

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

50.^a Reunião
(1 de fevereiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 15 horas e 20 minutos.

Foram apreciados, tendo sido rejeitados, dois requerimentos apresentados pelo Grupo Parlamentar do PS, tendo-se pronunciado, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Nuno Encarnação (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP) e Pedro Filipe Soares (BE).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Sérgio Silva Monteiro, Secretário de Estado das Obras Públicas Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Manuel Seabra (PS), Emídio Guerreiro e Paulo Batista Santos (PSD), Altino Bessa (CDS-PP) e Fernando Serrasqueiro e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 28 minutos.

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

Eram 15 horas e 20 minutos.

Srs. Deputados, vamos dar início aos nossos trabalhos.

Como sabem, temos muitas coisas para resolver antes da audição do Sr. Dr. Sérgio Monteiro, que está marcada para as 15 horas e 30 minutos. Peço que não o façamos esperar muito tempo.

O Sr. Deputado Nuno Encarnação pediu a palavra para fazer considerações prévias.

Faz favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, é só para dizer que recebemos as comunicações quanto às próximas reuniões, agendadas para os dias 6 e 7 de fevereiro — não sei se, entretanto, já agendaram mais alguma —, com vários temas à mistura.

Tínhamos combinado e aprovado quatro pontos distintos, começando por Grande Lisboa e Norte, depois as outras sete, mais sete e por aí fora. Assim, presumo que o que faria sentido — e foi, na altura, o que se falou — é que, à exceção do Sr. Secretário de Estado que vem hoje e falará sobre tudo no geral, os quatro nomes relativos às próximas audições viriam pela ordem específica que aprovámos em reunião da Comissão.

Por isso, Sr. Presidente, gostaria de propor que os nomes que estão agendados venham, de facto, para a semana, mas apenas para as concessões Grande Lisboa e Norte e não englobados em tudo, até porque são concessões de natureza diferente.

Era esse o entendimento que eu tinha e que queria expressar ao Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, abordámos esse assunto na última reunião.

O Sr. Eng.º Ferreira do Amaral veio à Comissão para se pronunciar sobre a concessão Brisa e tanto o PS como o PSD fizeram-lhe perguntas sobre a Lusoponte, que é o último ponto da segmentação que fizemos. Isso, aliás, motivou o desagrado quer do PCP quer do Bloco de Esquerda, tanto quanto me lembro.

Portanto, temos de nos entender sobre isso. Combinámos uma coisa e não se cumpriu, e foram, precisamente, o PS e o PSD que não cumpriram.

Quanto a isso, há duas hipóteses: ou o Presidente da Comissão diz «Não, os Srs. Deputados não podem perguntar sobre isso» — coisa que eu não faço, devo dizer, porque acho que não tenho o direito de limitar o direito de os Deputados, numa comissão de inquérito, fazerem as perguntas que entenderem; ou, então, partimos, desde logo, do princípio de que as pessoas que cá vêm respondem àquilo que lhes perguntarem.

Portanto, de princípio, não tenho nada contra relativamente ao que o Sr. Deputado sugere, mas não dou nenhuma garantia de que isso seja cumprido pelos membros da Comissão, porque considero que é pior que desagradável que um presidente de uma comissão tenha de dizer aos Srs. Deputados: «Sobre isso, não fala.» Não quero fazer isso, porque, obviamente, todos nós, aqui, somos responsáveis.

Queria confrontar a Comissão com esta realidade e pedir aos Srs. Deputados que, se quiserem, se pronunciassem sobre esta questão.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, o princípio que enunciou é o princípio que seguiremos e defenderemos: quem cá vem responde, na medida em que souber, ao que lhe seja perguntado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, com o devido respeito pelo meu colega do Partido Socialista, tendo sido aprovados quatro pontos para as próximas audições, o PSD irá concentrar-se, pelo menos quanto aos dois nomes já agendados para os dias 6 e 7, sobretudo na concessão Grande Lisboa e na concessão Norte. Se estes senhores tiverem de vir cá outra vez para falar sobre outras matérias, faremos novo requerimento.

É a nossa opinião.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado. É um direito que assiste a qualquer grupo parlamentar requerer que uma entidade possa vir cá mais que uma vez, se entender que há outros aspetos que não estão nesse momento na ordem de trabalhos e sobre os quais deve ser ouvida. Aliás, já temos repetentes nos trabalhos desta Comissão. Temos, no entanto, de ter em atenção também os *timings* de que dispomos.

Nesse sentido, temos já audições marcadas com o Dr. Gonçalo Moura Martins para quarta-feira, dia 6, e com o Dr. Carlos Costa Pina para quinta-feira, dia 7.

O Sr. António Mota estava convocado para o dia 5, mas, como não está no País, propõe uma outra data, o dia 12. Iremos considerar isso e,

depois, conjugar com eventuais deliberações que possamos tomar nos pontos seguintes relativamente a outras audições.

Entretanto, já foi enviado o pedido de documentação às concessionárias, no passado dia 23 de janeiro, e temos alguns problemas relativamente à localização de algumas pessoas.

Peço, assim, a atenção dos Srs. Deputados para a colaboração que possam dar quanto ao Sr. Rui Manuel Pereira, que foi indicado pelo PS na qualidade de responsável pela análise de custo-benefício das concessões Beira Interior, Costa de Prata, Algarve, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta, Norte Litoral e Grande Porto, o Sr. José Manuel Proença Boavida, que foi indicado tanto pelo PSD e CDS-PP como pelo PS na qualidade de presidente da comissão de apreciação de propostas das concessões Algarve, Beiras Litoral e Alta e Grande Porto, e o Sr. Xavier Bulot, que foi indicado pelo PSD como representante da concessão Interior Norte.

Pedimos, portanto, aos Srs. Deputados que tenham alguma contribuição quanto à localização destas três personalidades que a possam depois comunicar aos nossos serviços.

Quanto ao envio do questionário, temos ainda dois casos: um relativo ao Sr. Alfredo Marvão Pereira que vive nos Estados Unidos, pelo que o correio não poderá ser registado nos mesmos termos que o correio nacional e, portanto, o questionário será enviado pelo correio, mas sem as mesmas garantias de receção que têm os demais; e outro que diz respeito ao Sr. José Barros que pertenceu à comissão de renegociação de várias concessões e, como está reformado, aguardamos que o serviço a que pertencia nos forneça uma morada.

Falta ainda a indicação, por parte do Grupo Parlamentar do PS, do responsável do sindicato financeiro relativo a todas as concessões.

Eram estas as informações que tinha a dar relativamente ao nosso expediente.

Srs. Deputados, antes de passarmos às propostas que foram apresentadas pelos grupos parlamentares, queria lembrar que o prazo de 180 dias da nossa Comissão termina no dia 11 de fevereiro. Já elaborámos o pedido de prorrogação por 90 dias que a lei prevê, mas o prazo é perentório, ou seja, para além do dia 11 de fevereiro, dispomos de 90 dias e não mais.

Nesse sentido, teremos de programar os nossos trabalhos para que todas as diligências, inclusivamente a elaboração e apreciação do relatório, possam ser feitas neste prazo de 90 dias. Vamos ter de ter isso em consideração e trabalhar com a aceleração que for necessária.

Como a proposta de deliberação já está elaborada, vou fazê-la circular pelos Srs. Deputados. Depois, enviarei à Sr.^a Presidente da Assembleia para que possa haver uma deliberação do Plenário sobre esta matéria na próxima semana.

Posto isto, vamos passar à apreciação dos requerimentos que foram apresentados pelos grupos parlamentares.

Temos duas propostas do Partido Socialista: a primeira que requer a vinda à Comissão, pela segunda vez, do Dr. Paulo Campos, ex-Secretário de Estado das Obras Públicas; e um outro requerimento que propõe a vinda do Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares Miguel Relvas.

Penso que poderemos apreciar separadamente, começando pelo requerimento para a audição do Eng.º Paulo Campos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, estava na dúvida se é engenheiro...

O Sr. **Presidente**: — Eu também estava na dúvida. Não é engenheiro. Deputado é, de certeza.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas, penso que ambos os requerimentos falam por si.

Cingindo-me ao primeiro requerimento, achamos que o ex-Secretário de Estado e nosso colega Deputado Paulo Campos deve ter a oportunidade de se pronunciar sobre todas as parcerias público-privadas que já foram aprovadas pela maioria para serem objeto de envio de inquérito e de audições, em especial porque na esmagadora maioria das audições que fomos tendo, para não dizer em todas, o seu nome tem sido sucessivamente invocado por variadíssimos Deputados.

Portanto, nada melhor que aprovarmos rapidamente a sua vinda a esta Comissão, mais uma vez, para dar todos os esclarecimentos.

Nesta matéria, o Partido Socialista tem esperado que seja a maioria a requerer a maior parte das audições e na esmagadora maioria das vezes também temos tido voto de vencido sobre a calendarização e a alteração das prioridades desta Comissão. No entanto, como depois acabamos por ser confrontados com o facto de não propor a vinda do Deputado Paulo Campos à Comissão e só ter votado a favor o outro requerimento, entendemos, pela dupla conjugação de razões, que este é o momento ideal para aprovar a sua vinda e o momento ideal para ele vir.

Se for preciso, proporemos que ele venha cá várias vezes, até porque na esmagadora maioria das vezes que veio a esta ou a outras comissões verificou-se que muitas das coisas que se dizem na sua ausência não se dizem na sua presença e que as que se dizem na sua presença acabam por

ser totalmente desmontadas e, apenas e só, suportadas no «diz que disse», no «acho» ou nas notícias de jornais muitas vezes incorretamente citadas.

Portanto, é nesse sentido que apresentamos este requerimento e que esperamos que seja aprovado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, o PSD não acompanhará este requerimento em concreto por várias razões.

O Sr. Deputado Paulo Campos esteve cá na penúltima reunião. Foram seis horas e meia de longas explicações do Dr. Paulo Campos. Convém referir que não veio na qualidade de Deputado, mas de Dr. Paulo Campos. Peço que me corrija, Sr. Presidente, se assim não for, mas penso que é chamado sempre como ex-governante e não na atual qualidade de Deputado.

O Dr. Paulo Campos está elencado por nós para várias PPP, mas não nos parece que na renegociação atual o seu papel nos possa valer de alguma coisa.

Por isso, como não consigo entender este requerimento do PS, o PSD não o acompanha.

Volto a referir que o Dr. Paulo Campos virá várias vezes à Comissão. Aliás, solicitámos a sua presença quanto às concessões que já estão agendadas para o futuro. Agora, não entendo este requerimento do Partido Socialista nem a insistência em dizer que o Dr. Paulo Campos fica sem palavra. Deu tantas entrevistas aos jornais, tantas entrevistas à televisão, esteve aqui seis horas e meia a falar o que quis e sobre tudo, não só sobre a

Brisa, que, com o devido respeito pelo Partido Socialista, esta história de quase «Calimero» não faz sentido algum.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, gostaria de relembrar que tínhamos um *road map*: era uma a uma, ou seja, aprovámos por unanimidade um conjunto em concreto de quesitos e a análise seria feita parceria a parceria.

Resulta que o Deputado Paulo Campos, à data Secretário de Estado, está envolvido na sua maioria. Reconheço e dou como certo o desconforto de alguém que é citado várias vezes e não tem oportunidade de prestar esclarecimentos sobre essa matéria. Mas a culpa é do próprio Deputado Paulo Campos, porque, quando esteve aqui para falar sobre a Brisa, às perguntas que lhe fiz, respondia ou que não sabia, ou que não tinha lido sobre isso, ou que não tinha documentação — basta ver a gravação — e tudo o resto foram horas e horas de conversa.

Por isso, mantemos que a análise deve ser feita parceria a parceria com a presença do Deputado Paulo Campos e, para que ele não seja acusado injustamente ou não se possa defender das acusações feitas aqui ou noutra sítio, é bom que aceite vir, como tem de vir, e falará e dará explicações sobre cada uma delas, repondo a verdade nuns casos, afirmando e dando informações noutros.

