ambiental.

Ora, o mesmo não aconteceu nos governos anteriores, e essa foi a razão para que tivéssemos sobrecustos muito significativos: a não obtenção de declaração de impacte ambiental, incluindo em concessões lançadas

pelos governos do Partido Social Democrata e do CDS. Por exemplo, a concessão Douro Litoral foi lançada sem a declaração de impacte ambiental para todo o percurso — não era para pequenos troços, era para todo o percurso. E nós estivemos, durante anos, à espera da declaração de impacte ambiental para que pudesse, depois, ser contratualizada. Já foi no nosso Governo que ela foi contratualizada, mas só foi contratualizada depois de obtermos essa declaração de impacte ambiental, porque isso não tinha sido acautelado, previamente, pelo Governo do Partido Social Democrata e do CDS.

Portanto, sobre essas matérias, também é bom que a verdade seja essa e que não haja estas lengalengas, estas historietas, estas narrativas. Todas as concessões adjudicadas pelo Governo a que pertenci tiveram previamente a declaração de impacte ambiental e, quando tal não sucedeu, esse lanço foi retirado do objeto da concessão e, portanto, não foi adjudicado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A crítica sistemática e pessoalizada que lhe tem sido feita pelo PSD é a do enfraquecimento do Estado com a nova lei das parcerias público-privadas de 2006.

Quer comentar o seu envolvimento e essa responsabilização que é feita?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Relativamente a essa matéria, há aqui coisas que tantas vezes foram ditas e tantas vezes foram repetidas que, às vezes, até parece que passam a ser verdade.

Vamos lá ver: foi aqui dito, várias vezes, que o Governo tentou, com a nova lei das PPP, diminuir a participação do Ministério das Finanças no processo de elaboração das parcerias público-privadas. E o Partido Social

Democrata, pela voz do Deputado Duarte Marques, que hoje não está presente e também não esteve na anterior ocasião em que eu aqui vim, em todas as suas intervenções referencia o meu nome — mas, quando eu estou, não vem colocar nenhuma questão — e referenciou por várias vezes que foi feita uma lei para diminuir a participação do Ministério das Finanças no processo das parcerias público-privadas.

O Decreto-Lei n.º 141/2006, que é a lei que é referida, é proposto pelo Ministério das Finanças e da Administração Pública e publicado em *Diário da República*. Ora, um decreto, quando vai a Conselho de Ministros, é identificado o Ministério que o propõe. Portanto, Srs. Deputados, não há nada mais caricato do que dizer que o Ministério das Finanças propôs uma legislação para lhe retirar a capacidade de intervenção nesta matéria. Quer dizer... Nem consigo qualificar esta expressão.

Aparte inaudível na gravação.

Sim, é um embuste, é mais uma narrativa para juntar... Enfim, tenta-se montar aqui um filme, monta-se um filmezinho, uma lengalenga, uma historieta e, agora, vamos lá, com o apoio de uns comentadores ou de uns especialistas, que depois na televisão falam sobre esta matéria...

Aparte inaudível na gravação.

Exatamente, aí está: «Foi feita uma lei!»

Bom, for precisamente o contrário. A lei feita pelo Ministério das Finanças, com a qual o Ministério das Obras Públicas esteve de acordo, foi exatamente para reforçar a capacidade. E é o que o Tribunal de Contas diz. O Tribunal de contas diz, exatamente, que a lei de 2006 foi feita dando

seguimento às recomendações que o Tribunal de Contas tinha feito anteriormente. Portanto, desse ponto de vista... Eu, às vezes, fico sem palavras quanto àquilo que é dito e transmitido aqui sobre esta matéria.

É factual: o que aqui está é de reforço, é de acordo com o próprio Tribunal de Contas, é de acordo com as suas recomendações.

Finalmente, sobre a questão de ser uma sociedade anónima ou não, o atual modelo e as matérias que se previam aqui, nesta questão, a Estradas de Portugal tem dupla tutela, tem tutela, como sabemos, do Ministério das Finanças, nomeadamente com tutela financeira, e tutela setorial do Ministério das Obras Públicas, nomeadamente em termos de política rodoviária. E, portanto, a sociedade anónima, tendo dupla tutela, o Ministério das Finanças tem, obviamente, a sua participação e tem codecisão relativamente a todos temas. Esse é um facto que eu gostaria de recordar relativamente à questão da sociedade anónima.

Mas a questão da sociedade anónima é mais complexa. Eu, por exemplo, tenho sérias dúvidas quanto ao modelo atual, ao modelo que hoje temos relativamente às parcerias público-privadas. Na minha opinião, este modelo vai revelar, no futuro, aquilo que, durante muitos anos, aconteceu no modelo no nosso País. E vou explicar qual é a minha análise sobre esse assunto. Se percebermos, um dos principais problemas identificado pelo Tribunal de Contas, nos seus relatórios, ao longo dos anos, é a profusão de entidades e a não responsabilização das entidades relativamente às parcerias público-privadas. O que é que isto quer dizer? Quer dizer que *ad hoc* se nomeavam comissões de acompanhamento; que *ad hoc* se nomeavam comissões de negociação; que para essas comissões de acompanhamento, para as comissões de negociação ou para a comissão de avaliação de propostas, enfim, podiam ser umas pessoas e depois eram outras, e essas pessoas, em alguns casos, não tinham até vínculo ao Estado

e podiam ser oriundas de outros departamentos, portanto, a *expertise* não ficava no Estado; havia uma profusão; havia uma desresponsabilização, ou seja, se quisermos saber quem é que tomou as medidas, temos uma teia intrincada de questões administrativas e não conseguimos chegar à responsabilização.

E, atenção, o Código das Sociedades garante a independência do funcionamento das administrações. Ou seja, não há possibilidade de um acionista dizer a um administrador para fazer *a* ou fazer *b*, porque o administrador é independente e tem responsabilidade civil e criminal sobre as suas decisões. É assim que funciona o código. Portanto, é muito difícil, depois, misturar conceitos e comissões do Estado ou nomeadas pelo Estado ou por um Ministro darem ordens a uma sociedade anónima para fazer ou adjudicar a *a* ou a *b*. E isso vai trazer problemas, necessariamente, no futuro.

O que acontece, hoje, neste momento, com a nova legislação, é que foram dados esses poderes à unidade técnica de acompanhamento das parcerias público-privadas, mas se, por exemplo, a concessão é lançada pela Estradas de Portugal, quem tem de adjudicar é a Estradas de Portugal, mas quem vai fazer a avaliação para essa adjudicação é essa unidade. Ora, isso cria aqui um problema na responsabilização.

Por isso é que esta lei, desse ponto de vista, era muito mais clara, porque atribuía a responsabilização à sociedade anónima: o conselho de administração é o responsável e tem de cumprir os princípios que aqui estão. Ou seja, se vai fazer uma adjudicação, tem de nomear uma comissão de adjudicação interna; se vai fazer uma negociação, tem de nomear uma comissão de negociação. E é isso que a Estradas de Portugal sempre fez. E isso garantia o princípio da responsabilização, ou seja, nós saberíamos quem é a entidade que de princípio a fim levou um processo administrativo

e, se esse processo administrativo correu menos bem, a quem imputar responsabilidades. Quando juntamos várias entidades em comissões, esse processo deixa de ficar com essa transparência e essa capacidade de podermos ser responsáveis.

Nesse sentido, diria que a legislação que hoje temos, que altera parte da anterior, é melhor num sentido, porque concentra *expertise* do Estado e isso é bom, mas é pior, porque desresponsabiliza os diferentes atores que ainda se mantêm a intervir neste processo.

Portanto, para terminar a resposta à questão que me colocou sobre o enfraquecimento do Estado com esta lei, eu diria que, pelo contrário, o Estado saiu robustecido com a lei e isso também é verificável na própria auditoria da Ernst & Young, curiosamente. É que, embora a auditoria da Ernst & Young suscite alguma insatisfação nalguns Deputados, a avaliação que a Ernst & Young faz ao modelo de gestão das subconcessões feito pela Estradas de Portugal... Aliás, o Sr. Presidente da Estradas de Portugal também aqui citou isso, dizendo que consideravam a Estradas de Portugal o *best in class*. Ou seja, o modelo de acompanhamento é valorizado na Ernst & Young com uma pontuação superior a qualquer outro modelo de acompanhamento em todas as outras parcerias, quer sejam rodoviárias, quer sejam ferroviárias, quer sejam de saúde, logo, os modelos anteriores tiveram pontuação inferior pela própria auditoria da Ernst & Young.

Portanto, diria que esta mistura, o voltar um passo atrás no sentido de desresponsabilizar as entidades que devem levar o processo até ao fim, não é bom nem positivo para o Estado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Normalmente, também na sua ausência, tem sido acusado de renegociações ruins e, portanto, também

gostava que pudesse abordar esse assunto, até porque o PSD não o quis chamar para o tema das renegociações.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não quis deixar de considerar, na minha intervenção inicial, esse ponto, que é extremamente importante.

Boa parte dos trabalhos desta Comissão dedicou-se às renegociações das SCUT e à renegociação da concessão Norte e Grande Lisboa. E, curiosamente, esta Comissão, do ponto de vista formal, não me quis ouvir em sede de inquérito, aqui, presencialmente, sobre essa matéria. E isso é um facto que, enfim, fica registado, mas eu estou aqui, obviamente, disponível também para responder a essa matéria, apesar de não ter sido formalmente convocado para isso, ou seja, não usarei da prerrogativa que, por exemplo, o ex-Ministro António Mexia usou quando começou a ser confrontado sobre outras matérias que não a concessão Douro Litoral.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não foi, porque ninguém o sugeriu.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não sei.

O Sr. **Presidente**: — Mas eu sei.

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, presumo que houve um requerimento do Partido Socialista sobre essa matéria e que foi chumbado.

Sr. Presidente, houve dois requerimentos da audição...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, eu retifico. De facto, fui informado agora, nem me lembrava disso, que houve requerimentos nesse sentido rejeitados.

Portanto, retifico a minha a minha observação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Obrigado, Sr. Presidente.

A memória que eu tinha dos factos era a de que por duas vezes os Srs. Deputados tinham chumbado a minha audição, exactamente na altura em que foram feitas estas renegociações e a propósito destas renegociações. Enfim, fomos assistindo, ao longo do tempo, a esta condução dos trabalhos em função daquilo que mais interessava à maioria.

Quanto às renegociações, Sr. Deputado, falo, muito brevemente, da renegociação da Lusoponte, que, tal como há pouco referi, a renegociação número oito teve um benefício para o Estado de cerca de 150 milhões de euros. Falo também muito brevemente da renegociação da Brisa, porque, quanto a essa, eu vim cá para responder e, enfim, teve também um benefício muito significativo para o Estado de 300 milhões de euros de encargos que o Estado deixou de pagar e de mais 200 milhões de receitas que passaram a ser do Estado e que antes não eram, ou seja, mais de 500 milhões de euros.

Depois, entramos nas renegociações sobre as quais ainda não tive oportunidade de falar. Estamos a falar da SCUT Costa de Prata, da SCUT Beiras Litoral e Alta, da SCUT Norte Litoral e da SCUT Grande Porto, da concessão Norte e da concessão Grande Lisboa.

Em termos genéricos, estamos a falar de um benefício para o Estado, medido pela comissão de negociação destas concessões, de 1,8 mil milhões de euros que, aliás, foi várias vezes aqui referenciado e transmitido. Sobre esse benefício para o Estado, que já foi tantas vezes aqui discutido, nem

sequer me iria referir mas, sim, aos factos, porque hoje gostaria muito que o meu depoimento fosse centrado nesses factos.

E os factos são os seguintes: voltando à auditoria do Tribunal de Contas — *Encargos do Estado com as PPP*, de novembro de 2005, de que há pouco informei a Sr.^a Deputada Carina, quanto ao total de encargos líquidos antes da renegociação, página 18 — a Sr.^a Deputada, se quiser, pode confirmar e verificar — refere os encargos da concessão Costa de Prata, da concessão Beiras Litoral e Alta, que também está inscrita, a concessão Grande Porto e a concessão Norte Litoral. Todas essas quatro renegociadas. Se somar os valores dessas quatro com o valor que está na página 20 relativamente à concessão Norte, obterá — é só matemática, é mesmo só somar — o valor de 10,8 mil milhões de euros. Ou seja, os encargos com estas concessões, previstos pelo Tribunal de Contas numa auditoria específica para determinar os encargos das parcerias público-privadas com referência a maio de 2005, apesar de publicada em novembro de 2005, são no valor de 10,7 mil milhões de euros.

É muito fácil também agora confrontar os valores que são apurados na auditoria feita por este Governo, a auditoria da Ernst & Young de 2012. Nessa auditoria da Ernst & Young de 2012, para as mesmas concessões, SCUT Norte Litoral, SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, SCUT Beiras Litoral e Alta, página 54 do relatório da Ernst & Young, e para a concessão Norte e concessão Grande Lisboa — quando comparada com o Tribunal de Contas, a Grande Lisboa não é considerada, porque não existia à época, em 2005 —, página 53 do relatório da Ernst & Young, se somar — também é só matemática, é só somar — dá 4,6 mil milhões a valor nominal, tal como a auditoria do Tribunal de Contas está em valor nominal.

O que é que isto quer dizer? Quer dizer, muito simplesmente, que entre 2005 e 2012 com as renegociações feitas no meu Governo nestas

concessões, nas quatro concessões SCUT e nas duas concessões não SCUT, Grande Lisboa e Norte, se diminuiu o encargo recebido de 10 mil milhões para um encargo deixado de 4,6 mil milhões. Ou seja, também aqui as chamadas «renegociações ruinosas» destas concessões permitiram que mais de 50% dos encargos destas PPP deixassem de transitar para o Governo que se seguiu ao Governo do Partido Socialista. Isto é, o último Governo do Partido Socialista deixou para os governos seguintes menos de metade do encargo que recebeu com estas parcerias público-privadas.

O Sr. Nuno Encarnação (PSD): — Vê-se!

O Sr. Dr. Paulo Campos: — E não sou eu que o digo; é a auditoria da Ernst & Young e a auditoria do Tribunal de Contas, pelos valores que ali estão.

Eu sei que o Sr. Deputado Nuno Encarnação gosta de estar sozinho a falar e a referir números e que durante muitos meses esteve muito sozinho com os comentadores habituais que temos nas televisões a falar sobre estes números sem ter o rigor de os estudar, de os investigar e de os analisar.

O Sr. Nuno Encarnação (PSD): — Lá iremos!

O Sr. Dr. Paulo Campos: — É verdade que, para esses, custa muito ouvir estas matérias, mas os factos são os factos.

Eu vou repetir as fontes para os Srs. Deputados saberem bem qual é a fonte, não se enganarem sobre essa matéria e para poderem fazer bem o trabalho de casa: auditoria do Tribunal de Contas, páginas 18 e 20, valores a preços correntes, valores concessão a concessão; Ernst & Young, páginas 53 e 54, em valores nominais, a preços correntes, concessão a concessão.

Srs. Deputados, comparem o valor que obtêm numa em 2005 com o valor que obtêm na outra e verificarão quais os resultados.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Nesta parte, sim.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, dou-lhe igual tolerância à que dei ao orador anterior, mas lembro-lhe que já ultrapassou o seu tempo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Outro mito que o Sr. Deputado Nuno Encarnação gosta de trazer para estas audições é que o anterior Governo lançou novas parcerias público-privadas com contratos sem risco para os parceiros privados e com rentabilidades excessivas garantidas.

Quer comparar aquilo que foi lançado com outras parcerias público-privadas?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Página 31!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, agora, não vamos à página 31. Vamos mesmo às declarações feitas pelos diferentes intervenientes que aqui vieram. E, por unanimidade, sem exceção, todos aqueles que os Srs. Deputados inquiriram deram as mesmas respostas: em primeiro lugar, ao contrário daquilo que acontece na parceria público-privada lançada pelo seu Governo, todas foram em concursos públicos; segundo facto, ao contrário daquilo que foi feito nos seus governos

anteriores, todas foram adjudicadas ao valor mais baixo e não como outras situações em que foi adjudicado a valores substancialmente superiores; e o terceiro facto que todos confirmaram aqui foi que as taxas internas de rentabilidade (TIR) das subconcessões lançadas pelos governos a que pertenci são substancialmente inferiores àquelas que foram lançadas anteriormente — e isso, sim, pode ir ver à página do Tribunal de Contas; quarto facto que podemos também evidenciar sobre essa matéria tem a ver com os riscos, porque, pela primeira vez, foram transferidos para o parceiro privado riscos que nunca tinham sido transferidos.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não eram partilhados. Neste caso eram riscos que nunca tinham sido transferidos para o parceiro privado, como o risco ambiental, que foi integralmente passado...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, no Algarve e no Alto Alentejo o risco ambiental foi passado para eles; o Estado não tem risco ambiental.

É muito bom que fale sobre isso, porque eu gostaria de falar sobre o Baixo Alentejo e sobre o Algarve, para podermos saber o crime que aí vai. Já lá iremos sobre essa matéria, Sr.^a Deputada Carina.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — E a DIA?

O Sr. **Paulo Campos**: — A DIA estava atribuída antes do concurso, Sr. Deputada. Antes da adjudicação a DIA desses traçados...

Aparte inaudível na gravação.

Não. Isso é a declaração de utilidade pública, que este Governo não tem feito.

Portanto, isso quanto ao risco ambiental; o risco expropriativo que era do Estado passou para o privado; o risco de sinistralidade que no passado era do público passou para o privado; o risco de cobrança é integralmente do parceiro privado. Isto é, se passam...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Não há cobranças!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não há cobrança nas subconcessões?! Com certeza que há cobrança.

Se passam 10 carros numa subconcessão ou num troço portajado e a concessionária só cobra 7, ela tem de entregar ao Estado as receitas dos 10 e não dos 7, porque o risco de cobrança também foi transferido.

Sr. Deputado, o risco ambiental, como disse, o de expropriações, o de sinistralidade, o de cobrança e o de disponibilidade nunca tinham sido transferidos no passado. E todos os outros riscos foram passados, porque passou-se o risco de construção, o risco de operação, o risco de manutenção, o risco de financiamento. E tudo isto foi aqui confirmado por todos os concessionários, que vieram aqui dizê-lo. E, mais, houve até concessionários que disseram...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Exceto o tráfego!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não, Sr. Deputado, o tráfego também. Qual é a subconcessão cujo risco de tráfego...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não está partilhado. Peço desculpa, Sr. Deputado, mas não sabe bem os conceitos. O risco está integralmente transferido; agora, o Estado também tem riscos. Mas não é uma partilha de riscos... Ou, melhor, não se compensa ninguém pelo facto de não existir tráfego. O que acontece é que, como as portagens são do Estado, se passarem lá menos carros, claro que o Estado recebe menos portagens e, portanto, tem um risco sobre isso; mas o parceiro privado, se passarem lá menos carros, também recebe menos. Não há uma transferência de um para o outro, Sr. Deputado, não há uma partilha.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sobre o risco de disponibilidade, Sr. Deputado Altino Bessa, se o senhor tivesse o cuidado mínimo de estudar as matérias, saberia que, por exemplo, o InIR... Olhe, vou dar-lhe um caso. No caso da concessão Norte Litoral, sabe qual foi a multa de disponibilidade que foi processada em 2011? Não sabe, pois não, Sr. Deputado? Não sabe, porque não tem o cuidado de olhar para os papéis, de estudar os temas, e depois diz: «O risco de disponibilidade não existe». Pois, o risco de disponibilidade foram pouco mais de 5,8 milhões, portanto, em números arredondados, 6 milhões, num pagamento de 30 e tal milhões.

Isto quer dizer, Sr. Deputado, que as receitas da concessionária foram amputadas em dois dígitos. Acha que isso não é risco? O Sr. Deputado, acha que isso não é risco!? Acha que não foi na defesa do Estado que se passou esse risco!? Pois, esse risco, Sr. Deputado, permitiu que essa concessão tivesse essa penalidade. E, obviamente, se tivermos uma administração forte, um regulador forte, teremos um conjunto de penalidades muito significativas.

O Sr. Deputado, quando faz declarações e quando faz certas afirmações, tem de aprender a documentar-se melhor, em vez de só ler os jornais...! Faz essas afirmações com um ar de grande conhecedor e depois verifica-se que, sobre essa matéria, não conhece rigorosamente nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já me está a responder a mim?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado Altino Bessa nem sequer conhece que sobre a disponibilidade há possibilidade de o regulador processar multas em cada ano e que, no ano de 2011, as multas de disponibilidade atingiram, se a memória não me falha, cerca de 10 milhões de euros, e 6 milhões só num concessionário. Sabe, Sr. Deputado? É isso que o Sr. Deputado precisa, ou seja, quando vem para esta Comissão de Inquérito falar sobre as matérias, precisa ter um conhecimento, porque isso é bom para si, é bom para os trabalhos parlamentares e, sobretudo, é bom para todos nós.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Com a tolerância do Sr. Presidente, vou fazer uma última pergunta e um comentário muito breve para encerrar.

Um dos mitos que também tem sido introduzido aqui, nesta Comissão de Inquérito, é o de que as parcerias público-privadas lançadas no último Governo são uma espécie de loucura despesista e que agora é que vamos estar a pagar e são a causa de todos os males.

Pedia-lhe que fizesse um comentário quanto a este mito que o PSD tem inventado, pela voz do Ministro Miguel Relvas, e que depois tem tido sequência aqui, na Comissão de Inquérito.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Vou responder a isso. No entanto, com o entusiasmo do Sr. Deputado Altino Bessa, não acabei de responder às suas questões e ainda há duas matérias que gostava de responder.

Risos.

De tal maneira fiquei entusiasmado em responder a mais uma afirmação não fundamentada do Sr. Deputado Altino Bessa que não respondi integralmente à sua pergunta.

Há uma outra questão que gostava que ficasse claro: o financiamento em todas as subconcessões tem taxas de juro hoje muito inferiores a qualquer financiamento que o Estado português obtenha em qualquer sede. E isso quer dizer, portanto, que a paragem e a suspensão das obras que este Governo tem vindo a implementar nas subconcessões, desse ponto de vista, também é negativa, porque perdemos financiamentos, que, na maioria, é capital internacional, de bancos internacionais, que deixam de vir para a nossa economia, a taxas consideravelmente inferiores àquelas que são hoje praticadas no mercado.

Ainda sobre as subconcessões, quanto ao custo por quilómetro adjudicado nas subconcessões, no relatório e contas de 2011 da Estradas de

Portugal, páginas 38 e 43, que tem o custo por quilómetro de todas as concessões, verificamos que o custo médio por quilómetro nas subconcessões é de 3,54 milhões de euros por quilómetro e nas restantes concessões é de 9,63 milhões por quilómetro. Ou seja, nas subconcessões contratadas pelo Governo a que eu pertenci e cuja contratualização foi feita pela Estradas de Portugal temos uma diferença de quase 60% no custo médio por quilómetro.

Finalmente, o Sr. Deputado fala-me do mito de que nestes anos houve uma loucura despesista e, em consequência dessa loucura despesista, estamos na situação em que estamos. Não, Sr. Deputado. Eu entendo, como muitos economistas também entendem, que um dos principais problemas, a razão pela qual neste momento estamos na situação em que estamos, é exatamente a ausência de investimento, nomeadamente a ausência de investimento privado, mas também, na ausência de investimento privado, de algum investimento público que consiga animar a nossa economia.

Gostava de lhe mostrar, por exemplo, aquilo que aconteceu em termos de evolução da taxa de crescimento nos últimos 11 anos, Sr. Deputado.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Já lá vamos. Também lá vamos.

E, se verificarmos no *slide* que agora mostro da evolução da taxa de crescimento do produto, temos um primeiro período, que foi o do Governo do Partido Social Democrata, entre 2002 e 2004, depois temos um segundo período entre 2005 e 2010 e temos um terceiro período de 2011 e 2012. O que é que podemos verificar aqui? No primeiro período 2002-2004 a linha

azul é a linha da média de crescimento União Europeia e a linha colorida (a laranja, a encarnado ou a rosa) é a linha de Portugal. E verificamos o quê? Verificamos que entre 2002 e 2004, em vez de haver uma convergência com o crescimento na União Europeia, há uma divergência. Foi aquela célebre teoria de que estávamos de «tanga»: estamos de tanga, vamos parar com as coisas, portanto, divergência, porque deixamos de crescer. A Europa continuou a crescer e nós passamos a estar numa situação de divergência relativamente à Europa. Nos anos de 2005 a 2010, se verificarmos, há uma convergência e até há anos, como 2009 e 2010, em que estamos melhor ou semelhantes à média da União Europeia. Depois, a partir de 2011, verificamos, novamente, uma divergência, ou seja, a partir de 2011 voltamos à mesma situação que se verificava antes. Estes são os reflexos das políticas que temos vindo a seguir.

E essas políticas traduzem-se nesta matéria também em termos de dívida, Sr. Deputado. Deixe-me dizer-lhe como é que nos últimos quatro anos evoluiu a dívida pública. Os últimos quatro anos são os únicos que são comparáveis, porque são quatro anos de crise: 2009, 2010, 2011 e 2012. Temos um crescimento da dívida de 38 mil milhões em 2009 e em 2010 e temos um crescimento da dívida de 43 mil milhões em 2011 e em 2012.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Portanto, Sr. Deputado, também sobre a dívida, estamos conversados sobre quem é que está a contribuir mais para o crescimento da dívida no nosso País.

Por fim, relativamente a esta questão despesista, o facto número um é o argumento inicial que eu vos trouxe, que é o da comparação dos

orçamentos. Se durante os seis anos de Governo tivesse existido uma política despesista, teria, obviamente, existido, no final de 2011, um aumento muito significativo dos encargos das parcerias público-privadas quando confrontado com os encargos que existiam em 2005. Volto a insistir, em termos globais, os encargos das parcerias público-privadas em 2005 eram de 23 mil milhões, em 2011 são 19 mil milhões. Em termos das parcerias público-privadas rodoviárias, os encargos em 2005 eram superiores a 15 mil milhões e no final de 2011 eram de 13 mil milhões.

Os factos são óbvios e muito claros, só não os compreende quem quer contar uma outra história aos portugueses, uma historieta, uma lengalenga, uma narrativa que não se adequa com os factos, porque os factos são estes e não os outros que ciclicamente os Srs. Deputados do PSD tentam transmitir nesta Comissão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Só para terminar, agradecendo a tolerância do Sr. Presidente, farei apenas um comentário muito breve.

De tudo aquilo que temos ouvido e de tudo aquilo a que temos assistido, quando o Primeiro-Ministro fala de parcerias público-privadas, nomeadamente da Lusoponte, do Túnel do Marão e de outros temas, resulta que, de facto, temos um Primeiro-Ministro que é impreparado, teimoso e incompetente e que tivemos um ex-Ministro Miguel Relvas que é bom na propaganda, mas um desastre a governar. Portanto, acho que isto acaba por fazer jus à insatisfação da população com este Governo e à insatisfação do CDS que, em bora hora, conseguiu também dar o contributo para que o Ministro Miguel Relvas nos deixe em paz na governação, mas certamente vai continuar a trabalhar na propaganda, tendo aqui alguns seguidores que devem estar a trabalhar para, de hoje para amanhã, também terem um louvor no conselho nacional do PSD.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, tivemos duas intervenções e ainda faltam três para concluir a primeira ronda, pelo que sugeria não propriamente um *coffee break*, mas uma pausa para uma «bucha», como se costuma dizer.

Pausa.

Não havendo objeções, estão interrompidos os nossos trabalhos. Retomaremos às 15 horas, mas peço que sejamos pontuais, pelo menos os Srs. Deputados do CDS, porque são os próximos a intervir.

Eram 14 horas e 25 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos retomar os nossos trabalhos.

Eram 15 horas e 17 minutos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS-PP, para a sua quarta intervenção do dia.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Dr. Paulo Campos e dizer-lhe que é sempre um prazer tê-lo aqui, ainda por cima a fazer-me esta publicidade gratuita. Fico-lhe muito agradecido por isso.

Como a minha intenção, quando vim para esta Comissão, foi sempre a procura e o apuramento da verdade, eu levanto questões. As respostas são da responsabilidade de quem as dá.

Gostaria que o Sr. Deputado concretizasse algumas afirmações que fez, porque entendo que são afirmações muito graves.

Relativamente à questão da Lusoponte, o Sr. Deputado, a determinada altura, faz umas contas e chega à conclusão de que «37 milhões de euros ficaram pelo caminho, é como as transferências de futebol». Gostava que concretizasse o que quer dizer exatamente com isto, porque estamos numa Comissão de Inquérito e precisamos saber para onde foram esses 37 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, enfim, é conhecido, há vários políticos que acham que a publicidade seja negativa ou positiva é sempre boa e, portanto, se o Sr. Deputado reconhece que lhe fiz aqui propaganda, fica no seu critério. Mas isso é conhecido, grande parte dos políticos entende que «bom ou mau, o que é bom é que falem de mim».

Sobre estas matérias, fico preocupado quando falam de outros com menos rigor e por isso tentei corrigir algumas das suas declarações. É que não são questões, Sr. Deputado Altino Bessa. Se tivesse feito questões, eu nunca teria colocado nenhuma matéria, mas o Sr. Deputado ultrapassou na maioria das vezes o simples facto de fazer questões para fazer afirmações. Foi isso que pretendi demonstrar. Mas para mim esse problema está perfeitamente resolvido, porque já está esclarecida a verdade, e a verdade é a dos factos que eu aqui trouxe, assim como já estão esclarecidos, depois desta nossa manhã de trabalho, muitos outros factos e muitas outras historietas têm sido levantadas ao longo do tempo, com a verdade dos

factos. E é isso que me importa e presumo que seja também o que importe a esta Comissão de Inquérito, ou seja, que seja apurada a verdade.

Vamos à questão da Lusoponte. É algo verdadeiramente extraordinário. Vejamos: nós estamos aqui, hoje, a verificar um conjunto de factos em situações que são perfeitamente verificáveis, porque, repare, os relatórios das comissões de negociação são públicos, os contratos foram alterados, foram a Conselho de Ministros e são publicadas as suas alterações, os acordos de reequilíbrio são publicados e são do conhecimento dos Srs. Deputados. No caso em concreto que estamos aqui a falar nada disto é conhecido.

Em primeiro lugar, não se conhece qual foi a comissão de negociação e quem participou nessa comissão de negociação. Quem é que negociou esse reequilíbrio? O Sr. Deputado conhece? Olhe, se quer que lhe diga, ao que sei, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista, em sede de Comissão de Economia, já pediu isto há vários meses. Recordo que foi anunciado em 30 de março de 2012 como tendo sido assinado e nós estamos em 16 de Abril de 2013, mais de um ano depois, e ainda não sabemos quem era a comissão de negociação, ainda não sabemos quem é que assinou esse reequilíbrio, ainda não sabemos o que o reequilíbrio diz e ainda não sabemos qual a alteração do contrato que isso originou.

Agora, o que sabemos sobre essa matéria são três factos.

Primeiro facto: sabemos que a introdução de portagens foi feita no mês de agosto de 2011 e, em consequência dessa introdução de portagens, a Lusoponte recebeu para os seus cofres 3,550 milhões de euros, que foi a receita de portagens em 2011. Ainda não se sabe qual a de 2012, mas as estatísticas do InIR dizem que o tráfego aumentou. Portanto, o primeiro facto é esse: a introdução de portagens foi feita e há uma receita de

portagens que ficou nos cofres da Lusoponte de 3,550 milhões de euros, em consequência da cobrança de portagens nesse mês.

O segundo facto que conhecemos é o de que, em consequência dessa introdução de portagens, há o anúncio de um reequilíbrio. Esse anúncio de reequilíbrio é verificado e confirmado pela Ernst & Young que na sua auditoria estima que esse reequilíbrio dê receitas para o Estado de 44 milhões de euros.

Sabemos de um terceiro facto: há um comunicado do Governo que estimou que esse reequilíbrio dá de receitas 48 milhões para o Governo.

Ora, agora, é só uma questão de fazer contas, Sr. Deputado. Estamos perante três factos: a introdução de portagens com um valor mensal de 3,550 milhões, uma evidência, quer pelo Governo quer pela Ernst & Young, de que há receitas, sendo que o Governo diz 48 milhões e a Ernst & Young diz 44 milhões a valores nominais. Vamos colocar os 3,550 a valores nominais — e este é o mínimo de tráfego possível, porque ele crescerá ao longo dos próximos anos, até 2029 — e chegaremos à soma de 81 milhões com uma taxa de inflação de 2% ao ano, o que, multiplicado por todos os anos, presumo que sejam 19 anos... É mais uma vez uma questão de matemática, de pôr o *Excel* ou a sua máquina de calcular a funcionar, e chegará ao valor de 81 milhões.

Ora, como o Governo anunciou 48 e a auditoria da Ernst & Young verifica 44, a pergunta é onde estão os 37 ou os 34, que não batem com os 81 milhões — isto na melhor das hipóteses, porque penso que a probabilidade que devia ter acontecido no acordo era a de que as receitas de portagem deveriam ser entregues na totalidade e não estarmos a fazer, neste momento, uma previsão do que é. Porque, Sr. Deputado, esse é que é o problema. E esse assunto recorda-me uma outra questão que aqui tratámos muitas vezes, que é a questão do risco de tráfego. Sabe o que acontece

neste caso, se for assim? Nós não conhecemos o reequilíbrio e por isso é que eu disse que está na eminência de ser ou já foi tomado um conjunto de decisões verdadeiramente graves e ruinosas para o País.

Se isto é assim, ou seja, se há um tráfego que gera 81 milhões de receita e para o Estado entram 44 milhões, sabe o que isto quer dizer? Deixámos o risco de tráfego do lado do parceiro privado — aquilo que os senhores sempre defendem, ou seja, que o risco de tráfego deve ficar do lado do parceiro privado —, mas fixou-se um tráfego muito baixo. E nós já sabíamos, porque, repare, o acordo é feito em março de 2012 quando já se sabia as viaturas que passaram na ponte em 2011. Portanto, se se fixa um nível de tráfego muito inferior, que é o que permite dar uma receita de 44 ou 48 milhões de euros, significa que é muito bom ficar com o risco de tráfego, porque quando se fica com o risco de tráfego fixa-se com tráfegos muito baixos. Nesse sentido, a pergunta é... Esqueci-me do quarto facto, porque os outros três eram públicos. O quarto facto, que é conhecido, foi na inquirição, onde se deu uma vantagem. A inquirição que tivemos aqui na semana passada ao Presidente da Lusoponte trouxe a vantagem de, perante a insistência do Deputado Manuel Seabra para saber se a Lusoponte fica com algum valor das receitas de portagens ou não, o ex-Ministro Ferreira do Amaral, que contratualizou a Lusoponte e que agora é Presidente da Lusoponte, disse: «Não! A Lusoponte entrega tudo até ao cêntimo!» Bom, se entrega tudo até ao cêntimo, se o Estado só regista rececionar 44 e se lá estão 81, a pergunta legítima é: onde ficam os outros?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas isso não é uma pergunta. O Sr. Doutor, quando faço perguntas, diz que faço insinuações; quando faz insinuações, diz que faz perguntas. O senhor fez a insinuação de que «estes 37 milhões ficaram pelo caminho, é como as transferências de futebol».

Isto tem uma conotação objetiva. Já deu as explicações há pouco, mas quero saber para onde foram os 37 milhões de euros que, pelos vistos, o senhor sabe.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, tem de perguntar isso a quem cá esteve ou a quem cá vem.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ah...! Afinal, são insinuações.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não são insinuações. São factos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O senhor pode fazer insinuações, os outros não podem fazer insinuações. Já percebi.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, são factos.

Escusa de estar a insistir nessa matéria, porque são factos. Eu dei os factos todos e extraio dos factos uma conclusão. Não estou a fazer insinuações, extraio uma conclusão. Os factos são estes e não são alteráveis.

Há uma decisão de introdução de portagens. Em consequência dessa decisão de introdução de portagens, no mês de agosto de 2011, a Lusoponte cobra 3,550 milhões de euros. Transformando esse valor em valores nominais, em valores correntes, ou seja, com a inflação, ao longo dos 19 anos, com o pressuposto de que é aquele o tráfego e não outro — que também pode crescer, é verdade, mas pressupondo que é aquele o tráfego —, temos uma receita que devia ser entregue ao Estado de 81 milhões de euros. A receita que o Estado indica que abateu à conta corrente que tem com a Lusoponte, em comunicado de 2012, é de 48 milhões de euros. O

valor que está inscrito na auditoria da Ernst & Young é de 44 milhões de euros. Sr. Deputado, os factos estão muito clarinhos. Portanto, sobram 37 milhões de euros, que, na opinião do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, ficariam nos cofres da Lusoponte. Ora, nesta Comissão, o Presidente... Bom, já percebemos que as afirmações do Presidente podem não ser rigorosas, mas cabe à Lusoponte esclarecer se, efetivamente, fica ou não com esse valor e, se não fica, para onde é que vai.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É o que eu digo: gosta de fazer insinuações, não gosta que façam insinuações sobre as posições que tomou. Disse é que isto era como as transferências dos clubes de futebol e que alguém ficou com os 37 milhões de euros; pelos vistos, agora, é se, se e se, não concretizando nada do que está a dizer.

Gostava de perguntar-lhe quando é que foi feita — uns dirão a parceria público-privada, outros não, mas agora, para o caso, não interessa — a parceria com a Lusoponte. Em que ano ocorreu?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, em 1994.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor veio para aqui também com uma narrativa ou uma lengalenga, falando em isenção de portagens aos domingos de 1981 a 1990 e não sei quê. Ora, eu não percebo o que isto tem a ver com a Lusoponte. Sinceramente, não tem nada a ver com a Lusoponte. Quer misturar coisas que são completamente díspares. Esta foi uma decisão do Governo numa ponte que pertencia ao Governo. Em 1981 e em 1990 não havia nenhuma parceria. Portanto, não vale a pena estarmos a confundir isso.

Também lhe pergunto o seguinte: de 1994 para cá, quando foi a decisão de isentar os automobilistas de pagar portagem em agosto?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, em lengalenga é o senhor mestre e especialista. Não venha tentar colocar a questões noutras pessoas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que é que 1981 tem a ver com a Lusoponte?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado, na semana passada, fez aqui uma acusação. Há pouco, mostrei no vídeo, mas, se quiser, volto a recordar, para verificarmos se essa acusação está lá ou não. E essa acusação baseava-se no seguinte: a irresponsabilidade dos governos do Partido Socialista, através de um acordo feito em 2001, levou a que, durante 10 anos, entre 2001 e 2011, o Estado tivesse de pagar cerca de 340 milhões, de acordo com os números que entretanto foram aqui surgindo de uma forma irresponsável...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não fui eu que avancei com os números.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, mas o senhor concluiu.

Como estava a dizer, de uma forma irresponsável relativamente a essa decisão que o senhor imputou a um Governo do Partido Socialista.

Aquilo que aqui quis trazer foram factos, a verdade dos factos, a história. E a história é que a isenção de portagens começou em 1981...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... e, nessa situação, o Estado começou a perder a receita que tinha, prescindiu da receita. Em 1990 e em 1992, o Sr. Ex-Ministro Ferreira do Amaral isentou a ponte novamente de portagens. Em 1994, no contrato que celebrou com a Lusoponte, retirou a isenção de portagens.

Entretanto, sabe o que aconteceu, Sr. Deputado? Recordá-se? Houve um levantamento popular, um buzirão. E o próprio Ferreira do Amaral fez um novo contrato com a Lusoponte, onde volta a colocar a isenção de portagens, Sr. Deputado. E é esse facto da isenção de portagens mais a alteração de riscos que a concessionária reclamou e mais a questão dos descontos por frequência e a alteração do sistema de tarifário que estava previsto para a Ponte 25 de Abril que gera um conjunto de desequilíbrios na concessão. E esses desequilíbrios orçam, Sr. Deputado, pense bem, em 468 milhões de euros. É verdade que a totalidade não tem a ver com estas três decisões tomadas pelo ex-Ministro Ferreira do Amaral, mas a grande maioria, a esmagadora maioria desses 468 milhões têm a ver com essa decisão tomada poucos dias depois da outra, que é a de fazer o contrato onde nada disto constava.

Portanto, Sr. Deputado Altino Bessa, a questão que se coloca, sobretudo sobre a responsabilidade nas parcerias público-privadas, é exatamente esta: um dos principais erros — e posso já responder relativamente àquilo que é a minha avaliação sobre os erros nas parcerias público-privadas — é lançarem-se parcerias sem ter as matérias devidamente estudadas e trabalhadas, porque, depois, passados poucos meses, há um conjunto de alterações. Isso verificou-se nas SCUT,

infelizmente, e verificou-se na Lusoponte; coisa que não se verificou, agora, em qualquer uma das subconcessões, porque as subconcessões, quando foram lançadas, foram todas estudadas de maneira a que não houvesse alterações. Bem sei que o senhor me dirá que agora o Governo suspendeu. Suspendeu, na minha forma de ver, irresponsavelmente e veremos os resultados dessa suspensão. Eu estarei deseioso de falar sobre as concessões Baixo Alentejo e Algarve para vermos os resultados do que aí se passa também por uma decisão que, na minha opinião, é gravíssima e ruínosa para os interesses do Estado.

Portanto, aquilo que eu lhe estava a dizer é que a parceria público-privada Lusoponte é um bom exemplo de como as coisas não correram bem e de como, poucos dias depois de se contratualizar um contrato — imagine-se! — para dezenas de anos, se está a alterá-lo e com consequências dramáticas que originaram pagamentos ao longo destes anos de centenas de milhões. Este caso faz recordar outra alteração que um Governo do Partido Social Democrata fez relativamente ao célebre troço entre Angeja e Estarreja, que custou 500 milhões de euros, porque se foi alterar algo que estava contratualizado e perfeitamente definido. E faz-me lembrar ainda, por exemplo, a alteração também feita pelo Governo de Durão Barroso sobre o chamado «viaduto dos lobos» em Vila Pouca de Aguiar, que custou ao Estado mais 330 milhões de euros.

Portanto, são tudo decisões de alteração de parcerias público-privadas que estavam contratualizadas e que, obviamente, não estariam bem contratualizadas para que essas alterações ocorressem em pouco tempo, originando centenas e centenas de milhões de contos de sobrecustos para o Estado.

É por isso que, quando se compara as subconcessões lançadas nos últimos governos, não se encontra nenhuma dessas situações: não se

encontra nenhuma situação ambiental que tenha provocado alteração de traçado; não se encontra nenhuma alteração de traçado feita pelos governos que tivesse originado sobrecustos; não se encontra nenhuma alteração tarifária que tenha provocado sobrecustos. Pelo contrário, verificava-se uma estabilidade dos contratos que, como o senhor pôde bem observar, naquelas concessões que já terminaram e cuja obra se concretizou até foram concluídas em favor do Estado, ou seja, com um custo para o Estado inferior àquele que estava contratualizado. E, Sr. Deputado, a isso é que se chama uma boa parceria público-privada: as coisas ficam bem contratualizadas, bem definidas, isso é executado e o Estado não altera, porque, quando o Estado altera, põe-se a jeito para, depois, ter de pagar muitos milhões, porque já não está no ambiente concorrencial. E essa é a regra número um, ou seja, poder fazer bem o lançamento das parcerias público-privadas.

Por isso é que nós, entre 2005 e 2007, estivemos a preparar todo o trabalho relativamente a estas matérias, alterando aquilo que considerávamos que era de alterar, para quem não corrêssemos esses riscos e, sobretudo, também gerando, através das renegociações e da melhoria da eficiência na Estradas de Portugal, o equilíbrio financeiro necessário para termos o fôlego e podermos fazer novas obras, porque, entretanto, em primeiro lugar, geramos poupança e só depois é que lançamos novas obras. Isso foi de tal maneira que, no fim, o acréscimo das novas obras traz que deixemos menos custos do que aqueles que recebemos — esse é um ponto — e não apenas, durante esses anos, estivemos a trabalhar na poupança, como estivemos a trabalhar para que os *dossiers* fossem bem colocados no terreno, que fossem solidamente para concursos, para que não houvesse essas alterações, que, infelizmente, no passado, foram o «pão nosso de cada dia», nomeadamente nas decisões de Ferreira do Amaral, na decisão de

Durão Barroso em Vila Pouca de Aguiar ou na decisão de Marques Mendes em Estarreja.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que, durante largos anos, passaram vários governos, incluindo um primeiro Governo do Partido Socialista que esteve seis anos, depois um Governo de três anos de coligação e mais um Governo Socialista de seis anos.

No Orçamento de 2011 estava inscrita a introdução de portagens na Ponte 25 de Abril. O InIR diz que enviou uma carta, a 5 de novembro de 2010, que não obteve resposta, a sugerir a introdução de portagens, e que enviou uma carta no dia 15 de março, que também não obteve resposta.

Gostaria de saber se é verdade ou não que, com data de 17 de junho, já depois das eleições legislativas, há um despacho, do seu anterior chefe de gabinete, que oficiou o InIR, determinando e tendo em conta que o Orçamento de 2011 previa a eliminação da isenção de portagens no mês de agosto na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Qual é a pergunta, Sr. Deputado?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A pergunta que coloco é no sentido de saber por que é que demorou este prazo todo e só depois das eleições é que o chefe de gabinete do senhor, à época, oficiou o InIR para que desse seguimento a esta ordem.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Qual é o prazo a que se está a referir? Está a falar da carta de novembro de 2010? Refere-se ao prazo que medeia entre novembro de 2010 e 17 de junho?

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, há pouco, já lhe tentei transmitir, mas o Sr. Deputado, enfim, insiste nesta matéria. A carta de 5 de novembro de 2010 está aqui, não tem nenhuma linha sobre a introdução de portagens e, portanto, não há nada aqui... Quer que a leia? Eu leio. Tem 8 parágrafos e, portanto...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É melhor dizer qual é o tema da carta.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A carta diz: «Concessão Lusoponte, acordo para a reposição de equilíbrio financeiro n.º 9, alteração da taxa de IRC, derrama estadual». Este é o assunto. Depois dirige-se ao chefe de gabinete e diz que a 26 de julho de 2010 a Lusoponte dirigiu ao concedente, com conhecimento ao InIR, uma proposta de alteração dos termos do acordo global, celebrado em 2000, com fundamento na alteração da taxa do IRC, com efeito na cláusula 5.5, a Lei n.º 12-A/2010 sobre o Código do IRC, o impacto da avaliação foi analisado, verificado, corrigido, a aplicação da derrama estadual apenas no lucro tributável, etc.

Sr. Deputado, não há aqui nenhuma proposta de introdução de portagens e, portanto, não há nenhum prazo que esteja a contar, como pretende insinuar, relativamente a esta matéria.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu não. O InIR.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Bom, quanto ao que o InIR escreve sobre estas matérias, nós já estamos habituados, já sabemos que a falta de

verdade relativamente a estas matérias é muito grande. Portanto, a carta está aqui, Sr. Deputado. Se quer, pode confirmar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Qual é a data?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A data é de 5 de novembro de 2010 e a carta referência é S2010/5069.

A segunda carta a que o Sr. Deputado se refere é, exatamente, uma insistência para um pedido de resposta sobre esta matéria. Como há pouco já disse, no Governo não estávamos de acordo em indemnizar a Lusoponte em 50 milhões, ao contrário do InIR que estava. O InIR propôs que se indemnizasse, através de um memorando do seu diretor de concessões Rui Soares. Como neste momento já é público, pode verificar-se que boa parte da fundamentação para esse memorando é fornecida pela própria Lusoponte. E, portanto, com base nisso, o InIR remete uma proposta.

A avaliação que os meus serviços fizeram é a de que esta proposta que o regulador estava a remeter não cumpria os requisitos que nós achávamos adequados e desse ponto de vista também falámos com o Ministério das Finanças que tinha o mesmo entendimento. E, portanto, esse prazo que refere como que não foi feito tem a ver com uma decisão do Governo da altura que achou por bem não fazer esse acordo de pagar 50 milhões indevidamente à Lusoponte.

Depois, já no novo Governo, há dois despachos do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, a aprovar esta situação. No entanto, de acordo com as notícias públicas, porque isso é tudo público, na Comissão de Economia à época, o Sr. Secretário de Estado foi confrontado com esses factos e veio a saber-se que o Ministério das Finanças não tinha autorizado. É que para que este reequilíbrio fosse aprovado era preciso a autorização de

dois ministérios. Já tinha a autorização do Ministério das Obras Públicas, faltava a do Ministério das Finanças, e o Ministério das Finanças não a deu, felizmente e bem, cumprindo aquilo que tinha sido também a decisão do anterior Governo.

Outra coisa tem a ver com a questão da implementação de portagens e a implementação de portagens, como o Sr. Deputado saberá, não é uma decisão de um Secretário de Estado ou de um Ministro, é uma decisão do Conselho de Ministros. E o Conselho de Ministros decidiu, à época, na apresentação do Orçamento do Estado — página 64 do relatório do Orçamento do Estado de 2001, quadro 327 «impacte em 2001 das medidas de racionalização de recursos de obras públicas, transportes e comunicações», na medida «redução das despesas com indemnizações compensatórias, despesas de funcionamento e subsídios às empresas» —, a eliminação da isenção do pagamento de portagens durante o mês de agosto na Ponte 25 de Abril. É público, está no relatório. Em consequência da aprovação deste Orçamento do Estado, os organismos do Ministério prepararam-se para executar esta medida.

Aliás, se quiser, também lhe posso ler uma outra carta do InIR sobre o assunto «Concessão Lusoponte, Ponte 25 de Abril, cobrança de portagens em agosto». É um fax, com data de 5 de julho de 2011 e diz: «Recebemos para conhecimento a vossa comunicação ao Sr. Secretário de Estado sobre a cobrança de portagens em agosto na Ponte 25 de Abril, datada de 1 de julho de 2011, não tendo o InIR tido conhecimento anterior ou intervenção no procedimento que relatam, com origem na EP, bem como da maioria do acordo, propuseram os seus termos (...)». Ou seja, o InIR, em julho, quando a Lusoponte remete tudo o que era necessário para introduzir as portagens no mês de agosto, diz «bom, nós não tivemos ainda conhecimento disto, sei que vocês estão a fazer trabalhos com a Estradas de

Portugal...» Ou seja, o que é que isto quer dizer? Quer dizer que, em consequência da aprovação do Orçamento, houve uma entidade, que foi a Estradas de Portugal, que trabalhou para implementar a medida que estava aprovada, mas houve uma outra que não trabalhou. E, obviamente, ao ter-me apercebido, porque entretanto foi-me remetida informação da Estradas de Portugal sobre esta matéria, remeti essa informação e despachei para o InIR no tal dia que o senhor refere, não por um assunto de há dois anos, mas pelo assunto daquele ano e perante uma carta que me tinha sido enviada poucos dias antes pela Estradas de Portugal. Eu remeti para o InIR para que desse sequência ao que estava decidido no Orçamento do Estado, obviamente, sem pôr em causa aquilo que era a capacidade do Governo que vinha a seguir, porque o Governo que vinha a seguir, se quisesse e tivesse interesse nisso, desmancharia o assunto e, se não tivesse interesse nisso, o trabalho estava em andamento e, portanto, isso seria favorável para as pretensões do novo Governo, caso entendesse introduzir portagens.

Portanto, Sr. Deputado, espero que fique esclarecido de uma vez por todas que, pelos vistos, incorreu num equívoco com base numa informação novamente não correta por parte do InIR — eu não tenho acesso a essa informação, não sei se é informação particular ou pública. O InIR não pode, em momento algum, escrever que propôs uma coisa que não propôs, porque os factos são muito claros. As cartas estão aqui e são auditáveis e verificáveis por todos. Nunca propôs essa matéria. Quem propôs a introdução de portagens foi o Governo no contexto que lhe disse, no Orçamento de 2011, e eu dei execução a essa medida por forma a que ela fosse implementada. E foi, Sr. Deputado. A verdade é que em agosto de 2011, em consequência do trabalho que fizemos, ela foi executada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi por decisão deste Governo, como bem disse. E o Governo sabia disso, porque tomou conta, exatamente, da governação do País em meados de 2011, e não foi inocentemente — embora o Sr. Doutor aqui o queira fazer passar — que no dia 17, já quase 15 dias após as eleições, veio fazer este despacho da introdução de portagens, porque isto, obviamente, tinha uma conotação política e...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, estava no Orçamento.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Precisamente por estar no Orçamento é que não havia necessidade de ter feito isto, porque o Governo tinha de dar cumprimento àquilo que estava no Orçamento.

Mas percebe-se o porquê da intenção de ter tomado essas decisões, já depois das eleições.

Voltando a outra matéria, às famosas reuniões na Presidência do Conselho de Ministros por causa da recusa de visto do Tribunal de Contas.

Falou-se aqui de uma reunião num sábado à tarde, o que é um pouco estranho uma reunião num sábado à tarde, e falou-se no Sr. Tavares. Pode concretizar quem era o Sr. Tavares?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer que acho essas expressões não são felizes. O Sr. Doutor é Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas e é Diretor-Geral do Tribunal de Contas. É uma pessoa do maior respeito, pelo qual tenho também o maior respeito.

Portanto, tentar tratar as coisas nestes termos não me parece ser o melhor nem o mais adequado, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Esse tipo de considerações ficam consigo e eu dispenso-as.

O que lhe quero perguntar, exatamente, é quantas reuniões houve para além desta e se é ou não verdade que houve reuniões onde o senhor esteve presente, assim como o Presidente do Tribunal de Contas, Guilherme d'Oliveira Martins, para tratar desta mesma matéria.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não estive presente em nenhuma reunião com o Sr. Presidente do Tribunal de Contas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas quantas reuniões houve para tratar deste assunto? Tem ideia? E aonde?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não lhe sei precisar quantas reuniões houve. Aquelas em que estive não lhe consigo precisar mas, que tenha conhecimento, houve mais reuniões em que eu nem sequer estive, porque em reuniões operacionais...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas em quantas reuniões esteve? Tem ideia?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não lhe consigo precisar, nem penso que isso seja relevante. Houve contactos e esses contactos foram os necessários.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Onde ocorreram essas reuniões?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, essas são matérias que... Enfim, são tantas as reuniões e eu não tenho uma agenda onde tenha isso anotado. Portanto, não lhe consigo dizer. Mas o Presidente da Estradas de Portugal referenciou aqui...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Uma, apenas na Presidência do Conselho de Ministros num sábado à tarde.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... uma que penso que tenha sido na Gomes Teixeira. Portanto, não tenho nenhuma razão para não acreditar que aquilo que o...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para não acreditar?! Mas não confirma essa reunião?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Estou a dizer, Sr. Deputado, que não tenho os locais das reuniões não são... Eu não tenho a referência exata onde foram essas reuniões, porque, como deve calcular, foram milhares de reuniões, em vários sítios. Não tenho aqui de memória, não lhe posso precisar! E não tenho agenda, que possa guardar, onde possa verificar se foi num determinado sítio ou não! Tive centenas de reuniões na Presidência do Conselho de Ministros e, provavelmente, aconteceu alguma dessas.

Portanto, o que estou a dizer é que...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E noutros locais para além deste?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... se o Sr. Dr. Almerindo Marques referenciou a reunião na Rua Gomes Teixeira, provavelmente, ele... Eu confio naquilo que ele afirmou. Portanto, não tenho nada...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É impressionante. O Sr. Doutor tem uma memória muito seletiva. É muito engraçada a memória seletiva que tem. Esteve em vários locais, em várias reuniões, onde estiveram vários intervenientes e, agora, apenas confirma aquilo que o Presidente da Estradas de Portugal diz, porque nem tem a certeza se essa reunião ocorreu no sábado à tarde. Admite só que possa ter sido verdade essa reunião mas, como houve várias reuniões, não sabe exatamente quantas e aonde.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, não esteja a inferir aquilo que não é verdade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não. O senhor disse que confiava na palavra do Sr. Presidente das Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu só disse que, quanto a essa reunião num sábado à tarde, não lhe sei precisar onde ocorreu, mas que não tenho nada para duvidar que possa ter ocorrido na Rua Gomes Teixeira.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É uma coisa curiosa: uma reunião para tratar de um assunto tão importante, como o chumbo do Tribunal de Contas, onde estava presente o Diretor-Geral do Tribunal de Contas, um Juiz Conselheiro, provavelmente foram tantas as reuniões onde estive com esse Juiz Conselheiro que não se consegue lembrar. Lembra-se, apenas e

só, eventualmente, que possa ter sido essa, num sábado à tarde, mas nem se lembra bem, é uma coisa abstrata.

Já agora, pergunto-lhe...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, mais uma vez, volto a dizer-lhe que fui muito claro e, portanto, não aceito que tente transformar as minhas palavras. As minhas palavras são de confirmação da reunião num sábado e de não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E quanto ao local?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, já é a terceira vez que me interrompe.

Quanto ao local, Sr. Deputado, não lhe sei precisar qual foi o local, mas confio naquilo que o Presidente da Estradas de Portugal disse.

Portanto, não me volte a dizer que eu digo umas coisas que não digo, Sr. Deputado Altino Bessa, porque, aí, as coisas ficam num patamar diferente. Não aceito que o senhor esteja a tentar pôr na minha boca aquilo que eu não disse!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, eu não aceito que o Sr. Deputado Paulo Campos me ameace, porque eu não sou pressionável a esse tipo de ameaças, como bem já percebeu.

Procurou-se reformar os contratos que tinham sido chumbados pelo Tribunal de Contas e aquilo que lhe pergunto, relativamente a estes contratos contingentes ou contratos paralelos, conforme lhes queira chamar, é de quem foi a ideia, quem a construiu e quem foram os serviços que elaboraram esses contratos reformados.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, sobre contratos contingentes, eu não conheço nenhum, mas quem os fez, o Secretário de Estado Sérgio Monteiro — os tais acordos que são referenciados no relatório do Tribunal de Contas — já negou que sejam acordos.

Portanto, eu não sou a pessoa indicada. O Sr. Deputado está a elaborar num equívoco. Sobre esses acordos contingentes que vêm referenciados no Tribunal de Contas, o senhor tem de perguntar a quem faz parte desses acordos. Eu não faço parte desses acordos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O contrato foi reformado depois do chumbo. Certo? Quem é que fez esse contrato reformado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O contrato reformado é uma coisa; o acordo...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quem é que fez o contrato reformado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, uma das coisas mais importantes, nomeadamente numa Comissão de Inquérito, é a precisão e o rigor das palavras.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — As palavras vêm no relatório do Tribunal de Contas, é aí que se fala em contratos contingentes e em contratos paralelos.

Vamos falar em contratos reformados. A pergunta é esta: quem reformou estes contratos?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Mais uma vez, o Sr. Deputado falta à verdade. No relatório do Tribunal de Contas não vem contratos paralelos, vem acordos paralelos com pagamentos contingentes.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Pois, mas o rigor é muito importante, Sr. Deputado. O rigor é uma das matérias mais importantes, nomeadamente em Comissão de Inquérito, onde esse rigor é absolutamente fundamental.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não respondeu à minha pergunta.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não. Estou a responder à sua pergunta. Já lhe respondi. O senhor é que não quer ouvir a minha resposta. Como já lhe disse, esse acordo a que o Tribunal de Contas chama «acordo», eu, enfim, pela leitura que fiz dessa carta, não entendo que seja um acordo, mas não sou o emissor dessa carta, nem sou recetor dessa carta, nem me é dado conhecimento dessa carta. Essa carta é enviada pela Caixa – Banco de Investimento, como está referenciado — é a carta relativamente à concessão Algarve Litoral —, com duas assinaturas e, embora me não recorde dos dois nomes, recordo-me muito bem de um deles, porque é o do atual Secretário de Estado das Obras Públicas.

E, portanto, Sr. Deputado, se tem alguma questão, tem de a fazer ou ao Sr. Dr. Sérgio Monteiro ou ao outro subscritor ou a quem receciona a carta e que também já esteve nesta Comissão, mas que, curiosamente, não me lembro de o Sr. Deputado lhe ter feito qualquer questão e que foi o (não

sei se é engenheiro se é doutor) Dr. Rui de Sousa da concessionária Algarve Litoral. Ele já esteve aqui e o senhor não lhe fez essa pergunta.

Portanto, se há algum...

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, sim, o que vem referenciado na auditoria do Tribunal de Contas é a deteção de uma carta...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, quem é que reformou os contratos?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... a que o Sr. Secretário de Estado atual chama, e bem, porque é a epígrafe dessa carta, *consent letter*. É uma carta de consentimento que é emitida pelos bancos financiadores ao concessionário, é uma carta dirigida ao concessionário, da qual a Estradas de Portugal tem conhecimento.

Portanto, o Sr. Deputado tem de ter rigor nessa matéria. Se há acordo — e o Tribunal diz que há e eu não posso inferir dali nenhuma situação dessas —, tem de perguntar às partes envolvidas: «Há acordo?» «O senhor obteve algum proveito nesse acordo?» «Há alguma coisa que esteja escondida e que não devesse estar?» E essas perguntas foram feitas, tanto quanto eu possa recordar, aqui, ao Sr. Secretário de Estado, que negou que isso seja acordo e, portanto, desmentiu a tese do Tribunal de Contas de que isso seja um acordo paralelo, e disse apenas que essas cartas são umas cartas de consentimento normais, em que os bancos dão o seu consentimento para alterações que, no caso, era a reforma do contrato. E mais: recordo-me muito bem, porque essa é uma sessão com particular

interesse e ficou até reconhecida como a sessão do «bola de ouro», de o Sr. Deputado Manuel Seabra ter feito a pergunta: «Mas há alguém que ganha? Quem é que ganha?» E o Sr. Secretário de Estado responde, textualmente, «ninguém ganha», porque naquela carta não há um acréscimo de 1 € relativamente àquilo que era o contrato reformado e que, obviamente, foi submetido ao Tribunal de Contas.

Bem sei o interesse que os Srs. Deputados têm em intentar nesta narrativa, nesta história, nesta lengalenga, de me colocar no centro dessa matéria, mas eu não estou no centro dessa matéria. Quem está no centro dessa matéria são os bancos, que deram uma carta de consentimento à concessionária, e é entre a concessionária e os bancos que devem perguntar se isso é algum acordo paralelo ou não e se nesse acordo há ou não há dinheiro envolvido.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não respondeu à minha pergunta. Quem é que reformou estes contratos?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A reforma dos contratos é outra matéria, não é o acordo. A reforma dos contratos foi feita entre a Estradas de Portugal e os concorrentes, nem podia ser de outra forma.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Com a ajuda do Juiz Conselheiro Diretor-Geral do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Com o aconselhamento relativamente à fórmula do ponto de vista jurídico das matérias que deviam ser sanadas em sede dessa reforma. Porque, obviamente, havia uma decisão do Tribunal de Contas que precisava de ser sanada e, portanto, aquilo que foi, e que é,

prática normal foi o aconselhamento jurídico, digamos, a fundamentação legal de como podem ser sanadas as situações que o Tribunal de Contas levantou.

Portanto, a Estradas de Portugal, tanto quanto eu tenha conhecimento, executou integralmente, digamos, esses aconselhamentos, por forma a que a reforma dos contratos viesse reparada dos problemas que tinham sido originados na fase anterior. E, em consequência disso, a Estradas de Portugal submeteu esse processo — no qual eu nunca participei — ao Tribunal de Contas e, em consequência desses contratos reformados, o Tribunal atribuiu o visto. Tão simples quanto isto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É tudo muito normal. Eu não acho nada normal que o Tribunal...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, terminou o seu tempo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou só terminar, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir. Depois chamo-lhe a atenção.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu não acho nada normal que o Tribunal de Contas tenha dado orientações, como o Dr. Almerindo Marques aqui afirmou. Neste caso concreto, disse que quem fez os contratos reformados foi a Estradas de Portugal — agora, pelos vistos, não foi só a Estradas de Portugal, foram também as concessionárias — com a orientação daquele que era o seu fiscalizador, o próprio Tribunal de Contas.

Há uma matéria, à qual o Sr. Doutor há pouco fugiu, que tem a ver com as pressões que o senhor exercia — e que pelos vistos o Primeiro-

Ministro exercia sobre o Sr. Dr. Paulo Campos — para lançar obra e mais obra.

Desmente as afirmações do Dr. Almerindo Marques?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, o Sr. Dr. Almerindo Marques tem uma longa vida de trabalho, de serviço à causa pública, que é muito objetiva nessa matéria. Tem um currículo impressionante relativamente a essa matéria. O Sr. Dr. Almerindo Marques não é pressionável.

Portanto, desse ponto de vista, nunca executei qualquer pressão com o Sr. Dr. Almerindo Marques e, repare, mesmo que eu tivesse executado, isso não teria qualquer efeito, porque o Dr. Almerindo Marques está acima, sempre esteve acima de qualquer situação que o senhor alguma vez possa trazer.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, desmente as palavras dele?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Vamos lá ver: no sentido que o senhor está a dar desminto em absoluto. O sentido que há pouco me foi colocado é um sentido diferente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, não! No sentido em que ele aqui o afirmou. O senhor ouve as audições todas e pode ir ouvir essa. Não tem aí o vídeo dele também? Pode ir buscar o vídeo e, assim, já ouve o que ele disse.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O sentido em que ele o afirmou é muito claro, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ele é muito claro!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O sentido em que ele o afirmou é o sentido normal da execução do trabalho, para que as coisas aconteçam, para que o País possa progredir, para que o País avance; não é no sentido que o senhor está a tentar dar. Isso é uma grande diferença. Lá voltamos a entrar nesse espírito.

Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe que sou um Deputado como o senhor e em muitas situações entendo que nós, na atividade pública, estamos sujeitos a um conjunto de questões, que é da vida, é assim mesmo. Mas isso não quer dizer que essas situações mereçam ser salientadas.

Vou dar-lhe um exemplo: um senhor que é vice-presidente de uma associação de transparência, contra a corrupção ou qualquer coisa deste género anda muitas vezes a dizer muitas coisas, e disse que o senhor não poderia estar nesta Comissão, porque era incompatível face aos interesses que o senhor tem no setor da construção e no setor do imobiliário.

Sr. Deputado, eu acho que esse tipo de situações que efetivamente são transmitidas não são adequadas. Em momento algum eu entendo que o seu trabalho aqui está coagido sobre essa matéria. Mas isso não impede que haja alguns que ciclicamente o insinuem. Por isso, o Sr. Deputado tem de escolher o lado em que está, porque, se escolhe estar do mesmo lado desses senhores que fazem esse tipo de insinuações, então, tem depois de ficar defendido relativamente a esses telhados. O senhor tem de saber em que lado é que está, porque, se faz as insinuações, tem de estar do lado certo. E o lado certo é o do combate da ética republicana, do combate pela dignidade do parlamentarismo, pela dignidade das funções do Deputado. E eu, em momento algum, entendo que o Sr. Deputado está coartado nas suas capacidades por essas declarações, mas às vezes, quando o oiço falar, até

fico constrangido sobre a forma como fala, porque parece que considera que esse tipo de acusações é o certo. E, se é o certo, Sr. Deputado, então, tem de ver, porque andam lá fora com a mesma terminologia a fazer insinuações sobre o seu nome.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sabe, Sr. Deputado, relativamente a essa matéria, os tribunais irão decidir.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Também me põe em tribunal?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Exatamente. O Dr. Paulo Morais foi colocado por mim em tribunal por essas afirmações, e tem de as provar.

Relativamente àquilo de que fala e chama insinuações, eu faço insinuações num tom de pergunta como aquelas que o senhor aqui fez. Se entende que aquilo que faço são insinuações, eu também entendo que são insinuações e gostava que o senhor esclarecesse para onde vão os 37 milhões de euros que afirmou que «alguém fica com eles» e que é como nas «transferências dos clubes de futebol».

Eu estou aqui com o objetivo claro de apurar a verdade e nada mais.

O Sr. **Presidente**: — Agora, tem mesmo de concluir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não tenho nada de pessoal contra o Dr. Paulo Campos nem contra ninguém. Precisamente por isso é que lhe coloquei a pergunta da Lusoponte, ou seja, para lhe provar exatamente que não tenho interesse em estar a esconder ou a encobrir alguém nesta matéria.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, já que se falou aqui do Dr. Paulo Morais, lembro que já decorreu o prazo para que ele respondesse às questões que esta Comissão lhe colocou. Portanto, como já passou o prazo de resposta e não respondeu até à data, um destes dias, iremos ter de deliberar o que fazer acerca desse assunto.

Vamos passar ao PCP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Sr. Deputado Paulo Campos, que está nesta Comissão de Inquérito, hoje, para ser ouvido sobre as subconcessões e as concessões Lusoponte, Litoral Centro, Douro Litoral e Túnel do Marão, e já manifestou disponibilidade, que, naturalmente, tem correspondência da nossa parte, em abordar outras matérias, se necessário.