Não me parece que possamos aprovar agora um requerimento para alguém vir cá falar de generalidades, perdendo o debate, porque eu, forçosamente, mas pode ser incapacidade minha, só posso estudar as concessões, ou as subconcessões, ou uma parceria em concreto. Não tenho a capacidade de acompanhar o Deputado Paulo Campos, que até chega com

uma mala de rodinhas — não sei se, para a próxima, aparecerá com um camião TIR — de documentação, e de lhe fazer a pergunta em concreto para ter uma resposta em concreto e, se for o caso de me ter enganado, pedir desculpa e dizer «Sr. ex-Secretário de Estado, tem razão, eu estava errado», se for o caso de ser eu a estar certo, o contrário. É impossível.

Portanto, em nome do rigor, da proteção dos ex-governantes, do devido esclarecimento e do que combinámos previamente, acho que este requerimento, de todo, não faz qualquer sentido.

Espero que o Deputado Paulo Campos venha cá as vezes que foram necessárias para discutir cada uma das parcerias público-privadas e nós faremos perguntas concretas, diretas, concisas, sobre uma determinada matéria. Julgo que fica a ganhar o Deputado Paulo Campos, fica a ganhar a Comissão de Inquérito e fica a ganhar o esclarecimento sobre esta matéria.

Por isto, não acompanhamos este requerimento.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Sr. Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, penso que é preciso estabelecermos aqui um critério e uma metodologia que seja coerente.

O PCP, direi que até com alguma desvantagem do ponto de vista do debate, tem optado sempre, em todas as audições, por concentrar-se em perguntas que digam apenas respeito à temática que motivou a audição das pessoas em causa.

Na audição do atual Deputado Paulo Campos, que foi sobre a Brisa, só fizemos perguntas sobre a Brisa, mas, às tantas, estávamos na dúvida se nos tínhamos enganado, porque éramos um dos pouquíssimos grupos parlamentares a fazer perguntas só sobre a Brisa — ainda por cima, com a

dificuldade de ter de ouvir respostas que eram 90% sobre outras coisas e 10% sobre a Brisa. Mas as respostas foram dadas e só dessa forma é que a ordem de trabalhos foi cumprida.

No entanto, ainda há pouco, nesta reunião, ouvimos a perspetiva dada por Srs. Deputados no sentido de que poderá haver a possibilidade de se fazerem perguntas sobre todas as PPP às pessoas que sejam ouvidas nesta Comissão e, só no caso de a pessoa que esteja a ser ouvida dizer, porventura, que não veio preparada para responder a determinada matéria sobre a qual esteja a ser questionada, se exerce o direito de voltar a chamar essa pessoa para nova audição.

Bom, Srs. Deputados, nesse caso, pergunto: em que é que ficamos? É que, de acordo com a metodologia e as regras do jogo que sejam assumidas, assim vamos trabalhar: trabalhamos numa comissão de inquérito em que há uma audição sobre um conjunto de temas e trabalhamos numa comissão de inquérito em que cada audição seja sobre um único tema. Mas, Srs. Deputados, escolham! Digam como querem fazer e, conforme seja a conclusão desta Comissão de Inquérito sobre a metodologia, assim trabalharemos.

Não temos nada contra e estamos de acordo que se faça uma reunião com o Dr. Paulo Campos para se abordar um conjunto de parcerias, um conjunto de contratos. Não vemos propriamente uma vantagem e uma necessidade extrema de fazer tantas reuniões quantos os contratos ou quantas as parcerias, porque pode ser disparatado, para não dizer outra coisa. Nesse sentido, se, porventura, chegarmos à conclusão que é preciso mais tempo para perguntas — porque para respostas, pelos vistos, como se viu na última reunião que tivemos com ele, não falta tempo, mas para perguntas pode faltar —, até podemos considerar em alguns casos um

acréscimo de tempo para debatermos mais contratos e mais matérias, para que nada fique sem resposta.

Contudo, Srs. Deputados, quero alertar para o facto de que aquilo que há 15 ou 20 minutos podia fazer sentido — e parece-me que fazia — também deve fazer sentido agora. Portanto, se querem fazer perguntas sobre um conjunto de temas para evitar, se possível, reuniões repetidas, está na hora de aprovar. Nós votamos a favor, sem preconceitos e sem problemas, no pressuposto — e, agora, também quero sublinhar esta matéria, Srs. Deputados — de que tais reuniões sejam não para dar oportunidade a quem gostaria de ser e não é da Comissão de Inquérito mas, sim, para ser ouvido como ex-governante com a participação e o papel que tem nestes processos. Temos toda a disponibilidade e empenho para abordar estas matérias. Não queremos, nesta altura do campeonato, trabalhar com comentadores, não queremos trabalhar com opiniões pessoais ou análises genéricas. Se é para apurar os factos, nomeadamente tendo cá nessa reunião um ex-governante com responsabilidades, vamos discutir as matérias todas.

É, no entanto, preciso que haja um critério unívoco e coerente neste processo.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, de forma muito sintética, gostaria de dizer que acompanho muitas das questões levantadas pelo Deputado Bruno Dias. Parece-nos uma necessidade clara estarmos todos a avaliar a metodologia pela mesma bitola e não termos aqui análises separadas.

Sobre a questão das audições e os dois requerimentos que estão em cima da mesa, gostaria de dizer que nunca criámos qualquer problema em ouvir nesta Comissão de Inquérito todas as pessoas que os grupos parlamentares considerassem ser relevantes. No entanto, neste momento, já há um conjunto de audições enquadradas, com um trajeto delineado, que não me parecem justificar a audição, de imediato, quer do Deputado Paulo Campos quer do Ministro Miguel Relvas. Não obstamos a que elas possam acontecer, mas noutro momento dos nossos trabalhos.

Acho que este é o sentido construtivo que deveríamos ter nesta Comissão de Inquérito e que também poderia cumprir os objetivos do próprio Partido Socialista nestes requerimentos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos votar o requerimento do Partido Socialista para a audição do Dr. Paulo Campos.

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PSD e do CDS-PP e votos a favor do PS, do PCP e do BE.

Vamos passar à apreciação do segundo requerimento, que diz respeito à audição do Sr. Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, o requerimento também, por si só, é explícito.

Tivemos consciência, porque foi reiteradamente repetido na audição do Eng.º Alberto Moreno, e não foi a primeira vez, que o Ministro Miguel Relvas, sem ter qualquer responsabilidade de tutela sobre o InIR, sobre as parcerias público-privadas, sobre o Ministério da Economia ou sobre o

Ministério das Finanças e não envolvendo o Ministro da Economia e do Emprego ou o Ministro de Estado e das Finanças, fez um pedido oral, direto, ao Eng.º Alberto Moreno, de um conjunto vastíssimo de documentação sobre as parcerias público-privadas e pediu carácter confidencial. O Eng.º Alberto Moreno referiu que essa documentação foi enviada com um cartão pessoal e também que teve dúvidas se teria feito bem ou não, pelo que, depois, mandou cópia da documentação enviada para o Ministério, ao cuidado do Secretário de Estado Sérgio Monteiro.

Atento o objeto vastíssimo da renegociação das parcerias público-privadas e toda a documentação enviada, desde troca de documentação entre o InIR e a Estradas de Portugal a informações internas, despachos — ficou explícito ser amplo o leque de documentação sobre estas matérias —, gostávamos de ouvir o Ministro Miguel Relvas sobre isto: em primeiro lugar, para esclarecer o que o levou a ter essa diligência; em segundo lugar, para saber por que não foi o Ministro da Economia e do Emprego ou o Ministro das Finanças a fazer essas diligências; em terceiro lugar, para saber por que pediu segredo dessas diligências, por que pediu carácter confidencial, por que foi feito oralmente e não por escrito; e, por fim, para esclarecer o que fez a seguir com essa documentação, se isso teve impacto em decisões do Governo, se teve impacto em termos de renegociações, se teve algum impacto na coincidência de, passado uma semana, essa documentação estar profusamente distribuída por toda a imprensa.

Achamos importante e relevante que o Ministro Miguel Relvas possa dar estes esclarecimentos.

Não queria para já — guardo-me para uma intervenção final — pronunciar-me muito mais, porque penso que o objeto do requerimento é bastante explícito.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, antes de mais, gostaria apenas de relembrar que o Sr. Ministro Miguel Relvas tem a coordenação política do Governo e preside às reuniões dos secretários de Estado semanalmente.

Também não percebemos qual o intuito deste pedido de audição do Sr. Ministro Miguel Relvas. Queremos, sim senhor, esclarecer a razão de ter pedido o relatório, não há problema nenhum, mas sugiro que seja por escrito, por exemplo, como também fizemos com o Eng.º José Sócrates em matérias que achámos pertinentes. Trata-se de uma questão concreta, de uma questão pontual: por que é que pediu o relatório? Não há mais nenhuma questão senão esta. Como o Deputado Rui Paulo Figueiredo pergunta também por que é que não foi o Ministro de Estado e das Finanças ou o Ministro da Economia e do Emprego, pela mesma razão, chamariam cá os estes dois ministros. Mas só querem chamar um...!

Por estas razões, por esta história da «Carochinha» que o Deputado Rui Paulo Figueiredo agora aqui nos conta, o PSD também não pode acompanhar este requerimento, mas sugere que, se quiserem fazer a pergunta, seja feita por escrito para ser mais expedita esta Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, mais uma vez, alegando coerência, dirijo-me às bancadas parlamentares. As comissões de inquérito têm uma forma e um regimento diferente das demais. Há uma resolução que estipula o âmbito e o objeto desta Comissão de Inquérito.

Até mesmo pela prática da Comissão de Inquérito se pode observar, porque tivemos uma primeira fase, a fase da teoria geral, em que chamámos um conjunto de entidades e fizemos perguntas por escrito a pessoas que, em documentários televisivos, fizeram comentários sobre as parcerias público-privadas, denunciando fraudes e ilegalidades, e tudo isso mereceu, da nossa parte, concordância.

Não me parece que este requerimento tenha a ver com nenhuma parceria público-privada em concreto.

Se a Comissão entender por bem enviar um conjunto de perguntas por escrito, acho razoável. Da mesma forma que deixámos cair nomes de pessoas que tiveram a sua assinatura em determinados contratos e participaram diretamente em determinadas parcerias público-privadas que estamos a avaliar, ou seja, por entendermos que essas parcerias não mereceriam relevância do nosso ponto de vista de análise crítico-política, entendemos não chamar e, assim, reduzimos o âmbito das pessoas diretamente envolvidas, pergunto por que razão vamos agora ouvir pessoas que, de uma forma ou outra, nada têm a ver com o âmbito de avaliação desta Comissão.

Achamos razoável pedir a documentação, mas solicitar a audição do Sr. Ministro Miguel Relvas parece-nos, de todo, despropositado e não acompanharemos — a não ser que o Partido Socialista tenha optado por uma nova tática de «tudo ao monte» e por fazer uma manobra dilatória para não discutirmos aquilo que é o âmbito e o objeto desta Comissão.

O que vamos analisar a seguir é as concessões Norte e Grande Lisboa e as subconcessões, é isso que gostava de começar a fazer. Se, de repente, começamos a desviar a atenção e a empatar tempo com requerimentos que não fazem muito sentido, iremos fazer uma leitura política, mas gostava de pedir ao Partido Socialista que percebesse que tem

compromissos assumidos para com esta Comissão, que esta Comissão tem um objeto definido e que tivemos reuniões de coordenação nas quais definimos todos o modelo de funcionamento da Comissão. Por que é que agora temos de alterar as regras?

Aliás, esta mesma matéria foi discutida, pela mesma razão, com um requerimento idêntico do mesmo partido, com os mesmos argumentos, na Comissão de Economia e Obras Públicas. Foi exatamente a mesma coisa; porventura, mudou a data do requerimento. No entanto, o Sr. Presidente do InIR teve oportunidade de ter essa mesma intervenção, o Partido Socialista de suscitar as mesmas dúvidas, de chamar o Presidente do InIR à Comissão de Obras Públicas sobre essa mesma matéria. Não me parece que seja aqui o lugar para o fazer e, por isso, não acompanhamos esse requerimento.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário de Estado já se encontra na Assembleia da República. A audição está marcada para as 15 horas e 30 minutos e estamos já com um atraso considerável, pelo que pedia que tivessem isso em conta e fossem breves.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, vou procurar ter em conta esse alerta.

Queria dizer, muito rapidamente, que penso que todas as pessoas que acompanhem os trabalhos parlamentares já têm a obrigação de ter percebido que o PCP, a apreciar propostas e requerimentos, olha não para o símbolo e papel timbrado, mas para o conteúdo das propostas. E, portanto, não temos preconceitos em função da autoria das propostas, concentramo-nos no propósito e na oportunidade do conteúdo e do sentido daquilo que é proposto, neste caso, no requerimento em causa. E o trabalho na Comissão

de Inquérito das Parcerias Público-Privadas que entendemos que deve ser levado a cabo tem de ser pautado por sensatez, por responsabilidade e por seriedade. É com essa postura que temos procurado contribuir da melhor maneira para os trabalhos da Comissão de Inquérito desde o início.

Ora, esta situação que foi revelada na Comissão de Inquérito por parte do Eng.º Alberto Moreno, esta atitude e esta prática do Ministro Miguel Relvas, é no mínimo um episódio rocambolesco, curioso, revelador até de uma certa maneira de governar e de fazer política e é algo que, de facto, merece algum registo e alguma leitura.

Eventualmente, a dúvida que não conseguimos ver esclarecida tem a ver com o impacto que isso pudesse ter na condução de um processo de negociações em relação a qualquer contrato ou qualquer parceria. E, neste momento, nada nos leva a pensar que haja esse facto. Aliás, as perguntas que poderiam ser colocadas ao Ministro Miguel Relvas, na nossa opinião, deviam ter sido colocadas antes de mais pelo Ministro de Estado e das Finanças, no sentido de saber: «Diga lá, Dr. Relvas, o que quer saber daqui numa área que é da responsabilidade e da tutela das Finanças e da Economia.»

A partir do momento em que, neste quadro, nós não nos devamos substituir ao Ministro das Finanças ou ao Ministro da Economia e a partir do momento em que episódios rocambolescos, caricatos ou até significativos do ponto de vista político, mas sem correlação com processos de negociação para as PPP, se verificam, aquilo que obviamente mantemos, por uma questão de princípio, é a nossa posição de não colocar entraves ou obstáculos e não nos associarmos a quem inviabiliza audições. Por princípio, temos a consideração de que uma audição requerida não deve merecer o nosso voto contra.

Por isso mesmo, não votando contra, também não podemos deixar de dizer que não consideramos que seja a matéria mais relevante e mais reveladora acerca da missão que cabe a esta Comissão de Inquérito, no tocante à negociação e contratação das parcerias público-privadas, o facto de haver um ministro a pedir cópias, ou de haver um ministro a pôr a fotocopiadora a funcionar, ou de haver outro ministro a mandar vir os *scanners*... Quer dizer, relativamente a isso, há muitas histórias que podem ser contadas, mas ainda há pouco decidimos que vamos levar a Plenário o requerimento para prorrogar os trabalhos da Comissão até maio e, se calhar, não tínhamos tempo para fazer as reuniões todas que teriam o carácter que aqui se coloca.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, há uma coisa que é várias vezes repetida pelo Sr. Deputado Hélder Amaral e que, depois, às vezes, vai fazendo caminho, mas uma não verdade ou, mesmo, uma mentira muitas vezes repetida não passa a ser verdade.

É muitas vezes referido que todos concordámos e que a metodologia dos trabalhos desta Comissão é consensual, mas isso é mentira, porque a verdade é que a maioria já mudou três vezes de método. Repito: a maioria já mudou três vezes de método. Portanto, podem dizer que a Comissão deliberou, é verdade, deliberou, e o Partido Socialista votou contra e nalgumas situações até ficou isolado nesse voto, mas repetir várias vezes que foi por consenso é uma falsidade que não pode passar em claro.

O Sr. Deputado Hélder Amaral, no arrazoado que fez, tem razão na metodologia inicial. Eu compreendo que, se calhar, até já se esqueceu das

variadíssimas alterações, porque faz uma assinatura de cruz em relação ao que o PSD vai propondo e fazendo.

De facto, nós concordámos que era para discutir, por ordem cronológica, as várias parcerias, uma a uma; um dia, o Sr. Deputado Mendes Bota chegou à Comissão e disse que já não se iria discutir todas, mas aquelas cinco porque as outras, segundo o Governo, estavam em renegociações; a seguir, parece que já não importa, as renegociações continuam, mas voltamos a todas; e, depois, abandonámos a ordem cronológica, alterámos e a maioria retalhou: as que interessam para alguns objetivos são primeiro, umas que são mais ou menos indiferentes ficam no meio e aquelas a que não querem ir ficam para o fim.

Portanto, essa é que tem sido a alteração sucessiva de metodologia desta Comissão.

Já percebemos que esta é daquelas comissões que tem as conclusões escritas à partida; só que, infelizmente, as coisas têm corrido tão mal que, mesmo torcendo toda a realidade, está difícil de encaixar nas conclusões.

As duas votações de hoje acabam por corporizar aquilo que para a maioria é esta Comissão: uma Comissão de acusação de alguns e de branqueamento de outros. E, quando tentam acusar, saem-se tão mal na presença dos acusados que nem querem que eles cá venham ou querem que venham mas só depois de invocarem falsamente e muitas vezes o nome deles em vão.

É desprestigiante para a Comissão de Inquérito, mas era o que já se esperava do que tem sido o comportamento da maioria e é aquilo a que vamos continuar a assistir por mais três meses. Talvez valesse mais a pena apresentarem já as conclusões, porque poupavam muitos a este triste espetáculo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral. Peço-lhe que seja breve, por favor.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, serei muito breve.

Quero dizer que não acompanho a linguagem utilizada pelo Partido Socialista, porque não tenho nem arte nem engenho para tal. Não me passa pela cabeça acusar colegas Deputados e usar a linguagem do Partido Socialista. Não quero nem vou fazê-lo, por mais que tentem. O Deputado Paulo Campos tentou, chamando-me mentiroso variadíssimas vezes e não respondi, porque estava interessado em discutir a Brisa, que é o que interessa.

Quero ainda dizer que não faço julgamentos sumários. Não fui eu que fui visitado em casa por órgãos judiciais. Portanto, não faço qualquer julgamento sobre essa matéria. O que quero fazer é a avaliação das parcerias público-privadas.

Aparte inaudível na gravação.

Não pende sobre mim qualquer tido de suspeita, mas tenho respeitado e respeito, porque, para mim, o Estado de direito vale muito, vale tudo.

Nesse sentido, avoco para minha testemunha e para minha defesa a intervenção que o Deputado Rui Paulo Figueiredo acabou de fazer, porque evocou mudanças de opinião, de atitude, de estratégia e, porventura, até de prioridades da maioria em relação à avaliação de todas as parcerias público-privadas, e foi isso que eu disse.

É evidente que podemos mudar e entender que começamos por umas ou por outras e utilizar aquilo que foi um direito dado pela maioria do eleitorado português e impor, por vezes, essas regras, mas estamos a falar da mesma matéria: do objeto da Comissão de Inquérito, ponto. Ou seja, estudar primeiro umas, depois outras, chamar *a*, *b* ou *c*, não fizemos nenhum desvio sobre essa matéria.

E, sobre essa coerência, o Sr. Deputado não me dá lições, porque é disso que estou a falar. Ou seja, podemos mudar por onde começamos, podemos mudar o nome de quem queremos ouvir, mas é para avaliar tudo dentro do objeto da Comissão de Inquérito, não é nenhum *fait divers*. E, se o Partido Socialista está preocupado com as matérias que vamos discutir a seguir, pode tentar adiar, pode tentar vir com manobras dilatórias, mas não vai conseguir, porque a maioria propôs uma Comissão de Inquérito e vai até ao fim.

Volto a dizer, para que não restem dúvidas, que não faço avaliação de carácter de ninguém, mas não é sobre mim ou sobre o meu partido que pende qualquer investigação, ponto.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à votação do requerimento para a audição do Sr. Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares.

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PSD e do CDS-PP, votos a favor do PS e abstenções do PCP e do BE.

Srs. Deputados, vamos passar, agora, à audição do Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro.

Pausa.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. Sérgio Monteiro.

Srs. Deputados, vamos retomar os nossos trabalhos, uma vez que já temos connosco o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, cuja presença agradeço, assim como agradeço a sua colaboração com esta Comissão.

A metodologia que iremos seguir é a seguinte: cada grupo parlamentar disporá de 8 minutos numa primeira ronda, para colocar questões, as quais são respondidas de imediato pelo tempo que for necessário; haverá, depois, uma segunda ronda, em que cada um dos Srs. Deputados que pretenda colocar mais questões disporá de 3 minutos.

Sr. Secretário de Estado, pergunto-lhe se pretende fazer alguma intervenção introdutória antes de passarmos ao período de perguntas e respostas.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro** (Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Então, tem a palavra para esse efeito, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Nesta minha intervenção inicial, gostava de fazer convosco quatro reflexões de fundo, porque entendo que é na nobreza do debate que olhamos para o passado recente e vemos o que correu menos bem, que avaliamos corretamente o presente, partindo de um diagnóstico comum, e que projetamos o futuro com mais qualidade.

A primeira reflexão que gostava de fazer tem a ver com uma pergunta que me assaltou de há um tempo a esta parte e que, mais uma vez, gostava que pudéssemos hoje debater, se me permitem a sugestão, para que encontrássemos uma plataforma comum.

A pergunta é esta: por que é que, em Portugal, as parcerias público-privadas (PPP) têm tão má fama? Por que é que este instrumento, que é reconhecido numa série de países avançados da Europa como um instrumento que promove o investimento público de forma virtuosa e contribui para o desenvolvimento sustentado de um país, tem tão má fama em Portugal?

Gostava que pudéssemos pensar sobre isso e atrevo-me a dar uma sugestão de reflexão, que é a de se considerar que talvez o debate possa estar demasiado politizado não tanto nos méritos ou deméritos do modelo, mas na sua aplicação concreta, relativamente às opções de aplicação do modelo de PPP, que talvez não tenham na sociedade o debate que deveriam ter. Gostava, pois, de deixar esta primeira questão para reflexão.

O segundo comentário que faria nesta minha intervenção inicial é o de que o modelo de PPP, em minha opinião, como, aliás, já disse publicamente, é um modelo que, aplicado corretamente, é virtuoso, porque garante solidariedade intergeracional, ou seja, quem usufrui da infraestrutura paga. Falta, sim, fazer um debate um pouco mais profundo, no sentido de saber se este pagamento da infraestrutura é feito via impostos ou via o aprofundamento do princípio do utilizador-pagador, sempre que tal seja possível.

Esta era uma segunda reflexão que gostava que pudéssemos fazer, partilhando também convosco que, em minha opinião, este Governo tem mostrado que necessitávamos de mecanismos de controlo reforçados sobre as PPP, face à realidade que existia. Por isso, fizemos aprovar uma nova lei

das PPP, que alterou um conjunto de procedimentos, quer na fase prévia quer na fase posterior; promovemos uma alteração da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas para fazer com que, por exemplo, a produção de efeitos do contrato, na sua plenitude, ocorra apenas depois da obtenção do visto, e não com a separação que existia antes da produção de efeitos financeiros, mas não de efeitos físicos. Ou seja, anteriormente, na lei, a assinatura do contrato permitia que, de acordo com a calendarização original, as obras pudessem começar imediatamente, independentemente da obtenção do visto, o que não havia era produção de efeitos financeiros do contrato; hoje, com a lei que promovemos, o mecanismo de reforço está assegurado e, portanto, o contrato apenas produz efeitos, na sua plenitude, após a obtenção do visto.