Eu gostava de lhe colocar algumas questões, em três ou quatro pontos fundamentais, inclusivamente na sequência daquilo que tem estado a transmitir a esta Comissão de Inquérito.

Gostava de começar pela questão do Túnel do Marão, na sequência das afirmações que fez há pouco, que reputo de enorme importância. Referindo-se a uma situação de enorme gravidade, disse-nos que os bancos não estavam interessados em cumprir os contratos de financiamento assinados com a concessionária, porque as taxas de juro eram, digamos assim, demasiado baixas para corresponder e satisfazer o interesse financeiro dos bancos.

Eu gostava de lhe perguntar, perante a análise que faz e que nos transmitiu, se está a pensar em alguns bancos em particular, qual é a análise que faz do papel e do comportamento do Banco Europeu de Investimento e que elementos concretos é que poderemos ter em conta, inclusive para os

trabalhos da nossa Comissão de Inquérito, relativamente a esse fator fundamental em todo o processo. Pelo que nós conseguimos apurar, é precisamente dessa dificuldade no acesso ao financiamento e ao desembolso por parte dos bancos que a situação de desastre, do ponto de vista económico e do ponto de vista do próprio processo do empreendimento, arranca. Portanto, o ponto de viragem, por assim dizer, está ligado a esse fator que nos apontou.

Portanto, estas são as primeiras questões que gostaria de deixar: se está a pensar em alguns bancos em concreto, que elementos é que podemos utilizar e ter em conta para essa análise e o qual o papel do BEI nessa matéria.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, as questões que coloca são efetivamente muito relevantes, porque, se esse processo for verificado à lupa, não se conseguem perceber, na sua verdadeira dimensão, as razões do verdadeiro imbróglio que, neste momento, relativamente ao Túnel do Marão.

Enfim, deixe-me situar. Quanto aos bancos em concreto, não tenho aqui a listagem, mas fá-la-ei chegar, são vários bancos internacionais, a grande maioria são bancos internacionais, e, se a memória me não atraiçoa, há apenas um banco português, a Caixa Geral de Depósitos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Acho que o BES também!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Presumo que é só a Caixa Geral de Depósitos, mas posso estar equivocado. Não é um facto que tenha aqui comigo. Só indo buscar um conjunto de dados no computador, que agora não faço para não parar os trabalhos.

Penso que é Caixa, depois, há o Fortis Bank, há o Royal Bank of Scotland, há um outro Scotland Bank, um outro banco da Escócia, há o La Caixa e há o Banco Europeu de Investimento que é o que tem a grande maioria. Sei que o Banco Europeu de Investimento e a Caixa Geral de Depósitos têm mais do que 50% desse consórcio.

Não lhe posso confirmar quais são as regras de decisão desse consórcio, mas, provavelmente, são regras de decisão por unanimidade. É normal que, nestes consórcios ou em consórcios muito largos, as regras de decisão sejam o acordo de todos os bancos e não apenas da maioria. Portanto, quando estou a dizer que a maioria é do BEI e da Caixa, não estou a dizer que esses dois tivessem capacidade para impor.

Portanto, é um consórcio que concorreu numa altura particularmente boa dos mercados financeiros, se assim podemos dizer, pois estamos a falar, se a memória também não me traiçoa, de finais de 2007, princípios de 2008, qualquer coisa deste género, altura em que o contrato é feito. E, ao ser feito, é feito com umas taxas de juro, que são as taxas de juro de referência da época, entre 0,4%, 0,7% e 1% de *spread* em cima da Euribor.

Como sabemos, a Euribor está, Sr. Deputado, em zero vírgula qualquer coisa e, portanto, estamos a falar de taxas de juro de 1%, de 1 vírgula qualquer coisa. Ora, a essa taxa de juro, os mercados não emprestam, os bancos não emprestam e nem a troica nos empresta.

E, portanto, esta é que é questão fulcral, ou seja, temos um contrato de financiamento ideal, e presumo que a maturidade é de 24 anos — agora, também não tenho aqui o referencial, mas, se não for de 24 anos, é de uma grandeza significava, na ordem dos 20 anos. Nesse sentido, temos um contrato de financiamento em que os bancos estão comprometidos a fazer o financiamento desta obra, nestes termos, com o custo de que estamos a falar.

Assim, compreenderá que, do ponto de vista da gestão pública, fosse fundamental salvaguardar o funcionamento do contrato. E fui eu que, enquanto decisor público, tentei sempre — e, por isso, entro na segunda parte da sua questão relativa aos elementos — salvaguardar o contrato. Porquê? Porque seria criminoso para o País deitar abaixo este contrato. E porquê? Porque não interessa a ninguém, só interessa aos bancos. Os bancos, aqui, estão a comportar-se de uma maneira que, enfim, não consigo classificar, ou seja, se o contrato fosse bom, se tivesse taxas de juro simpáticas, provavelmente, não o quereriam deitar abaixo, mas como não tem taxas de juro simpáticas querem deitá-lo abaixo.

Bom, mas, então, entramos numa situação que vale a pena ponderar, porque os nossos parceiros não devem estar só quando têm simpatia pelos contratos que assinam, têm de estar para cumprir os contratos! E essa é que devia ter sido a posição do Estado sempre, todos os dias: exigir o cumprimento dos contratos; e, se não fosse possível com a atual concessionária, então, resolver o problema através dos remédios que havia, que era entrar na concessionária ou, pelo menos, assumir o papel da concessionária nesses contratos, exigindo aí o Estado a satisfação dos contratos.

Qual é a situação que foi aproveitada pelos bancos nesta matéria? Enfim, alongo-me de mais, mas é para dar ao Sr. Deputado todos os elementos. Houve uma providência cautelar, num determinado momento, que foi resolvida por parte da empresa Águas do Marão e que fez parar os trabalhos durante um conjunto de meses; ao fazer parar os trabalhos nesses meses, deu uma justificação aos bancos, chamado tecnicamente *draw-stop*, ou seja, uma paragem do financiamento para que o problema judicial fosse resolvido. Esse problema foi resolvido. Subsistiu, então, um conjunto de outros problemas que os bancos foram colocando.

E eu, aí, apercebi-me, claramente, que esses problemas técnicos que foram sendo colocados eram sempre — como se diz? — um subterfúgio para não cumprir o contrato. Encontrava-se uma technicalidade qualquer, no meio daquele clausulado, para não se cumprir. Primeiro, era porque o prazo não se ia cumprir e, então, fez-se um acordo com a concessionária do Túnel do Marão com um novo planeamento de trabalhos para que os bancos não tivessem a possibilidade. Depois, era porque esse novo plano de trabalhos não batia com as datas em que a concessionária tinha de pagar aos bancos a primeira *tranche*, porque, como se fez um *delay* de sete ou oito meses no fecho da obra, isso queria dizer que o Estado iria pagar, pela primeira vez, à concessionária já depois da data em que a concessionária tinha de pagar aos bancos.

Então, mandei fazer um estudo, dentro da administração central, para verificar o que ficaria mais barato para o Estado: se era acabar com contrato de financiamento ou fazer um adiantamento na data necessária para se fazer o pagamento da concessionária aos bancos e o Estado, enfim, o que estava a perder era o prazo porque estava a adiantar dinheiro por um número de meses. Resultou, inequivocamente, por parte desse estudo feito, que, obviamente, a solução preferível para o Estado era poder fazer esse adiantamento para que os bancos não invocassem a incapacidade de a concessionária fazer o pagamento e, portanto, não cumprissem o contrato.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Quanto?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Era o primeiro pagamento de cada um dos anos. Agora não tenho o valor, mas na volta dos 12 ou 13 milhões de euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O primeiro desembolso?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não é desembolso. Eu acho que os valores anuais andam na casa das dezenas de milhões de euros, portanto, não era...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, o que estudámos foi que o Estado antecipasse aquilo que era a sua obrigação contratual de pagar numa determinada data e pagasse x meses antes para que o banco deixasse de ter o argumento de não financiar porque a concessionária não tinha o dinheiro naquela altura para fazer face. E, como o banco dizia: «Ah, os senhores não vão ter aí o dinheiro, portanto, não me vão pagar. Como não me vão pagar, eu também não vou emprestar, porque já sei que os senhores, naquela altura, não vão ter o dinheiro.»

Portanto, parecia ser a opção mais inteligente do Estado, para que o banco não tivesse argumentos, que nós antecipássemos o pagamento à concessionária para que a concessionária tivesse os fundos necessários para que, naquela data, pudesse, de acordo com o contrato de financiamento, fazer o pagamento. E, portanto, esta foi a situação que eu deixei.

Repare: havia várias possibilidades que estavam em jogo. Eu percebi que, relativamente a alguns dos bancos estrangeiros, iria ser sempre muito difícil de ultrapassar, mas sempre entendi que tínhamos capacidade para ultrapassar o problema, porque estávamos a falar, pelo menos, com bancos... A maioria do contrato de financiamento era o Banco Europeu de Investimentos, onde o Estado português participa, e era a Caixa Geral de

Depósitos, onde o Estado português participa. E, portanto, em última instância, teríamos sempre capacidade, pelo menos junto destes dois bancos, para poder resolver o problema.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E tivemos?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, eu, quando deixei, estava convencido disso, apesar da última informação, que recebi sobre esta matéria, ter sido uma informação da CaixaBI, assinada por Sérgio Monteiro, que foi remetida para a Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças e que dizia: «Bom, das soluções propostas, resulta uma redução de alavancagem, do projeto, da vida média, das facilidades... No entanto, face às condições de mercado em vigor e aos termos e condições das operações do *project finance*, com perfil de risco semelhante à concessão em análise, fechadas no passado recente, provavelmente não será possível implementar essas soluções...» — que tínhamos proposto — «... sem uma revisão do preço, das facilidades de financiamento atualmente contratadas.» Ou seja, o Dr. Sérgio Monteiro dizia, enfim, que, apesar da nossa criatividade em tentar encontrar soluções, provavelmente nunca conseguiríamos ultrapassar isto sem que cedêssemos à pressão dos bancos de aumentar a taxa de juro.

A questão que eu coloco, Sr. Deputado, é a seguinte: a situação em que estamos, ao deixar cair os contratos de financiamento e também o contrato de construção, na prática, revela termos cedido àquilo que é a pressão dos bancos, porque, agora, ao pegar no Túnel do Marão, mesmo que seja através de uma operação de resgate, a verdade é que o Estado vai ter de fazer uma nova operação de financiamento e lá virão os bancos, provavelmente os mesmos, a oferecer uma nova linha, agora com as

condições em vigor. E, portanto, a minha questão é: como é que foi possível estarmos dois anos a fazer este trabalho que culmina, na prática, em darmos a vantagem que era solicitada pelos financiadores?

E, atenção, apesar de o Dr. Sérgio Monteiro ter estado de um lado e agora estar do outro e, portanto, ser decisor, num dia, relativamente a uma matéria e, no outro dia, ser proponente, não estou aqui a tentar, enfim, estabelecer nenhuma relação. Estou a dizer que isto necessita de ser esclarecido e que seja transmitido o que é que foi feito para que tenha sido defendido o rigor e tenha sido defendida a gestão pública, nomeadamente numa situação destas.

É que, Sr. Deputado, na tal carta que há pouco transmiti está muito claro que, se nós tivéssemos executado aquilo que era a proposta que estava na carta que nós mandámos para os bancos... E vou ler a carta: «Nos termos do contrato de concessão e seus anexos, o Estado dispõe de meios para reagir às vicissitudes que afetam o desenvolvimento das atividades compreendidas na concessão e comprometem a prossecução do interesse público, entre as quais se contam a possibilidade de assumir a posição da concessionária no contrato de projeto e construção, em caso de extinção da concessão. Assumindo o Estado a posição de concessionário no contrato de projeto de construção, na sequência do exercício dos direitos referidos na alínea anterior, será responsável...» — portanto, a partir daí, então, será responsável como parte nesse contrato — «... pelo pagamento de todas as quantias que se encontrem em dívida ao abrigo do mesmo.» É isto que permite o pagamento dos 197 milhões. Só que o Estado não assumiu o contrato de empreitada, porque, se assumisse o contrato de empreitada ou a concessionária, tinha ficado com o contrato de empreitada na sua posse, com um risco fixo, e tinha assumido o contrato de financiamento e, aí sim,

porque já era parte integrante do contrato, estava em condições de exigir aos bancos a satisfação integral do cumprimento daquilo que foi cumprido.

Portanto, essa é cláusula que, para finalizar, diz: «Para os devidos efeitos das alíneas *a*) e *b*), o concedente obriga-se a assumir a posição contratual da concessionária no contrato de projeto e construção ao abrigo da cláusula quarta do acordo direto e, para esse fim, a adotar todas as medidas que se mostrem necessárias no pressuposto daquela assunção.» Ora, isto não foi feito. E, ao não ter sido feito, resultou, claramente, num prejuízo para o Estado e, sobretudo, em quebrar os contratos que era importante que, neste momento, estivessem vivos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Deputado Paulo Campos, não acabou, neste momento, de me explicar e de me demonstrar que, se isto não tivesse sido em PPP, nada disto acontecia?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado, por uma simples razão: o investimento, nomeadamente... Qual é o problema? Vamos lá ver: as parcerias público-privadas têm várias vantagens. Eu sou defensor das parcerias público-privadas pelas suas vantagens.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nem havia de ser de outra maneira!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Deixe-me transmitir.

Como estava a dizer, pelas suas vantagens: ponto número um, pela eficiência que podem gerar, nem sempre, às vezes, demonstrada, mas sobretudo pelos riscos que nós não corremos. Nas parcerias público-privadas nós conseguimos isolar o risco, numa empreitada direta não conseguimos isolar os riscos de construção.

Como o Sr. Deputado se bem recordará, se olhar, neste País, para qualquer túnel — e também algumas pontes —, verificará que todos os túneis que foram feitos por empreitada direta, como o túnel do Rossio, o túnel da estação do metro do Terreiro do Paço, enfim, qualquer túnel...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Refere-se à construção?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Em empreitada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Do túnel do Rossio, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está a comparar o túnel do Rossio com o túnel do Marão e o momento em que foram construídos?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Estou a comparar os desvios na construção, na empreitada, naquilo que era contratualizado e naquilo que foram os valores...

Aparte inaudível na gravação.

Estou a falar no túnel do Rossio nas obras que houve recentemente e não na construção.

O Sr. **Bruno Dias** (PSD): — Sr. Deputado, só uma questão: eu estou a compreender a sua explicação. A única questão que estou a colocar quando referi que se não fosse em PPP nada disto acontecia, ao fim e ao

cabo, é muito honesta e muito simples: não está a ser demonstrado que é muito mais difícil fazer estas negociações do que escavar túneis?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já para não falar em construir autoestradas à superfície!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado.

Eu entendo que este risco de construção, se não fosse em parceria público-privada, não seria transferido — e é muito importante no Túnel que o risco de construção seja transferido. E, depois, há uma segunda razão muito importante, Sr. Deputado: a vicissitude da obra é por más decisões que entretanto foram tomadas, não é por o modelo ser mau. Mas há um outro motivo muito importante, é que, se não fosse em parceria público-privada, nunca seria feito.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porquê?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Por uma razão muito simples, que é algo que acho que as instâncias europeias terão de resolver e é algo que penaliza, neste momento, sobretudo os países da Europa do sul, mais uma vez, e beneficia os países do centro da Europa e que beneficia, se assim podemos dizer, por esta regra, os interesses privados.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Os bancos, em particular.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Os bancos, em particular.

E a regra é muito simples: é que a forma de contabilização do investimento nas contas públicas não é adequada. Enfim, para dar um exemplo: qualquer empresa contabiliza o seu investimento e leva, em cada ano, a amortização anual do investimento e não o investimento na sua totalidade. Nas contas públicas leva-se o investimento na sua totalidade. Ora, não há nenhum orçamento, nomeadamente nos países do sul da Europa, que seja comportável para fazer obras desta dimensão, em que seja possível levar em fatias ou no orçamento, que é o que permitem as parcerias público-privadas. E, portanto, na prática, as parcerias público-privadas...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tem a ver com a desorçamentação?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Isto não tem a ver com a desorçamentação, Sr. Deputado, porque são as regras estatísticas... Não tem a ver com a desorçamentação, até porque boa parte daquilo que são as responsabilidades tem a ver com coisas que acontecem no futuro. Repare: a manutenção e a conservação só acontecem no futuro e são responsabilidades; os custos das taxas de juro dos financiamentos, que é uma parte muito elevada daquilo que tem de se pagar das parcerias público-privadas, só acontece no futuro, não é uma desorçamentação, porque os juros só podem e só devem ser registados em qualquer sítio em cada ano. Na Sonae ou na PT não se regista no ano de 2011 os juros que são de 2012, 2013, 2014 ou 2015. Nas parcerias público-privadas o valor que está englobado nos custos plurianuais inclui os custos de manutenção, operação e os custos de juro.

Portanto, o que estou a dizer é se, do ponto de vista da contabilização pública — algo que eu defendo, Sr. Deputado —, a contabilização pública

permitisse que levássemos em cada ano a amortização normal de uma determinada infraestrutura, então, boa parte daquilo que é o benefício das parcerias público-privadas, que é poder executar uma obra que de outra forma não se podia executar, desaparece. Por isso é que digo que não consigo entender e acho, aliás, que os países da Europa do sul se deviam unir alterando essa regra de contabilização, porque os países da Europa do sul estão muito mais dependentes dos défices e das questões orçamentais para poderem executar as infraestruturas. E mais: os países da Europa do sul...

É uma questão histórica também, Sr. Deputado, deixe-me só dizer-lhe, porque no meio disto tudo nós falamos de todas estas coisas, mas esquecemo-nos um pouco da história. A Europa central, apoiada por todo o mundo e também apoiada por nós, num determinado momento, conseguiu infraestruturar todos os seus países com as infraestruturas adequadas. Nessa altura, a Europa central esqueceu-se de um conjunto de países que ainda continuavam subjugados ao domínio que tinha sido, naqueles anos, eliminado na Europa central. Isto é algo que, do ponto de vista histórico, me deixa incomodado, porque aquilo que a Europa fez, nessa altura em que deixou que os países da Europa do sul se mantivessem debaixo de ditaduras, levou a que, quando os outros países da Europa implementaram economias fortes e criaram infraestruturas adequadas para o seu desenvolvimento, nós ficássemos mais para trás.

Por isso é que estamos com atraso a fazer as infraestruturas que são necessárias e por isso é que estamos num a situação de debilidade do ponto de vista orçamental, porque agora — e a Europa está novamente a deixar-nos em dificuldades — é que precisávamos exatamente da mesma solidariedade que todos tivemos com a Europa central naquele momento. E a verdade é que não conseguimos acabar o nosso esforço, porque,

exatamente, a Europa, mais uma vez, nos virou as costas, como virou nessa altura, deixando-nos nesta questão.

Por isso é que é muito importante para os países da Europa do sul esta alteração do ponto de vista contabilístico, porque nos permitiria libertar, provavelmente, desta matéria e fazermos — não digo em túneis mas, pelo menos, noutras obras em o risco seja mais aceitável para o Estado — por empreitada direta e levando ao orçamento o valor amortizável de cada ano que seja possível fazer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que é possível concluir, muito facilmente, da sua explicação é que, se não fossem estes critérios de convergência nominal da União Europeia, não tínhamos as PPP como a aparente única saída, e que na verdade veio a revelar-se uma armadilha.

Gostava de lhe perguntar se os modelos de financiamento deste contrato do Túnel do Marão eram os habituais nas PPP, porque temos, no acervo de documentação da Comissão de Inquérito, uma resma de contratos de *swap*, de *credit default swap* e derivados com a CaixaBI e com um banco agente, junto de uma série de bancos espanhóis, escoceses e etc. que não encontro noutras PPP.

Chamou-lhe atenção, naquela altura, todos aqueles contratos de *swap* e derivados que foram assumidos pelo concessionário?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não lhe consigo... Não tenho de memória que se tenha feito aqui uma prática diferente de outros. Mas, digamos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço desculpa, então, isso significa que os outros também faziam *swaps* e derivados ou não sabia que estes tinham feito?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não. Há contratos de *swaps* na maioria das parcerias para fixar o risco que se está a incorrer relativamente às variações. Portanto, o que está contratualizado entre os bancos e as concessionárias são uns contratos que são fixos na margem, mas variáveis face ao indexante, que é a Euribor. E, depois, o que se faz são contratos de *swap* que a concessionária faz para não ficar com o risco da variação da Euribor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ligando uma questão com a outra, como é que isso se traduz na situação que veio a acontecer com a atitude que os bancos tiveram neste processo? Faço-me entender? Refiro-me à questão do risco gerido por via dos contratos de *swap* e derivados e à atitude que, passado um ano ou ano e meio, os bancos passaram a assumir nesse processo.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, eu teria de confrontar, enfim, todos esses contratos, dos quais não tenho pormenor, até porque, repare, não era matéria que passasse por mim para poder perceber se pode existir aí alguma ligação ou não.

Agora, a questão que é normal é que o concessionário, obviamente, não pode ficar com o risco de variação face a esses contratos e, portanto, salvaguardado para um período de 30 anos relativamente a eventuais variações significativas na Euribor — como acabamos que ter, pois neste momento temos uma variação que é positiva, porque a Euribor baixou, mas

nada nos pode dizer que daqui a 10 anos não tenhamos uma situação completamente oposta. E, portanto, os concessionários...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas isso somado a um *default* anunciado pelos bancos com a situação de quebra na variável da Euribor pode dar uma situação explosiva com estes contratos de *swap*. Confirma isso?

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de fazer uma pergunta breve sobre a questão das ex-SCUT, relativamente àquela famosa frase do ex-Primeiro-Ministro de que «o mundo mudou». E o mundo mudou, aplicando este raciocínio, durante o processo de negociação com os contratos das então SCUT.

O senhor mencionou, há pouco, os vários relatórios e documentos técnicos que recomendavam a questão da introdução da disponibilidade. Não vou discutir isso, até porque não tenho tempo.

Contudo, aplicando esses mesmos critérios do pagamento por disponibilidade, ainda por cima com o acordo entre o PS, o PSD e o CDS para que as portagens se aplicassem em todas as SCUT e não apenas em algumas, a pergunta que coloco é a seguinte: tendo a meio desse processo rebentado a crise daquela forma e alterado de uma maneira radical e profunda os cenários macroeconómicos e todos os pressupostos no contexto desse processo, foi considerada a opção de parar com o processo negocial para que não estivéssemos aqui a criar uma espécie de «vidro à prova de bala» para as concessionárias? O que, na minha opinião, veio a

acontecer, pois ficaram, ao fim e ao cabo, com a perda de tráfego e a diminuição de receitas de portagens quase completamente à margem, afetando mais o Estado do que as concessionárias. Faço-me entender, Sr. Doutor? Coloco esta questão de interromper o processo negocial, apesar do acordo de regime que havia entre o PS, o PSD e o CDS para impor portagens em todas as SCUT, dado que isso configurava, até, em muitos casos ou em quase todos, uma alteração unilateral das circunstâncias.

Deixo-lhe esta questão, por favor.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, vamos lá ver, depois de toda esta matéria, eu já revi e voltei a rever o processo e continuo a pensar que a única solução que o Estado tinha era, exatamente, aquilo que fez. De outra forma, teria sido severamente prejudicado.

Vou tentar explicar-me relativamente a esta matéria. Ponto número um, qual é que é o pecado original, na minha opinião? O pecado original foi a proliferação de autoestradas SCUT, ultrapassando, na minha opinião — estou a falar estritamente de que penso —, aquilo para o que tinham sido inicialmente concebidas. O que quero dizer com isto? Quero dizer que me parece perfeitamente adequado que a A24, ligando Chaves a Viseu, fosse uma autoestrada sem cobrança de portagens; que me parece perfeitamente adequado que a A25, ligando o litoral à principal fronteira portuguesa, não tivesse autoestradas; como também me parece adequado que a própria A6, como eixo de penetração para Espanha e para a Europa, não tivesse portagens, como fator indutor das nossas exportações e para que o custo das nossas exportações, nomeadamente por via rodoviária, não fosse afetado; assim como me parece perfeitamente adequado que a A23 — portanto, a A6 não foi SCUT, mas as outras foram — não tivesse portagens. Já não entendo, Sr. Deputado, que algumas das autoestradas que

originariamente foram constituídas como SCUT o tivessem sido, porque são estradas paralelas a outras onde existem portagens e que, obviamente, causam e introduzem uma distorção num sistema que não tem nenhuma razão de ser e, mais, até nem se justificam do ponto de vista do desenvolvimento económico e das áreas onde elas se inserem.

E, portanto, esse pecado original, na minha opinião, distorce um pouco, depois, toda a análise seguinte, porque houve uma necessidade de reparar esse pecado original. Na minha opinião, acho que é um erro, foi um erro e está a ser um erro extremamente penalizador a introdução de portagens na A23, na A24 e na A25. Essa situação só ocorreu em função das negociações que tiveram que acontecer para o Orçamento do Estado, para o processo de implementação de portagens, que foi um processo legislativo que veio para a Assembleia da República solicitado — e recorde-se que o Governo era minoritário — para viabilizar a introdução de portagens, o que era absolutamente fundamental para viabilizar todo o sistema nas outras matérias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Posso fazer um parêntesis?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E, nessa altura, por que é que os senhores preferiram ter portagens em todas, em vez de não terem em nenhuma delas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, porque o sistema necessitava de se equilibrar. Quando chegamos ao Governo, encontrámos um sistema completamente desequilibrado. E, senão, vejamos, porque isso

é outra coisa que as pessoas esquecem: há pouco, referenciei o que se encontrou em 2005 e o que se deixou em 2011, porque é sempre muito fácil dizer «olhe, deixou-se isto!», mas tem de se perceber o ponto de partida. Nunca se pode dizer qual é o ponto de chegada sem analisar o ponto de partida!

E em 2005 o Sr. Deputado sabe qual era o ponto de partida do ponto de vista do orçamento? O que é que os contribuintes pagavam para a Estradas de Portugal? Olhe, Sr. Deputado, em 2005 — e isto ainda ocorreu em 2005 e em 2006, só o alteramos em 2007, portanto, estivemos dois anos a trabalhar para essa alteração —, o Estado, os contribuintes, todos nós, pagávamos, em média, 800 milhões de euros para a Estradas de Portugal, e ainda não estávamos a pagar as SCUT. A fatura das SCUT era mais 700 milhões de euros, o que equivalia a dizer que, portanto, para o sistema rodoviário, por ano...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está a incluir a contribuição do serviço rodoviário?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não. Nesse momento, não existia a contribuição do serviço rodoviário. Estamos a falar daquilo que era...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas já existia o ISP (imposto sobre produtos petrolíferos)!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, está bem, existia o ISP, existia o IVA, etc. Repare, desse ponto de vista, o setor automóvel dá receitas suficientes ao Estado para pagar todos os custos que tem com a Estradas, disso não há nenhuma dúvida!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É que o Eng.º Cravinho falava expressamente do ISP como fonte de financiamento para a Estradas, o que não veio a acontecer!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Quanto a isso, não temos nenhuma dúvida. Enfim, como não há a possibilidade de afetar receitas do Orçamento do Estado para um fim específico, eu não posso falar agora das receitas. Estava a falar só dos encargos.

Eu sei, e essa é uma discussão interessante, que, muitas vezes, se diz «a Estradas gera custos». Bom, o sistema rodoviário contribui para o Orçamento do Estado positivamente. Os automobilistas, através do ISP, do IVA, de diferentes contribuições associadas ao automóvel, pagam muito mais do que é necessário para ter a Estradas. Disso não há nenhuma dúvida. A minha questão é que essas receitas vão para um bolo e, depois, são distribuídas pela saúde, pela educação e também para o setor das estradas.

E, na altura, quando chegámos ao Governo, havia 1,5 mil milhões de euros que todos os anos os contribuintes tinham de pagar e estávamos com um Plano Rodoviário Nacional executado a 50%, Sr. Deputado. E havia uma ambição, que foi deixada pelo Governo de Santana Lopes, pelo Ministro Mexia, de que até 2015 o Plano Rodoviário Nacional fosse executado a 100%, com a construção de mais de 2600 km e um investimento de 22 mil milhões de euros. Há documentos sobre isso, é factual. E como é que isso era comportável para o Orçamento do Estado? Não era comportável. Só era comportável aumentado o financiamento do setor. Portanto, a introdução de portagens, o aumento do número de quilómetros das nossas autoestradas portajadas tinha que acontecer.

Agora, todos nós sabemos o que aconteceu na Área Metropolitana do Porto com a influência que o PSD/Porto fez para exigir que no interior também se pagassem portagens para que no Porto se pudessem introduzir portagens. E esta é a verdade dos factos!

A partir daqui, impôs-se ao País, o Partido Social Democrata impôs ao País — todos nos lembramos da célebre...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O PSD e o PS!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, todos nós nos lembramos da célebre conferência de imprensa do já conhecido Ministro Relvas, que disse, quanto a esta matéria: «Ou pagam todos ou não paga nenhum.»

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe. E os senhores disseram: «Pagam todos»!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Depois de ter acabado uma reunião com o presidente da distrital do Porto, não este mas o anterior, saiu direitinho para uma conferência de imprensa e disse: «Ou pagam todos ou não paga nenhum.» Com este Governo é assim: ou vêm cá conversar e vamos pôr portagens em todo o lado, há universalidade — era o termo — ou não... Bom, o Partido Socialista, como sabe, opôs-se, mas não tinha maioria e, depois, em contraponto dessa universalidade, impôs o princípio da discriminação positiva, ou seja, OK, introduz-se portagens, mas com uma diferenciação positiva no interior.

Tudo isto era para explicar que... Peço desculpa por ser muito longo, mas gosto de contextualizar as coisas,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tenho estado a reparar nisso!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... de pôr as coisas nos seus devidos termos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há seis horas que estou a reparar nisso!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, é só para lhe dar toda a informação.

A verdade é que tinha de se introduzir as portagens para bem do financiamento de todo o sistema e, portanto, a solução adequada para introduzir portagens tinha sido já estudada, não havia outra.

Só havia duas soluções, Sr. Deputado: ou passávamos... Em consequência da introdução de portagens, era sabido que o tráfego ia descer — não é? É uma verdade de La Palice! Só não se sabia quanto é que o tráfego ia descer. Nós tínhamos estimativas.

Mas, Sr. Deputado Bruno Dias, peço-lhe que assuma agora o papel do privado tão bem como assume sempre a defesa do interesse público, ponha-se no papel do privado. Em que circunstâncias é que iria aceitar que o risco de tráfego fosse seu numa situação em que o Estado queria alterar o contrato para introduzir portagens? Só aceitava numa situação: impondo um tráfego tão baixo, tão baixo, tão baixo, que saberia sempre que o tráfego que iria acontecer seria superior àquele que iria pôr. E, portanto, nós iríamos pagar duas vezes: iríamos pagar a baixa do tráfego, porque essa era sempre da nossa responsabilidade visto que tínhamos introduzido portagens, e depois iríamos pagar segunda vez, porque como o tráfego que lá ia acontecer ia ser superior ao verificado — é a situação da Lusoponte

que, há pouco, vimos —, voltaríamos a pagar. Só nessa circunstância é que os privados aceitariam que o risco de tráfego passasse.

Aliás, ouvi dizer que, nestas renegociações, também andavam a ser estudados modelos relativamente a isso. Se isso acontecer, o Sr. Deputado ponha-se no papel do privado: só vai aceitar que o risco de tráfego fique do seu lado, se ficar fixado um nível de tráfego inferior àquele que é sua expectativa que vá acontecer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Deputado, donde mais valia não impor portagens!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, tinha de se impor para o financiamento do sistema. Tinha de se pôr, porque o sistema tinha de ser financiado. Caso contrário, tinham de ser os contribuintes a pagar e era mais injusto.

Sr. Deputado Bruno Dias, é mais injusto que sejam os contribuintes... Repare: um habitante do Alentejo que nem sequer tem viatura, que paga os seus impostos, por que é que estaria a pagar uma infraestrutura que é utilizada por um conjunto de utilizadores num determinado local? Não tem sentido! Portanto, é mais justo que sejam os utilizadores na parte que seja possível e na parte que não provoque danos na economia. Porque as portagens...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falou como um autêntico homem de esquerda, Sr. Deputado!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, eu sou de esquerda. Sou mais próximo nalgumas matérias das posições que o senhor defende do que pensa. Nessa matéria, não se preocupe.

Portanto, a questão da disponibilidade era a única que era possível e é aquela que foi executada e implementada para defesa do interesse público, senão, nós estaríamos a pagar as portagens duas vezes, Sr. Deputado. E digo isto com toda a clareza. Se esse sistema não tem sido implementado e se tem sido implementado um sistema em que o risco de tráfego ficasse nos privados, nós iríamos pagar das vezes: pagaríamos na descida, teria que ser calculado qual o efeito da introdução de portagens, e depois pagaríamos quando os carros lá passassem, o que ia ser um valor superior ao que tinha sido colocado pelos privados nos contratos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, o Dr. António Ramalho, ex-presidente da Estradas de Portugal, informou-nos, aqui, há dias, que da cobrança de portagens atualmente 34% da receita fica no sistema a título de despesas de cobrança.

O senhor conhecia isto e era previsto que assim fosse?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, segundo um quadro, que consta do relatório e contas de 2011 da Estradas de Portugal, nas páginas 105 e 107, que é um quadro bem claro e em que é dito que os custos da cobrança de portagem são de 13,5 milhões para uma receita de portagens de 132,5 milhões, ou seja, 10% do valor, Sr. Deputado. Portanto, eu não sei onde é que o presidente foi buscar esses números, porque, curiosamente, as páginas 105 e 107 até são assinadas pelo António Ramalho. Portanto, 10%, Sr. Deputado.

Tenho a maior estima pelo Dr. António Ramalho e, no meu Ministério, até foi administrador de empresas tuteladas pelo meu Ministério, embora eu não tivesse a pasta ferroviária das empresas onde o António Ramalho trabalhou. Deixe-me que lhe diga que António Ramalho para mim sempre foi... Apesar de as coisas não lhe terem corrido bem nas últimas situações, enfim, no BCP a coisa foi o que foi, na própria CP os níveis de endividamento também subiram, como nós sabemos, não é isso que põe em causa o trabalho e o reconhecimento profissional que tenho pelo Dr. António Ramalho.

Mas fiquei perplexo com algumas das questões. Quando ouvi o Dr. António Ramalho nesta audição, não o ouvi como um gestor, ouvi-o mais como um político. Ele assumiu agora uma outra faceta. Deixou de ser um gestor e, neste momento, é mais um político.