Um terceiro aspeto muito relevante de reforço dos mecanismos de controlo foi a criação da UTAP (Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos). No âmbito do Ministério das Finanças, esta Unidade Técnica tem um conjunto de deveres, nomeadamente no reforço dos mecanismos de controlo e no acompanhamento do lançamento de novas parcerias.

Diria que também seria bom que esta Comissão, para além da avaliação e do escrutínio normal que faz, pudesse, nas suas conclusões, e nos termos de um amplo consenso que o Parlamento sempre permite, se o debate for sereno, calmo e sério, avançar com o que podemos fazer diferente, no futuro, enquanto País — e eu, enquanto membro do Governo encarregue de algumas das responsabilidades que existem, do ponto de vista da gestão, relacionadas com PPP, gostava que houvesse sugestões de boas práticas para o futuro —, para que, e voltando à minha questão inicial, as PPP deixem de ter tão má fama e acertemos todos num modelo de investimento e desenvolvimento que possa trazer os efeitos benéficos que,

idealmente, deveriam ser obtidos pelas PPP, mas cuja realidade orçamental, infelizmente, é outra.

É com este pano de fundo, com este repto, de tentar que esta reflexão possa ser conseguida no final dos trabalhos da Comissão, que termino a minha intervenção inicial, Sr. Presidente, deixando que os trabalhos decorram normalmente.

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

Segundo a nossa rotatividade habitual, compete hoje, em primeiro lugar, ao PCP colocar as suas questões.

Pergunto ao Sr. Deputado Bruno Dias se pretende intervir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, com autorização da Mesa, se não houver nada contra — os outros Srs. Deputados falarão por si —, gostaria de ceder a nossa vez e falarmos mais adiante nesta reunião.

O Sr. **Presidente**: — A Mesa não tem objeções, Sr. Deputado.

Segue-se o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Coloco a situação nos mesmos termos, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Nesse caso, não havendo objeções, começaria o PSD.

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

O Sr. **Presidente**: — Não, não é abdicar da primeira volta. Percebi que tinha usado o verbo «aplicar» e não «abdicar». É para aplicar à primeira volta, não é uma abdicação. É uma abdicação da ordem que estava inicialmente estabelecida e, não havendo objeções, então, começaria o PSD, se estiver em condições.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Dá-me licença, Sr. Presidente?

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, gostava que a ordem fosse respeitada. Não tenho rigorosamente nada contra o facto de o PSD falar já, mas também gostava de falar mais para o fim.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, quando chegar a sua vez, pode falar mais para o fim.

Portanto, pergunto quem é que, da parte do PSD, pretende usar da palavra.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Eu vou usar desde já da palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, estamos sempre disponíveis para iniciar os debates a qualquer momento, e é isso mesmo que faremos.

Começo por cumprimentar todos os colegas e por agradecer a presença do Sr. Secretário de Estado e a reflexão que trouxe, porque, se calhar, a resposta a essa reflexão poderia, de facto, ajudar-nos muito a construir um futuro diferente.

Penso também que a má fama que existe em Portugal relativamente às PPP, como diz e bem, se calhar, está relacionada com algum do histórico das próprias PPP, ao nível da prática, pela forma como foram feitas, pela forma como está definida a partilha do risco, pela própria quantidade das mesmas e a sua incidência nos custos, que, depois, se reflete no Orçamento do Estado e, se calhar, também no que respeita ao nível e à qualidade dos serviços prestados, que, nalguns casos, são desadequados. Penso que isto também ajudará a responder a essa reflexão.

No entanto, registamos com apreço que, neste ano e meio, se procurou, e bem, alterar a legislação a montante, para que muitas das situações que levaram à existência desta Comissão de Inquérito desapareçam. Por isso, considero importantes todos os mecanismos de reforço, de controlo da qualidade das mesmas, porque, com certeza, impedirão algumas situações que, infelizmente, no Parlamento, temos de analisar. É que esta Comissão de Inquérito foi proposta por três partidos que entenderam que, em função do peso das PPP no bolso dos portugueses, era importante perceber se, de facto, todo este processo decorreu ou não de forma adequada.

Permita-me ainda que diga, Sr. Secretário de Estado, que, ao longo destas semanas e meses que já vamos tendo de audições em Comissão, temos verificado que há um conjunto de manobras dilatórias que o Partido Socialista procura sistematicamente introduzir nesta Comissão (factos e factozinhos, enfim, pequenas areias na engrenagem) que mais não pretendem do que, se calhar, fazer com que esta Comissão não consiga

atingir o desiderato para o qual foi criada e, provavelmente, até colocar em causa que esta Comissão consiga, dentro do prazo legal — esta Comissão tem um prazo legal, e ainda hoje decidimos prorrogá-lo até ao limite máximo, ou seja, por mais 90 dias —, desempenhar o seu papel. E há muitas coisas que o PS tem vindo a inventar ao longo das últimas semanas, razão pela qual acho importante a sua presença aqui, hoje, para poder esclarecê-las.

Desde logo, uma das invenções mais utilizadas, e que serve um pouco para confundir os portugueses que estão lá fora a acompanhar-nos, é a de que o Sr. Secretário de Estado tinha medo de vir a esta Comissão, que o Sr. Secretário de Estado não queria vir a esta Comissão.

Protestos do PS.

E esta é a pergunta que lhe faço: o Sr. Secretário de Estado alguma vez pensou em não vir a esta Comissão?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, como a vinda à Comissão não é voluntária, tinha de aguardar que solicitassem a minha vinda, mas, no primeiro momento em que tal me foi solicitado, obviamente, aceitei.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Secretário de Estado.

Isso leva-me a um outro mito que o Partido Socialista tem vindo a criar e que, ainda agora, se refletiu em pequenos apartes: o de que, supostamente, seria a maioria e o PSD que não queriam que o Sr. Secretário de Estado cá viesse.

Sr. Secretário de Estado, alguma vez algum membro da maioria ou do PSD disse para não vir a esta Comissão?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito obrigado.

Esclarecendo estas questões, penso que é tempo de olharmos para a frente.

O Partido Socialista tem vindo a dizer-nos uma narrativa muito interessante — e tivemos a oportunidade de ouvir aqui alguns membros do Governo que estiveram nas negociações de 2010: que em 2010 houve um trabalho quase perfeito, uma renegociação que poupou milhares de milhões aos portugueses, ou seja, que houve um *upgrade* enorme naquilo que foram as renegociações feitas em 2010 pelo Governo de então, lideradas pelo então Secretário de Estado Paulo Campos, que veio aqui reafirmar exatamente isso.

No entanto, Sr. Secretário de Estado, assalta-me uma dúvida: se em 2010 foi tudo tão bem feito (e não nego, sequer, que tivesse existido essa intenção), por que é que o mesmo Governo, mas por um ministro e não por um Secretário de Estado — porque foi aqui afirmado pelo então Ministro Teixeira dos Santos que foi por ele que isto foi incluído no memorando da troica —, decidiu incluir em 2011, um ano depois, a renegociação das PPP com a correspondente redução da fatura para os portugueses no memorando da troica? Se tudo isto foi bem feito, questiono-me como é que poucos meses depois o mesmo Governo incluiu, de facto, a obrigatoriedade e a necessidade de reduzir a fatura que os portugueses pagam por tudo isto, e com a *nuance* interessante de que lhe cabe a si, membro de um outro Governo, executar aquilo que foi a vontade do Dr. Teixeira dos Santos.

Gostaria que o Sr. Secretário de Estado pudesse esclarecer-nos relativamente a esta matéria: o que é necessário fazer relativamente à negociação de 2010, quais são os defeitos ou as virtudes dessa mesma negociação e o que está em cima da mesa, o que ficou, de facto, expresso no memorando da troica, mas, volto a dizer, na versão inicial, para que, depois, os meus colegas socialistas não digam que não era assim. Está lá, desde o primeiro momento, posta pelo Ministro Teixeira dos Santos, então Ministro das Finanças do Governo de José Sócrates.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, sobre as questões que me colocou, gostava de fazer os seguintes comentários: tem havido sucessivamente, ao longo do tempo, um conjunto de processos de revisão de contratos de PPP que, por partirem normalmente da vontade do concedente e sem terem um objetivo claro — ou seja, quando o concedente manifesta o interesse em fazer a revisão, mas não deixa claro qual é o objetivo que tem de redução de encargos ou de alteração do modelo ou do quer que seja —, lança não só na opinião pública pistas difusas, como também não dá um enquadramento, do meu ponto de vista, claro, politicamente assumido e até reforçado relativamente a esse mesmo processo de revisão de contratos.

Por isso, na revisão que estamos a levar a cabo, deixámos claro, por um lado, qual era o objetivo do ponto de vista de redução de encargos face à realidade que encontrámos e, por outro lado, constatamos — e eu diria o mesmo nesta Comissão que disse na passada terça-feira na Comissão de Economia e Obras Públicas — que isto é uma situação de absoluta necessidade. Não é, sequer, uma matéria que devesse, do nosso ponto de vista, merecer grande debate de natureza política, porque as políticas

definem caminhos face a diagnósticos. Temos um diagnóstico e, face a esse diagnóstico, podemos seguir vários caminhos.

O diagnóstico de insustentabilidade da Estradas de Portugal (EP) é um diagnóstico que, sendo partilhado pelo Governo, não é criado pelo próprio Governo. O Governo não foi, de repente, a primeira entidade (se me permitem a expressão) ou o primeiro conjunto de pessoas que disse: «Temos aqui uma empresa que não tem níveis de sustentabilidade entre o seu nível de receitas e o seu nível de custos que lhe permita desenvolver adequadamente um novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário que o Governo anterior decidiu.» Porque houve um modelo de gestão e financiamento que criou a figura da Estradas de Portugal como uma sociedade anónima e que lhe deu um corpo, em que ela recebe uma concessão de 75 anos e, depois, faz contratos de subconcessão.

Essas entidades que atestam da não sustentabilidade do modelo rodoviário são, do meu ponto de vista, insuspeitas em termos políticos, ou seja, não simpatizam mais com um lado do espectro político do que com o outro lado do espectro político, limitam-se a fazer considerações de natureza técnica sobre factos, dados, contratos e realidades sobre os quais lhes é pedido que deem a sua opinião.

Desse ponto de vista, são todos unânimes, seja o Tribunal de Contas, seja a Direção-Geral do Tesouro, a Inspeção-Geral de Finanças (IGF), a Ernst & Young... A Ernst & Young é, aliás, contratada por este Governo na sequência do que ficou previsto no Memorando de Entendimento. Recordo que o Memorando de Entendimento dizia que o Estado português tinha a obrigação de contratar uma auditora internacional que lhe fizesse um relatório independente e atualizado sobre o nível de receitas e de custos associados ao modelo de PPP, não só no rodoviário e no ferroviário, mas sobretudo, porque é aí que está o grosso dos encargos. E esse relatório

atesta também — eu diria que é o último documento disponível — que, de facto, o modelo não tem esse grau de sustentabilidade.

Portanto, perante este corpo comum de opiniões, ao Governo mais não restava do que juntar a sua, que já era essa, e desenvolver esforços na procura de uma coisa apenas: a redução dos encargos para os pagadores de impostos, para os contribuintes.

Esta procura, que deriva deste modelo de insustentabilidade que é comprovado por todas as partes, julgo que também era de alguma forma partilhada pelo último Governo antes do Governo que agora está em funções.