Repare, o Deputado Paulo Batista Santos não está presente, mas fez duas vezes uma pergunta — e tenho muitas outras — que, basicamente, era a seguinte: «Sr. Dr. António Ramalho, então, o que é mais eficiente? São os pórticos ou a Via Verde?» Bom, o Dr. António Ramalho, à primeira, enfim, tentou responder ao lado, porque estava perante uma coisa política com carácter político. E, depois, o Deputado Paulo Batista Santos voltou a perguntar: «Portanto, a Via Verde é mais eficiente do que os pórticos, não é?» E o António Ramalho acabou, numa figura semelhante àquela que vimos de manhã com o Eng.º Ferreira do Amaral, praticamente a confirmar a pergunta do Paulo Batista Santos. Desculpe, mas comparar pórticos com Via Verde? Pórticos é uma estrutura de metal que atravessa uma estrada. A Via Verde é um sistema de cobrança que lê uma determinada tecnologia. Aquilo que é colocado nos pórticos é uma determinada tecnologia. Essa tecnologia é a Via Verde, que lá está. E, portanto, quando há um Deputado que tenta dizer: «Bom...» Não! Quer dizer, quando falamos de pórticos e a

Via Verde, as coisas são diferentes, mas, se estamos a falar da tecnologia, a tecnologia é a mesma. E, portanto, a honestidade intelectual de um gestor devia ter servido para explicar ao Deputado Paulo Batista Santos que estava a incorrer num erro — enfim, ele até tinha sido gestor da SIBS —, portanto, considerava isso normal e corrigia. Mas o Dr. António Ramalho não esteve aqui nessa posição.

Vou dar-lhe um outro exemplo, que o Sr. Deputado compreenderá facilmente, e que é o seguinte: para justificar a transferência...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E os outros não?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não. Estou a responder-lhe a si! Os outros também compreendem, mas demorava mais tempo a explicar!

Risos.

Para transferir a responsabilidade da operação e manutenção dos privados para o Estado, o Dr. António Ramalho disse: «Bom, isso do custo de conservação já está visto, na Estradas de Portugal, isso é 5 mil euros por quilómetro.» Nós vamos verificar...

Aparte inaudível na gravação.

Ou quatro, enfim. Nas minhas contas fiz por cinco, portanto, as minhas contas estão por defeito, tomei má nota.

Se nós formos ver o investimento em conservação e manutenção anual da Estradas de Portugal com todas as questões que têm a ver com

segurança, tecnologias associadas, etc., são cerca 250 milhões de euros por ano...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr.^a Deputada Carina, isso é verificável e está no *business plan* da empresa.

Ora, se transferimos os custos que estão lá previstos por quilómetro...O *business plan* é construído pelo número de quilómetros. Enfim, é atribuído um custo por ano, multiplica-se pelo número de quilómetros e aquilo dá um custo. Ora, eu fui fazer as contas, Sr. Deputado, e, sabe, a solução da Estradas de Portugal está encontrada, não é preciso mais! Basta aplicar o valor de 5 mil euros por quilómetro para a conservação e manutenção no *business plan*. E sabe qual é a poupança que se vai ter no *business plan* da Estradas de Portugal? São 36 mil milhões de euros. Eu repito: se retirarmos de lá os valores que estão inscritos, que são os reais da operação e manutenção de estradas em Portugal e aplicarmos o referencial que o Sr. Dr. António Ramalho aqui disse, vamos ter uma poupança de 36 mil milhões.

Sr. Deputado, está encontrada a solução do sistema rodoviário português! Está resolvida a dívida, está tudo resolvido! O problema é que está resolvido no *Excel* e foi para justificar uma decisão, que é desastrosa, da Estradas de Portugal. É assim a vida! Quando gestores profissionais assumem o papel essencialmente político e não de gestores profissionais, entram nestas contradições e passamos a ter na Estradas de Portugal uma folha de *Excel* semelhante à de Vítor Gaspar. O problema é que nunca vai

dar certo, vai sempre bater errado no final do ano e, depois, lá serão os contribuintes, outra vez, a pagar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com as devidas reservas, diria que aquele valor de custo por quilómetro, a bem do rigor, talvez não fosse referente a toda a operação e manutenção, mas àquelas estradas em causa...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, deixe-me só corrigir, porque o Deputado Manuel Seabra listou um a um os custos de conservação, tinha o quadro com esses custos, e ele diz «não, não, são 4 mil, 5 mil». E, portanto, eu até estou a pôr... Repare, porque o valor está lá plasmado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Como tenho muito pouco tempo, para terminar, gostava de colocar uma ou duas questões sobre a Lusoponte e sobre o acordo de reequilíbrio financeiro, o chamado FRA VIII, de novembro de 2008, salvo erro, que o senhor acompanhou enquanto Secretário de Estado, e que em matéria de IRC remete para o tal acordo global de 2000/2001. Esse acordo global previa — e há um quadro, é uma questão de somar as parcelas de 2001 a 2019 — as parcelas de compensação direta à Lusoponte em sede de IRC. Eu presumo que seja no âmbito dessa compensação direta em sede de IRC que incide, digamos assim, a observação que o senhor fez, há pouco, sobre a alteração em mais de um ponto percentual que, entretanto, aconteceu. Essa compensação...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Está a ler o acordo de 2001?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De 2008 referente à matéria do IRC prevista no acordo de 2000/2001.

Gostava de lhe perguntar se confirma que a compensação direta, prevista inicialmente no acordo de 2000/2001, era equivalente a 250 milhões de euros, a preços correntes, valor nominal; qual era o resultado, após a alteração do valor da taxa de IRC, que, entretanto, aconteceu; e quando é que aconteceu essa alteração na taxa do IRC. Ou seja, foi antes de 2006 ou foi depois de 2006 que aconteceu a alteração relevante para a aplicação ao acordo de 2008? Faço-me entender, Sr. Doutor? Tem aqui a alteração do IRC num valor superior a um ponto percentual, tem o momento em que essa alteração aconteceu para efeitos do FRA VIII e tem o antes e o depois em matéria de compensação direta por via do IRC. Nesse sentido, o que lhe pergunto é quando é que essa alteração de IRC acontece e qual é o antes e qual é o depois em termos de compensação direta de IRC.

Se o Sr. Presidente me permite, termino só com mais um acrescento.

Penso que registou esta questão dos montantes para efeitos de IRC do FRA VIII em relação a 2001 e pergunto-lhe só mais duas coisas.

Gostaria de saber quanto é que custou — julgo que foi durante a sua governação — a obra de grande manutenção estrutural da Ponte 25 de Abril, ou seja, se tem presente esse montante, porque foi uma grande obra assumida pelo Estado que, se calhar, teria sido assumida pela Lusoponte não fosse o acordo de 2000/2001.

Quanto à tal controvérsia das vedações — que eu não conhecia e com a qual me deparei no acervo documental — que levou o Estado à Câmara de Comércio Internacional com uma demanda de contencioso, que se arrastou vários meses, eu perguntava-lhe como é que esta situação, que até mereceu honras de primeiro ponto no despacho conjunto do Governo em 2008, que deu ordens diretas para alterar o processo de acordo

financeiro, passou por introduzir na negociação, complicando de tal maneira aquilo que, aparentemente, era tão fácil, que era mandar meter umas redes com o Estado a pagar. Entretanto, o Estado pagou isto, um processo em tribunal e tudo o resto.

Como, provavelmente, não poderei ficar para a segunda ronda, porque tenho a audição da Ordem dos Engenheiros na Comissão de Economia, e vou ter que me ausentar daqui a pouco, coloco as questões todas agora.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado já gastou a sua segunda ronda.

Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Campos, pedia ao Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro que me substituísse por uns minutos, sendo, na ausência dos Vice-Presidentes, o Deputado sénior aqui presente.

Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, falar do contrato da Lusoponte, para mim, efetivamente, é uma situação que me deixa, como dizer... Volto a insistir: na minha primeira intervenção, eu disse que não há nenhum demérito nessa matéria, ou seja, os primeiros contratos por natureza... E, com isto, não estou a salientar os méritos que possamos ter nos últimos contratos, que acho que são incomparavelmente melhores. Todas as pessoas que aqui vieram e que sabem o que é um contrato de concessão, sabem perfeitamente que o Estado está muito mais bem defendido nos contratos de última geração do que nos contratos da anterior geração. Quanto a isso, não há nenhuma dúvida por parte de qualquer especialista que seja de parcerias público-privadas, enfim, e não por parte daqueles comentadores que são recrutados para fazer aquele serviço que

vimos aqui, há pouco, naqueles vídeos que eu demonstrei. Naqueles que sabem, não há nenhuma dúvida.

Quanto ao contrato da Lusoponte, nomeadamente também com os remendos que foram feitos em 2001 para sanar uma situação que ficou insanável desde 1995, com a alteração feita em consequência do buzirão, a verdade é que esse contrato tem um conjunto de situações que, na minha opinião, são lesivas não apenas do Estado, mas também são lesivas dos contribuintes. Eu penso que já o disse na anterior vez...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim. O contrato de concessão que temos em vigor? Já irei a essa matéria, mas vou referir-me em termos genéricos.

Penso que já aqui afirmei na anterior audição que há uma cláusula no contrato de concessão que tem a ver, por exemplo, com o arredondamento das tarifas na Ponte Vasco da Gama: é sempre acima! Nunca é favorável ao utilizador, mas sempre favorável ao concessionário. E, como esta, há muitas cláusulas.

Portanto, Sr. Deputado, com a questão das vedações, com a questão da manutenção que era uma responsabilidade e que agora já não é assim tanto e passou a ser do Estado, tem toda a razão relativamente àquilo que é este contrato. Este contrato não é um contrato...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim, mas a das vedações é no seu tempo!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu sei, mas resulta das alterações que foram feitas ao longo dos anos, que retiraram objetividade e que deviam estar muito bem esclarecidas. Ou seja, se as receitas da Ponte 25 de Abril são do concessionário Lusoponte, por que é que as despesas associadas à manutenção e a conservação da ponte também não são?

Por uma simples razão, Sr. Deputado: porque, ao contrário daquilo que disse aqui o Eng.º Ferreira do Amaral, as receitas só serviram para tapar o buraco que existia na Ponte Vasco da Gama e, portanto, tirou-se receitas ao Estado e desorçamentou-se a despesa, que era a despesa que se tinha de pagar ao concessionário da Ponte Vasco da Gama. E, portanto, atribuiu-se as receitas ao concessionário Lusoponte e não se atribuíram os encargos correspondentes, ou se se atribuiu não se atribuiu bem, porque deixou um conjunto de dúvidas que, depois, levam a essas matérias que o Sr. Deputado coloca.

Portanto, esse contrato é um contrato no qual o Estado tem, seriamente, um problema.

Enfim, vou dar-lhe outra cláusula. Quer cláusula mais aberrante do que aquela em que o Estado está impedido de fazer alguma outra travessia sem compensar a concessionária, que tem todo o direito a qualquer travessia que exista no Tejo, entre Vila Franca e o mar? Quer dizer, Sr. Deputado, é um conjunto de cláusulas, essas sim, que não encontra em mais lado nenhum, em nenhuma outra concessão e em nenhuma outra parceria público-privada. Estão cá, e é o que é!

Dir-me-á: «Mas isso foi mal feito, foi porque as pessoas não eram...» Não! Eu presumo que isso tenha sido, porque o Estado, nessa altura, ainda não estava tão bem preparado como neste momento já está relativamente a estes contratos. E por isso é que os contratos de última geração são muito melhores.

Relativamente ao IRC, essa questão é muito clara. Ficou plasmado, efetivamente, porque se verificava uma discrepância... E a discrepância é brutal, Sr. Deputado. O que estava previsto no contrato era cerca de 40% de pagamentos de IRC e a companhia só pagava 25% — sendo que as últimas alterações significativas do IRC foram feitas em 2003, 2004. Portanto, havia que ajustar os pagamentos do IRC para que o Estado não estivesse a pagar o suficiente à concessionária para que ela pagasse 40% e, como ela não paga 40% mas paga 25%, estava a ficar com o diferencial para si.

Por isso, em 2008 fez-se esse reequilíbrio que estava previsto conforme acordo de 2001. Foi em 2008, porque foi a altura em que foi possível fazer esse reequilíbrio de acordo com as negociações e, portanto, presumo que teve efeitos no final de 2007.

Agora, estava excecionada uma matéria: é que as alterações de IRC teriam de entrar na contabilidade futura, com a exceção das alterações de derrama, porque essas alterações da derrama não seriam para compensar a concessionária. E é exatamente na questão da derrama que, depois, se verifica aquele pedido que gerou essa controvérsia sobre se se fazia ou não o reequilíbrio.

Sr. Deputado, não sei se respondi a todas as questões que colocou.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falta só a questão das barreiras. Perguntei-lhe por que é que não tinha sido a estrutura pública a tratar da sua instalação, com a devida autorização, em vez de estar a imputar isso na negociação, para, depois, haver uma negociação para saber quem é que pagava e qual o valor, etc.; por que é que não foi simplesmente a estrutura pública a instalar, que era, se calhar, muito mais barato e muito mais fácil.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Tem toda a razão, Sr. Deputado, e lamento que isso não tenha sido, mas numa determinada fase penso que havia umas divergências... Ou seja, havia diferenças de interpretação do que eram as responsabilidades da concessionária. Nessa fase, a Estradas de Portugal entendia que era responsabilidade da concessionária; concessionária, ao ver-lhe atribuída a responsabilidade, executou a obra, mas imputou os custos à Estradas de Portugal. Portanto, foi aí que se teve de ir clarificar, e o resultado dessa clarificação é o que aconteceu. Digamos que o assunto não estava clarificado. Estando clarificado, penso que, hoje, já não haveria essa situação. Essa situação originou a clarificação contratual, dado que ela não estaria adequadamente definida em sede de contrato.

O Sr. **Bruno Dias** (PSP): — Não tem presente o custo da obra estrutural?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não tenho presente, Sr. Deputado.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Paulo Campos, nesta fase da reunião, irei fazer-lhe um conjunto de perguntas, que serão mais precisões aos depoimentos que já fez e serão

sobre três temas: uma primeira é sobre o modelo, em sede de parcerias público-privadas, relativa à sua opinião e a algumas das ideias que colocou cá; uma segunda, relativamente ao túnel do Marão e um terceiro conjunto de perguntas relativamente às subconcessões.

O Sr. Deputado rejeitou, há pouco, a ideia da desorçamentação relativamente às parcerias público-privadas. A forma como o fez, refugiando-se em alguma linguagem técnica, foi dizer que isto não é uma desorçamentação porque, no fundo, são responsabilidades futuras e por isso não estamos a desorçamentar coisas que são do futuro porque nunca poderia acontecer dessa forma, na prática, dizendo que nós não podemos orçar para hoje aquilo que temos que pagar amanhã, só temos que, no dia de amanhã, colocar esse pagamento no Orçamento.

Esta forma de olhar para as responsabilidades das parcerias público-privadas, no fundo, é algo do que nos separa nesta interpretação. Porque, depois, conclui, dizendo que há realmente vantagens contabilísticas nas parcerias público-privadas, decorrentes do que são os modelos contabilísticos impostos pela União Europeia e pela forma como olhavam para as contas públicas.

Se me permite traduzir as suas palavras, de uma forma mais simples, o que acontece na prática é retirar do indicador de dívida pública responsabilidades que decorreriam do investimento direto do Estado e colocar, depois, esses compromissos ao longo dos orçamentos anuais de que eles decorrem. E como inicialmente não havia uma real contabilização das parcerias público-privadas enquanto encargos futuros, durante muito tempo permitiu-se uma real desorçamentação. E, neste contexto, não retira validade às afirmações que eu estou a fazer. É o que lhe pergunto.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado, não estou nada de acordo consigo. Em primeiro lugar, nunca, em momento algum, na história orçamental portuguesa, desde que há parcerias público-privadas, estão identificados os encargos plurianuais futuros associados a essas parcerias público-privadas. Portanto, não há nunca uma real desorçamentação. Pode dizer-me assim: «bom, mas aquilo não estaria bem calculado». Enfim, também teria resposta para essa matéria. Agora, desde o primeiro momento que existem parcerias público-privadas, existe, no Orçamento, uma informação sobre os encargos plurianuais, nomeadamente com os encargos de conservação e manutenção e os encargos financeiros futuros, relativamente a essa matéria.

E, portanto, desse ponto de vista, não há uma fuga de informação, pelo contrário. E vou dar-lhe um exemplo: o Hospital de Cascais tem o custo da infraestrutura a 30 anos no contrato de parceria público-privada, registada na linha dos encargos plurianuais de saúde, e há um contrato a 10 anos que é para a prestação de serviço dos atos médicos, no hospital e estão registados lá os encargos dos próximos 10 anos dos atos médicos que vão ocorrer. Conhece algum outro hospital público, onde esteja informação, para os próximos 10 anos, de quanto é que vão custar os atos médicos nesses hospitais? Não conhece, Sr. Deputado. E a mesma coisa acontece com as estradas, a conservação e manutenção não conhece.

E, portanto, o que e que existe, relativamente às parcerias? Exatamente o contrário. Há mais informação no Orçamento de Estado que existe sobre qualquer outra infraestrutura porque as despesas futuras já lá estão todas previstas. Em qualquer outra infraestrutura pública, que não foi construída em parceria público-privada ou que não tenha um contrato de prestação de serviços, com base numa parceria público-privada, não tem nenhuma informação dos próximos anos, e, nesta, tem lá toda naquilo que

são os contratos. Se o contrato de prestação de serviços é a 10 anos, estão lá registados, para os próximos 10 anos, os compromissos, tanto quanto é possível medir hoje, relativamente àquilo que são os atos médicos futuros. E, por isso, é que isso não é dívida, Sr. Deputado, não é dívida porque a parceria público-privada — e aí é preciso perceber que nem sequer é desorçamentação porque é assim que o Eurostat aconselha.

Às vezes ouvem-se aí uns comentadores, daqueles especialistas em televisão, a dizer «bom, estavam umas coisas de lixo varridas para debaixo do tapete e, depois, vira-se o tapete e é que se vem a perceber...» Não, o que aconteceu, para já, foi uma precisão dos critérios contabilísticos relativamente às parcerias público-privadas, em que se veio registar... Sabe quais são as parcerias público-privadas que deixaram de estar nesta forma de contabilização e passaram a estar contabilizadas com o seu custo integral? Penso que foi no ano de 2010 ou no ano de 2011 que houve essa alteração. Sabe quais são as concessões? São as concessões que têm mais receita privada, ou seja, que não cumprem aquela regra de que o encargo seja 50% do parceiro público. E, portanto, ao não cumprirem a regra de que mais de 50% seja de parceria pública, então é contabilizada a sua totalidade, na contabilidade daquele ano. E essa foi a alteração que houve.

Portanto, não foi para qualquer coisa que estava escondida, não, foi uma alteração de critério e uma quantificação até, neste caso, absurda porque são aquelas que têm menos responsabilidades - não sei se me estou a fazer entender - porque aquelas são mais financiadas por quem as utiliza.

Bom, estou a entrar por uma linguagem muito técnica e depois acabamos por nos perder, mas era só para lhe dar esta precisão.

Portanto, a contabilização é feita e é feita de forma adequada, e até temos mais informação, as parcerias públicas são mais transparentes do que os outros porque, em suma, não temos custos. Portanto, aquilo que lhe

poderia dizer é: sei que, do ponto de vista político, há uma divergência — e o Bloco de Esquerda tem uma posição muito própria, relativamente a esta matéria —, mas não é neste contexto que o Bloco de Esquerda pode obter... Porque as parcerias público-privadas são mais transparentes, são mais amigas, digamos, de quem analisa as contas públicas do que as outras infraestruturas porque sobre essas é que não temos informação rigorosamente nenhuma.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pois, Sr. Deputado, eu percebo as suas respostas, mas vai dizendo, pelo meio, exatamente aquilo que eu disse, e tenta depois contrariar mas que confirma. É que as regras, particularmente aquelas que são as do Eurostat, que não contabilizavam da mesma forma a dívida pública e encargos com parcerias público-privadas que, em determinado momento, até quase nem olhavam para as parcerias público-privadas, verdade seja dita. O indicador que havia e aquele pelo qual eram avaliados os Governos, pelo qual estavam envolvidos procedimentos de défice excessivo, era o défice e era a dívida. E essa é que é a questão fundamental.

E, por isso, eu denoto alguma resposta dúbia, ao longo de toda esta audição, sobre esta matéria, porque, por um lado, diz «havia critérios europeus que atiravam as respostas para este modelo» e, por outro lado, diz «mas este é o melhor modelo». Bom, se na primeira me parece aqui um atirar de responsabilidades para o modelo, na segunda, parece-me o retirar a validade à formação inicial porque, na prática, é isso. Nós podemos dizer que — e esse é o nosso ponto de partida — havendo uma parceria público-privada ou um financiamento direto do Estado através de concurso público, poderíamos ter uma contabilidade diferente, mas não é isso que está em causa; o que está em causa é que os Governos, para fugir ao défice e à

dívida, escolheram as parcerias público-privadas. Isso parece-me inequívoco.

Agora, gostava de lhe colocar um outro ponto. Na sua resposta, introduziu umas parcerias público-privadas diferentes, que são as da saúde, mas vamos à questão das estradas, que são as mais simples, até, de validar. O que nós temos, ao contrário daquilo que vemos ser dito genericamente, é que não é possível contabilizar os compromissos futuros, porque há sempre uma renegociação qualquer, que torna mais difícil para o Estado prever esses gastos, e aí a transparência esvai-se, não há transparência. Pior do que isso, a concentração de capital que exige uma parceria público-privada até retira competitividade ao próprio investimento em si, porque reduz muito mais quem pode responder a esse tipo de escolhas. Ora, aqui, o modelo de parceria público-privada, em todos estes parâmetros, parece-me que fica aquém da contratação pública direta, com concurso clássico.

Um outro ponto que ficou bastante claro — e introduzindo aqui a questão do Túnel do Marão, que me parece também que é clara — é que a dívida pública, a gestão da dívida e o endividamento do Estado era mais barato até há um ano e meio ou dois anos, até 2010, com o investimento direto do Estado do que recorrendo aos privados. E esse é o outro calcanhar de Aquiles nas parcerias público-privadas.

Peço-lhe o seu comentário, porque me parece que esta realidade que estou a dizer não é atacável, são os fatos que temos vindo a apurar, mas houve escolhas políticas que parecem mais restringidas pelo que são os critérios europeus e por alguma vontade nacional, mas principalmente pela estatística europeia.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, já há pouco disse que sou defensor de uma prática contabilística, do ponto de vista do Estado,

diferente daquela que ele segue. Ou seja, ele segue essencialmente uma prática de fluxos de caixa e eu entendo que o Estado deveria seguir, nomeadamente naquilo que é o investimento para facilitar o investimento, porque esse... Repare, o grande calcanhar de Aquiles da nossa economia, neste momento, é a falta de investimento.

Aparte inaudível na gravação.

Sim, e falta de investimento também por falta de financiamento, porque os bancos preferem ir ganhar dinheiro, enfim, naquilo que fazem, que é estando na especulação financeira e, nomeadamente, nas dívidas públicas, do que colocar o dinheiro na economia. Vão ao banco central levantar dinheiro a taxas de juro muito baixas e depois vão emprestar ao Estado português e a outros Estados a altas taxas de juro, e com isto têm o seu problema resolvido. Para que é que tem de investir na economia? Para que é que é necessário apoiar as pequenas e médias empresas? O sistema que foi montado e que neste momento está montado é de tal maneira... Como é que podemos catalogar? Repare, os bancos privados vão levantar dinheiro ao sítio onde os Estados levantam dinheiro por um preço substancialmente inferior àquele a que os Estados levantam, sendo que o banco onde esses bancos privados vão levantar é um banco que até é dos próprios Estados. Portanto, isto tem algum senso? Tem algum senso haver um banco privado que vá ao Banco Central Europeu levantar a 0,75% e depois, na volta, empreste ao Estado a 4% ou a 4,5%, sendo que o Estado está impossibilitado de ir levantar à mesma taxa de juro que o banco privado?!

Portanto, esta é que é a questão: o problema do financiamento da nossa economia e o problema do investimento. É uma decisão importante,

por exemplo, que permitiria desbloquear o investimento seria a forma de contabilização do investimento.

Aparte inaudível na gravação.

Não sei se o Sr. Deputado sabe, mas aprende-se na escola: a regra de ouro, que foi aplicada na Lei de Enquadramento Orçamental, é basicamente o investimento. Aquilo que aprendemos na escola é que o défice é igual ao investimento e que Orçamento de Estado deve cobrir as suas rubricas de financiamento, até porque, como sabemos, os custos de investimento depois são afundados, etc. Isso aprende-se na teoria económica.

Portanto, a regra de ouro, em boa verdade, é o défice igual ao investimento. Ora, não é isso que está a acontecer, e é isso que nos está a penalizar de nós podermos fazer um investimento e podermos sair da situação em que estamos.

É por isso que as parcerias público-privadas, em alguma situação, permitem esse contexto, porque permitem o pagamento ao longo do tempo, através de pagamento não de uma empreitada mas, sim, de uma prestação de serviços, o que é correto e está de acordo, desde que o risco de construção seja transferido, desde que o risco de disponibilidade ou risco de tráfego sejam transferidos.

Agora, Sr. Deputado, o que me faz muita impressão é que esta é uma regra europeia, é assim que se define a forma de contabilização e nós, em Portugal, damos tiros nos pés e penalizamo-nos a nós próprios, porque devemos fazer menos investimento, porque isto é desorçamentação. Os outros países estão à vontade e, portanto, no jogo competitivo connosco podem fazer isso, porque é a regra; nós «aqui d`El Rei» porque essa regra, para nós, é desorçamentação.

Sr. Deputado, eu sou defensor do investimento e entendo que o Estado, não tendo outras soluções para fazer o investimento, deve utilizar os mecanismos que tem ao seu dispor para estar em competição com os outros países e para que esse investimento possa ser executado. E, se isso tiver de ser por parcerias público-privadas, assim seja. Agora, elas têm de ser bem feitas, como o que eu tentei que acontecesse nos seis anos em que tive responsabilidade nesta matéria, e as oito concessões estão aí para responder: mais riscos transferidos, taxas de rentabilidade inferiores, etc.

Ainda sobre a questão que me coloca no sentido de que dá sempre lugar a uma renegociação, nem sempre, Sr. Deputado. Eu entendo que nem sempre e que não é bom para o Estado. Temos de ter uma estabilidade contratual. Repare, uma alteração contratual só é feita se o outro parceiro tiver interesse nessa matéria e, portanto, ele tem sempre também qualquer coisa a ganhar. Nesse sentido, é importante que façamos as coisas como deve ser para que, passados uns meses, não estejamos logo a fazer alterações. E é isso que se pretendeu que fosse feito.

O Sr. Deputado sabe o que está, neste momento, a acontecer com a suspensão das obras que este Governo tem vindo a negociar? O Governo está a pagar um valor, que já foi assumido pelo próprio Presidente da Estradas de Portugal, para que a obra não seja feita, ou seja, estamos no pior dos mundos. Tínhamos um contrato com um preço fixo e com um financiamento com taxas de juro baratas; mandámos fora esse contrato — porque, repare, na suspensão vamos para aquele caso em que só está um ganhar, que são os bancos — e suspendemos; os bancos ficam todos contentes, porque daqui a uns anos vamos estar a fazer com outros novos contratos e outras taxas de juro; mas, entretanto, não contentes com tudo isto que jogámos fora, ainda pagamos ao concessionário para não fazer. É aquilo que está a acontecer nestas negociações: o Estado está a pagar para

não fazer. E as variações são significativas, como foi visto aqui, na última semana, nomeadamente, por exemplo, na concessão Transmontana, em que estamos a falar de valores muito significativos que o Estado está a pagar para que não se faça.

Repare, vou dar-lhe o exemplo do Baixo Alentejo e do Algarve. O Baixo Alentejo e o Algarve tinham as obras suspensas, estavam paradas. Porquê? Exatamente pelos mesmos problemas: os bancos financiadores não estavam a entregar dinheiro, alegavam que era o *rating*, porque, entretanto, tinha havido alterações dos *ratings* dos bancos portugueses que era quem garantia a operação; como os bancos portugueses tinham perdido o *rating* AA com a crise e agora tinham outros níveis de *rating* e como o Banco Europeu e os outros bancos não acreditam na banca portuguesa, puseram em causa o financiamento da obra. A obra parou. A concessionária estava em dificuldades e, portanto, estava sujeita a fortes penalidades e a fortes multas por parte do Estado português. O que é que o Estado foi fazer? Foi dar uma ordem para suspender as obras que já estavam paradas. Qual é a posição da concessionária hoje? A concessionária deixou de estar na posição de estar sujeita a multas para estar agora na posição de pedir indemnização ao Estado português. Sr. Deputado, o que é que se está aqui a passar?

Vamos pôr um caso: o Sr. Deputado faz um contrato de habitação própria, de chave na mão, ou seja, fala com alguém e diz-lhe «vou construir aqui uma casa». Esse, para eliminar o seu risco de construção, contrata com um subempreiteiro a construção da sua casa e contrata com os bancos o financiamento dessa sua casa. A obra está a correr bem, mas, entretanto, há uma alteração nos custos de financiamento e o custo do financiamento que estava de funcionar tão bem, os bancos deixam de dar dinheiro a quem o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares contratou e começa a ver a sua

obra a parar, até que para. Qual é a atitude que o Sr. Deputado toma? Vai exigir o cumprimento do contrato, impor penalidades, brigar na justiça para ser ressarcido dos danos que lhe foram causados ou toma uma posição em cima dessa e diz que para a obra, sendo que o empreiteiro que tinha uma solução de chave na mão lhe diz que, se para a obra, quer ser indemnizado? É nesta situação que nós, neste momento, estamos, Sr. Deputado. E há pouco quando eu disse que estão a ser tomadas decisões que podem ser muito graves para os contribuintes e para os portugueses era disto que eu queria avisar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Deputado, deixe-me perceber melhor aqui uma coisa que há pouco me escapou. Tem acrescentado exemplos ao exemplo inicial, mas o exemplo inicial de que queria falar a esta Comissão é o do Túnel do Marão. Esse era o exemplo primordial.

E há aqui algo que me escapa, porque essa sua acusação, agora, de que há aqui, provavelmente, uma decisão que é lesiva para o Estado português é um pouco contra a ideia que o Sr. Secretário de Estado atual nos trouxe aqui à Comissão, dizendo que, enquanto funcionário da CaixaBI, sempre defendeu quer os interesses da Caixa, que é do Estado, quer o interesse do Estado, porque, na prática, o seu patrão, digamos assim, em última análise, será sempre o mesmo.

O que nos está a dizer é um pouco diferente. Está a dizer-nos que os interesses da Caixa, afinal, são divergentes dos interesses do Estado português e, por isso, ao defender-se os interesses da Caixa, está a atacar-se os interesses do Estado português.

É isso que se pode concluir das suas palavras?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, não pode inferir essa matéria. O que eu disse é muito simples. Aliás, a Caixa tem uma posição residual nesse consórcio, embora seja o banco líder.

Eu disse e deixei muito claro — espero que não tenham ficado nenhuma dúvida sobre as minhas palavras — que nas várias reuniões que tive com o responsável, à altura, do consórcio, o Dr. Sérgio Monteiro, obtive dele sempre a total cooperação e a procura de alternativas. Mas a verdade é que não conseguimos superar o problema e, de acordo com o que li de um extrato da última informação que ele enviou, ele diz que «face aos vários problemas, provavelmente, não será possível implementar essa solução, sem uma revisão do preço e das condições de financiamento atualmente contratadas». Não quer dizer que esta seja a posição da Caixa, era a posição do consórcio, e até lhe disse que nem sei se a posição era por maioria ou se bastava um banco para exigir que esta posição fosse tomada. Isso não lhe sei dizer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas isso é que me parece um pouco estranho aqui, porque diz-nos que, de duas, uma: ou há um modelo de maioria, em que a Caixa e o Banco Europeu de Investimento tinham a maioria, ou há um modelo de unanimidade. Ora, a unanimidade só pode ser em contrário às decisões que já tenham existido. A decisão inicial é «faça-se desta forma». Como é que agora um banco que seja vai dizer «não se faz desta forma»? A unanimidade não pode ser imposta dessa forma.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, sobre essa matéria, não lhe posso responder, mas daqui a dias terão cá uma pessoa que saberá responder a todas essas questões. Eu não sei se a decisão é por maioria ou por unanimidade. O que sei...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, se me permite, pergunto-lhe de outra forma: tem motivos para duvidar, enquanto governante, da idoneidade do agora Secretário de Estado, Sérgio Silva Monteiro?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, não. No relacionamento que tive de trabalho, nunca tive qualquer dúvida. Mas também disse já aqui, nesta sessão, que esperava que o senhor que hoje é Secretário de Estado tivesse tido outra atitude quando fomos confrontados com um conjunto de acusações em praça pública, coisa que ele não teve, e só aqui, perante a insistência, é que falou sobre esse assunto. E, portanto, desse ponto de vista, são estes os factos. Enquanto trabalhei com o atual Secretário de Estado, não tive, em momento nenhum, a mais pequena dúvida relativamente à forma de seriedade como o Sr. Secretário de Estado trabalhou. O que lhe estou a dizer é que, do ponto de vista de carácter, a matéria que aponto é aquela que referenciei, ou seja, eu esperava que o Sr. Secretário de Estado, quando as notícias vieram a público sobre esta matéria, enfim, tivesse feito uma declaração normal a dizer: «Bom, aquilo a que chamam acordos paralelos não são, efetivamente, acordos paralelos, são umas simples carta de consentimento e, portanto, desse ponto de vista, essa acusação que está a ser feita não tem o mínimo de fundamento.» Portanto, é isto que lhe posso dizer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Tentando cumprir, dentro do possível, o tempo estabelecido e passando agora para a discussão das subconcessões, permita-me fazer-lhe algumas perguntas de precisão, porque genericamente já foram respondidas.

Há pouco, referiu-se ao Juiz Conselheiro Tavares, do Tribunal de Contas — cujo primeiro nome não consegui apanhar — a respeito daquela reunião que houve no âmbito da reavaliação dos contratos das subconcessões, como um dos que também esteve presente.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — José Tavares.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Chama-se José Tavares.