Recordo que o último Governo, antes deste que está em funções, o XVIII Governo, cancelou uma série de parcerias que estavam em estádios diferentes de desenvolvimento e esse cancelamento é a prova evidente de que considerava não haver condições sob várias ordens — condições de natureza orçamental, mas também de avaliação, provavelmente, da capacidade de resposta dos mercados — para que essas parcerias pudessem ser desenvolvidas. Falo não apenas da travessia sobre o Tejo, que completaria a ligação Poceirão-Caia, ou seja, a PPP2 de infraestrutura de apoio ao projeto de alta velocidade — e sublinho, era uma PPP de infraestrutura, não era uma PPP de operação, aliás, tal como a PPP1 —, mas também de algumas PPP rodoviárias. Estou a recordar-me da Autoestradas do Centro e estou a recordar-me de uma série de outras que estavam em estudo, mas que os estudos foram abandonados, nomeadamente o Vouga, o Tejo Internacional, a Serra da Estrela.

Pelo facto de — e a interpretação é minha, portanto, assumo-a como tal — o Governo anterior ter entendido que também não havia condições de natureza orçamental nem, provavelmente, outras condições de mercado para que essas parcerias pudessem avançar, entendeu não prosseguir com

elas. Nós estamos agora, por exemplo, a gerir alguns processos de reequilíbrio económico-financeiro associados a esse cancelamento, e gerimo-los com gosto, entenda-se. Gerimo-los com gosto, porque também entendemos que, de facto, não havia condições naquela altura para prosseguir com as parcerias.

No entanto, a decisão de avançar com uma parceria e de passá-la de um determinado limite — e é isto que eu quero significar quando referi que, agora, estamos a gerir processos de reequilíbrio — abre, obviamente, expectativas no mercado. Portanto, temos de ser muito cautelosos neste momento.

Nesse sentido, se foi possível que o Governo anterior entendesse que já não havia mais condições para prosseguir com os modelos de parceria porque as condições orçamentais não permitiam — interpretação minha —, parece-me estranho que agora discutamos tanto a matéria de revisão dos contratos e não haja um consenso total sobre a necessidade de fazer essa revisão de contratos.

Daí que eu gostasse de fazer um segundo comentário que tem a ver com o novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário que foi implementado com a transformação do Instituto das Estradas de Portugal, um instituto público, numa sociedade anónima.

A alteração do perfil de risco em que as receitas de portagem deveriam ser receitas da Estradas de Portugal e que, em troca dessa receita, deveria ser reperfilado o conjunto de pagamentos por disponibilidade — quer isto dizer, receitas mercantis de portagem eram receitas Estradas de Portugal, pagamentos por disponibilidade eram uma obrigação Estradas de Portugal — era o modelo assumido. Este modelo previa, na melhor interpretação que consigo fazer, que os investimentos tivessem um impacto tal na atividade económica que gerassem receitas de portagens superiores

ao custo e que, portanto, a Estradas de Portugal fosse beneficiária líquida entre a receita de portagem que passaria a obter e os pagamentos por disponibilidade que contratava pagar.

Mas a situação foi, de facto, substancialmente diferente dessa. E, seja pelo efeito da crise seja pela menor aderência dos números à realidade, o facto é que nós temos hoje uma realidade na qual existem encargos muito superiores às receitas e, portanto, todos os anos, a Estradas de Portugal necessita de recorrer ou a financiamento bancário ou, mais recentemente, a apoio do Estado para suprir essas necessidades.

Tive a ocasião de partilhar os valores na Comissão de Economia e Obras Públicas. Este ano, estão previstos suprimentos de 780 milhões de euros do Estado à Estradas de Portugal; no próprio dia da comissão, eu tinha assinado um despacho em conjunto com a Secretária de Estado do Tesouro para um apoio de suprimentos de mais de 200 milhões de euros para a Estradas de Portugal, o que significa que, de facto, esse menor sucesso dos processos de revisão de contrato anterior face à expectativa que eles tinham é hoje uma realidade que eu diria que deveria ser inquestionável.

Daí que tivesse sugerido, na minha intervenção inicial, que procurássemos ter um diagnóstico comum: podemos ou não manter o nível de encargos tal como existe agora; devemos ou não fazer alguma coisa no sentido de baixar esse nível de encargos, para que os pagadores de impostos não sejam chamados a contribuir mais do que aquilo que contribuía no passado, e reduzir o seu esforço face à realidade atual; e devemos ou não trabalhar nesse sentido.

Diria, em conclusão, que o Governo anterior achava que sim, por isso mandou cancelar uma série de parcerias, e bem, do meu ponto de vista,

e este Governo continua a achar que sim, secundado por opiniões de quem é independente do ponto de vista político.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Secretário de Estado.

Acho que a questão central é mesmo essa: como baixar os encargos.

No entanto, temos assistido aqui, ao longo de várias semanas, ao seguinte: o Sr. Secretário de Estado e o Governo têm vindo a anunciar algumas medidas que vão no sentido de baixar os encargos e, depois, somos confrontados aqui com o Partido Socialista a dizer que não é assim, ou seja, que os encargos não estão a diminuir e que, por ação do Governo, até há um peso maior do que era previsto acontecer nos Orçamentos do Estado.

Esta é uma questão chave, que gostaria que o Sr. Secretário de Estado pudesse ajudar a esclarecer.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado pela pergunta.

De facto, temos um objetivo claro, está orçamentalmente assumido e está em nome da tal clareza que devemos ter. Perante todas as entidades que no mercado beneficiam ou são prejudicadas com estes contratos, tivemos a clareza de dizer qual o caminho que preconizamos para a revisão desses encargos.

Elencámos, diria, três grandes rúbricas com uma subrúbrica. Primeira grande rúbrica, taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista; segunda grande rúbrica, custos operacionais, seja por via (e aqui abrem-se as subrúbricas) da operação e manutenção corrente seja por contratos de cobrança de portagens celebrados com as entidades que hoje fazem essa cobrança; terceira grande rubrica, todos os custos perçecionados pela

Estradas de Portugal que oneram o Orçamento do Estado e que podem ser revistos nos contratos, onde o grande exemplo que está espelhado no Orçamento do Estado é o custo com as grandes reparações.

Portanto, tornámos clara qual era a nossa estratégia, havendo, depois, um conjunto de outras medidas de aperfeiçoamento de alguns dos modelos que estavam implementados, mas de uma forma muito insuficiente. Recordo a discussão que tínhamos em todos os períodos fortes de férias com a vinda de estrangeiros para o nosso País, em que o último episódio foi a Páscoa de 2012, no qual se dizia que o número de espanhóis que viriam a Portugal nas zonas de maior fluxo diminuiria, porque não era claro qual era o mecanismo de pagamento, e nós criámos pontos de pagamento — quando digo nós, refiro-me à Estradas de Portugal — nas estações de serviço de fronteira em que, com sinalização colocada nas autoestradas, todos os estrangeiros saberiam de que forma fariam o pagamento e este é simples, é rápido, é muito amigo do utilizador, e depois temos uma variada panóplia de cartões pré-pagos, com a sua aquisição efetuada em vários pontos, que também permitem esse pagamento.

Portanto, nós, necessitando, obviamente, do contributo de todos para a redução do encargo associado a estas infraestruturas, temos de tornar os sistemas de pagamento amigos de quem utiliza essas estradas.

Assim, há medidas que colocámos do ponto de vista de redução, mas não ficámos satisfeitos com os níveis de cobrança que existiam. Precisamos também de trabalhar ao nível da receita de maneira a que não se perca muita da possibilidade da cobrança que existe, nomeadamente com os estrangeiros.

Aproveito a vinda aqui para clarificar que uma notícia que apareceu por estes dias — aliás, o número de notícias confusas foi grande — dizia que o número de estrangeiros que pagam era de 15% e que o Governo

falhava no objetivo de aumentar os níveis de cobrança. Ora, aproveito para esclarecer os Srs. Deputados e, através de vós, todos os portugueses que a cobrança de 15% era no modelo anterior. Não é com o novo modelo, onde o nível de cobrança está hoje, de acordo com as estimativas fornecidas pela Estradas de Portugal, bastante mais próximo dos 50%. Estamos satisfeitos? Claro que não! Mas há aqui uma captura de receita que é muito importante, porque havia muita gente que utilizava aquela infraestrutura e que não a pagava, o que não é justo, porque o esforço do utilizador-pagador tem de ser partilhado por todos.

Daí que tenhamos sido claros na orientação que demos. A orientação está na lei de Orçamento do Estado, diria no relatório que acompanha a lei do Orçamento do Estado, dizendo qual é a estratégia que deve ser seguida pela comissão de negociação, mas dando total liberdade à comissão de negociação para que, dentro destes parâmetros de natureza geral, possam efetuar o seu trabalho.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, agradeço-lhe a sua resposta, sobretudo pela definição da estratégia que está a ser seguida, mas creio que talvez eu não tenha sido bastante claro, porque não obtive resposta à questão que coloquei e que tinha a ver com um assunto que está muito na praça pública. Diz o Partido Socialista que, em resultado da ação deste Governo, os portugueses vão pagar mais e eu gostaria que isto fosse respondido de forma mais clara.

Junto-lhe uma outra questão, que tem a ver com o facto de termos tido aqui connosco o seu antecessor, o Dr. Paulo Campos, que rejeitou o cognome de «rei das PPP», porque ele, ao fim e ao cabo, só foi autor de oito das PPP.

Ora, a questão que coloco não tem muito a ver com a quantidade, mas tem muito mais a ver com a questão da oportunidade do aparecimento das mesmas e o seu peso financeiro. É esta a questão que gostava de lhe deixar relativamente a este assunto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, para termos uma ideia dos encargos, vou socorrer-me do relatório da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças de 2012, onde podemos ver um gráfico sobre o peso dos encargos brutos com as PPP em percentagem do PIB.

Antes porém, abro um parêntesis para dizer ao Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, com a estima que temos um pelo outro, que me dizia que o mais relevante eram os encargos líquidos e não os encargos brutos, que, do meu ponto de vista, acho que não, e aproveito para explicar porquê.

O encargo bruto é, diria, um custo certo e a diferença entre o encargo bruto e o encargo líquido é a receita esperada e não a receita certa. Se tivéssemos a falar entre encargo certo e receita certa, eu estava de acordo e o que relevava era o encargo líquido, inteiramente de acordo, mas, de facto, isto é como — fazendo um paralelismo da tutela que está debaixo da minha intervenção diária, sob coordenação do Sr. Ministro da Economia e Emprego — nos transportes: temos medidas que controlamos, o custo operacional, mas há coisas que não controlamos, como, por exemplo, a receita. Daí que estimássemos, por exemplo, nos transportes uma receita superior à que veio ocorrer, seja por fraude, seja por redução de mobilidade, seja por aquilo que for.

Portanto, quando falamos em encargos líquidos, temos sempre este problema: a receita é incerta e o custo é relativamente certo. Assim, temos de influenciar a componente que é certa, determinável e que está no direto

controlo da comissão de negociação, que é o custo e não a receita, porque essa acontecerá no futuro, e é incerta não por culpa de ninguém...! Certamente que não é por culpa dos anteriores membros do Governo ou dos anteriores elementos da comissão de negociação que as receitas que estavam estimadas não se concretizaram. Mas era um modelo não só otimista, como olhado na ótica do encargo líquido e, do meu ponto de vista, devemos olhar para o encargo bruto e, se o encargo bruto for sustentável, então, temos a vida tranquila, porque depois a receita é um adicional e esse adicional garante sustentabilidade futura, nomeadamente à empresa que tem estes encargos mais objetivos, que é a Estradas de Portugal.

Voltando, então, ao gráfico relativo ao peso dos encargos brutos com as PPP em percentagem do PIB, temos 0,76% em 2012, sobe para 0,81% em 2013 (isto para as PPP no seu global), vai até 1,12% em 2014, é de 1,14% em 2015 e reduz para 1,08% em 2016, sendo que o grosso deste valor é em PPP rodoviárias. Aliás, o gráfico seguinte do relatório mostra o valor atualizado dos encargos brutos com PPP até 2040, apontando que o setor rodoviário representa 20 887 milhões de euros de encargo bruto.

Isto significa o quê? Nós temos duas obrigações, de acordo com o Memorando de Entendimento e o programa de ajustamento, dois objetivos macroeconómicos: o controlo do défice e o controlo da dívida em percentagem do PIB. E, claro, podemos sempre divergir no caminho, mas há uma coisa que é certa: temos de reduzir encargos. E eu acho que aí não divergimos, certamente. Idealmente, o PIB há de ajudar-nos quando houver condições em Portugal para o crescimento, mas até lá temos de controlar os custos, porque é a componente onde podemos intervir diretamente na ótica dos encargos brutos ou encargos líquidos.

Portanto, com o peso dos encargos brutos com as PPP a subir e com a obrigação que temos de redução do défice e de redução da dívida em

percentagem do PIB — e recorde que hoje estamos com 120%, simplificando números, e os documentos europeus dos Pactos de Estabilidade e Crescimento apontam para que todos os países devem convergir, o mais depressa possível, para uma dívida correspondente a 60% do PIB —, a verdade é que esta curva claramente indicia o sentido contrário: como a Estradas de Portugal está reclassificada e o grosso destes custos é rodoviário, isso significa que o encargo e a dívida decorrentes do modelo PPP vai pesar mais nas contas públicas e está, portanto, a desviar-nos da trajetória de consolidação dos rácios, quer do défice quer da dívida em percentagem do PIB.

Portanto, desse ponto de vista, precisamos criar condições para que a redução dos encargos seja uma realidade e criar condições para que os modelos de cobrança de portagem sejam mais eficazes.

Assim, pedimos atempadamente à Estradas de Portugal que analisasse... Como, aliás, este Governo sempre o disse, porque recorde, sem querer desviar-me demasiado desta questão, que a localização dos pórticos não foi decidida por este Governo. Portanto, importa ver, em cada um dos pontos de cobrança, se a expectativa está ou não de acordo com a expectativa na altura da sua colocação e fazer uma avaliação global do modelo, aprofundando o princípio do utilizador-pagador, mas também garantindo princípios de equidade, de igualdade de tratamento, de coesão social e de coesão territorial. São objetivos do Governo do ponto de vista político — e isto já é política, não é uma questão de natureza técnica —, mas é preciso trabalho técnico para implementar políticas. Daí que nós tenhamos pedido à Estradas de Portugal que tentasse melhorar o modelo de cobrança, de maneira a que, também por via da receita, tenhamos certezas maiores do que as que temos hoje.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O Sr. Secretário de Estado não se referiu à questão das oito PPP e da oportunidade do lançamento das mesmas em 2010.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que não errarei se disser que elas não tiveram exatamente 2010 como data de lançamento.

Vou dizer de memória, uma vez que não encontro o papel onde tinha tomado esse apontamento, porque, na fita do tempo, é importante ter esse dado.

Os procedimentos concursais para as PPP, nomeadamente as subconcessões, foram lançados imediatamente a seguir à implementação do novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário, ou seja, em 2006 e 2007. Alguns cadernos de encargos ainda são de 2006 e outros são de 2007, pelo que entre 2006 e 2007.

Portanto, estávamos num período pré-crise quando os cadernos de encargos foram lançados. Como esta informação é pública, uma vez que todo o calendário e os documentos estão disponíveis no sítio da *Internet* da Estradas de Portugal, o que é que esses cadernos de encargos diziam?

Lá voltamos nós à questão da importância de ter cadernos de encargos robustos e que defendam o interesse público — casando um pouco com a discussão que há pouco tempo tivemos sobre a TAP e a ANA, quanto a saber se os cadernos de encargos eram ou não suficientes para salvaguardar o interesse público, sendo que o Governo procurou demonstrar que, de facto, do nosso ponto de vista, eram.

O caderno de encargos estabelece as condições e as regras para que os procedimentos sejam continuados. E havia uma novidade nos cadernos de encargos das subconcessões que não existia, por exemplo, no momento do lançamento das ex-SCUT ou quando elas ainda eram sob o modelo

SCUT, que era o facto de o contrato de concessão estar anexo a esse caderno de encargos, ou seja, as bases da concessão. O que é que isto quer dizer? Quer dizer que todas as regras, nomeadamente o modelo de risco estava definido naquela altura, isto é, no momento do lançamento do procedimento. E, estando definido o modelo de risco, a partir daquela altura, por decisão do Governo, já não há nenhuma possibilidade de o alterar, a não ser que o Governo decidisse alterá-lo. É um documento do Governo e, portanto, é Governo, o Estado — e ainda bem que ainda é o Estado — que define estas coisas. É o Estado que manda! Não mandam as concessionárias, não mandam os bancos... Manda o Estado! É o Estado que manda!

Ora, estando aí definido o modelo de risco e materializando-se a adjudicação mais tarde, tivemos um conjunto de encargos que, à medida que as parcerias iam sendo assinadas, iam contando para o rácio de encargos da Estradas de Portugal. Daí que não era difícil de prever, diria eu, que, a partir de uma determinada altura, uma de duas coisas aconteceria: ou o Estado reforçava o seu compromisso de criar condições, da forma que entendesse, para que a Estradas de Portugal tivesse meios adicionais de receita ou fosse dotada de reforços de capital, da forma que o Estado o entendesse, para responder àqueles encargos ou, então, os encargos não seriam sustentáveis.

Daquilo que é o meu conhecimento, o Estado entendeu, de facto, sublinhar que criaria as condições para que a Estradas de Portugal estivesse dotada dos meios financeiros para honrar os seus compromissos. E fê-lo, eu diria, da forma mais clara e cristalina possível para todo o setor, que foi emitir uma carta dirigida à Estradas de Portugal, para que a Estradas de Portugal a partilhasse com quem entendesse, nomeadamente com as concessionárias, com as entidades financiadoras dos projetos e com as

próprias entidades financiadoras da Estradas de Portugal, dizendo: «Faremos tudo o que estiver ao nosso alcance, criaremos condições para que a Estradas de Portugal seja dotada de meios financeiros.»

O Estado respondeu à dúvida que existia no mercado, naquela altura. O mercado perguntava: «Será a Estradas de Portugal um concessionário que se aguenta ou não com tantos encargos a somar?» E o Estado respondeu «sim» e emitiu uma carta a favor da Estradas de Portugal, autorizando que a Estradas de Portugal a partilhasse com terceiros.

Portanto, o Estado disse: «Eu quero esta matriz de risco...» — já o tinha dito em 2006 e em 2007 — «... nas bases da concessão.» E, a seguir, disse: «Não se preocupem! Vou dotar a Estradas de Portugal dos meios para que ela supra as necessidades.» Ficou esclarecida qual era a posição do Estado.

Julgo que, desse ponto de vista, a resposta é: o conjunto de atos a seguir era coerente com esta lógica, ou seja, com a lógica de «acreditamos no modelo de gestão e financiamento no qual a Estradas de Portugal deve ser beneficiária das receitas de portagem e, em troca, dar disponibilidade, porque isto gera crescimento económico, porque a estrada vai permitir fixar empresas, fixar populações...» Era todo um modelo de desenvolvimento que estava por trás desta filosofia e que, eu diria mais uma vez, não devia ser objeto de grande debate político saber qual o resultado.

Depois, quando olhamos para o retrovisor... Por isso é que hesito sempre, de alguma forma, a criticar decisões de 2006 e de 2007 para coisas que não sabia que vinham a acontecer. A única coisa que digo é que estava claro qual era a matriz de risco. O Estado dizia que queria pagar por disponibilidade a maioria dos encargos com aquela estrada. Entendia que era assim o modelo de desenvolvimento, que era assim que deveria ser. E uma análise séria, tranquila, ao retrovisor, permite-nos dizer: «Bom, face

ao plano, qual foi a realidade? E, face à realidade, que soluções temos agora?» E é isso que julgo que é meritório que esta Comissão também possa fazer.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — A verdade é que estas questões de fé por vezes, depois, correm mal, porque as circunstâncias alteram-se. E penso que nenhum português duvida de que a realidade de 2006 era completamente diferente já da de 2010 e, se calhar, havia decisões que não deviam ter sido ponderadas.

Ainda quanto a esta questão dos encargos, da redução dos encargos e das receitas, tenho comigo a proposta 475-C, do Partido Socialista, de alteração ao Orçamento do Estado, que preconizava a criação de uma contribuição sobre as parcerias público-privadas, ou seja, a criação de uma taxa sobre as parcerias público-privadas.

Aliás, tive a oportunidade de ser esclarecido pelo Dr. Paulo Campos, que me disse que isto era uma questão de boas práticas internacionais e que o risco fiscal estaria sempre alocado nos governos e não nos parceiros privados.

Tenho algumas reservas relativamente a isso, mas não deixo de questionar o Sr. Secretário de Estado relativamente a esta matéria, até porque o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Brisa, aqui, quando questionado sobre isso, disse-nos que provavelmente essa decisão levaria a um pedido de reequilíbrio financeiro. Gostaria de saber se, de facto, esta medida poderia ou não criar mais peso orçamental para os portugueses.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, julgo que essa é uma decisão que nos põe uma luz ao fundo do túnel. Essa proposta do Partido

Socialista põe-nos uma luz ao fundo do túnel. Temos de ter cuidado para que não seja o comboio que vem na nossa direção, mas acho que estamos a caminhar no sentido correto.

Ou seja, o Partido Socialista entende que, de facto, o encargo para os contribuintes é demasiado. Eu acho que esse é o primeiro... Vamos procurar gerar consensos!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Essa é a parte positiva.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Vamos procurar gerar consensos!

Se o Partido Socialista entende que deveremos reduzir o custo para os contribuintes através de mecanismos de acréscimo de receita para o Estado, é importante, porque estamos de acordo no diagnóstico, porque tal como os contratos estavam, do ponto de vista de encargos e de receitas que geravam, não conseguiríamos esse modelo de sustentabilidade. Mas temos de ter muito cuidado com os caminhos.

Portanto, estando de acordo quanto a este pano de fundo, temos de ter muito cuidado quanto aos caminhos que seguimos. Porquê? Eu diria, por dois motivos.

O primeiro motivo prende-se com o facto de a proposta do Partido Socialista, se bem a entendi, se dividir em duas subpropostas, com um pano de fundo, ou seja, esta proposta era para todas as PPP, não só para as rodoviárias, e pretendia atuar de duas formas: a primeira era a de taxar a 100% toda a TIR acima da TIR que estava prevista no caso-base; e a segunda parte da proposta, se a memória não me falha, era a de taxar em 20% os juros e outros encargos ou outros proveitos para as entidades bancárias.

Eu diria que a primeira parte da proposta nos merece a maior reserva do ponto de vista da sua aplicação e das consequências, porque discordo do ponto de vista técnico com o que Sr. Deputado Paulo Campos disse aqui, na Comissão. Discordo quando ele disse: «Os contratos dizem que os reequilíbrios são apenas por referência ao caso-base e, portanto, tudo o que está acima do caso-base não é passível de reequilíbrio.» Ora, isso não é verdade, e não é verdade por um motivo simples. Vamos imaginar que uma concessionária era extremamente eficiente na sua estrutura de custos e, portanto, era por via do seu esforço interno que a TIR aumentava, ou seja, porque era poupada, não por qualquer sobrecusto do lado do Estado ou esforço do lado do Estado, a TIR aumentava. Quer dizer, o pressuposto era: ela não vai pedir reequilíbrio, porque o Estado lhe aplica uma taxa sobre o esforço que ela própria fez; não é o esforço dos contribuintes, é o esforço que ela fez de racionalização de custo, que é legítimo em qualquer negócio de qualquer empresa. O que já não é legítimo é que seja o Estado a pagar. O Estado não tem de pagar isso. Mas se for por redução de custo interno...