Há aqui alguma coisa nesta matéria de muito difícil compreensão: como é que o Governo, na altura representado pelo Sr. Secretário de Estado, a Estradas de Portugal e o Tribunal de Contas acertam numa minuta de contrato; depois, o Tribunal de Contas vem dizer que aquele que foi o passo dado, afinal, não é válido e poderá existir aqui a assunção de compromissos de pagamentos contingentes.

Alguma coisa escapou aqui, no meio, e essa é a parte que não consigo perceber. Já percebemos que houve a necessidade de o Governo recorrer à ajuda do Tribunal de Contas para poder ter contratos à «prova de bala», mas, afinal, o resultado que temos é que os contratos não eram à «prova de bala», porque o próprio Tribunal de Contas coloca suspeitas sobre eles. O que é que se passou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, deixe-me dizer que eu não representava o Governo, não tinha esses poderes, já por várias vezes o disse. Nessa reunião, esteve presente, além de mim, enquanto Secretário de Estado das Obras Públicas, o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças. Como bem se sabe, esta matéria é de dupla tutela e, portanto, estavam os dois ministérios envolvidos, em primeiro lugar.

Depois, coloca a questão sobre o passo que entretanto foi dado e os contratos que não eram válidos. Sr. Deputado, quem tinha de tomar a decisão sobre a validade ou não e fazer a atribuição do visto é a secção de visto que reúne em coletivo e toma uma decisão. E essa decisão é aquela que lá está, qualquer que ela seja. Ao que sei, é aquela que está em vigor, o visto está atribuído e nesses contratos, como toda a gente já afirmou aqui, estão incluídas as compensações contingentes.

Mais: como sabe, em termos do Tribunal de Contas, há uma matéria que é obrigatório entregar no pedido de visto, que é o pedido de cabimentação. Em termos de práticos, este pedido de cabimentação é o valor que se afeta a um determinado contrato anualmente. No processo reformado não entrou, porque só entraram no Tribunal de Contas os documentos novos, não se substituiu todo o processo. Portanto, era o processo anterior e entraram os documentos novos que faziam menção àquilo que se substitua. Nos documentos novos não entrou um novo pedido de cabimentação. Portanto, o pedido de cabimentação, que é formulário próprio do Tribunal de Contas onde se identificam as verbas anuais financeiras associadas ao cumprimento do contrato, é aquele que estava desde a fase original.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas esse não englobava os tais 750 milhões?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, na fase original, esses valores estavam lá todos. Sr. Deputado, penso que todos já perceberam que o que aconteceu, em sede de processo de reforma, foi que um valor, qualquer que ele fosse, que tinha sido o valor no contrato inicial, foi deduzido de uma verba que, em vez de ser um pagamento firme, passou a ser contingente; e

esse pagamento só passará a ser efetivo se, entretanto, as taxas de juro não baixarem e, portanto, o Estado não puder recuperar essa verba. Assim, ao passar a ser um pagamento contingente...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O que nos diz o Tribunal de Contas é que, se não houver esse pagamento, tudo está dentro da legalidade, mas, se houver esse pagamento, então, esses pagamentos não estão dentro da legalidade.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não é o que diz o Tribunal de Contas. Quem diz isso é uma auditoria. Quem decide sobre esta matéria é outra secção, que é a de visto, e essa deu o visto, autorizando os pagamentos anuais que estão lá previstos na folha de cabimentação. Como essa folha de cabimentação não foi alterada, na minha leitura, o que está aprovado são aquelas verbas. Não é numa auditoria que se altera uma decisão, que foi julgada por um Tribunal que, com os juízes próprios, tomou uma decisão sobre essa matéria. Não sei se me fiz entender, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Deputado, esses pagamentos contingentes existiram ou tomaram vida exatamente para fazer frente às alterações do mercado de financiamento. Foi assim que eles foram criados: não na primeira fase; entre a primeira e a segunda fase. Por isso, não estavam nem poderiam estar, senão não faz sentido, na cabimentação da primeira fase, que é aquela a que está a referir-se.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, nunca houve cabimentação da primeira fase. O concurso tinha duas fases. Isso era em

processo concursal. Quando terminou o concurso, submeteu-se o processo a processo de visto, mas com os resultados da segunda fase do concurso, porque era um processo de concurso. O Tribunal de Contas não atribuiu o visto a esse processo na segunda fase, e fez-se uma reforma sobre o processo de segunda fase. Nesse processo de reforma é que se introduz a questão contingente e não é substituída a folha de cabimentação que foi enviada na única altura que se devia enviar, que era depois da adjudicação.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, permita-me tentar simplificar isso, porque, como se dizia há pouco, são secções a mais e já começam também a ser fases a mais.

Ao contrato da segunda fase foi recusado o visto pelo Tribunal de Contas. Nessa recusa de visto já estava uma folha de cabimentação. Essa folha de cabimentação previa estes pagamentos adicionais face ao que era previsto na primeira fase. Certo?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, na segunda fase. O processo concursal termina e, portanto, para o Tribunal de Contas só vai quando o concurso terminou. Portanto, só vai aquela fase. Quando falamos em primeira e segunda fase, é no processo concursal. Portanto, o que vai para o Tribunal de Contas é o da segunda fase.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E é nessa folha de cabimentação da segunda fase que o Tribunal de Contas diz: «Alto, porque houve aqui um agravamento das condições para o Estado que nós não aceitamos.» E isso é a tal recusa de visto.

E no contrato reformado, em que ficámos agora a saber que não houve essa alteração à folha de cabimentação, diz-se que, afinal, não há

uma degradação das condições para o Estado, estão aqui, são estas, são os compromissos do Estado, coisa que depois o Tribunal diz que aceita...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, só para concluir e para ficar o esclarecimento: o que acontece, nessa altura, é que há uma parcela que passa a ser contingente, que é essa de valor equivalente ao que é referenciado. Esse pagamento é contingente, porque depende da condição de o Estado obter o refinanciamento ou não, portanto, não é um pagamento certo. Contudo, como é contingente, não é alterada a folha de cabimentação, porque pode vir a ser pago. E, portanto, o total que está cabimentado é o total. Se, porventura, em função do contrato se prevê que os compromissos contingentes não sejam pagáveis porque, entretanto, houve alterações da taxa de juro, eles não serão pagos e, portanto, o Estado poupará esse montante. Agora, a parte que foi cabimentada inclui a totalidade.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Eu percebi o que explicou.

Agora, não percebo como é que há uma recusa para determinada cabimentação por parte do Tribunal de Contas, há uma reformulação dos contratos, retirando a parte adicional que o Tribunal de Contas dizia que não aceitava e colocando isso numa verba à parte, retirando-a, portanto, do que é o corpo principal do contrato, o Tribunal de Contas aceita esse contrato reformado, porque diz que não há alterações face ao que são as condições iniciais, pelo menos na parte financeira (nas outras até houve algumas melhorias) e, depois, posteriormente, o que se diz é que, afinal, havia aqui este valor superior a 700 milhões de euros que poderá ser gasto e, caso seja gasto, não está dentro do que era a cabimentação prevista, aquela para que teve visto. São estes os dados que estão em cima da mesa.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Concordo consigo e por isso é que o Tribunal de Contas, na minha opinião — e também já o disse há pouco, quando disse que entendia que o Sr. Secretário de Estado devia ter esclarecido que estes acordos paralelos, definitivamente, não são acordos paralelos e, portanto, isto já devia ter sido esclarecido...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não são, Sr. Deputado. Estamos a falar de compensações contingentes e nada disso está inscrito nesses acordos. As compensações contingentes estão no corpo do contrato, Sr. Deputado. Basta ir ver os papéis. Mais uma vez, Sr. Deputado Altino Bessa, se quiser estudar, perde uma tarde, vai à sala onde estão esses contratos e vê os contratos, porque isso é bom para poder conhecer a matéria.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Deputado, vamos voltar à parte...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Nesse contexto, o que estava aqui a dizer é que, efetivamente, há uma auditoria, que, repare, é uma auditoria... Esta é outra coisa que é particularmente... Olhe, não sei explicar! A auditoria do Tribunal de Contas chamava-se, inicialmente, porque saiu um relatório dessa auditoria, *Auditoria ao InIR*; depois, na sua versão final de auditoria, passou a chamar-se *Auditoria ao novo modelo*, sendo que o trabalho de campo foi só no InIR. Não consultaram a Estradas de Portugal,

não fizeram trabalho de campo nas concessionárias, nos bancos, etc., onde quer que seja para avaliar o novo modelo. Quer dizer, altera-se o título da auditoria e também um conjunto de situações que vêm depois descritas na auditoria, sem a metodologia ser alterada, sem os trabalhos de campo terem qualquer alteração. E, portanto, no meio disto tudo, Sr. Deputado, eu tenho-me mantido o mais sereno e calmo possível relativamente a esta matéria do Tribunal de Contas, porque é uma matéria muito sensível.

O Tribunal de Contas é uma instituição que precisamos que seja forte, e é bom, para a nossa vida democrática, que tenha cada vez mais peso, que tenha cada vez mais importância, todos devemos contribuir para a sua credibilidade com tudo o que possamos fazer. É que, repare, mesmo assim, há instituições que, às vezes, falham e, na minha opinião, há algumas coisas que não correram tão bem e por isso é que há uma ata de um juiz que arrasa completamente esta auditoria. Mas eu não quero ir por aí, Sr. Deputado, porque isso afeta a credibilidade do Tribunal de Contas. Agora, é o que é, está lá.

Olhe, eu fiz um contraditório, para o qual me esforcei muito significativamente para que fosse o mais factual possível. A resposta que vem dada ao meu contraditório, que é de largas dezenas de páginas, vem numa página e meia. E, repare, já nessa altura, eu tinha dito no contraditório que é impossível chegar-se àquela conclusão de os encargos estarem a subir, porque os encargos no Orçamento do Estado de 2012 são inferiores aos do Orçamento do Estado de 2005. E fiz uma comparação, tendo naquela altura usado não apenas os números que estão no Orçamento do Estado, mas também os pagamentos que ocorreram em 2006, 2007, 2008, 2009 e 2010 para chegar à comparação, e a conclusão é a mesma: continua a ser inferior. E fiz o mesmo período, portanto, até 2030. Sabe qual foi a resposta? Que o meu gráfico estava errado, porque eu

considerava as receitas depois de 2030, que no Orçamento do Estado nunca vêm consideradas, porque quando acabarem as concessões as portagens continuam lá e são receitas para o Estado e a infraestrutura está lá — e isso não entra em conta nestas nossas contas, porque, quando dizemos «há estes encargos», estes encargos são mais do que compensados com as receitas futuras. Os contribuintes, neste modelo atual, nunca vão pagar estas infraestruturas; os utilizadores, os ativos da Estradas de Portugal são suficientes para fazer face... Por isso é que o Sr. Secretário de Estado diz que a concessão da Estradas de Portugal tem valor económico, porque os ativos que lá estão são suficientes para pagar todos os utilizadores, para pagar todos os compromissos.

E o Tribunal de Contas diz-me que uma constatação que eu faço entre 2005 e 2030 está errada, porque entro na minha análise com os fluxos financeiros das receitas depois de os contratos de concessão terminarem. Ora, os contratos de concessão terminam todos depois de 2030 e a minha análise está entre 2005 e 2030...! Há aqui um conjunto de situações que, se entrássemos a detalhar as questões da auditoria do Tribunal de Contas, não eram boas para a credibilidade do Tribunal de Contas. E eu não entro por aí, porque acho que não devemos entrar por aí. Acho que devemos todos fazer um esforço para que o Tribunal de Contas seja credível.

E, por isso, é que eu entendo que o Sr. Presidente do Tribunal de Contas já devia ter vindo a terreiro esclarecer esta matéria de uma vez por todas, porque, se não, fica para todo sempre uma dúvida associada, que não me parece que seja adequada nem boa para nenhuma das partes.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Deputado, vou colocar-lhe uma última pergunta, com a tolerância do Sr. Presidente, porque a que lhe fiz há uns minutos atrás ainda não foi respondida.

Disse-nos, durante esta audição, que existiram várias reuniões nesse contexto de construção dos contratos reformados, nas quais esteve presente, assim como também o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, os responsáveis da Estradas de Portugal e o Sr. Dr. Juiz Conselheiro José Tavares. A pergunta que lhe faço — e insisto nela porque me parece pertinente para os trabalhos da Comissão —, sem entrar no confronto com o Tribunal de Contas, porque acho que essa não é matéria desta audição, é a seguinte: como foi possível chegar a um consenso sobre o modelo de contrato, em que há um responsável pelo Tribunal de Contas que diz que lhe parece que aquele é um caminho certo, porque imagino que, se assim não fosse, o Governo não o teria seguido, e depois há uma auditoria que diz que aquele não é um caminho que deva ter sido seguido?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Como lhe disse, essa auditoria tem um conjunto de vicissitudes muito grande. Repare, a primeira versão, como disse, era uma auditoria ao InIR, e era muito crítica ao InIR. Depois houve um conjunto de contactos que alteraram todas essas matérias e a auditoria deixou de ser ao InIR. Tudo isto vai parar sempre nos mesmos sítios e nos mesmos contactos entre as diferentes instâncias e entidades.

Mas sobre isso não quero falar, porque já disse que o meu principal objetivo nessa matéria é tentar preservar a credibilidade do Tribunal de Contas, que acho que é um serviço que todos devemos fazer ao País, mesmo que o Tribunal de Contas, em determinados momentos, esteja errado. O Tribunal de Contas, ao longo dos tempos, já errou muitas vezes, mas isso é um processo natural e não é por isso que não deixo de estar firmemente entusiasmado e convicto sempre na defesa da credibilidade do Tribunal de Contas. Isso parece-me fundamental.

Uma democracia só funciona se as suas instituições tiverem força, e é isso que neste momento me preocupa. É que, se tivéssemos de esmiuçar aqui um conjunto de situações, isto não iria correr bem. É importante que não o façamos, para que a credibilidade das instituições possa prosseguir. Esta auditoria tem lacunas evidentes e óbvias na sua metodologia e na forma como foi feita, etc. Mas está feita, Sr. Deputado, está feita. E eu fiz o meu contraditório, está feito. Espero que a próxima não tenha estes erros. Repare, há um quadro que diz que os custos das SCUT aumentaram 10 mil milhões de euros; naquele quadro está um custo de 158 mil e passa para 10 mil milhões. A Ernst & Young diz que isto custa 4 mil milhões.

Sr. Deputado, o que é que lhe posso dizer sobre essa matéria? O que posso dizer é que nesta auditoria houve muita coisa que não correu bem. Eu acho que não devemos estar muito enfocados nas coisas que correrem bem ou menos bem nesta auditoria; devemos estar enfocados que o Tribunal de Contas tenha as condições para que as próximas corram mesmo bem, para que as coisas sejam esclarecidas e que o Tribunal de Contas tenha a capacidade para, em cada momento, executar de forma firme e coesa a missão que lhe está incumbida. E é uma missão importante aquela que o Tribunal de Contas tem neste País.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos a primeira ronda e, agora, vamos abrir inscrições para o «turno da noite».

Estão inscritos os Srs. Deputados Manuel Seabra, Hélder Amaral, Carina Oliveira, Paulo Cavaleiro, Altino Bessa, Adriano Rafael Moreira, Fernando Serrasqueiro e Rui Paulo Figueiredo.

Srs. Deputados, às 20 horas, tenho um compromisso, um jantar da Assembleia com o grupo de amizade a que pertenço e que está em Portugal. Nesse sentido, preciso que um Sr. Deputado, nessa altura o ancião

que aqui estiver, Sr. Deputado mais idoso, possa presidir aos trabalhos às 20 horas. É que não sei se vamos acabar antes disso. A avaliar pela experiência até agora, acabaremos entre as 23 horas e as 24 horas.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Deputado, quais foram as subconcessões lançadas por si ou no seu tempo pela Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Foram sete subconcessões e uma concessão: a concessão Túnel do Marão, a Douro Interior, a Baixo Alentejo, a Baixo Tejo, a Algarve Litoral, a Pinhal Interior, a Litoral Oeste e a Transmontana.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E qual era TIR média dessas concessões?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A TIR média identificada no relatório do Tribunal de Contas é de 9%, 16% inferior à das anteriores.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E a TIR média das renegociações por si lideradas?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A TIR média das renegociações fez também baixar, consideravelmente, as TIR reais, de acordo com os relatórios da comissão de negociação que estão disponíveis. Não é como as outras renegociações, em relação às quais não existe disponibilidade dos relatórios.

Estou à procura do gráfico que identifica. Sei de cor que a concessão Norte baixa para 5%, que era qualquer coisa à volta dos 11%, presumo, se a memória não me traiçoa; e as TIR reais andavam na ordem dos 15%, 16% e baixam de forma significativa, nomeadamente porque é retirado o efeito IRC para a casa dos 11%, se a memória não me traiçoa.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A TIR é o instrumento que mede a remuneração do investimento próprio, dos capitais próprios?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A TIR é o instrumento fundamental que mede a rentabilidade dos acionistas. E, sobre isso, até lhe posso dizer, face à informação pública que hoje temos todos, que, por exemplo, fui verificar quais os resultados... A TIR é algo sobre o qual os portugueses, provavelmente, não têm uma expressão. Mas, se falarmos em resultados, que na prática, depois, se vai traduzir numa rentabilidade dos acionistas, verificaremos que as subconcessões, que também, por maioria de razão, ainda não estão operacionais, dão prejuízo; nalgumas concessões de portagem real nos últimos 10 anos as concessionárias têm tido prejuízos; aquela concessão em que têm mais lucros, entre 2005 e 2011, à volta de 1,5 mil milhões de euros a 1,6 mil milhões de euros é a Brisa; nos últimos 10 anos a Lusoponte teve cerca de 100 milhões de euros de resultados positivos.

Por isso é que, na primeira vez que vim a esta Comissão, entendi que, face aos resultados objetivos, aos resultados líquidos que as diferentes concessionárias têm, aquelas duas onde há resultados mais expressivos não são preocupação deste Governo na sua negociação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É exatamente a essa matéria que me quero referir.

O Sr. Deputado sabe que a Lusoponte representa um investimento de cerca de 900 milhões de euros e tinha 25 milhões — aliás, confirmado aqui pelo Eng.º Ferreira do Amaral — de capitais próprios.

Tendo nós concluído que o resultado líquido do investimento da Lusoponte é de 102 milhões de euros em 10 anos, qual é, então, a TIR da Lusoponte? Sei que são 400% em 10 anos, mas que TIR média é que dá por ano?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, as contas só poderão ser feitas no final, mas, obviamente, a rentabilidade, neste momento...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E entre 2001 e 2010?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não lhe sei precisar, mas é uma rentabilidade acima daquela que estava prevista, necessariamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É muito acima de 30%, não é?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Repare: tanto quanto posso estar informado, a concessionária Lusoponte já devolveu as prestações acessórias que os acionistas tinham feito. Isto é, na Lusoponte houve um capital inicial de 25 milhões de euros e penso que 35 milhões de prestações acessórias, apesar de agora não poder precisar o número, ou seja, os acionistas colocaram 35 milhões, e os resultados já permitiram o reembolso integral desses 35 milhões e está, neste momento, a distribuir dividendos.

As contas não podem ser feitas de uma forma tão simples, como as que o Sr. Deputado faz, mas, em termos de imagem, ela funciona, ou seja...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas 400% em 10 anos não são 40% ao ano?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não são, porque têm que entrar em conta as prestações acessórias. O dinheiro que houve dos resultados líquidos serviu para devolver as prestações acessórias e não para dividendos. Depois, temos de perceber como é que esses resultados são aplicados. Só mais à frente é que poderemos saber, mas o nível de resultados é um nível muito bom para o nível de capital investido.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, podemos dizer que, sendo a TIR média das PPP por si lançadas de 9%, em comparação com a da Lusoponte, é incomensuravelmente...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Inferior.

O Sr. Dr. **Manuel Seabra** (PS): — Muito obrigado.

Sr. Doutor, o *spread* contratado para o Túnel do Marão era mais ou menos de quanto?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O *spread* contratado para o Túnel do Marão era entre os 0,4% e 1%.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E vai ser atualizado? Consegue estimar qual vai ser o *spread* do novo contrato de financiamento?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não lhe posso estimar, mas hoje...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se fosse hoje.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... qualquer contrato de financiamento é um contrato de financiamento cujos custos são três, quatro, cinco vezes superior a esses.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se forem quatro vezes superior, quanto é que, no final, essa alteração do *spread* vai custar ao Estado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Vai custar umas largas dezenas de milhões de euros, senão centenas de milhões de euros, porque essa é a variável mais importante.

Repare: numa parceria público-privada e no regime de *project finance*, como aquele em que são feitas estas parcerias, a maioria do financiamento não é feita por capitais próprios. Como vimos, quanto à construção da Lusoponte, dos 900 milhões de euros, 300 foram do fundo de coesão, 600 foram com capitais do acionista e capitais dos bancos, e apenas 25 milhões, mais os 30 ou os 35 que já foram devolvidos, portanto, uma pequena parte de 10% a 15% é que é com capitais próprios, tudo o resto é feito com capitais alheios. Isto quer dizer que, quando falamos da rentabilidade, a rentabilidade que conta, mais do que a rentabilidade acionista, é a rentabilidade dos capitais dos bancos. E, portanto, se há um

aumento muito significativo no custo do financiamento, ora, isso traz uma deterioração muito grande do custo também da própria parceria.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que significa que a alteração dos juros do *spread* vai, pelo menos, quadruplicar o custo deste investimento, no que diz respeito ao financiamento de capitais alheios?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, no que diz respeito a capitais alheios, não tenho nenhuma dúvida. Ou seja, os juros vão disparar face àquilo que era a previsão e não apenas a previsão, mas face àquilo que era o contrato que estava assinado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu sei que a pergunta é de resposta redundante, mas de onde vem o Secretário de Estado que patrocina a alteração deste financiamento?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De Mangualde.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, penso que já todos conhecemos essa resposta.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que significa, então, que o Dr. Sérgio Monteiro vai dar a ganhar aos bancos, de onde surgiu, algumas dezenas ou centenas de milhões de euros com esta decisão que tomou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É um facto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim ou não?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É um facto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Deputado Altino Bessa, que é hoje a nossa *special guest star*, acusou-o, no último inquérito, de cobardia por só despachar as portagens da Ponte 25 de Abril já depois de o PS ter perdido as eleições.

Diga-me só uma coisa: a previsão de reintrodução de portagens em agosto estava inscrita no Orçamento do Estado para 2011?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Outra vez?!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu perdoo ao Sr. Deputado Altino Bessa. Foi no calor da sessão que teve esse lapso...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas a previsão da reintrodução de portagens em agosto estava ou não inscrita no Orçamento do Estado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Estava inscrito no Orçamento do Estado, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quando é que foi aprovado o Orçamento do Estado para 2011?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Presumo que em outubro ou novembro de 2010.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E essa cláusula estava expressamente prevista?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Estava.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E foi o Sr. Deputado, na qualidade de Secretário de Estado, que mandou inscrever esta previsão no Orçamento do Estado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não era uma previsão oculta?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, era uma previsão mais do que clara, estava no relatório do Orçamento do Estado e estava no Orçamento do Estado, ou seja, tinha sido...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Orçamento do Estado foi publicado?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Orçamento do Estado foi publicado, houve debate na Assembleia durante um mês e meio...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, esta história é cobardia sua ou é embuste do CDS?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado ficará com a conclusão.

Eu não queria entrar muito nessa matéria, mas penso que tudo aquilo que tentei aqui, hoje, transmitir é que esta história, a forma como ela tem sido contada, esta lengalenga, esta narrativa, não passa de um embuste relativamente à questão das parcerias público-privadas. E não passa de um embuste, porque ela serve, essencialmente, para esconder dos portugueses aquilo que é o fundamental, que é o que este Governo tem vindo a fazer ao nosso dia a dia, com as consequências gravosas em termos de desemprego, crescimento, falências, etc.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A narrativa do PSD/CDS é a de que o Sr. Doutor fez estradas a mais.

O Plano Rodoviário Nacional foi aprovado quando e por quem?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Plano Rodoviário Nacional foi aprovado penso que em 1998 e depois há uma alteração da Assembleia da República em 2000, onde aumenta... Mas deixe-me encontrar os papéis para lhe dar todos os dados sobre essa matéria, porque acho que essa é uma pergunta interessante e que ainda não falamos aqui.

Pausa.

Sr. Deputado, a lei foi aprovada em 1999, é a Lei n.º 98/99, de 26 de julho, e reviu na altura em alta o chamado Plano Rodoviário Nacional de 2000, pelo Parlamento. Antes, em 1998, tinha havido um decreto-lei do Governo que criava o novo PRN, mas depois houve essa revisão no Parlamento, que foi aprovada por unanimidade. Criou, nessa altura, mais três itinerários complementares, que passaram, portanto, a ser 37 itinerários complementares, houve um aumento de 3% na rede de IP e de IC,

aumentando de 5740 km para 5890 km e um aumento de 9% da rede nacional de autoestradas, que passou de 3000 km para 3270 km, com inclusão de mais três autoestradas decididas pelo Parlamento.

Em 2007, nós iniciámos uma revisão do Plano Rodoviário Nacional, cujos trabalhos, que deixei em curso, permitiam uma redução em baixa de menos 510 km nos itinerários principais e itinerários complementares, com cerca de menos de 10% do Plano Rodoviário Nacional.

Deixe-me também dizer que, quando cheguei ao Governo, encontrei um estudo do Governo anterior relativamente àquilo que era a ambição de execução do Plano Rodoviário Nacional, que aqui vos deixo. Aliás, presumo que a tomada de posse do novo Governo, a que pertenci, foi a 14 de Março de 2005, se a memória não me traiçoa, mas posso falhar por alguns dias, e este estudo foi deixado com despacho em 8 de Março de 2005...

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Em 13 ou 14 de março, talvez. Enfim, não sei precisar, mas em meados de março.

E, portanto, a 8 de março de 2005, o Ministro Mexia deixou este memorando de financiamento do sistema rodoviário nacional, cuja previsão tinha como prioritário avançar com a conclusão do Plano Rodoviário Nacional até 2015, ou seja, fazer todos os quilómetros... Quando, às vezes, oiço o Sr. Deputado Hélder Amaral referenciar: «Bom, mas não era preciso fazer o Plano Rodoviário todo de uma só vez...!» Não, não se fez, Sr. Deputado, o que se aumentou no Plano Rodoviário foi um plano de execução de 75%. Quem queria fazer de uma só vez era o Governo do Partido Social Democrata/CDS, que deixou essa previsão de fazer o Plano

Rodoviário Nacional até 2015, com um acréscimo de encargos de 22 mil milhões de euros, a preços correntes, e com mais 2693 km de construção. O Governo a que pertenci construiu mais 1000 km, passou o Plano Rodoviário para 75% e não para 100% e gastou em investimento valores na ordem dos 4 mil milhões e não os 22 mil milhões que era a ambição do seu Governo relativamente a esta matéria.

Deixe-me dizer também, finalmente, porque muitas vezes é aqui transmitido que houve decisões... Aliás, já ouvi dizer que, por exemplo, a autoestrada para Beja, entre o IP2 e Beja, era um erro técnico. Ela não está inscrita no Plano Rodoviário Nacional como autoestrada, mas há uma resolução do Conselho de Ministros de 2004, do Ministro Mexia, a aprovar esse traçado como autoestrada, entre a A2 e Beja, como também, nessa mesma resolução, está a aprovação do IP4 entre Vila Real e Bragança como autoestrada.

Portanto, isto serve para dizer, Sr. Deputado, que, mais uma vez, a historieta, a narrativa, a lengalenga, o embuste que tem sido dito, de que este Governo andou a construir questões por opção própria. Não, cumpriu a lei aprovada por unanimidade no Parlamento. E eu jurei fidelidade à Constituição e ao cumprimento das leis quando tomei posse, cumpri, reduzindo significativamente aquilo que eram as previsões do Governo anterior de construção de infraestruturas, e as infraestruturas que mandámos executar eram as que estavam previstas no Plano Rodoviário Nacional ou nas resoluções aprovadas pelos anteriores governos sobre estas infraestruturas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Pode dizer-se a mesma coisa relativamente ao investimento faraónico no TGV?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente a mesma coisa, Sr. Deputado. Quando chegamos ao Governo, tínhamos cinco linhas contratualizadas com o Governo espanhol, para serem concretizadas até ao ano de 2009...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E de quem tinha sido a iniciativa?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Do mesmo Governo, do Governo de Durão Barroso. Isto é, a mesma maioria, mas um Governo anterior ao Governo de Santana Lopes, que foi o Governo de Durão Barroso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Pois é, Sr. Deputado — e termino com isto, Sr. Presidente —, a narrativa do PSD é exatamente essa. Têm um primeiro ato, que é mais ou menos o seguinte: as PPP são do PS, o PS é o mau, logo, as PPP são o mau. Portanto, é a narrativa. Depois, têm declinações sucessivas. É evidente que esta conclusão já estava tirada antes de os trabalhos desta Comissão se terem iniciado, há coisa de um ano.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isso é que é lengalenga!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o segundo ato da narrativa do PSD passa pelo seguinte: executar objetivos é fazer pressão, pôr o País a mexer é fazer pressão; passou a ser crime estimular os serviços para executarem objetivos previstos orçamentalmente.

Mas é curioso, Sr. Deputado, e vou dizer porquê: porque o «Ministro do betão», Ferreira do Amaral, que, aliás, foi conhecido por «betoneira do Amaral» no *Contra Informação* ao tempo, foi o campeão dos investimentos em bens não transacionáveis. Enfim, é absolutamente consensual, basta

puxar o filme atrás para percebermos que era exatamente assim. Ele autointitulava-se como «o fazedor». De acordo com a narrativa do PSD e de acordo com a narrativa do CDS, tendo os governantes do Partido Socialista deixado o País equipado, os portos e os aeroportos servidos por rodovia, as escolas absolutamente melhoradas, são uns perdulários.

Portanto, Sr. Deputado, não lhe deixo propriamente uma questão no fim, deixo-lhe uma pergunta puramente retórica: o que dizer desta sucessão de contradições da maioria que suporta este Governo e do Governo propriamente dito? É um Governo que acusa o PS de ter feito quando nada faz e esquece que o campeão dos investimentos em bens não transacionáveis foi, justamente, o Partido Social Democrata, em tempos também coligado com o CDS.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, deixe-me só aproveitar para deixar mais alguns dados, já agora, relativamente a esta matéria.

Concordo, não podia deixar de concordar com a análise do Sr. Deputado, mas deixe-me dizer que ela é particularmente relevante naquilo que tem a ver com os investimentos no interior e ela é particularmente relevante naquilo que tem a ver com os investimentos no princípio da defesa do desenvolvimento do interior e da igualdade de oportunidades.

Se o Ministro Ferreira do Amaral foi conhecido pelo «Ministro do betão», tem muito a ver com as infraestruturas que foram construídas no litoral.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu achei particularmente curioso que ele fosse conhecido pelo «betoneiro do Amaral».

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Gostaria de dizer que, nos últimos anos, aquilo que foi feito foi, essencialmente, no interior do País, onde construímos 90% dos quilómetros, apenas 10% no litoral.

Só para dar uma comparação, as quatro parcerias público-privadas lançadas ou contratualizadas nos governos de Durão Barroso e de Santana Lopes foram 100% no litoral. Foram a Grande Porto, a Douro Litoral, a Grande Lisboa e a Litoral Centro. Nenhum desses quilómetros das parcerias público-privadas foi feito no interior.

As concessões que lancei — basta ver Túnel do Marão, Douro Interior, Pinhal Interior, Baixo Alentejo, etc. — concentraram-se, essencialmente, no interior. E concentraram-se no interior em nome de vários princípios: em nome de um País a uma só velocidade e não um País a várias velocidades; em nome de justiça, porque os contribuintes do interior, durante anos, andaram a pagar para que as infraestruturas sempre se fizessem no litoral, junto a Lisboa e Porto e nunca se fizessem no interior; em nome de um princípio também de igualdade de oportunidades, porque as pessoas que habitam no interior merecem o mesmo respeito e as mesmas condições para desenvolverem as suas atividades, como merecem aqueles que vivem no litoral.

Deixem dizer-vos que com estas concessões pudemos interligar todos os aeroportos, portos e fronteiras com rede rodoviária estruturante. Saliento os investimentos, nomeadamente nas fronteiras de Vilar Formoso, Chaves e Quintanilha, com o IP4, com a A24 e com a A25. Permitiu ainda interligar as capitais de distrito, nomeadamente Bragança, Vila Real e Beja, que até aí estavam fora da Rede Rodoviária Nacional, nomeadamente na Rede Transeuropeia de Transportes. Aumentou-se em 42% o número de sede de concelhos ligados à rede estruturante, com níveis de qualidade

adequados e com um tempo de percurso inferior a 10 minutos, sendo que estes 42% centraram-se, essencialmente, nos municípios do interior.

Outra aposta que houve foi a aposta na conservação e requalificação das estradas. Estas concessões, ao contrário das anteriores, têm uma fortíssima componente de conservação e requalificação, ou seja, 50% dos quilómetros envolvidos nestas concessões são para conservar e requalificar e os outros 50% é para obra nova. Outro dado importante é que nestas concessões, 74%, se a memória não me falha, são estradas de proximidade, como eu já disse aqui, estradas que ligam Pampilhosa da Serra a Portela do Vento, que ligam Góis a Lousã, que ligam Sertã, que ligam Oleiros, terras que muita gente nunca ouviu falar e que nem sabe onde ficam, mas para as quais é absolutamente necessário que existam estradas dignas para que essas populações sejam servidas com dignidade.

Queria dizer ainda que nessas estradas de proximidade, ao contrário do que vem sendo dito, apenas 26% dos quilómetros é que eram autoestradas, como disse, 76% são estradas de proximidade.

E, finalmente, estes investimentos que foram feitos são absolutamente fundamentais para combater uma chaga que, durante muitos anos, existiu no nosso País e que nós conseguimos diminuir significativamente, passando de um dos países com mais alta taxa de sinistralidade automóvel para ficarmos dentro da média europeia, com diminuições de cerca dos 35% a 40% da sinistralidade mortal. Isto quer dizer que, nestes anos, poupamos cerca de 350 a 400 vidas por ano, Sr. Deputado. Estes investimentos, este reforço destas infraestruturas, permitiram ao País poupar cerca de 350 a 400 vidas por ano. Se só calculássemos o benefício para o País por cada vítima mortal, boa parte destas estradas estavam integralmente pagas com esse benefício.