Portanto, há aqui uma questão de aplicabilidade, que, de facto, a história já demonstrou que não é assim. Certamente, teríamos, com elevadíssima... Aliás, ouvimos... Eu não ouvi, confesso, a audição do Dr. Vasco de Melo, mas se ele o disse, então, a Brisa entendia que era passível de reequilíbrio e, provavelmente, todas as outras concessionárias também.

Depois, quanto à segunda parte da proposta, vou escusar-me, pelos motivos que imaginam... Sou funcionário da Caixa Geral de Depósitos. Estou numa função política hoje, mas é um intervalo na minha vida profissional. Sou funcionário da Caixa Geral de Depósitos. Portanto, não me fica bem estar a opinar sobre esta matéria em concreto. Esta é uma matéria para as Finanças, para o Ministério das Finanças, que tem a tutela sobre o setor bancário, se pronunciar. Não é para mim!

Gostava, no entanto, de fazer um comentário, este sim, já de natureza política e de coerência política, que é o seguinte: como é que o Partido Socialista pensava tornar compaginável ou coerente uma proposta que taxa 20% dos juros e outros proveitos do BEI (Banco Europeu de Investimento), porque o BEI tem 50% do financiamento às PPP, e ao mesmo tempo o Secretário-Geral do Partido Socialista diz que quer propor ao BEI um apoio reforçado de 5000 milhões de euros para a economia nacional? Eu não vejo como é que isto se compagina, mas talvez seja dificuldade minha.

Portanto, até sugeria que a Comissão pudesse questionar o BEI sobre se acha compaginável esta dualidade de posições: por um lado, um negócio que o próprio Estado aceitou, que é um empréstimo do BEI aceite pelo Estado e que agora o Partido Socialista entende que deve ser taxado em 20% sobre juros e outros proveitos e, ao mesmo tempo, um apoio de 5000 milhões de euros à economia. Não estou a ver bem, porque o BEI ia, legitimamente, desconfiar: «Bom, empresto agora e daqui a uns dias estão a roubar-me parte do juro...!»

Porque o BEI emprestou e o Estado aceitou que ele emprestasse naquelas condições! Tenhamos noção do papel do Estado! O Estado decide! E eu, enquanto representante do Estado, decido. Não delego em terceiras entidades a responsabilidade de decidir, eu decido e quem tem a tutela, em conjunto comigo, decide. Portanto, temos a liberdade para aceitar as propostas das concessionárias e dos bancos e de dizermos «sim» ou «não»!

Esta é uma matéria que tem de ficar completamente clara. O Estado pode! O Estado decide: decide políticas, decide orientações estratégicas e decide o que é melhor para a defesa do interesse público! Isso é da maior importância. Que todos nos lembremos em cada momento qual o papel que cabe a cada uma das entidades!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, agradeço-lhe, de facto, a evidência das incongruências que nós próprios já tínhamos detetado nesta proposta, somando-lhe ainda uma outra, a que não fiz referência, mas que trago agora: é o conhecimento de que, em renegociações anteriores à sua vinda para o Governo, o Governo anterior, mesmo pouco tempo antes das eleições, transferiu a matriz de risco fiscal da esfera do privado para a esfera do setor público nalgumas concessões, o que significa potenciar ainda mais estas incongruências que acabou agora de referir.

Há uma última questão que quero levantar e que tem a ver com o que acabou de dizer agora: o senhor é funcionário da Caixa Geral de Depósitos e transitoriamente está em funções de Secretário de Estado.

Refiro isto, porque tem sido também levantado aqui, em várias audições, o seu papel enquanto funcionário da Caixa Geral de Depósitos e da CaixaBI nalgumas negociações de parcerias público-privadas.

Penso que era importante que o Sr. Secretário de Estado nos pudesse esclarecer neste momento. Porquê? Porque o Partido Socialista utiliza isto como arma de arremesso político, visto que, como não quer esclarecer nada nesta Comissão, pretende criar aqui um pouco de nuvem de fumo.

Por isso, considero importante percebermos, de facto, o seu papel. Era administrador? Quanto tempo foi administrador? Não era administrador? É funcionário? O que é que fazia?

Até ouvi aqui um ex-Ministro da tutela, o Sr. Prof. Dr. António Mendonça, dizer que o Sr. Dr. Sérgio Monteiro, enquanto representante de um consórcio bancário do parceiro privado, tinha sido decisivo na elaboração dos contratos, ou seja, o Governo, demitindo-se daquilo que o senhor acabou de dizer agora, isto é, da capacidade e da função que tem de

decidir e de assumir. De facto, fiquei um bocado baralhado nessa audição, porque julguei que os Ministros é que decidiam e, afinal, o Dr. Mendonça, que nem sabe quem trouxe o TGV para o Conselho de Ministros, porque, pelos vistos, não foi ele, embora o Dr. Teixeira dos Santos tenha dito que foi ele...

Enfim, tudo isto para contribuir para o não esclarecimento cabal destas situações. Foi a isso que já assisti aqui por parte quer do Partido Socialista quer, infelizmente, de ex-membros do Governo anterior que deviam ter um comportamento diferente.

Por isso, Sr. Secretário de Estado, esclareça-nos, de uma vez por todas, o que fazia na Caixa Geral de Depósitos, o que fazia na CaixaBI e qual o seu papel em tudo isto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Na resposta a esta pergunta mais enquadradora sobre o meu percurso profissional, gostava de ir um bom pedaço mais atrás do que apenas ao que aconteceu entre os anos 2008 e 2011.

Esta tentativa de fazer crer que o banco público, em que o acionista é o Estado... E não estamos a falar da Goldman Sachs, da Lehman Brothers ou do Madoff, em que o dinheiro está com entidades terceiras, não sabemos quem são os acionistas, se estão noutra sítio... Não! Estamos a falar do banco público. Eu sou funcionário do banco do Estado!

Eu comecei e aprendi tudo aquilo que sei profissionalmente e algumas coisas pessoalmente pelo percurso que fiz na Caixa Geral de Depósitos. Nasci em Mangualde e, depois de ter tirado a minha licenciatura em Coimbra, e bem...

Risos.

Coimbra é, aliás, uma cidade que não forma só doutores, forma homens...

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — E mulheres, é verdade!

Risos.

Acabei de estar com a Secretária de Estado da Igualdade,...

Risos.

... pelo que, se ela estiver a ver esta audição, já levarei um enorme raspanete!

Voltando ao registo mais sério, comecei o meu percurso profissional em Oliveira de Frades, passei por Coimbra, trabalhei junto de particulares, junto de empresas. Fiz muitas coisas dentro do meu percurso profissional e fui aprendendo as melhores práticas. E fui aprendendo outra coisa: o valor do dinheiro dos depositantes — que é sempre o princípio de base que um banco deve sempre ter, proteger o dinheiro dos depositantes e do seu acionista —, ou seja, por um lado, a confiança que deve colocar nessa matéria e, por outro lado, a responsabilidade acrescida que tem o banco do Estado.

Portanto, comecei todo este meu percurso e, fazendo o *zooming* para 2008, que aparentemente gera mais interesse de alguns elementos da Comissão, fui durante o período entre 2008 e maio de 2011 diretor da

Caixa e num curtíssimo período entre maio e junho de 2011, um mês portanto, fui administrador do CaixaBI. Depois, entendi abraçar este desafio e esta função por entender, de facto, que é tão nobre que eu deveria colocar os conhecimentos que tenho na medida do possível ao serviço do País.

De facto, o meu trabalho na Caixa era simples. Era poupar dinheiro ao Estado arranjando financiamento barato, sempre que quem pagava o encargo era o Estado. Esse era o meu objetivo, era o meu trabalho na Caixa: arranjar dinheiro barato para que o Estado pagasse menos. E, quando o Estado paga menos, quer dizer que os contribuintes pagam menos! O Estado não é um ente vago. Não! É o somatório das contribuições de cada um de nós! Se não fosse a intervenção do banco público, da Caixa, nas suas diversas dimensões, hoje os portugueses estariam a pagar mais. Sobre isto não tenho qualquer dúvida!

Devo acrescentar o papel muito importante que teve também o Banco Europeu de Investimento. Por isso é que tenho sempre muito cuidado quando falamos dos bancos em geral relativamente às PPP. O Banco Europeu de Investimento é um banco que tem princípios e valores muito claros e que promove coesão dentro dos países e afeta fundos em função da certeza relativamente à forma como o Estado olha para o papel do BEI. Aliás, Portugal é acionista do BEI. Tem uma pequena percentagem, mas é acionista, face ao peso que tem na Comissão Europeia.

O esforço não só na área das PPP, porque... Veio-me agora à cabeça um daqueles *slogans* de marketing da Caixa, que diz: «Há mais na Caixa do que você imagina». A nossa vida é muito mais do que PPP! As PPP são uma pequena fatia mesmo do meu trabalho entre 2008 e 2011. Repito: uma pequena fatia do meu trabalho! Aliás, estranho seria se assim não fosse. Era um contrassenso: se eu dependesse das PPP para o meu lugar no CaixaBI,

então, eu estava a matar o lugar para onde vou a seguir? Isso era um total contrassenso! Nós queremos acabar com as PPP e com os encargos. Portanto, se eu dependesse das PPP no CaixaBI, não faria outra coisa, a não ser ter o meu lugar vazio no momento do regresso.

Fizemos coisas muito interessantes neste período, arranjando financiamento para que o Estado pudesse beneficiar com esse financiamento barato.

Dou-vos quatro exemplos que, do meu ponto de vista, são paradigmáticos para a importância da atividade da Caixa no tecido económico em geral.

A equipa que eu coordenava estruturou o financiamento da instalação da fábrica da Pescanova em Mira, com a criação de muitas centenas de postos de trabalho diretos e indiretos, apoiou a instalação da fábrica da Artlant em Sines, com muitas centenas de postos de trabalho diretos e indiretos, a internacionalização de grupos, como a EFACEC, a fábrica que instalou nos Estados Unidos foi também um financiamento liderado pela Caixa e estruturado na equipa que eu coordenava, os processos de internacionalização em muitos países e muitas empresas. Há equipas do CaixaBI, que eu coordenava, que fazem trabalho no Brasil, em Moçambique, em Angola. E o objetivo é sempre o mesmo: financiamento barato para os clientes — e competitivo! De acordo com as melhores práticas, mas competitivo.

O que quero com isto significar é que, sempre que a Caixa empresta a alguém e quem tem de pagar é o Estado, é essencial que o encargo seja o mais baixo possível, porque isso onera os nossos contribuintes.

Portanto, em resumo, recorro novamente que, se não fosse a intervenção da Caixa, do banco público, e do BEI, os contribuintes hoje

estariam a pagar muito mais do que aquilo que pagam pelo facto de ter havido PPP.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, assim não consigo compreender a constante insinuação que o Partido Socialista faz.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, terminou já o seu tempo. Aliás, excedeu largamente o tempo de que dispunha.

Não sei se o Partido Socialista está em condições de usar da palavra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, gostaria de fazer uma interpelação à Mesa, porque foi aqui dito pelo Sr. Deputado do PSD Emídio Guerreiro que havia da parte do PSD total disponibilidade para ouvir o Sr. Secretário de Estado, esquecendo que várias vezes inviabilizou pelos votos, juntamente com o CDS, a vinda do Sr. Secretário de Estado a esta Comissão, designadamente para tratar do *dossier* TGV/Alta Velocidade.

Ora, ouvimos da parte do Sr. Secretário de Estado a indicação da disponibilidade para cá vir sempre que nós quiséssemos.

Nesse sentido, gostaria de pedir ao Sr. Presidente se pode instar o Sr. Secretário de Estado, que está ao seu lado, se está disponível para vir cá responder sobre a Alta Velocidade, matéria relativamente à qual foi impedido de cá vir por votação da maioria.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não queira instrumentalizar a Mesa da Comissão. O Sr. Deputado pergunta o que entender ao Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não é isso, Sr. Presidente!