E é por isso que, em muitas circunstâncias, quando vemos, aqui, certos Deputados refletirem apenas sobre as condições financeiras e não refletirem sobre toda a envolvente social, toda a envolvente económica e ambiental que está associada a estas infraestruturas, me entristece e me deixa, obviamente, insatisfeito com essa avaliação parcial dos factos, porque, para um País e para uma sociedade, temos de ter em conta todas estas matérias que tentei agora resumir e que são absolutamente factuais e consultáveis por todos.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Queria cumprimentar o Sr. Deputado Paulo Campos, agradecer as explicações exaustivas, completas e, em alguns aspetos, até percutíveis, e gostava de lhe pedir respostas igualmente rigorosas e rápidas, como fez ao Partido Socialista, e completar a sua intervenção.

Como não quero que fique triste por só contar parte da história, gostava de lhe perguntar, para completar a sua história, com a qual concordo e subscrevo o que acabou de dizer, qual era a dívida pública em percentagem do PIB em 2000, 2001 e 2002, quando decidimos completar o Plano Rodoviário Nacional, e qual a dívida pública em 2008 e 2009.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Para ser rigoroso, perguntei em 2001 e 2002, que foi quando o Conselho de Ministros, ou seja, o Ministro

António Mexia decidiu completar o Plano Rodoviário Nacional, não de 2004.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador) ... é de 57%.*

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar algumas palavras do orador) ... subconcessões, quanto é que era?*

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A dívida pública, quando lançamos em 2007, era de 68% e, em 2008, de 71%, 72%.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E em 2009 acima dos 100%!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Em 2009 não lançamos nenhuma subconcessão, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quanto se vai pagar, em 2014, por essas suas subconcessões? Qual vai ser o encargo do Estado, em 2014, pelas subconcessões que lançou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, o encargo de todas as concessões, como lhe disse, de acordo com o Orçamento do Estado, são 13 mil milhões de euros. Das subconcessões, de acordo com a avaliação da Ernst & Young — deixe-me consultar...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Utilize o Observatório das Parcerias Público-Privadas, utilize o que quiser.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Ele agora não tem nenhum reconhecimento, Sr. Deputado. Quando um observatório diz que uma medida é substituir o financiamento que está... Quer dizer, nós hoje...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Deputado, utilize o que quiser.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É que o Observatório não tem nenhum reconhecimento.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Dei-lhe apenas um exemplo, utilize o que quiser.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu estou apenas a dar um exemplo.

Reparte, a principal proposta do Observatório é a de substituir os contratos de financiamento por novos. Ora, quanto a estes contratos de financiamento, nós não conseguimos obter taxas de juro tão boas como aquelas que temos. Portanto, só alguém que vive num mundo que não é real é que pode fazer uma proposta dessas, Sr. Deputado. E de tal maneira é assim que, repare, veja as declarações do Ministro das Finanças relativamente ao financiamento da Alta Velocidade, segundo as quais «o financiamento apresenta reconhecidamente um significativo valor económico, designadamente em termos de *pricing* e de maturidade dos empréstimos, sendo que na atual conjuntura não se obteriam condições financeiras similares» e passou esse financiamento para a Parpública. O Sr.

Deputado fala-me do Observatório que diz exatamente o contrário, ou seja, «acabem com esses contratos porque eles são ruinosos para o País», e o Sr. Ministro das Finanças diz «nem pensar que esse contrato deixe de estar na esfera do Estado, porque não há condições comparáveis».

Portanto, Sr. Deputado, não reconheço nenhum número desse Observatório, porque, obviamente, do ponto de vista técnico, não tem a qualidade que seria necessária.

Bom, voltando à questão dos encargos, como lhe disse, os encargos são substancialmente inferiores àqueles que recebemos, porque conseguimos diminuir, no portefólio que existia, os encargos existentes, nomeadamente através das renegociações que os senhores tanto criticam, e isso permitiu que parte desse benefício que foi capturado com essas renegociações pudesse ser feito em investimento com esse tal ato de justiça e de solidariedade com o interior. E, portanto, Sr. Deputado, obviamente que agora, no equilíbrio global, essas novas subconcessões representam um valor expressivo daquilo que são os encargos que temos para o futuro, mas esses encargos que temos para o futuro...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não diga expressivo, dê-me o número.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Vou transmitir-lhe, Sr. Deputado. A Ernst & Young considera, em termos de valor atualizado líquido, que o encargo das parcerias público-privadas rodoviárias é de 8,7 mil milhões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Concorda com esse número?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O encargo das parcerias público-privadas rodoviárias calculado pela Ernst & Young, em termos de valor atualizado líquido, é de 8,7 mil milhões para os próximos 30 anos — para arredondar, porque não será para os próximos 30 anos, será para 27 —, o que quer dizer que, se fosse 9 mil milhões por 30 anos, serão 300 milhões por ano, Sr. Deputado. Ou seja, 300 milhões por ano é o encargo, em termos de valor atualizado líquido, feito pela auditoria, feito por este Governo. É aquilo que nós temos de pagar. O Sr. Deputado acha que esse é um encargo excessivo para a nossa sociedade pagar para ter o conjunto de infraestruturas que tem hoje ao seu dispor?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Concorda, portanto, com esses valores?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Concordo com os valores.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Eu não acho excessivo. Só acho que não devia ter dito que as autoestradas criadas pelo Governo de José Sócrates não representam 1 € de encargos para o Estado. Acho que isso é que não devia ter dito.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Mas, Sr. Deputado, essa afirmação está muito clara, e não representam. Repare, se os encargos que deixamos são inferiores àqueles que recebemos, como é que elas representam um encargo? É que o Sr. Deputado só quer ver uma parte do problema, não quer ver a parte integral do problema. O Sr. Deputado acha que o trabalho que foi feito em termos de eficiência da Estradas de Portugal, os benefícios que foram obtidos com as renegociações, como a redução de despesa, a

eliminação dos desvarios, para não dizer outra coisa, que para captar votos foram feitos em alterar traçados que custavam 500 milhões de euros e que foram anulados, todas essas poupanças não contam. Só contam as novas estradas e os encargos. Tudo o que é poupanças não conta.

Mas a verdade, Sr. Deputado, é que temos de fazer o bolo global. E, para termos lançado, em 2007 e 2008, as infraestruturas rodoviárias que lançámos, nós fizemos o trabalho de casa em 2005, em 2006 e para os anos seguintes que permitiu poupar, de forma a que... Sr. Deputado, é tão surpreendente que chegamos ao ano de 2011 e os encargos das parcerias são inferiores aos encargos que existiam antes.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Deputado, muito obrigado, ainda bem que diz que vamos ver o global do problema. É capaz de me dizer, com a mesma clareza e rapidez que disse que éramos os campeões das PPP, qual o peso, em percentagem do PIB, das parcerias público-privadas nos vários países europeus, para vermos o bolo todo e não fazermos filmes?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O senhor, quando paga a conta de telefone, também vê quanto é que a paga em função do PIB quando comparado com o espanhol ou, quando vai ao supermercado, também vê em função do PIB...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Para informação de V. Ex.^a, sim, tudo, mesmo quando compro rebuçados.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Em função do PIB, muito bem. Então, verificará que essa é uma forma de cálculo, obviamente, mas não é adequada.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não me dá os dados?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Eu não tenho os dados, porque, enfim, não existem esses dados disponíveis.

Sr. Deputado, mas é muito fácil perceber. Como há pouco lhe referenciei, dos encargos das parcerias público-privadas...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Percebi a historieta!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não é historieta nenhuma. Se o senhor tem alguns dados, diga, porque eu não tenho dados em função do PIB.

Os dados que tenho são do European PPP Expertise Centre, segundo o qual existem 290 milhões de parcerias público-privadas feitas na Europa, das quais 21 são em Portugal.

Sr. Deputado, meta o PIB onde quiser. Nada lhe vai chegar a uma situação que permita dizer que estes 20 mil milhões em termos do PIB são mais do que os 290 que estão a nível global, sendo que, destes 290, dos 1536 projetos, 971 estão em Inglaterra, 40% do custo destes 290 milhões estão em Inglaterra. Pode lá meter o PIB, porque verificará que, obviamente, em termos do PIB, o Reino Unido tem muito mais investimento em parcerias público-privadas do que Portugal, mesmo em função do PIB se fizer as contas dessa forma.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Cada um metendo o PIB onde interessa. Eu meto-o nos documentos oficiais. E gostava de fazer chegar à Mesa um — obviamente, dirá que é propaganda do Governo — em que o Reino Unido tem 0,2 de percentagem do PIB e Portugal tem 2%.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Num ano?

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Ah...! O senhor faz as contas globais num ano. Escolhe o ano e faz as contas globais.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É o mesmo relatório, só que eu vejo o filme todo e não venho com a historieta, o senhor só vê a parte que lhe interessa.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado não vê o filme todo, porque, se visse o filme todo, punha aí o ano de 2009, o ano de 2011, o ano de 2008, o ano de 2007 e o ano de 2006. E não é capaz de os pôr, porque não encontra em nenhum outro ano essa expressão.

Para podermos ser campeões não é num contexto de um ano, é no contexto global, Sr. Deputado. Portanto, isso não passa da tal retórica e da tal historieta que os senhores tentam contar, mas depois ela não tem nenhuma factualidade. É assim, não pode apresentar.

Sr. Deputado, desafio-o a apresentar, mesmo em termos do PIB, qual é o valor que nós temos, por exemplo, se é superior ou não ao do Reino Unido. Desafio-o.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Demorou a chegar lá, mas conseguiu responder. Obviamente que temos divergências sobre essa matéria, mas não importa agora.

Fez aqui, durante toda a tarde, legitimamente, uma narrativa, que me deixa preocupado, porque parto do princípio de que possa ter razão. Considera, honestamente, que tudo o que este Governo está a fazer é errado e que o modelo que o Governo anterior deixou, tal e qual o deixou, é sustentável, que não valia a pena renegociar nada, alterar nada?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Com certeza que vale a pena sempre negociar, vale sempre a pena melhorar, é óbvio que isso pode acontecer. E, se tivesse sido feita com essa preocupação, provavelmente, neste momento, estaríamos a melhorar. Por exemplo, já lhe disse que os dois principais contratos onde há grandes melhorias a obter são no contrato Brisa e no contrato Lusoponte. Por acaso, esse não foi escolhido. Sabe porquê, Sr. Deputado? Porque o objetivo do Governo não foi melhorar. O objetivo do Governo, em primeira instância, foi atuar politicamente, porque precisava de contar a história aos portugueses: «Há ali uma situação que tem um responsável e vamos fazer.»

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Acredito que possa perceber isso e até dou de barato que perceba. Mas não foi isso que lhe perguntei.

Queria uma resposta um pouco mais honesta, porque sei que é um profundo entendedor. Perguntei-lhe se, de facto, o modelo era sustentável, porque, se era, então, este Governo está a cometer erros. Acho que essa é que é a discussão séria que vale a pena fazer.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, as coisas têm de ser vistas, cada uma, no seu tempo. Há pouco, quis perguntar-me qual era em 2002, mas o Sr. Deputado teve um pequeno lapso, porque o documento que citei é de 2005, de Mexia. Mas dá de barato, porque as coisas são muito semelhantes em 2005...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, mas o documento está datado. Em 2005 ou no final de 2004 o PIB era de 62% e quando nós tomamos as decisões era de 68%, era de 72%. Portanto, Sr. Deputado, não vá por aí, porque não...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Com certeza, o Sr. Deputado pode ter, mas estes são os números estatísticos. Em 2001, a dívida pública consolidada, em termos do PIB, era de 71,7%, em 2008 e em 2009 era de 83%. E em 2009 estávamos na fase da contratualização, já não estávamos na fase de lançamento. A decisão de lançamento é anterior e o Sr. Deputado tem de ter em conta esse fator.

Para o caso, a questão que coloco não é essa. Mas de tal maneira era sustentável que lhe vou apresentar o documento que comprova exatamente a sustentabilidade. O Sr. Deputado pode ver aqui «CaixaBI». Diz-lhe alguma coisa, não é? Diz «CaixaBI, setembro de 2008». Sabe o que vê

neste contrato de setembro de 2008 ou nesta proposta da Estradas de Portugal subconcessões?

Aparte inaudível na gravação.

Sim, Caixa – Banco de Investimento. CaixaBI é donde provem este documento, que está assinado em todas as folhas.

Sabe o que é que documento diz? Diz que esta é uma facilidade de crédito — diga-se empréstimo — à Estradas de Portugal de 7,5 mil milhões de euros. Portanto, não era apenas eu que acreditava na sustentabilidade naquela data e nas condições em que estava; também os bancos acreditavam na sustentabilidade, porque queriam financiar a Estradas. Ninguém mete 7,5 mil milhões de euros numa empresa para resolver o problema de financiamento dessa empresa, se não acreditar que os ativos que essa empresa tem são suficientes para fazer o pagamento destas facilidades.

A propósito, Sr. Deputado, foi aqui dito, já várias vezes, que havia uma limitação e que, entretanto, o Governo ultrapassou esta limitação. Sr. Deputado, o rigor dos factos é que não há aqui limitação, nomeadamente para todas as parcerias público-privadas. Esta é uma facilidade de crédito de 7,5 mil milhões para as subconcessões. As subconcessões, de acordo com o relatório de Ernst & Young, a preços nominais, têm uma responsabilidade de 8,1 mil milhões de euros. Portanto, verificará que não houve, sequer, ultrapassagem àquilo. É que aqui, durante alguns dias, ouvimos dizer: «Não, não, isso estava limitado a um valor e isso foi claramente ultrapassado». Não foi, Sr. Deputado: 7,5 mil milhões para as subconcessões e não para todas as parcerias público-privadas, como aqui foi dito, e desses 7,5 mil milhões verificará que, a preços nominais, o valor

que está inscrito na Ernst & Young é de 8,1 e, portanto, verificará que, efetivamente, o plano, nessa matéria, até correu bem e havia quem o quisesse financiar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Que data tem esse documento?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É de setembro de 2008, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Deputado, como deve calcular, cada um meterá a CaixaBI no sítio onde mais interessa. Estou-me nas tintas para isso. O que acho que é razoável discutirmos aqui é quais os dados que o decisor político deve avaliar nas circunstâncias do momento em que toma a decisão. E tomar uma decisão com a dívida pública em 2004, qualquer que seja o valor que lhe dê mais jeito, ou em 2008 é diferente, como é diferente a decisão do Ministro das Finanças quando diz que os contratos que estejam assinados executam-se, os que não estão não se executam, o que atirou por terra a autoestrada Viseu-Coimbra. Eu diria que o Sr. Prof. Teixeira dos Santos foi avisado, olhou para as condições financeiras e disse: «Acabou, ninguém assina mais contratos.» Direi que para trás não foram avisados. Não estou a dizer se a CaixaBI diz que havia garantias ou se o Papa diz que podíamos continuar a fazer estradas que têm valor social. Estou a falar dos dados objetivos e com os dados objetivos é preciso fazer análises.

Mudando um pouco de assunto, sei que é um grande adepto, já o reafirmou hoje e afirmou no passado, do modelo de disponibilidade que não é lesivo para o Estado e até é bom. Confesso que não tenho elementos para poder discordar, mas queria, apenas, fazer uma análise comparativa.

Olhando para a Oeste, para a Brisa e para a Lusoponte, vejo que o pagamento de portagem real não traz grandes benefícios para o Estado, mas também não vejo aqui, nos relatórios que consultei, muita despesa para o Estado; e vejo que o outro modelo com vicissitudes várias, sem querer encontrar culpados, é o modelo que causa mais ruído e, normalmente, mais prejuízo ao Estado.

Por que é que não se optou sempre por este modelo de portagem real? Esta é a minha primeira pergunta.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, é melhor fazer já as perguntas todas, porque já se excedeu largamente o seu tempo.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, peço-lhe, então, a mesma tolerância.

Sr. Deputado, disse há pouco que gosta de cumprir a lei, e eu registei com agrado porque sei que gosta de cumprir a lei. O problema é que, no Douro Interior, se olhar para a primeira fase 69 657 e para a segunda fase 757, vejo que há aqui um atropelo a várias leis: à lei da contratação pública, à lei do Tribunal de Contas, que chumba...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Está-se a referir-se a quê, Sr. Deputado?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — À questão dos 705 milhões de euros e à degradação das condições da primeira para segunda fase. Só estou a dizer que nalguns contratos recuou-se da proposta final à primeira fase, ou seja, não interessa como, mas houve aqui uma conformação do contrato

à primeira fase. Porquê? Porque da primeira para a segunda fase aconteceu aquilo que a lei não deixa: a degradação das condições.

Portanto, gostava de perguntar qual é a sua apreciação sobre isso, se isto é legal ou não, já que gosta de cumprir a lei, ou se se tratou de um atropelo à lei que depois se corrigiu.

Mas a minha pergunta principal não é essa. Respondeu ao Deputado Bruno Dias algo que me deixou inquietante, que tem a ver com os *swaps* e com os contratos que diz que não tem noção se existem estão ou não — eu também não fui ver —, mas deu de barato que existissem em quase todas ou que pelo menos devem existir em todas. Nós ouvimos aqui toda a gente a dizer que o Estado reserva para si 100% dos futuros ganhos em renegociações, o que nos deixa um pouco descansados. E acabou por dizer que isto, no limite, no fim, até pode dar lucros substanciais para o Estado.

A minha pergunta é se nestes contratos, se houver mexida de *spreads*, há garantias que o Estado venha mesmo a receber os 100%, se existirem futuras negociações, ou há alguma coisa que nos escapou e que possa, à data de o Estado ir receber aquilo que pelos vistos tem direito, no tal futuro incerto, não vir a acontecer. Como disse que não conhecia, é provável que não possa responder, mas fiquei preocupado, porque disse que podia haver aqui uma alteração qualquer no refinanciamento, que tem a ver com a taxa de *spread*. Gostava que pudesse esclarecer isso.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, na nota que aqui tenho, basicamente, fez-me três questões: uma primeira questão que tem a ver com a análise que cada um faz e toma a decisão em cada momento que o senhor, de alguma forma, contextualizou à data de 2004 e à data de 2008; a questão da Brisa e da Lusoponte que não têm despesas e por que é que não

se opta sempre por um sistema semelhante de portagem real; e, depois, também o atropelo à lei na questão das subconcessões e no *swap*.

Sr. Deputado, quanto à primeira questão, essa é uma matéria que nos divide drasticamente. O Sr. Deputado entende que para o País, neste momento, o que é bom é parar o investimento. Eu tenho uma visão diferente. Olhe, se quer que lhe diga, tirei a minha licenciatura em Economia numa escola que defende muito a visão que o Sr. Deputado tem, mas eu não perfilho as teses que são defendidas nessa minha escola. Defendo teses que são defendidas por outros economistas e que, neste momento, entendem que é a única solução para este País é, exatamente, mais investimento e, obviamente, investimento que seja produtivo, investimento que seja eficiente, investimento que não traga mais despesa, mas que traga mais competitividade e mais produtividade ao País, investimento que seja, essencialmente, também privado, mas que em determinados momentos o Estado intervenha para que esse investimento se possa concretizar.

Portanto, a minha análise, nessa matéria, é completamente diferente.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Repare, também nesse mesmo período, na altura em que tomámos essas decisões, era essa também a prática vigente, porque era essa a opinião da própria União Europeia. A própria União Europeia recomendava, e recomendou a todos os países, que substituíssem a falta de investimento privado, que estava naquele momento a acontecer, com mais investimento público, para que as economias não gripassem, não perdessem o gás que tinham.

Portanto, Sr. Deputado, nessa matéria, estamos num campo estritamente ideológico, num campo de opções económicas e num campo de resultados. Só saberemos, efetivamente, os resultados e quem estará mais certo quando essas receitas forem aplicadas e verificarmos e combinarmos os resultados. Mas uma coisa sabemos neste momento, Sr. Deputado: é que com a receita que está a ser aplicada neste País temos sempre mais desemprego, mais défice, mais austeridade, que gera mais desemprego, mais défice, mais austeridade; é aquilo a que o Sr. Presidente da República chama «espiral recessiva». Sr. Deputado, já lá vão dois anos, e há uns senhores que continuam a insistir, a insistir, a insistir e a insistir nesta receita. Quanto mais tempo precisa para perceber que a receita que o Sr. Deputado defende é errada e está a levar este País no caminho do precipício, em vez de resolver os seus problemas?

É esta matéria que gostava que o Sr. Deputado percebesse quando analisamos as decisões que foram tomadas conscientes destas políticas.

Por isso é que eu também transmiti, na fase inicial, que os reflexos desses investimentos estão bem espelhados. É que nós, nestes anos, exatamente onde temos menos influência, decrescemos menos que a Europa e rapidamente viemos para um crescimento, ao contrário do que agora está a acontecer, em que estamos a divergir da Europa e em movimento acelerado de perda relativamente à Europa. E verificará também na dívida pública que tínhamos linhas tão similares e elas começam a divergir agora que esta política está a ter estas consequências. O mesmo se verifica em termos de emprego. Nós partimos de uma situação de desemprego muito abaixo da União Europeia — recordo que neste gráfico a linha azul é a União Europeia —, estamos num sentido crescente, verificará que nestes anos em que o Partido Socialista está no Governo há

uma estabilização da linha face à linha da União Europeia, verificará aqui curvas semelhantes, e depois há um disparo com estas políticas.

Sr. Deputado, os resultados é que vão ditar quem está errado e eu estou plenamente convencido que não apenas erra na receita como na dose e que a dose que está a dar ao País é uma dose suficientemente perigosa para estarmos na situação de dificuldade que temos, graças àquilo que o seu Governo está a fazer ao País.

Relativamente à Brisa e à Lusoponte, diz que não tem despesas, mas tem receitas, Sr. Deputado. E, como já vimos, tem receitas que até eram do Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas eu gosto desse modelo.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, mas tem receitas que eram do Estado. E isso deve ser visto na mesma leitura. Repare, tanto podemos capturar benefícios, reduzindo a despesa, como capturando receitas para o lado do Estado. E o que é verdade é que isso não aconteceu nestas duas concessões. Mas mais grave do que a afirmação que o senhor faz é que, se fosse assim, se fosse esse o único modelo, estávamos condenados a ter apenas autoestradas em Lisboa e no Porto.

Sr. Deputado, eu não me resigno a essa condenação que fizeram a este País, eu não me resigno à condenação que fazem às populações do interior de não terem a possibilidade de terem infraestruturas só porque o número de pessoas que lá vive não é suficiente para pagar as portagens que os senhores acham que são a única solução para construir infraestruturas. Não, Sr. Deputado, eu não tenho essa resignação e lutarei, enquanto tiver energia, para que Portugal seja diferente e tenha vozes que defendam exatamente o contrário daquilo que defende, porque, se não, em última

instância, só teremos estradas em Lisboa e no Porto, hospitais em Lisboa e no Porto, escolas em Lisboa e no Porto. Esse não é o País que eu quero para os meus filhos nem para os meus netos. Eu quero um País para os meus filhos que seja justo, que seja solidário e que dê igualdade de oportunidades para todas as populações.

Finalmente, a terceira e última questão, relativamente ao Douro Interior pergunta-me se entendo que há um atropelo à lei ou não. Não, Sr. Deputado, em nenhum momento. Enfim, deixe-me dizer-lhe, ressaltando sempre, que não conduzi nenhum destes processos, mas sou solidário com as decisões que o conselho de administração da Estradas de Portugal tomou e que tomou alicerçada nos técnicos da Estradas de Portugal, aqueles mesmos técnicos que, como ontem vimos aqui, o Sr. Presidente Ramalho disse que são muito bons, mas que depois disse que tudo o que era feito por esses técnicos estava errado. Eu tenho a plena confiança naquilo que foi feito pela administração e tenho também a plena confiança, porque me foi facultado um conjunto de pareceres jurídicos relativamente a essa matéria, alguns dos quais, por acaso, até estão na auditoria da Ernst & Young. Se verificar, relativamente a essa matéria, o escritório de advogados que faz a auditoria da Ernst & Young também diz considera que a decisão que foi tomada pelo conselho de administração estaria dentro dos contornos da lei.

Como sabe, eu não sou jurista, a minha área é mais Economia, gosto mais dos números, mas do ponto de vista dos juristas também há opiniões diferentes. E o que é verdade é que haveria um conjunto de pessoas suficientemente reputadas para aconselhar a Estradas de Portugal a estarem dentro da lei e que aquilo que estavam a fazer estava, exatamente, no estrito cumprimento da lei.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Se fosse assim, não valia a pena reformar os contratos, ficavam como estavam.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não foi esse o entendimento do Tribunal de Contas. A Estradas de Portugal recebeu esse entendimento e agiu em conformidade, reformando os contratos.

Finalmente, quanto aos *swaps*, o contrato *swap* não é um contrato onde o Estado esteja e, portanto, eu nunca tive uma particular atenção. Esse contrato *swap* é um contrato feito entre a concessionária e os bancos de financiamento para salvaguardar o risco que sobra para a concessionária por parte de alterações nos indexantes às linhas de financiamento. Portanto, quanto a essa matéria, é um contrato essencialmente da responsabilidade dos concessionários e, tanto quanto posso estar informado dessa matéria, isso, obviamente, não põe em causa aquilo que são as capacidades do Estado.

Gostava ainda de lhe dizer que também há uma novidade nestes contratos. É que nas subconcessões o Estado pode, a qualquer momento, interromper e substituir o financiamento. Portanto, se o Estado for capaz de arranjar um financiamento melhor do que aquele que ali está, suspende imediatamente aquele e entrega um financiamento. Estão previstos mecanismos dessa matéria no contrato. É também um benefício dos contratos de nova geração, que não existia anteriormente, para dar capacidade e flexibilidade ao Estado na gestão destes processos e para, obviamente, obrigar a procedimentos de refinanciamento quando tal não seja do interesse do concessionário. Portanto, o Estado tem essa capacidade.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Carina Oliveira, faz favor.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o nosso colega, 8 horas de audição depois.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Ainda não bati o recorde da Fundação Magalhães.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Não, ainda não bateu o recorde. E cá estaremos na mesma, com toda a persistência, para continuar a audição, durante o tempo que quiser e que for necessário.

Digo-lhe que tenho três perguntas para lhe fazer, portanto, para enquadrar também um pouco o seu tempo e para não responder já e à cabeça tudo o que quer àquilo que irei perguntar.

A primeira pergunta é sobre a alteração do modelo de financiamento da Estradas de Portugal, já aqui muito batido e falado. Gostaria de perceber de que forma pode ou não partilhar do meu ponto de vista relativamente àquilo que pode ser considerado uma desorçamentação, não cabimentação, qualquer que seja a technicalidade de termo que lhe queira atribuir.

Na anterior Legislatura, numa famosa audição ao Orçamento do Estado, confesso-lhe que não sei precisar as datas de forma tão clara como o nosso colega consegue, mas lembro-me de ter perguntado...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Para os números sou bom.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Aos números é mais fácil.

Como estava a dizer, lembro-me de ter perguntado, na altura, ao seu Ministro António Mendonça, relativamente a uma série de investimentos que questionávamos, se estariam ou não espelhados naquilo que era o

Orçamento do Estado. E, na altura, ele teve uma expressão muito curiosa, que até hoje recordo, que é: «Sr.^a Deputada, o Orçamento do Estado é só a ponta do *iceberg*.» E, de facto, na altura, nós perguntámos: «Então, onde é que está a parte de baixo do *iceberg*?» E veio a verificar-se que eram, precisamente, muitas destas partes que estavam não cabimentadas, não orçamentadas ou consideradas de forma diferente da que seria de esperar relativamente àquilo que era despesa pública.

Assim, pergunto-lhe se, sem esta alteração de modelo de financiamento à Estradas de Portugal, teria sido possível lançar o pacote de subconcessões que foi lançado e também qual é a dose. Há pouco, falou nos 7,5 mil milhões e que o relatório de auditoria da Ernst & Young falava em 8,1. Eu pergunto se não têm sido parados estes pacotes de subconcessões na altura em que foram, sem a concessão da Serra da Estrela, sem a concessão do Ribatejo e outras por aí fora, qual seria, então, o valor e o montante que acresceria a estes 8,1. Daí que pergunte — e esta é a pergunta que fazemos também praticamente em todas as audições, para ficar também como boas práticas — qual é a dose do veneno destes pacotes todos de subconcessões ou desta forma de contabilização que temos em cima da mesa. Esta é a primeira pergunta.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputada, ora aqui temos um bom tema, um tema de que eu gosto.

Quanto à alteração do modelo de financiamento da Estradas de Portugal, a Sr.^a Deputada sabe quais as responsabilidades dos contribuintes anualmente, 800 mais 700, das SCUT? Era 1,5 mil milhões. Sabe quanto é hoje, depois do...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente, dos contribuintes. Quanto é que os contribuintes pagam? Isto é muito bonito. Mas, verdadeiramente, o que é que sai do Orçamento? Antes da alteração do modelo, saía do Orçamento 1,5 mil milhões. A Sr.^a Deputada sabe hoje quanto é que os contribuintes pagam? Zero, Sr.^a Deputada. É só ver os orçamentos, qual a verba que lá está inscrita e que é transferida para a Estradas de Portugal. E sabe porquê? Porque a Estradas de Portugal tem os ativos suficientes para poder fazer face ao seu endividamento, gerir esses ativos, obter as receitas e pagar esse endividamento, sem nunca pedir dinheiro ao Estado.

Essa é a grande virtude deste modelo: os contribuintes deixaram de pagar, Sr.^a Deputada. Muitas vezes, fala-se aqui em tanta coisa e não se fala no essencial. Os contribuintes antes, insisto, pagavam 1,5 mil milhões por ano.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não é de borla, Sr.^a Deputada. A questão não é de borla. Nós fizemos um conjunto de mudanças que deram à Estradas de Portugal os ativos suficientes para fazer face ao seu encargo.

Repare, o Sr. Dr. António Ramalho esteve aqui e disse que em 2030 a Estradas de Portugal tem 15 vezes o seu EBITDA e que essa é uma situação insustentável. O Dr. António Ramalho esqueceu-se de dizer quanto é que tinha em 2034, ou em 2035, ou em 2036. Tinha quatro vezes o seu EBITDA. É que há um fenómeno absolutamente importante para

todas estas matérias: os ativos da Estradas de Portugal, nomeadamente a concessão Brisa, a concessão Lusoponte e as concessões SCUT, nesses anos passam a ser receitas da Estradas de Portugal e, portanto, os bancos, quando financiam, sabem que num determinado ano estão lá essas receitas. Nesse sentido, não vale a pena vir enganar, porque essa é a expressão, e escolher o ano em que há essa transferência para no ano antes dizer «isto é 15 vezes o EBITDA», porque no ano seguinte ou nos três anos seguintes é 4 vezes o EBITDA.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não há uma questão de falência. Há, sim, uma questão de insustentabilidade financeira, o que é diferente. Mas essa não é da Estradas de Portugal, essa é da economia no seu todo, é das empresas que não conseguem chegar ao financiamento, é daquele problema que o Sr. Primeiro-Ministro, há pouco ou ontem, se queixava: não há financiamento. Esse é que é o problema. Do ponto de vista económico, o valor da Estradas de Portugal está lá. A Estradas de Portugal tem os seus ativos para gerar o valor necessário para fazer face a todo esse endividamento. Supostamente, de acordo com todas as previsões, não vai pedir ao Orçamento do Estado esses montantes. Se os bancos tivessem possibilidades para financiar, como na altura tinham, eles financiariam a Estradas de Portugal e a Estradas de Portugal com as receitas que obtém paga as dívidas.

Portanto, os contribuintes deixam de pagar. Esta é que é a alteração essencial do modelo e esta é que é a grande virtude: com este novo modelo os contribuintes deixaram de pagar e passaram, essencialmente, a pagar os

utilizadores; e passam a pagar os utilizadores ao longo da utilização da vida dessas infraestruturas, e não o que acontecia anteriormente.

Sr.^a Deputada, não vale a pena voltar a insistir no tema desorçamentação. A pergunta que lhe faria é a seguinte: o que é que não está orçamentado? Qual é o valor que não está orçamentado? Há alguma situação, que vieram aqui referenciar, que não estivesse orçamentada? Eu não tenho conhecimento. Tudo o que está no Orçamento do Estado de 2013 — e já é o segundo Orçamento do Estado feito por este Governo — corresponde, inteiramente, ao que estava em 2012, não há lá nenhuma novidade. E o que está em 2012 corresponde em termos gerais ao que estava em 2011, sendo que em 2011 havia ainda a Alta Velocidade e, portanto, há uma retirada de um ano para outro. Mas não há nenhum acrescento, Sr.^a Deputada, não há a descoberta de nada que não estivesse orçamentado. Essa é apenas uma fantasia, é a parte da tal historieta, da lengalenga, da narrativa, do embuste que os senhores tentam, a todo o custo, demonstrar, mas que ele não está é evidente. Diga-me qual é o euro de uma atividade que não estivesse orçamentada e que agora os senhores tiveram de orçamentar! Diga-me uma! Porque aí, se a senhora tem, eu calo-me.

Eu posso falar da forma afirmativa que falo e pleno da razão que tenho, porque os factos, para mim, são óbvios e muito claros. Falo da forma que falo, enfim, com a segurança que penso que transmito relativamente a essa matéria, exatamente porque não existe aquilo que a senhora diz que existe. É que, se existisse, eu estava em dificuldades, Sr.^a Deputada. A senhora puxaria agora do papel e dizia: «Não, não! Está aqui, o valor x não estava orçamentado e agora tem de estar a ser! Estamos aqui em dificuldades!» Não encontra, Sr.^a Deputada. E, portanto, a sua afirmação de desorçamentação não corresponde à realidade.

Quanto à Serra da Estrela, Sr.^a Deputada, nada mais injusto para uma população que, durante dezenas e dezenas de anos, espera por uma infraestrutura do que ver suspensa a construção dessa infraestrutura. A Sr.^a Deputada, provavelmente, não conhece tão bem como eu conheço aquele território. Eu sou Deputado eleito pelo distrito da Guarda e nasci bem ao lado, mas junto à Serra da Estrela, em Oliveira do Hospital, enfim, nasci em Coimbra mas com residência em Oliveira do Hospital, visto que antigamente não tínhamos as condições para nascer nas nossas terras e tínhamos de percorrer estradas feitas na monarquia — porque naquela altura a última vez que tinham feito estradas tinha sido na monarquia — para irmos para Coimbra para nascer. Mas eu vivi ali.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Eu também nasci ali.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Muito bem. Eu vivi ali e conheço muito bem aquele território. E nada de mais injusto, perante populações que aguardam há dezenas e dezenas de anos por infraestruturas adequadas, que se suspendam essas infraestruturas numa estrada, Sr.^a Deputada, que é das estradas mais mortais. Embora não goste de falar de questões particulares, há uma coisa da qual tenho a maior mágoa, que é a de não ter conseguido concretizar esta concessão da Serra da Estrela. Olhe, da minha turma do ensino primário, tenho quatro colegas que faleceram. Sr.^a Deputada, numa turma de vinte e poucos alunos, faleceram quatro nessas estradas, porque não oferecem as mínimas condições àquelas populações. E a suspensão desses investimentos, além de ser injusto do ponto de vista de desenvolvimento, além de retirar a competitividade a um território que merece e necessita desse investimento, está também a ser um sacrifício para famílias que veem os seus familiares falecerem em estradas que não

têm as mínimas condições, porque houve um Estado negligente que, durante dezenas e dezenas de anos, não investiu e não fez aquilo que tinha de ser feito, porque concentrou o investimento — sabe onde, Sr.^a Deputada? — sempre no mesmo sítio, àquele a que os senhores agora querem voltar. Repare, investimento para fazer um novo porto em Lisboa, isso já foi anunciado: mil milhões. Mas investimento de algumas dezenas de milhões para resolver este problema já não há.

Por isso, Sr.^a Deputada, quando fala da Serra da Estrela, eu fico com a emoção também à flor da pele, porque eu vivi e sei bem o drama que é para aquelas pessoas, para aquelas famílias a ausência desse investimento, que não é apenas justo, não é apenas necessário, é também um ato absolutamente fundamental para a sobrevivência daquelas populações, para que enquanto comunidade tenha todas as condições e as mesmas oportunidades que outros têm, enquanto comunidade de empresários tenha as mesmas condições e custos de contexto que outras regiões têm e que merece. Acho que na Serra da Estrela pode e deve ser feito um investimento, senão na totalidade, pelo menos uma parte para que essas populações vejam, pelo menos, uma parte do seu sofrimento minorado.

Sr.^a Deputada, apesar da minha forma afirmativa e impetuosa, talvez, de falar, não quero que interprete mal as minhas palavras. Apenas falei de uma forma afirmativa e impetuosa, porque esse é um tema que sinto e no qual tenho uma mágoa interior que me acompanhará sempre. Enquanto governante, tive a possibilidade de poder terminar o sofrimento dessas populações e, nessa matéria, não consegui. Por isso, tenho uma mágoa interior para com os meus conterrâneos por não ter podido corresponder ao esforço e ao que eles esperavam que eu fosse capaz de fazer. Portanto, essa é uma mágoa que me acompanhará, porque, infelizmente, as condições financeiras não o permitiram e porque, infelizmente, também do ponto de

vista político, impuseram que esses investimentos não pudessem prosseguir.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Eu queria registrar que não respondeu à minha pergunta quando questionei qual era a dose. Fez oito subconcessões, com todo o respeito, Sr. Deputado, e uma delas podia ter sido essa que lhe traz tanta mágoa e que lhe causa tanto mal-estar.

Portanto, foram oito, podiam ter sido nove ou dez. Aquilo que lhe perguntei foi qual o limite, qual a dose a partir da qual isto se tornava insustentável.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr.^a Deputada, a dose, para mim, era na mesma medida do que recebi. Ou seja, um dos objetivos que sempre impus a mim próprio era o de que não deixasse mais encargos daqueles que recebi. Como ainda tinha uma folga significativa quanto aos encargos que deixei relativamente aos que recebi, estava absolutamente convencido de que ainda era possível, nomeadamente, construir estes itinerários na Serra da Estrela. Não foi possível não por incapacidade do Governo ou porque o Governo não o quisesse fazer, porque o Governo fez em dois ou três anos aquilo que nunca foi feito antes, visto que fez todos os projetos, fez a aprovação das licenças ambientais, obteve as declarações de impacte ambiental, obteve tudo o que era necessário para que o investimento pudesse prosseguir. Infelizmente, com base no acordo do Orçamento de 2011, o Partido Social Democrata obrigou a que todas estas parcerias público-privadas não pudessem prosseguir e, portanto, estes investimentos não se pudessem concretizar.

Portanto, mesmo eu entendendo que a dose ainda podia... É que ainda havia folga relativamente ao montante que tínhamos recebido, e esse

era um ponto de honra para mim e era um ponto de honra dos meus ministros, ou seja, não deixarmos encargos superiores àqueles que recebemos, e a verdade é que deixamos encargos substancialmente inferiores. E aquela pequena parte desses encargos que podíamos ter aumentado, efetivamente, para construir estas infraestruturas nunca seria demais para aquilo que é a diminuição do sofrimento destas populações, aquilo que é a capacidade de estas populações se poderem desenvolver.

Sim, Sr.^a Deputada, nós também fizemos na sua região muitos investimentos: fizemos o IC9, que permite interligar Tomar e Ourém e ao litoral; fizemos o IC3, que permite um eixo que sempre foi utilizado durante séculos como um eixo rodoviário fundamental na nossa estrutura viária. Isso foi possível e eu estou muito satisfeito que tenha sido possível na sua região fazermos esses investimentos. Mas, infelizmente, esse esforço que foi feito na sua região não chegou a todo o lado e ainda há muito investimento a fazer. Aquilo que eu espero é que este Governo consiga fazer aquilo que ainda é necessário para que estas populações, efetivamente, tenham a qualidade de vida e, sobretudo, as oportunidades que os outros têm.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — O meu segundo tema favorito, continuando também um pouco no registo dos «tesourinhos deprimentes», é a matriz de risco disponibilidade.

Não quero falar no modelo de disponibilidade, não quero falar na disponibilidade no seu todo, quero que me fale, apenas, na alteração da matriz de risco, passando ao pagamento por disponibilidades na Norte e na Grande Lisboa, página 20 do relatório do Tribunal de Contas. Esta negociação foi lesiva para o Estado, prejudicou financeiramente a EP. Eu sei que a negociação foi feita em pacote, já tive oportunidade de o dizer

aqui, na altura, à comissão de renegociação, mas os contratos não foram feitos em pacote. Portanto, a negociação que foi feita de um conjunto de cinco, a meu ver não configurou uma boa solução para aquilo que foram os interesses do Estado e, pelos vistos, o Tribunal de Contas também partilha dessa opinião.

Gostaria que me falasse apenas destas duas renegociações: Norte e Grande Lisboa.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não vou falar apenas das negociações Norte e Grande Lisboa...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — São dois contratos!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não são dois contratos. É uma negociação única.

A Sr.^a Deputada vai a um *stand* de automóveis, compra cinco viaturas, três novas em excelentíssimas condições por um preço muito baixo e duas que estavam em melhores condições pelo mesmo preço ou por um preço superior, mas aquilo que ganha nas três é incomensuravelmente superior ao que perde nas outras duas, e a senhora não faz o negócio. Bom, é uma opção da Sr.^a Deputada. Não foi essa...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A Sr.^a Deputada está aqui, nesta Comissão de Inquérito, e já ouviu, como eu, os responsáveis dessas

concessões dizerem que essa foi também uma imposição das concessionárias e, como tal, não aceitariam de outra forma.

O Estado, quando aceitou negociar em bloco, teve em atenção essa condicionante por parte da concessionária e teve em atenção também os interesses que tinha, porque o Estado ganhava muito se a negociação fosse em bloco, nomeadamente se pudessemos refinarciar todas as concessões em bloco.

Olhe, os mercados financeiros alteraram-se e não conseguimos ainda o refinanciamento. Mas um contrato é para 30 anos e, provavelmente, quanto ao que fizemos nessa altura, que permitirá o refinanciamento no futuro, pode ser que o Estado ainda venha a obter resultados. Agora, a verdade é esta: a comissão de negociação, em valor atualizado líquido, estima um benefício nessa negociação de 1,8 mil milhões de euros. Em valores correntes, o que é diferente de valor atualizado líquido, a auditoria do Tribunal de Contas, quando confrontada com a auditoria da Ernst & Young, diz que nesta negociação há um benefício de cerca de 6 mil milhões. Porque, se não, não há outra forma. Quando recebemos a Estradas em 2005 tínhamos um custo de cerca de 10 mil milhões para este conjunto de seis concessões, incluindo a Norte Litoral, ou seja, estas cinco mais a Norte Litoral, e a Ernst & Young calcula para estas mesmas seis um custo de 4,6 mil milhões. Ou seja, entregámos estas seis concessões com um encargo de 6 mil milhões, inferior àquele que era o encargo que tínhamos em 2005.

Repito, Sr.^a Deputada, menos 6 mil milhões, e volto a frisar as páginas para que não haja nenhuma dúvida e para que os Srs. Deputados possam ver: auditoria do Tribunal de Contas, página 18 e página 20, somando as quatro concessões SCUT com a concessão Norte, obtém 10,8 mil milhões; a auditoria de Ernst & Young de 2012, páginas 53 e 54,

somando as quatro concessões SCUT com a concessão Norte e a concessão Grande Lisboa, obterá o resultado de 4,6 mil milhões. Portanto, deixamos menos 6 mil milhões de encargos nestas concessões do que aquilo que recebemos.

Sr.^a Deputada, se acha que as renegociações e o trabalho que foi feito durante seis anos, que permite deixar menos 6 mil milhões de encargos, não é um bom trabalho, olhe, não posso fazer nada por si.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Para terminar, Sr. Presidente, com toda a tolerância que já deu, vou telegraficamente colocar a minha última pergunta, visto que tinha três para fazer.

Confesso que estou confusa naquilo que disse relativamente ao Túnel do Marão. Às vezes, o diabo, de facto, está nos detalhes. Gostaria de tentar perceber os *timings* entre a suspensão do financiamento, as rescisões, quem é que deixou de pagar a quem. Com toda a honestidade, há pagamentos indevidos? Que acusações fez durante esta audição? E que pagamentos foram esses? Peço-lhe que concretize, por favor, e que apresente as provas, porque, de facto, como eu disse, gostaria de perceber, de uma forma honesta e genuína, aquilo que está por trás de todos estes detalhes do Túnel do Marão.

Por último, queria dizer-lhe, mesmo para terminar, porque penso que esta será a sua última vez nesta Comissão de Inquérito, que penso que toda a gente devia fazer um esforço para ultrapassar aquilo que é a culpa, quem tem e quem não tem, e efetivamente olhar para as coisas de uma forma factual, mas honestamente factual.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr.^a Deputada, todo o exercício que aqui fiz é de honestidade factual e desafio a que verifique se algum número

daqueles que eu disse não corresponde aos factos que estão inscritos nos diferentes relatórios. Portanto, desse ponto de vista, estou particularmente à vontade no que diz respeito a essa honestidade intelectual. E o que demonstrei foi exatamente a desonestidade intelectual, porque eu comecei a minha intervenção com essa desonestidade, com perguntas e com respostas que violam, claramente, aquilo que é a verdade dos factos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 1980.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não é apenas 1980, Sr. Deputado Altino Bessa. Eu sei que lhe custa, mas o que é que eu posso fazer? O senhor meteu a pata na poça. Veio aqui tentar inventar uma culpa para uns responsáveis que não tiveram culpa nenhuma sobre essa matéria. Teve o inquirido, enfim, com um ar até jovial, a dizer: «Não, não. Confirmo. Sim, sim, 34 milhões. Não, isso foi em 2000... Sim, talvez um bocadinho antes, mas, sim, por aí.» E, portanto, Sr. Deputado, é assim a vida. Quando nós não estudamos e não vemos os factos, é assim. O Eng.º Ferreira do Amaral, em 1995...

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Deputado, peço desculpa, mas a pergunta que lhe dirigi era sobre o Túnel do Marão.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sim, sim. Eu vou ao Túnel do Marão, não se preocupe.

Como eu dizia, em 1995, o Eng.º Ferreira do Amaral decretou, contrariando o contrato que tinha assinado, a suspensão da cobrança de portagens no mês de agosto, Sr. Deputado. Em 1995, e foi por aí fora. É a vida. É assim. Não há outra forma. O facto é aquele e não há outro. O

senhor enganou-se, cometeu uma imprudência, fez uma afirmação que não era correta, tentou construir a história, a historieta, a lengalenga. É assim, Sr. Deputado. Olhe, se quer que lhe diga, Sr. Deputado, dessa já não se vai safar, vai ser o Deputado da lengalenga, o Deputado da historieta. Não há outra forma. Nesta Comissão de Inquérito, depois das suas afirmações, ao longo destes meses, vai ficar com o epíteto de Deputado da lengalenga, Deputado da historieta. Se o senhor tivesse factos para me contrariar, mas não tem e por isso é assim. O senhor fica com a lengalenga. É isso que vai ficar na história desta Comissão.

Relativamente aos pagamentos indevidos e ao Túnel do Marão, não se preocupe, Sr.^a Deputada, vou responder a tudo e, mesmo que não respondesse, estaria logo à sua vontade para responder de imediato, porque não há nenhum tema do qual eu tenha necessidade de esconder. Eu não tenho nenhum reequilíbrio escondido que não mostre, eu não introduzi portagens sem alterar os contratos de concessão.

A propósito, Sr.^a Deputada, por que razão é que se alterou as portagens na concessão Beira Interior, na concessão Interior Norte ou na Concessão Algarve e os contratos ainda não foram alterados? As portagens foram introduzidas a 8 de dezembro de 2011 e estamos em abril de 2013. Estamos a pagar com base em que contrato? Estamos a pagar com base no contrato antigo? Então, mas o contrato antigo não tem portagens. Sr.^a Deputada, que imbróglio é que temos ali? Agora, diga-me uma coisa: se houver um concessionário que diz «eu não aceito», como é que vão resolver este problema? Como é que tem estado a ser pago? Tem estado a ser pago pelo tráfego no caso-base? A informação que tenho é a de que tem estado a ser pago pelo tráfego no caso-base, ou seja, nem é o tráfego que existia à época, em 2010, é com base no caso-base. Se houve diferenças do tráfego face ao caso-base, é mais 50% em cima do tráfego que estava no

caso-base previsto. É assim que se está a pagar. E, simultaneamente, o risco de disponibilidade não foi para lá. Ou seja, se o Estado quiser pôr as multas que está a pôr nas outras concessões — a concessão Norte Litoral teve uma multa de 6 milhões —, nesta não pode pôr, porque não tem a cláusula de disponibilidade, nem sequer há esse risco de disponibilidade. A concessionária está no melhor dos mundos. E, quanto a isso, não vejo a Sr.^a Deputada preocupada.

Volto a insistir, a 8 de dezembro de 2011, se a memória não me traiçoa, foram introduzidas portagens e estamos a 16 de abril de 2013, Sr.^a Deputada. E a senhora até perguntou aqui se os pórticos tinham sido instalados antes dos contratos...! Imagine...! E com coisas mais graves: com o decreto-lei que refere a introdução de portagens a dizer, textualmente... O Ministério das Obras Públicas enganou o Conselho de Ministros, porque estou plenamente convencido de que o Conselho de Ministros não teria aprovado aquele decreto se soubesse que não existiam acordos com as concessionárias. E está lá, no decreto que aprova a introdução de portagens, que os acordos já estavam estabelecidos com as concessionárias. E a verdade é que estamos em abril de 2013 e não há acordos. Portanto, esse decreto foi falso! A informação que o Ministério das Obras Públicas prestou ao Conselho de Ministros foi uma informação falsa, Sr.^a Deputada! Até hoje ainda não há contratos! Não há contratos e não se sabe onde está o FRA IX na Lusoponte, não se sabe quem pertenceu às comissões de negociação, não se sabe tudo o resto que é feito nas parcerias público-privadas, porque isso está na maior obscuridade. Percebe, Sr.^a Deputada?

Por isso é que esta história...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não há despacho nenhum dos ministros. Para a comissão de negociação da Lusoponte não conheço nenhum despacho.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não. Isso é para as SCUT e para agora. Estamos a falar numa negociação que terminou em 30 de março de 2012, já lá vai um ano. Essa negociação terminou. Quem era a comissão de negociação? Quem era o negociador? Onde está? Por que é que isso está tudo escondido? O que é que leva o Governo a não mostrar esse facto? Um ano depois!? Por isso é que permite todas estas suspeitas. Mas, então, são esses tais 37 milhões que não se sabe onde estão? O que é que se passa? Por que é que isso não é esclarecido? Por que é que, um ano depois de tantas e tantas insistências do Partido Socialista em sede de Comissão de Economia, estamos na fase em que estamos?

Quanto a Túnel do Marão e a pagamentos indevidos, Sr. Deputada, diz-se na carta que «o concedente obriga-se a assumir a posição contratual da concessionária no contrato de projeto e construção, ao abrigo da cláusula quarta do acordo direto, e para esse fim adotar todas as medidas» e que o pagamento das quantias que se encontram em dívida só são dívida do Estado quando o Estado assumir o contrato de projeto e construção. Ora, como não foi assumido o contrato de projeto e construção e foi feito apenas um pagamento do Estado ao banco, esse pagamento...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Tem provas?

O Sr. **Paulo Campos**: — Tenho provas de quê?

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não. Esse pagamento foi feito, disso não há nenhuma dúvida. O Sr. Secretário de Estado já o afirmou. E o Sr. Secretário de Estado, como sabemos, até hoje, pagou não a coberto desta carta, porque esta carta obrigava... Pagou porque teve um interesse próprio ou o Estado teve esse interesse próprio. Não estou a dizer que houve um interesse próprio pessoal, estou a dizer que o Estado teve esse interesse próprio, portanto, o Ministério das Obras Públicas teve esse interesse. Se é indevido ou não, de acordo com esta carta, é indevido. Se fizeram outro acordo que torne esse pagamento devido, Sr. Deputado, isso não sei. Mas de acordo com esta carta... É que foi isto que foi alegado. O Sr. Primeiro-Ministro, no debate parlamentar, puxou desta carta e disse «nós pagámos, porque havia aqui um compromisso do Sr. Paulo Penedos...» Acho que foi mesmo Paulo Penedos que disse, mas depois percebeu que não era bem Paulo Penedos e alguém lhe disse, entregando um papel, «Costa Pina» «Paulo Campos» e, portanto, tentou imputar uma responsabilidade.

S.^a Deputada, nestas coisas, temos de ser sérios!

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Exatamente, quem passou o papel foi dentro daquela...

Vou-lhe ler, Sr.^a Deputada: «Assumindo o Estado a posição da concessionária no contrato de projeto e construção, na sequência do exercício dos direitos referidos na alínea anterior, será responsável como parte nesse contrato», portanto, assumindo o Estado a posição...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr.^a Deputada, posso deixar, mas o seu grupo parlamentar distribuiu-o aos jornalistas nesse dia, dizendo «vejam lá as assinaturas, se não é o senhor», esquecendo-se de apontar para os Srs. Jornalistas as alíneas, que coitados não as tinham, mas depois, quando os jornalistas foram ver as alíneas, confirmaram. Logo a seguir, houve reportagens na televisão, etc., a dizer: «Bom, afinal, não era bem aquilo que estava ali escrito.» É assim, Sr.^a Deputada, os factos são esses e não são factos falsos.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, queria colocar a questão, já aqui falada, das atuais renegociações.

Elas assentam, fundamentalmente, em dois aspetos. O primeiro é estradas novas e, portanto, a orientação é no sentido de não se fazerem mais estradas.

Gostaria, no entanto, que o Sr. Dr. Paulo Campos nos dissesse: não se fazem, mas qual é o custo disso? É que, pelo que já nos foi dito, se por hipótese uma estrada que estivesse contabilizada nos autos por 1000, o Estado não abate 1000, abate 850. Quer dizer, se porventura hoje — e vai acontecer — uma estrada que está avaliada em 1000 deixa totalmente de ser construída, a construtora recebe 150 milhões. Acho isto um escândalo!

O segundo é estradas de reabilitação e conservação. Essas passam para a Estradas de Portugal, porque, segundo o Sr. Presidente, tem condições de fazer muito mais barato.

Dr. Paulo Campos, pergunto-lhe: não foi a Estradas de Portugal que publicou, no seu relatório e contas, que a conservação feita pela Estradas de Portugal é 40% mais cara do que feita por esse sistema? Eu próprio, que não domino estas questões, penso: então, estando lá um estaleiro já pronto, não tem condições para que as obras de reabilitação... E não é verdade que a Estradas de Portugal disse que eram 40% mais caras?

Por outro lado, Dr. Paulo Campos, como é que uma comissão de renegociação se sobrepõe ao Plano Rodoviário Nacional e diz quais são as estradas que se fazem e quais são as estradas que não se fazem? Há uma lei da Assembleia da República e agora é uma comissão de negociação que diz «esta estrada não se faz», «aquela pode-se fazer», «esta faz-se»?! Não seria, neste caso, justificável que o Governo ou qualquer grupo parlamentar propusessem a alteração do Plano Rodoviário Nacional? Quer dizer, a responsabilidade agora de não fazer estradas é de uma comissão de negociação?! Achamos que está aqui a haver uma sobreposição de hierarquias.

Por último, sobre os 705, normalmente o nosso colega Deputado, muito falado hoje, pergunta sempre: «Estão lá? Têm o visto do Tribunal de

Contas?» Eu gostaria que nos desse a garantia e que pudesse provar que os 705 entraram no Tribunal de Contas e sobre eles foi obtido visto.

É só, Sr. Doutor.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro. Foi o mais disciplinado no cumprimento do tempo. Merece essa referência.

Faz favor, Sr. Dr. Paulo Campos.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, tentarei também ser telegráfico para ver se conseguimos que esteja aqui até ao fim e possa satisfazer os seus compromissos parlamentares que ainda tem hoje.

Sobre os pagamentos às concessionárias, Sr. Deputado, está totalmente correto aquilo que afirma. Aquilo que tem vindo a ser negociado e que já foi aqui confirmado, quer pela Estradas de Portugal quer pelos concessionários, é que há um pagamento às concessionárias para não fazer obra. E, portanto, estamos na pior situação que podíamos estar: estamos a pagar para não fazer obras, estamos a desperdiçar contratos de financiamento que têm taxas de juro mais baixas, para suspender algo que estava a correr bem — com exceção do caso Baixo Alentejo e Algarve, que, como disse, é um caso muito grave.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro (PS)**: — Posso colocar só mais uma questão?

Então, ponho-lhe o seguinte exemplo: se uma concessão só tivesse uma construção nova avaliada em 1000 e fosse dito «não faz nada», isso significava, portanto, que uma concessão que teoricamente tinha uma

construção nova em 1000, se não tivesse de fazer nada, nem sequer instalar o estaleiro, ainda ia receber 150 milhões?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, ia receber 150 ou mais. De acordo com as informações que tenho dos relatórios que existiam na Estradas de Portugal sobre essa matéria, iam até 40% em alguns casos, ou seja, em alguns casos, o prémio que estava a ser pago ia até 40%.

Essa é uma matéria que temos de acautelar e de verificar, no futuro, o que é que, efetivamente, está a ser feito, porque a questão que se coloca é muito grave. E não é apenas uma questão muito grave quanto aos custos de construção, porque também tem a ver com os custos de manutenção, Sr. Deputado. Há ainda esse outro fator. Como disse aqui o Sr. Presidente da Estradas de Portugal, quando se aligeiram os custos de manutenção, como se está a pagar em termos de disponibilidade, o que quer dizer que a estrada tem de estar em boas condições, senão não há o pagamento de disponibilidade, veja, Sr. Deputado, que pode haver um ano em que o Estado diz «eu não vou pagar à concessionária, vai ter uma multa por a estrada não estar disponível» e a concessionária diz «mas foi o senhor que mandou fazer menos manutenção e menos conservação».

Portanto, estamos, provavelmente, a pôr em causa o equilíbrio contratual que existe e os incentivos adequados que existem. É que os pagamentos de disponibilidade estão diretamente relacionados com a estrada estar disponível e com as condições em que ela é mantida e conservada. Nesse sentido, se ela não for mantida e conservada em boas condições, se algum dia o Estado quiser colocar a multa, a penalidade, provavelmente, vai obter como resposta do concessionário que enfim, foi o próprio Estado que mandou fazer menos manutenção e menos conservação.

Queria ainda dizer que, efetivamente, no relatório e contas, página 42, há 18% de poupança entre os valores previstos para a manutenção e construção e os valores finais, sendo que na manutenção os valores são cerca de 40%, ou seja, aquilo que foi contratado tem um custo de manutenção inferior a 40% àquilo que eram os estudos provisionais por parte da Estradas de Portugal quando lançou estes concursos.

Finalmente, Sr. Deputado, quanto às estradas que se fazem e as estradas que não se fazem, o que eu acho é que com este Governo não é estradas que não se fazem, mas tudo neste País é para não fazer, é para parar: é a economia para parar, são as empresas para parar, são as estradas para parar, tudo o que possa mexer é para parar,...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — ... porque a única palavra que nós conhecemos deste Governo é, exatamente, «inação».

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Paulo Campos, os meus cumprimentos.

Sr. Deputado Paulo Campos, ao longo destas horas, e já são muitas, V. Ex.^a teceu aqui algumas considerações, que, devo dizer-lhe, são da máxima gravidade. Em condições normais, se isto fosse um julgamento, seriam extraídas várias certidões para o Ministério Público.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Espero que sim!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Também creio que será nessa sede que muitas das afirmações que fez terão de ser apuradas, porque esta Comissão não consegue ir tão longe. E são, efetivamente, muito graves as afirmações e espero que, na sequência do pedido de *Atas* que veio da parte da Polícia Judiciária, esta *Ata* também seja devidamente lida, porque as afirmações foram muito graves.

Sr. Deputado, queria colocar-lhe uma questão relativamente às subconcessões, porque tenho alguma dificuldade em compreender uma decisão — e penso que aí, sim, ainda estamos no âmbito dos poderes desta Comissão — que tem a ver com as primeiras seis subconcessões e com o aumento dos 705 milhões de euros.

O anterior presidente da Estradas de Portugal já aqui fez várias afirmações e referiu que eram custos exclusivamente financeiros. O Sr. Deputado também aqui já referiu que era um sobrecusto unicamente financeiro e que resultou da crise financeira que surgiu no período que mediou entre as propostas e as celebrações dos contratos.

A primeira dúvida que tenho é se, tendo a banca argumentado que existia uma grave crise financeira mundial, que implicava um aumento de custos de 705 milhões, isso foi ou não ponderado pela tutela, por V. Ex.^a que na altura era o Secretário de Estado responsável, e, no caso de ter ponderado, por que é que decidiu avançar mesmo com esse sobrecusto financeiro e não equacionou a hipótese de, a ser verdade o que dizia a banca, parar para pensar um bocado e analisar essa crise tamanha que levava a que a banca aumentasse os custos destes seis contratos em 705 milhões. Esta é a primeira pergunta.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, vamos a essa matéria mais uma vez.

Parar para pensar, nesse contexto, equivaleria a ficar mais caro. Que é que isto quer dizer? Quer dizer que estas infraestruturas, a não ser que a Assembleia da República decida não as construir, se forem financiadas com taxas de juro superiores, como até este momento temos, elas vão ficar mais caras. E, portanto, a melhor decisão era aproveitar uma situação que ainda do ponto de vista financeiro é uma boa situação.

Há pouco, havia um Deputado que dizia: «Bom, mas nas parcerias público-privadas o custo de financiamento dos privados até é superior ao custo de financiamento público». Verificamos, ao fim de poucos anos, que hoje todos aqueles contratos de financiamento são bons para o Estado, são em melhores condições do que aqueles que hoje poderíamos obter.

Portanto, Sr. Deputado, desse ponto de vista, aquilo que aconteceu está a dar-nos razão, ou seja, a decisão, naquele tempo, foi a mais adequada também do ponto de vista financeiro, porque, se fizéssemos agora, ainda mais caro seria. E isso, como lhe disse, não tem um agravamento do ponto de vista da dívida, porque nós deixamos menos encargos do que aqueles que recebemos. Esse era um ponto.

Finalmente, esse sobrecusto é um sobrecusto contingente. Ainda temos 30 anos pela frente e, se, porventura, as taxas de juro ao longo do período de vida destes 30 anos baixarem, o Estado vai apropriar-se desse valor, Sr. Deputado. Portanto, desse ponto de vista, com a ajuda que tivemos do Tribunal de Contas, penso que temos algo que é equilibrado relativamente a essa matéria. Diria, assim, que a melhor opção foi a que a administração da Estradas de Portugal tomou, até porque estavam enquadrados numa orientação também de investimento público da União Europeia e eram estes projetos aqueles que nós tínhamos na calha para dar

cumprimento a essa orientação, Sr. Deputado. E foi com base nessa situação, volto a insistir, que tivemos os resultados positivos que tivemos quer em termos de crescimento do produto, quer em termos de não crescimento do desemprego, quer nos termos macroeconómicos que foram obtidos no ano de 2010.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Deputado, peço-lhe que continue no esclarecimento, porque não conseguiu fazer luz sobre este ponto, e vou concretizar: estamos a falar de um aumento que ocorreu, talvez no período de um ano ou de um ano e meio, entre a proposta inicial e o contrato de 705 milhões, e isto representa 40% de aumento. O que justifica que, sendo apenas custos financeiros, haja um aumento de 40%? Não consigo perceber isso.

O Sr. Deputado já disse que, relativamente a números, vinha bem preparado e que era capaz de nos dar resposta. Estou a fazer-lhe uma...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — 40% de quê?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O custo inicial de 1738 milhões passou para 2443 milhões, o que dá um aumento. Os 705 milhões representam um aumento de 40%.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Está a retirar esses valores de onde?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Do mapa que está na página 49 do relatório do Tribunal de Contas, que tem uma relação da proposta inicial de cada um destes seis concursos e, depois, a proposta final. Aqui é que aparecem os 705 milhões, que já foram confirmados pelo

Sr. Deputado e pelo anterior presidente. Ora, confirmado que está os 705 milhões...

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Por mim, não está confirmado esse valor, mas é algo de uma grandeza semelhante.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Deputado, já várias vezes, ao longo do dia, o senhor confirmou os 705 milhões.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não confirmei, mas é de uma grandeza semelhante.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — A única questão era se estavam ou não estavam escondidos. Não estão escondidos, estão aqui assumidos. E eles representam 40% de aumento. Como é que podemos imputar apenas a custos financeiros o aumento de 40%?

Se me permite ainda uma subdivisão desta dúvida: no caso concreto, por exemplo, do Baixo Tejo, o aumento é de 115 milhões para 309 milhões. Como é que, de custos financeiros, em ano e meio, passamos para mais 194 milhões, o que corresponde a 168%?

Sr. Deputado, o próprio Tribunal de Contas diz que isto são apenas custos financeiros. Portanto, se isto são custos financeiros, a banca está aqui a cobrar uma rentabilidade para *spreads* a que podemos chamar, porque já se usou essa palavra no Parlamento, de pornográficos. Isto não tem qualquer razoabilidade. Estamos a falar em custos desproporcionais.

Portanto, Sr. Deputado, peço-lhe que esclareça a construção deste número. Os 705 estão assumidos, são custos financeiros, só que os 705

representam 40% de aumento e no caso do Baixo Tejo são 168%, porque passa de 115 para 309 milhões.

Peço-lhe que esclareça, sendo que ir mais longe que isto é como disse, ou seja, há outras investigações em curso que espero que consigam apurar. Dentro da Comissão não consegui até hoje perceber e já foram umas largas dezenas de audições. Na auditoria do Tribunal de Contas está claro que são custos financeiros e toda a gente diz que são custos financeiros, portanto, eu não discuto que são custos. Agora, não sei que *spread* é que foi aqui aplicado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — O Sr. Deputado está quase a chegar lá!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Com a ajuda do Sr. Deputado, espero lá chegar.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não é preciso a minha ajuda. Está quase a chegar lá, porque está a perceber que, efetivamente, neste contexto das parcerias público-privadas, os bancos é que têm particular influência nesta matéria. Tudo o que aqui mexe tem a ver, essencialmente, com os bancos. Está a ver como uma pequena diferença nas taxas de juro tem esse efeito?

O Sr. Deputado tem de perceber, e penso que a Comissão de Inquérito tem de perceber, de uma vez por todas, este facto: as parcerias público-privadas são financiadas em 80% com capitais alheios, dos bancos, e em 20%, 15% e em alguns casos 10% com capitais próprios, dos acionistas. Portanto, como o grosso do investimento é de capitais alheios, obviamente que o retorno, do ponto de vista dos fluxos financeiros que são

envolvidos, também é maioritariamente para os bancos. Assim, uma diferença, por pequena que seja, nos *spreads* das taxas de juro para os bancos, como a proporção dos capitais envolvidos é muito significativa, é essencialmente de capitais dos bancos, isso tem uma expressão muito grande depois naquilo que é o custo para o Estado.

Por isso é que durante estes meses o Partido Socialista tem feito várias perguntas para perceber, afinal, quem tem maior realce nestas parcerias público-privadas, se são os bancos ou se são outras entidades. A resposta é só uma: efetivamente, os bancos são os principais intervenientes. Olhe, se quer que lhe diga, viu aqui algum representante dos bancos sentado nesta Comissão de Inquérito? Eu não vi, até este momento.

O Sr. Deputado acabou de chegar ao ponto de perceber que, efetivamente, os bancos são, quanto às verbas e aos fluxos financeiros que estão aqui envolvidos, os principais recetores. Também são aqueles que mais investiram e, portanto, é normal que assim seja. Não estou a acusar os bancos desse facto, estou só a constatar um facto, uma realidade. Ou seja, os bancos colocam aqui montantes muito significativos de investimento e, portanto, têm um retorno relativamente a esse investimento, com as taxas de juros que cobram. Viu aqui algum?

Sr. Deputado, há umas semanas atrás, perguntei ao Sr. Presidente se por parte dos bancos, alguém tinha alegado sigilo. Enfim, um Deputado da Comissão de Inquérito depois confirmou-me que numa das respostas ao inquérito, nomeadamente da Caixa Geral de Depósitos, foi alegado sigilo bancário relativamente a essa matéria.

Não quero com isto levantar qualquer problema, mas só queria dizer que nesta Comissão de Inquérito, efetivamente, faltou — e era algo que, ao que sei, foi aprovado inicialmente — ouvir as instituições financeiras sobre esta matéria. Mas, porventura, outros interesses se levantaram para que as

instituições financeiras não se sentem aqui e expliquem essas matérias. Teremos, se calhar, oportunidade, porque vem cá o atual Secretário de Estado que assinou sete destes oito contratos e, portanto, do ponto de vista do financiamento, é o «bola de ouro» do financiamento dessas parcerias. Certamente que essas perguntas lhe poderão ser colocadas e ele explicará para onde é que foram estes 705 ou para onde irão estes 705 se alguma vez forem pagos, por que razão é que os bancos pediram estes 705, o que justificou que eles aumentassem, etc., porque ele é que está em melhores condições para responder, ou alguém na sua falta. Enfim, só estou a dizer que seja ele a responder, porque não vi aqui ainda nenhum outro representante de bancos, ou, então, a Comissão que traga aqui outros responsáveis de bancos para poder esclarecer estas matérias. Acho que seria muito importante que isso acontecesse, Sr. Deputado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O Sr. Deputado, na altura como Secretário de Estado, não perguntou por que é que estavam a aumentar 40% dos custos? Não se lembra se lhe foi dada alguma justificação? Ou faço a pergunta de outro modo: à data de hoje não lhe choca que de uma proposta inicial para o contrato se evolua 40%?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A questão que se coloca aqui é a seguinte: se fosse uma situação feita por um concorrente, isso era obviamente algo chocante. Mas não é uma questão de um concorrente. Em todos os concorrentes, em todas as propostas, esse efeito aconteceu, porque era algo que era estrutural no mercado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — São sempre os mesmos bancos, sempre os mesmos parceiros.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não necessariamente, porque havia competição entre os bancos. Desse ponto de vista, penso que a competição foi salvaguardada. Os diferentes consórcios financeiros, todos fizeram o mesmo movimento, presumo que por uma razão muito simples: porque todos também se financiam nas mesmas fontes e, como o custo das fontes de financiamento estava a aumentar, eles reproduziam esse custo. Mas isso, Sr. Deputado, já sou eu a especular, já sou eu a pensar. Isso tem que ser perguntado a quem de direito, às instituições que fizeram esse aumento.

Vai estar cá o atual Secretário de Estado, como disse, que foi um dos responsáveis sobre essa matéria. Ele certamente saberá explicar e estou plenamente convencido que terá a melhor explicação possível para essa matéria. Eu não estou aqui com esta matéria a fazer qualquer insinuação ou a dizer que houve aqui qualquer coisa menos bem. Não! Até porque, repare, as entidades que estão envolvidas são acima de suspeita: é o Banco Europeu de Investimento, é a Caixa Geral de Depósitos; enfim, haverá outros que já não será tão assim. Não me vou alongar, porque basta estarem nestes processos estas duas entidades para não ter dúvidas de que não haveria esses procedimentos.

No entanto, Sr. Deputado, eu tenho as minhas responsabilidades e assumo-as. Quem alterou o *pricing* dessas propostas, nomeadamente do financiamento, foram os bancos. Ora, eles é que têm de assumir as suas responsabilidades e explicar por que é que fizeram isso dessa forma e por que é que não fizeram de outra forma. Agora, digamos, não há nenhum decisor político que tenha uma resposta para essa sua pergunta. Essa resposta está nos representantes dos bancos, que alteraram as suas propostas, transmitindo... E já tenho vários pareceres sobre essa matéria,

tenho pareceres do Banco de Portugal, do Deutsche Bank e de vários outros bancos envolvidos que dizem que estruturalmente... Tenho, não fui eu mas a Estradas de Portugal que fez esses pareceres e remeteu num processo de visto esses pareceres, do qual eu tive conhecimento. Portanto, esses pareceres todos demonstram inequivocamente que havia uma alteração estrutural das condições de financiamento.

Sr. Deputado, isso sou eu a dizer, porque fiz também esse trabalho, questionei e perguntei «mas por que é que é assim». Na altura, foram as respostas que foram dadas e me foram atribuídas. Se quer que lhe diga «mas o senhor firmemente diz que isso é assim e que não é por outra razão», Sr. Deputado, não tenho de dizer, quem tem de dizer isso são os responsáveis. Portanto, perguntem. Por isso é que duramente meses estive calado sobre esse assunto à espera que alguém explicasse. Enfim, como nenhum decisor político tinha responsabilidade nesta matéria, esperava que alguém explicasse. Como ninguém explicou, numa entrevista eu disse isto e a partir desse momento as coisas pararam, nunca mais ninguém voltou a falar.

Mas estamos em sede Comissão de Inquérito e era bom que esse ponto fosse esclarecido. Eu gostaria que ele fosse esclarecido, até para que, de uma vez por todas, a responsabilidade desse problema não ficasse sobre alguém que não tem nenhuma responsabilidade nesse assunto. Se alguém, enfim, fez subir os custos das propostas, foram os bancos e, portanto, são os bancos que têm de responder sobre a razão da subida desses custos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, para continuar com a lengalenga que o Sr. Deputado Paulo Campos me apelida por muitas

afirmações que aqui, fiz e que foram, apenas e só, algumas delas, reproduções dos nossos inquiridos.

O Dr. António Ramalho que fez a seguinte afirmação: «Não são sustentáveis as dívidas da Estradas de Portugal. O nosso objetivo é dar sustentabilidade a um modelo insustentável.»

O Sr. Doutor, então, discorda desta afirmação?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Do ponto de vista económico, todas as declarações, nomeadamente dos principais responsáveis do Ministério das Obras Públicas, são da sustentabilidade do modelo.

O problema do modelo ou desta matéria, neste momento, é o da falta de financiamento, e isso não tem a ver com o modelo. É a falta de financiamento da economia e, portanto, a insustentabilidade não está no modelo, a insustentabilidade está na situação conjuntural que vivemos.

Desse ponto de vista, Sr. Deputado, aquilo que o modelo tem, ou seja, as receitas que a Estradas de Portugal tem são hoje suficientes ao longo do período de vida da concessão para fazer face aos seus encargos. Isso está demonstrado, como há pouco lhe disse, quando se passa em 2030 de 15 vezes o EBITDA para 4 vezes o EBITDA em 2034. Sr. Deputado, o Dr. António Ramalho disse que a sustentabilidade anda à volta dos 3,5 do EBITDA. Sabe que hoje a EDP tem uma dívida financeira de 5 vezes o seu EBITDA; são 18 mil milhões ou, melhor, acho que já está próxima dos 19 mil milhões de endividamento e ninguém diz que é insustentável.

Se quer que lhe diga, Sr. Deputado, eu não defendo e opor-me-ei a essa decisão, mas tenho a consciência plena de que, se, porventura, o Governo decidisse privatizar a Estradas de Portugal, não faltariam interessados na sua aquisição, obviamente ficando com toda essa dívida. E como se pretende mascarar os tais números, como se fez com a ANA, em

que se diz que se vendeu por 3 mil milhões e agora já se verificou que não se vendeu por 3 mil milhões porque no valor dos 3 mil milhões está inscrito o valor da dívida, provavelmente, então, faríamos um recorde de vendas históricas, porque iríamos vender a Estradas de Portugal acima dos 16 mil milhões, que é a dívida da Estradas de Portugal de acordo com o que diz o Dr. Ramalho.

Agora, eu não tenho nenhuma dúvida, Sr. Deputado, de que os ativos que lá estão, nomeadamente a concessão Brisa, a concessão Lusoponte e as concessões SCUT com portagens, quando transferidas, nos anos 2030, para a Estradas de Portugal, e ainda ficarão 40 anos na concessão Estradas de Portugal, irão gerar os fluxos financeiros necessários para fazer face a todo esse endividamento. E por isso é que, se houvesse uma decisão de privatização, não tenho dúvidas de que haveria interessados e que ficariam, provavelmente, com a empresa e com toda a sua dívida.

Portanto, essa é uma matéria de que só o tempo se encarregará, mas estou plenamente convencido de que esse tempo vai ser mais cedo do que o que todos nós esperamos. Depois, cá estaremos para verificar quem é que errou: se fomos nós ao fazermos um modelo que desse ponto de vista deixou que os contribuintes pagassem 1,5 mil milhões por ano ou se foram os senhores que acham que este modelo não tem sustentabilidade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quem disse foi o Sr. Presidente da Estradas de Portugal, volto a afirmar. O Sr. Doutor discorda dele. Por isso, nós estamos a analisar aquilo que nos é dito.

Também nos trouxe aqui uma afirmação e um documento que diz que os bancos também acreditavam na Estradas de Portugal e tanto assim é que a financiaram em 7,5 mil milhões de euros; é da CaixaBI, de setembro de 2008. A carta nem sequer está datada, está assinada pelos então Ministro

das Finanças e Ministro das Obras Públicas e foi enviada ao conselho de administração em setembro de 2008, é uma carta de conforto para cobrir aquilo que eram as dívidas ou as potenciais dívidas da Estradas de Portugal. Assim, pergunto: o porquê da necessidade desta carta e da autorização para dar conhecimento desta carta aos financiadores, se, como o Sr. Doutor aqui afirmou, os financiadores, os bancos acreditavam na Estradas de Portugal; o porquê de ter aparecido esta carta; de quem foi a iniciativa, se foram os bancos que a pediram ou o Governo que decidiu, por sua própria iniciativa, enviar esta carta para a Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, a carta não é mais do que uma resposta.

O Tribunal de Contas diz que, tendo como objetivo minimizar o custo da componente financiamento e, assim, reduzir o custo efetivo das respetivas PPP para o Estado, recomenda, entre outras, a concessão de garantias de financiamento por parte do Estado para a fase de construção. O que é que isto quer dizer? Quer dizer que o Tribunal de Contas estava preocupado e, durante muitos anos esteve preocupado, com o custo do financiamento para estas concessões, que, como já verificamos, é parte substancial do custo destas parcerias. E, portanto, uma das suas preocupações é minorar o custo desse financiamento.

Essa carta insere-se nos procedimentos concursais que havia e para transmitir aos bancos que o Estado, desse ponto de vista, estaria a cumprir aquilo que aqui se diz, ou seja, a tudo fazer para que o custo do financiamento seja o mais baixo possível e, portanto, para que os bancos oferecessem à Estradas de Portugal o custo mais baixo possível. E, portanto, essa carta vai nesse sentido. Foi feita pelos ministros à época — na altura, os concursos estavam em pleno andamento — para lhes

transmitir que, efetivamente, as taxas de juro e os prémios de risco que pusessem sobre os contratos de financiamento que iriam propor em sede de concurso deveriam ter em atenção aquilo que é dito nessa carta.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que, só por si, os bancos não acreditavam no modelo da Estradas de Portugal, porque precisaram desta carta. Esta carta é ou não uma exigência dos bancos financiadores?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado, já lhe acabei de dizer. É uma recomendação do Tribunal de Contas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — De quando é essa recomendação que o Sr. Doutor está a ler?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — De 2005, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É uma recomendação do Tribunal de Contas e, depois, esta carta aparece na mesma data, em setembro, em que aparece e esse relatório que aqui nos apresentou da Caixa...

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que há pouco nos referiu, dos 7,5 mil milhões de euros da CaixaBI, dessa proposta.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, isto foi uma proposta de financiamento, não tem nada a ver com os procedimentos concursais. Esses procedimentos concursais são outra matéria.

Sr. Deputado, eu vou fazer um esforço para tentar explicar. O Estado teve sempre preocupação com o custo do financiamento e, como tal, pretendia obter o menor custo possível. Para isso, utilizou as armas que tinha o seu dispor, incluindo a carta que o Sr. Deputado acabou de ler. Tem esse objetivo: que os prémios que os bancos coloquem sobre esta matéria sejam os menores possíveis. Até porque, Sr. Deputado, nós estávamos numa fase muito inicial do modelo. Tínhamos feito todas estas alterações em 2007 e, portanto, não havia ainda uma perceção muito clara de todos os bancos envolvidos, nomeadamente os bancos internacionais que não sabiam o que é que se estava a passar e como é que estava. Portanto, essa carta compreende-se dentro dessa esfera: de trazer a todos os bancos a maior informação possível sobre a Estradas de Portugal e também sobre a sua relação com o seu principal acionista, para que os prémios de risco que fossem pedidos pelos concorrentes em sede de propostas fossem o mais baixo possível, na defesa do interesse do Estado, na defesa do rigor do dinheiro dos contribuintes e de acordo com a recomendação que, dois anos antes, tinha vindo do Tribunal de Contas sobre esta matéria.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor também afirmou aqui que é preciso melhorar os contratos da Brisa e da Lusoponte.

Por que é que não melhorou, no caso concreto, os contratos da Lusoponte? O Eng.^a Ferreira do Amaral afirmou aqui que nunca lhe foi proposta nenhuma alteração significativa ao contrato ou às cláusulas que supostamente o Sr. Doutor aqui afirma que não são boas para o interesse

público. Por que é que durante esses seis anos não fez essa proposta à Lusoponte?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, porque algumas não foram aceites pelos concessionários e também porque o preço que os concessionários pedem para essas alterações é muito caro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas agora exige a este Governo que faça isso. Não é caro agora e na altura era?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Diga?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não é caro agora fazer essas exigências, essas alterações, e na altura era?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, Sr. Deputado, há uma grande diferença. Na altura, nós nunca fizemos negociações no âmbito em que estamos envolvidos. Nós estamos a fazer negociações, mas o Sr. Deputado tem de perceber essa diferença, porque... O Sr. Deputado está a tocar num ponto importante. Vamos lá tratar desse ponto, porque esse ponto é muito importante.

Sr. Deputado, vamos ver como é que nasceram estas negociações. Numa entrevista à RTP ao Sr. Primeiro-Ministro, diz o entrevistador: «Há uma crítica por vezes afeta a este Governo, segundo a qual o Governo é forte com os fracos e fraco com os fortes.» E o Sr. Primeiro-Ministro diz: «Bom, não é verdade. Nós somos também fortes com os fortes e a prova de que somos fortes com os fortes é que vamos agora renegociar as PPP...» — lá está a tal questão de serem os responsáveis por tudo isto — «... e,

portanto, nós previmos, no mínimo, nesta altura, com as negociações que já estão feitas, poder poupar ao Estado para o ano em pagamentos aos concessionários mais de 250 milhões de euros.» Isto para ser forte com os fortes, para diminuir a rentabilidade, porque aos fracos estava a ser-lhes cortado o ordenado.

Sr. Deputado, estas negociações que agora existem não são para melhorar os contratos, mas para ser forte com os fortes, para retirar aqueles excessos que eles têm do ponto de vista contratual...

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não tem a ver com conseguir, porque essa situação nunca se colocou.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Por que não a colocou?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Essa situação nunca se colocou, porque nunca pedimos à sociedade o que este Governo está a pedir à sociedade. É que este Governo retirou o décimo terceiro mês, o subsídio de férias e muito mais a todas as pessoas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, se o contrato era lesivo para o Estado já na altura, por que é que o Sr. Doutor não pôs estas cláusulas em cima da mesa? O Eng.º Ferreira do Amaral disse aqui que nunca lhe propôs essas alterações.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — É falso, Sr. Deputado. Algumas destas cláusulas foram propostas. Por exemplo, quando estive aqui...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, não conseguiu ser forte com os fortes.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Mas porquê, se não era o contexto em que estávamos, Sr. Deputado?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É uma questão de contexto.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não, não é apenas uma questão de contexto, Sr. Deputado. É a situação com que nos estávamos a confrontar. Não é apenas uma situação de contexto. É a questão com que nos estávamos a confrontar. A questão que se confrontava nas renegociações que fizemos era dentro do quadro dos interesses que existiam por parte do Estado de alterar um conjunto de cláusulas, que tinham de ser aferidas sobre aquilo que são as exigências que as próprias concessionárias fazem sobre essa matéria, para manter o equilíbrio contratual que qualquer Estado de direito deve manter.

A questão que se coloca hoje não é essa, Sr. Deputado. A questão que se coloca hoje é a de que há exigências que são feitas à sociedade no seu todo e a todos os intervenientes e há outros a quem não são feitas essas exigências e que devem ser feitas.

O que eu entendo é que, nesta altura, estamos em boas condições para resolver um conjunto de cláusulas que nunca puderam ser resolvidas. Vou dar-lhe exemplos. No contrato Brisa propusemos o conceito de disponibilidade, a Brisa não aceitou; nós propusemos a questão do caso-

base, a Brisa não aceitou; nós propusemos a questão da partilha de financiamentos, a Brisa não aceitou. Tudo isto está no relatório das renegociações. Na Lusoponte, se quer que lhe diga, há cláusulas que deviam ser alteradas, como, por exemplo, o arredondamento, que é sempre para cima, é sempre em prejuízo dos utilizadores. Mas porquê? E eu sei qual é a resposta da Lusoponte. Vai dizer-me «para não ser esse arredondamento, eu quero que o senhor me compense em x milhões» e o Estado não estava em condições. Mas agora, como está a pedir sacrifícios a todos e como também deve pedir sacrifícios a estes, que são os fortes, que até por acaso, nos últimos 10 anos, tiveram um resultado líquido de 100 milhões de euros, justificar-se-ia, na minha opinião, que esses assuntos fossem postos em cima da mesa. Mas não, Sr. Deputado, este Governo nem sequer abriu negociações com estas entidades para ser forte com estes concessionários fortes. Se há concessionários que ganharam, nos últimos anos, dinheiro significativo, são estas duas concessões. Enfim, temos de ver, depois, as proporções dos montantes investidos, mas na Brisa foram mais de 1,5 mil milhões de euros de resultados nos últimos anos e na Lusoponte mais de 100 milhões de euros de resultados nos últimos anos.

Portanto, parece-me que estas entidades também deviam contribuir para o esforço coletivo que existe na sociedade, para que os efeitos que vivemos desta crise sejam estendidos a todos e não apenas a alguns.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Estou plenamente de acordo. Pena foi que não o tivesse conseguido também à época.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, queira concluir rapidamente, porque já nem temos quórum.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para terminar, o Tribunal de Contas, em relação à renegociação de 2010, diz que a renegociação dos contratos das concessões Norte e Grande Lisboa foi lesiva para o Estado. Já sabemos a argumentação que o Tribunal de Contas utiliza, e eu utilizo na minha lengalenga, como senhor lhe chama.

Desse ponto de vista, o Sr. Deputado, na altura Secretário de Estado, quando vem apelidar esta renegociação como boa para o Estado, significa que conseguiu ser forte com os fortes, mas há uma coisa que ainda ninguém compreende. Passaram por aqui dois elementos que disseram que, se fossem eles a mandar, se tivessem essa competência, nunca colocariam estas duas concessões na negociação, porque não tinham encargos nenhuns para o Estado. E esta matéria é importante, porque há uma dúvida que permanece e que nos deixa a todos inquietos, que é o porquê. Se as concessionárias não aceitaram, por que é que não conseguiu fazer a renegociação deixando de fora estas duas concessões? Por que é que não conseguiu ser forte também com os fortes nesta renegociação de 2010?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, já lhe expliquei que esse não era o conceito em que estávamos. Nós queríamos uma alteração contratual dentro do equilíbrio do contrato, que é aquilo que era expectável no momento em que vivíamos. Hoje, vivemos um momento especial em que esse equilíbrio contratual é alterado para muitos e, portanto, não há razão nenhuma para que não seja alterado também para estes. É só essa a diferença e é só esse o contexto que devemos observar.

Quando o senhor diz que conseguimos ser forte com os fortes, eu nunca disse que consegui ser forte com os fortes. O que eu disse foi que fizemos uma renegociação dos contratos adequada face àquilo que eram os objetivos do Estado e que permitiu poupar volumes muito significativos de

encargos para o Estado: de acordo com a comissão de renegociação, em termos de valor atualizado líquido, 1,8 mil milhões de euros; de acordo com as auditorias do Tribunal de Contas e da Ernst & Young, em sede de preços correntes, cerca de 6 mil milhões de euros, ou seja, tínhamos encargos de 2005...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Dr. António Ramalho disse que esse valor ia apenas em mil milhões de euros.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — A auditoria do Tribunal de Contas diz que os encargos em 2005 eram de 10,8 mil milhões de euros e a auditoria da Ernst & Young, que é mais atual, diz que os encargos são de 4,6 mil milhões de euros.

Portanto, Sr. Deputado, não há nenhuma dúvida sobre esta matéria. Sobre os efeitos futuros, Sr. Deputado, isso só saberemos depois. É que, quando fechámos estas renegociações, não sabíamos qual era o resultado do jogo no final do tempo regulamentar, ou no final do prolongamento, ou no final dos 30 anos. Iremos ver e as contas serão feitas no final. Não podem ser feitas a meio do jogo e, sobretudo, com base em opiniões que tentam contar aquilo que o senhor acabou de reconhecer, nessa sua intervenção inicial, como sendo o Deputado das lengalengas. É verdade, Sr. Deputado, é assim e não passa disso.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos concluir.

O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo fez o favor de prescindir, mas está inscrito ainda o Sr. Deputado Paulo Cavaleiro. Lembro que já não temos quórum e que eu, em rigor, deveria dar a reunião por encerrada, mas

vou dar ainda a possibilidade de intervir i ao Sr. Deputado. Peço-lhe que seja breve. Tem a palavra.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, antes de mais, queria cumprimentar o Deputado Paulo Campos e a resistência que todos estamos a ter. Vou colocar apenas duas notas muito rápidas.

Comparando, por exemplo, a solução da concessão Douro Litoral com outras soluções que existem, como concessão de modelo de disponibilidade ou a solução, que podemos dizer mista, usada para as subconcessões e Túnel do Marão, sendo certo que a questão do comparador público, como disse também já aqui, passou a ser introduzida nas concessões que lançou, pergunto-lhe: imaginemos que voltava a decidir, qual é a solução que, na sua opinião, melhor defende o Estado em termos de concurso para este tipo de projetos, para este tipo de obra, a solução de portagem real com modelo de disponibilidade ou o modelo misto?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, depende onde essa parceria é feita. Se a parceria for feita em Lisboa, se calhar, a portagem real é suficiente; se a parceria não for feita em Lisboa, teremos de recorrer a outras metodologias, que são aquelas que interessam... Sendo certo que, sempre que fizéssemos em portagem real, o risco de disponibilidade devia ser integrado, para resolvermos um conjunto de problemas que temos com a concessão Brisa e que não são resolvidos pela não existência do modelo de disponibilidade, como, por exemplo, as estradas não estarem disponíveis porque estão em obras ou o que seja e continua-se a pagar sem que a concessionária tenha qualquer penalidade nesse contexto.

Portanto, o modelo de disponibilidade devia ser sempre integrado, mas, por exemplo, se for uma concessão aqui, na Grande Lisboa, com

certeza, porventura, seria em modelo de portagem real; mas se fosse no interior, muito provavelmente, só teria possibilidade de ser em modelo da disponibilidade, porque essas são as circunstâncias em que todos vivemos.

Aliás, Sr. Deputado, isso é mais do que óbvio. Se for verificar, qualquer concurso de ferrovia no mundo é feito sempre com o conceito de disponibilidade, porque, por princípio, a ferrovia não se consegue pagar a infraestrutura. Quando muito, a ferrovia consegue pagar os seus custos de operação e os seus custos de manutenção e, portanto, têm de se introduzir modelos que não apenas os modelos de portagem real, Sr. Deputado.

Em cada momento na vida, nunca há apenas uma solução, há várias soluções, o que temos é que tomar a melhor decisão possível. E estou absolutamente convencido de que, à época, com os dados que tínhamos, para todas as subconcessões e para as concessões que lançámos, tomámos as melhores decisões possíveis e, até hoje, não encontro nenhum facto que me faça pensar o contrário.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sobre a SCUT Costa de Prata, o Sr. Doutor fez algumas referências e nós também já debatemos esse assunto aqui. Hoje parece-me óbvio que, se tivéssemos colocado, no concurso inicial, as duas opções, provavelmente, todo o problema não teria existido. É certo que havia a questão ambiental, mas também já tivemos aqui o anterior presidente da Estradas de Portugal a fazer uma grande crítica à lógica da questão ambiental que está associada aos projetos. A verdade é que, se tivéssemos colocado essa opção, provavelmente, não teríamos tido o problema que, depois, se veio a concretizar.

É verdade que também temos aqui a questão que tem sido referenciada da responsabilidade eleitoral, que é tanto do PSD, como do CDS e também do próprio Partido Comunista que, na altura, subscreveu

um projeto de resolução. Os Deputados do Partido Socialista — e o Sr. Doutor disso não tem nenhuma culpa — são tão responsáveis como os do PSD, porque, em julho de 2002, também exigiram a obra, dizendo, num requerimento, «Os signatários não querem acreditar que esse compromisso, tão firme e repetido, tenha servido apenas para angariação irresponsável de votos, sem que lhe corresponda a decisiva vontade de cumprimento desta promessa eleitoral por parte de um Governo de que são Ministros o Dr. Paulo Portas e o Dr. Marques Mendes, respetivamente Ministro de Estado e da Defesa e Ministro dos Assuntos Parlamentares. Nestas condições, os signatários requerem ao Governo, através dos Srs. Ministros, a confirmação da escolha do traçado Poente (...).» Portanto, este requerimento, na altura, foi assinado pelos Deputados João Cravinho, Maria de Belém, Rosa Maria Albernaz, Antero Gaspar e Afonso Candal.

Quanto a esta questão e à questão dos 500 milhões de que fala muitas vezes, é certo que o senhor teve oportunidade de decidir não fazer a obra. Podemos considerar uma poupança, mas a verdade é que teve a oportunidade de o fazer e mediante o cenário escolheu a melhor solução. No entanto, tudo isto podia ter sido evitado, porque quem conhece aquela região — e eu sou daquela região, como sabe — sabe bem que a solução que lá está também não é a solução mais fabulosa. E todos também sabemos que havia até um pedido de reequilíbrio financeiro por parte da Brisa que, no acordo que depois se fez, se não estou em erro, em 2008, abdicou desses pedidos de reequilíbrio financeiro.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Relativamente à taxa de solidariedade, já aqui defendeu a proposta. Várias das pessoas que cá

vieram disseram que iriam defender os seus direitos e puseram sempre a questão de poder existir um reequilíbrio financeiro, mas já falou sobre isso.

Uma nota muito rápida sobre a questão dos pórticos e das portagens nas SCUT. Já lhe fiz esta pergunta noutra altura, mas podia tentar explicar-nos qual foi o critério da opção da escolha dos pórticos? Sabemos que na Norte para 31 nós temos 4 pórticos, na Grande Porto para 25 nós temos 12 e na Costa de Prata para 10 nós temos 35 nós.

Hoje também saiu uma notícia da EP a dizer que cobrou cerca de 153 milhões com as portagens e que gastou com essa cobrança cerca de 50 milhões. O senhor, quando era Secretário de Estado, tinha a noção de que os valores, em termos de gasto com a própria cobrança, podiam chegar a este valor de cerca de um terço da receita alcançada?

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Presidente, vou tentar ser muito rápido e depois queria fazer uma declaração final também muito rápida.

Começando já por esta parte final, Sr. Deputado, o relatório de contas da EP é bem claro e indica qual o custo de cobrança com as portagens, que em 2011 foi de 3,5 milhões de euros, sendo que as portagens cobradas foram de 132 milhões de euros, ou seja 10% do valor e não 34% como o Presidente da EP veio a esta Comissão dizer e, hoje, aparentemente, vem nessas declarações.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Sr. Deputado, estou apenas a reportar-me ao relatório de contas.

Portanto, provavelmente, nesta lógica que o Dr. Ramalho tem usado nestes últimos tempos de deixar de ser gestor e passar a ser político, enfim, introduziu aqui os custos de investimento ou outra matéria qualquer para alterar aquilo que o próprio Dr. Ramalho inscreveu no relatório de contas de 2011, que diz que é 10%. Deixe-me também dizer-lhe quanto aos custos de cobrança que, se hoje há custos de cobrança que são acima do valor que, provavelmente, seria necessário, foi porque houve uma exigência por parte da Assembleia da República, nomeadamente do PSD, para alterar a fórmula que existia e que há um ano estava a ser implementada. Tinha sido aprovada em legislação, a Assembleia da República, em 2010, se a memória não me falha, solicitou a apreciação parlamentar e obrigou a uma alteração.

Todos nos lembramos da discussão sobre o chip ou não chip, ou seja, do chip Via Verde, que é isso que está em causa, do identificador eletrónico, e da obrigatoriedade da Assembleia da República para ter outras alternativas, outros meios. E isso tem custos, Sr. Deputado. Colocar lá o equipamento para tirar a fotografia, para depois haver o processamento administrativo, para depois se ir pagar aos CTT, ou outros métodos, tem custos que são superiores... Se quiserem acabar com isso e voltar aos temas, às propostas iniciais, é um arrependimento daquilo que o PSD e o CDS fizeram nessa matéria.

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

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Não sei, Sr. Deputado, logo veremos.

Agora, a questão é que, de acordo com os dados, e eu tenho tratado aqui sempre com os dados firmes e oficiais, eu não tenho conhecimento

desses custos de cobrança. Muito provavelmente, nesses custos de cobrança está o pagamento do investimento de x pórticos feitos este ano, quanto a essa matéria. Como o pagamento desse investimento não deve ser deduzido num ano, mas ao longo de vários anos, que são os anos em que esses pórticos e todo o equipamento tecnológico está ao serviço, obviamente, isso não é curial e, portanto, isso faz apenas pender para aquele anúncio de quem anda para querer apresentar uma proposta que, provavelmente, ainda vai sair mais cara do que esta que temos. Porque, repare, se em 2011 foi 10% e se agora está a ser anunciado que é 34%, provavelmente, amanhã ou depois de amanhã, daqui a alguns dias, estará a ser anunciado um novo modelo de cobrança que custará 24% ou 25%, para o qual pouparemos face aos 34 que estão anunciados. Mas aquele que foi o dado avançado, sem que estivéssemos no meio desta polémica, era 10%, Sr. Deputado. E, se passamos para 24% ou para 25%, estamos a aumentar o custo. Este número de 34%, até que haja uma demonstração factual desta matéria, não passa de pura retórica para se implementar um novo sistema.

Até porque, o Sr. Deputado colocou uma questão, que é muito sensível. Nos estudos que há pouco mostrei do Governo anterior, do Ministro Mexia, uma das questões que mais se colocava era, exatamente, a relação entre o número de pórticos, porque na altura também a solução que existia eram os pórticos com equipamento, *versus* a rentabilidade do sistema. Quanto mais pórticos se colocarem, mais investimento terá que haver, mais eficiente, provavelmente, será o sistema, mas há um rácio em que esse investimento deixa de ser eficiente, porque o investimento passa a ter uma dose tão elevada que deixa de ter depois eficiência no próprio sistema de cobrança de portagem. Foi isso que justificou que em determinadas concessões existissem mais pórticos e que outras concessões

tivessem menos pórticos; foi exatamente esse rácio para ponderar a eficiência de cobrança em cada um dos sistemas.

Finalmente, sobre a concessão Costa de Prata, Sr. Deputado, esse é um tema de que gosto particularmente, porque, quando se anda a falar sobre as parcerias público-privadas, mostra bem aquilo que é o mais grave, ou seja, quando o Estado toma um conjunto de decisões não em nome do interesse coletivo, não em nome do interesse nacional, mas apenas em nome do interesse político, para ir buscar alguns votos numa determinada zona. E aquilo que aconteceu, por parte do candidato Marques Mendes, foi exatamente isso, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — E não só!

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Provavelmente, todos os outros, vendo a popularidade eleitoral. Mas do Partido Comunista e de outros partidos estou habituado a que façam essas propostas, porque não vão ter a responsabilidade...

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. Dr. **Paulo Campos**: — Desculpe, Sr. Deputado, o Partido Socialista tomou a decisão de não alterar. Essa é a decisão do Partido Socialista enquanto esteve no Governo. A decisão do Partido Social Democrata foi alterar: suspendeu aquilo que estava feito, com uma responsabilidade de vários anos de atraso nesta obra e com uma responsabilidade de um sobrecusto de 500 milhões de euros.

Sr. Deputado, o Sr. Presidente da Estradas de Portugal, que veio aqui, teve de se demitir de presidente da Estradas de Portugal, porque não

concordava com essa solução. A única decisão que lhe restou foi a de pedir a demissão e sair de presidente da Estradas de Portugal, porque, obviamente, era um crime de lesa-pátria, apenas para dar satisfação aos interesses eleitorais do candidato, na altura, a Deputado, Marques Mendes, que depois se transformou em Ministro e foi ele próprio anunciar, no alto da Fermelã, exatamente em cima de uma camioneta, acompanhado pelo Secretário de Estado Jorge Costa, a boa notícia para aquelas gentes, de que a promessa que tinha feito e tinha merecido os votos daquelas populações estava cumprida. O Estado pagava mais 500 milhões de euros, a estrada ficava numa zona ambiental onde nunca seria possível construir porque era em cima da Ria de Aveiro, a distância entre Aveiro e o Porto aumentava, etc., ou seja, não havia nenhuma vantagem, do ponto de vista do interesse. Apenas havia a vantagem eleitoral do Sr. Ministro Marques Mendes.

Srs. Deputados, queria terminar, agradecendo ao Sr. Presidente esta longa maratona, pedir, eventualmente, desculpa por em determinados momentos não ter sido mais eficaz na gestão do meu tempo, mas tinha uma prerrogativa do meu lado, que era a de poder gerir o tempo sem esta limitação e, Srs. Deputados, não gastei tempo suficiente para o número de vezes que o meu nome foi aqui referenciado sem que eu cá estivesse. Portanto, pretendi apenas, de uma forma factual, transmitir todos os dados que tenho relativamente a esta matéria.

Finalmente, não queria deixar de fazer dois comentários finais.

Um primeiro, porque estamos numa fase final e penso que as audições são já muito conclusivas relativamente a um conjunto de matérias e, apesar de saber a história e a tradição nas comissões de inquérito em que as maiorias impõem a sua vontade política, mesmo assim tenho a esperança de que a mentira não se sobreponha à vontade política da maioria em subverter as conclusões desta Comissão.

Em segundo lugar, quero agradecer a todos, nomeadamente aos funcionários desta Comissão pelo esforço que têm tido, e mais uma vez finalizar com um agradecimento muito especial a todos os fiéis e leais servidores da Administração Pública nesta matéria, quer no Ministério das Finanças, quer no Ministério das Obras Públicas, quer na Estradas de Portugal, quer em outras entidades que sempre trabalharam em prol da defesa do Estado. Muito daquilo que foi feito e conseguido nos últimos anos beneficiando o interesse do Estado não teria sido possível sem a sua leal e ativa colaboração que, neste momento, gostaria de agradecer com esta declaração final.

Muito Obrigado.

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

Srs. Deputados, agradeço a todos os resistentes e enalteço a resistência, em particular, do Sr. Deputado Paulo Campos.

Lembro que a nossa próxima reunião é quinta-feira, às 17 horas e 30 minutos. Vamos ouvir o Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, representante da Ernst & Young.

Muito boa noite a todos.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 9 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.