O Sr. **Presidente**: — Não vou instar o Sr. Secretário de Estado de coisa nenhuma na presença dele!

Portanto, naturalmente que o Sr. Secretário de Estado responderá a todas as questões que o Sr. Deputado lhe queira colocar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas o Sr. Presidente percebe a minha questão: o Sr. Secretário de Estado diz-se disponível, mas a maioria que o suporta inviabiliza as vindas do Sr. Secretário de Estado à Comissão para responder sobre determinados temas.

Como compreenderá, Sr. Presidente, temos de aproveitar estas disponibilidades. E, quando elas são tão ostensivamente afirmadas em público, para quê recuar? Por que é que o Sr. Secretário de Estado não há de dizer aqui se pode ou não vir responder especificamente sobre o *dossier* Alta Velocidade?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, eu percebo tudo. O que não aceito é ser instrumentalizado! Não sou um boneco de feira!

Portanto, se o Sr. Deputado quer fazer perguntas ao Sr. Secretário de Estado, faz diretamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, longe de mim pretender utilizar a sua função para esse efeito.

A verdade é que há uma contradição que o Sr. Presidente percebe. É um dado de facto, nem sequer é uma qualificação ou uma conclusão.

O Sr. Presidente percebe que nós, Partido Socialista, pedimos a vinda do Sr. Secretário de Estado à Comissão para responder sobre a Alta Velocidade. Na votação, o PSD e o CDS inviabilizaram a vinda do Sr. Secretário de Estado. O Sr. Secretário de Estado disse que vinha cá e o PSD, em sequência, disse: «Nós queremos que o senhor venha cá sempre.» O Sr. Secretário de Estado, até a propósito da Alta Velocidade, fez afirmações que vêm hoje publicadas no jornal, onde se diz: *Sérgio Monteiro diz que o Governo de Sócrates foi 'irresponsável' no TGV.*

Não acha oportuno convocar o Sr. Secretário de Estado para cá vir falar sobre a Alta Velocidade e perguntar-lhe da disponibilidade, para depois percebermos se é ou não acompanhado pelas bancadas do PSD e do CDS nessa sua disponibilidade?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não preciso de convocar o Sr. Secretário de Estado, porque o Sr. Secretário de Estado está aqui!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas não é para responder às questões sobre a Alta Velocidade.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas é porque o Sr. Deputado não quer fazer perguntas. Se fizer a pergunta, terá resposta.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado, quando chegar a sua vez — que, aliás, pode ser já a seguir —, poderá perguntar ao Sr. Secretário de

Estado tudo o que entender e o Sr. Secretário de Estado responderá como entender.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, estou esclarecido!

Quer dizer, lamento profundamente que haja aqui uma nuvem de fumo, que não é da sua parte.

Há aqui um jogo de sombras: o Sr. Secretário de Estado diz que vem, o PSD diz também que vem e, confrontado em concreto com a solução, o Sr. Secretário de Estado não vem.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Emídio Guerreiro pediu a palavra para que efeito?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, peço que não alonguemos esta questão.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mas é muito rápido, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Creio que continuamos a dar azo a que os cidadãos continuem a mandar mensagens à Assembleia da República a lamentar a forma como esta Comissão funciona.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Queria exactamente solicitar que audição continuasse, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Portanto, peço aos Srs. Deputados que não coloquem incidentes sobre incidentes no andamento dos trabalhos. Não faço qualquer juízo de valor sobre os incidentes, mas são objetivamente incidentes que perturbam o normal funcionamento dos trabalhos.

Posto isto, pergunto se o Partido Socialista quer usar da palavra agora.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, gostaria de começar por deixar ao Sr. Secretário de Estado, cuja presença naturalmente agradeço e saúdo, a seguinte questão: uma das questões levantadas pela auditoria do Tribunal de Contas sobre as parcerias público-privadas foi a da existência de contratos paralelos no valor de 705 milhões de euros. Aliás, essa auditoria diz que foi detetada a existência de acordos entre os bancos financiadores, as subconcessionárias e a Estradas de Portugal, consagrando compensações contingentes num montante de 705 milhões de euros.

Há uma carta da CaixaBI relativa à subconcessão Algarve Interior — tenho-a aqui e, se quiser, posso juntá-la nesta audição — que foi emitida com a assinatura do Sr. Dr. Sérgio Monteiro, que, aliás, já aqui disse que era representante da Caixa.

A pergunta que lhe quero deixar é: tendo sido o Sr. Secretário de Estado, na altura funcionário da Caixa, outorgante nesse contrato que o Tribunal de Contas determina como acordo paralelo ou com compensações

contingentes, o que entende rigorosamente sobre esta qualificação do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, aproveito também para o saudar.

Julgo que a pergunta que me faz — e desculpe a observação que vou fazer a seguir — enferma de um erro formal: eu não outorguei contrato nenhum!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Posso juntar a carta. Se o Sr. Doutor entender que devo juntar, junto. Está aqui: é um contrato assinado por si.

Então, o que é que o Sr. Secretário de Estado assinou?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O início da pergunta que fez estava correto. O Sr. Deputado disse que eu assinei uma carta. Aí estava correto. Não o corrigiria...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Uma carta com quatro remetentes?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não o corrigiria, se tivesse dito que eu assinei uma carta. Até porque os contratos... Lá está! É mais uma vez esta confusão entre os papéis. Os contratos são assinados pelo Estado, seja através do representante onde delega essa competência, no caso, a Estradas de Portugal, seja o Estado diretamente.

Neste caso, quem assinou o contrato de concessão e o aditamento ao contrato de concessão foi a Estradas de Portugal e a concessionária.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, tenho aqui a carta, assinada por quatro pessoas, a que o Tribunal de Contas chama «acordo paralelo» e «contrato paralelo».

Portanto, o que o Sr. Secretário de Estado me está a dizer é que o Tribunal de Contas se enganou na qualificação deste elemento como contrato?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Aquilo que lhe disse foi que assinei uma carta, na qual, enquanto representante de todos os bancos... Se vir a carta — e julgo que se referia à subconcessão Algarve Litoral e não à subconcessão Algarve Interior —, na qual o CaixaBI atua na qualidade de banco agente...

Só para desfazermos alguns equívocos que sempre existem nestas situações, vou explicar o que é um banco agente no contexto de um contrato desta natureza. O banco agente é uma espécie de caixa do correio. Para que perceba, os bancos podem ter vários, um ou mais, papéis neste conjunto de documentos: podem ser financiadores ou podem ser bancos agentes. Isto significa o quê? Significa que é o representante dos bancos na troca de correspondência com as diversas entidades.

Vamos imaginar o seguinte cenário: há muitos contratos de PPP que têm 20 bancos ou mais. Se cada vez que há uma notificação a concessionária ou o Estado enquanto concedente tivesse de remeter para todos os bancos, os erros processuais, como, por exemplo, a não entrega, a mudança de morada ou o que seja, a probabilidade de acontecerem aumentaria significativamente.

Portanto, do grupo de bancos que empresta o dinheiro para que a parceria tenha apoio financeiro, há um que é escolhido como banco representante de todos os outros nessa troca de correspondência. O que

com isto quero dizer? Sempre que a concessionária quer escrever aos bancos, escreve remetendo uma carta ao banco agente — a um banco só — em vez de ser aos 4, 5, 10 ou 20 bancos. Depois, o banco agente tem a obrigação de remeter uma carta para os outros bancos a dizer: «Aqui está o que nos mandaram. Queiram dizer-nos o que acham.» Os bancos remetem.

E também o contrato de agenciamento tem uma regra de votação, ou seja, há decisões que são aprovadas por maioria, há decisões que são aprovadas por unanimidade, enfim, as regras são várias, consoante a importância dessas decisões. Portanto, o que é que o banco agente faz? Recolhe a opinião dos bancos financiadores e expressa-a através de troca de correspondência. Ou seja, o banco agente recebeu a informação da concessionária, remeteu-a para os bancos, os bancos fizeram os comentários num processo interno e, depois de encontrada uma solução global, o banco agente comunica a várias entidades aquilo que os bancos decidiram, pedindo a sua aceitação ou não, a confirmação ou não.

É isto o contrato que o Sr. Deputado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Secretário de Estado, quando assinou essa carta, pretendia obter um ganho adicional para o banco?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço-lhe imensa desculpa, mas eu ainda não tinha terminado a minha resposta. Peço-lhe desculpa por isso. Não quero que interprete mal.

Ia dizer que «outorgante de contrato» não é uma expressão juridicamente correta. Não que eu seja jurista. Mas isso não é uma carta, é uma espécie de ofício. O banco agente envia um ofício, ao qual pede o acordo, dizendo: «Os bancos dizem OK a estas alterações e, dizendo OK a estas alterações, pedem a confirmação.» Portanto, a função de banco agente

não é mais do que ser o repositório daquelas que são as correspondências recebidas e as correspondências enviadas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, os 705 milhões de euros de que fala o Tribunal de Contas nos contratos contingentes resultam de instância sua, ou seja, dos diferentes bancos.

Quando elaborou estas cartas e as endereçou, pensava estar a obter ganhos adicionais para os bancos ou não? E obteve ou não obteve?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, mais uma vez lhe digo que o banco agente não tem nenhuma outra função que officiar a posição do grupo de bancos relativamente a um pedido que foi feito pela concessionária e pela subconcessionária.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O seu banco obteve ganhos adicionais com os contratos paralelos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, não sei a que contratos se refere. Se está a falar de qualquer correspondência...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Aos de auditoria do Tribunal de Contas, a que o Tribunal de Contas chama contratos e o Sr. Doutor chama cartas.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado não pode haver dois entendimentos... Eu não sou jurista, mas talvez os juristas possam resolver esta questão. O documento chama-se «carta de consentimento». O banco que assina fá-lo na qualidade de banco agente. O banco agente é uma

definição que decorre dos diversos contratos que são documentos do projeto. A definição diz que «banco agente é o representante...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Resolvemos o problema simplesmente: o seu banco obteve ou não ganhos adicionais com essas cartas?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo, Sr. Deputado, mais uma vez, que a questão que quer colocar não é exatamente a que colocou.

O que o Sr. Deputado me quer dizer é o seguinte: há um conjunto de documentos que são anexos a esta carta, com minutas, que foram assinados mais tarde. O papel de banco agente é o de officiar a posição do grupo de bancos relativamente a um pedido da concessionária e da subconcessionária.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Dou de barato que seja o que o senhor quiser. O seu banco ganhou ou não ganhou dinheiro com isto?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Um pouco de calma talvez seja aconselhável.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu ia secundar o Sr. Deputado Bruno Dias, dizendo que o esclarecimento cabal destas matérias exige de todos muito rigor na forma como as perguntas e as respostas são colocadas e por isso é que procuro ter muito cuidado na formulação que faço.

Vamos recapitular: não tenho qualquer contrato. Os contratos de concessão são celebrados entre duas partes: a concessionária e a subconcessionária. Os bancos deram o acordo a uma alteração a esse

contrato, mas que não é outorgado pelos bancos. E o banco agente não tem poderes de representação para substituir os bancos do sindicato, é um mero oficiador.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Está a perguntar-me a mim? Em que qualidade, peço desculpa?

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu, enquanto representante do banco, não ganhei dinheiro nenhum, obviamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ó Sr. Secretário de Estado, estamos a falar português!

Estou a perguntar-lhe se o banco ganhou algum dinheiro com estes acordos, com estas cartas, chame o que quiser! Ganhou ou não ganhou?

O Tribunal de Contas fala em 705 milhões de euros e o senhor tem de me dizer se ganhou, se tirou ou não vantagem e quanto tirou!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Tanto quanto é do meu conhecimento, Sr. Deputado, e indo à questão, porque acho que essa é a pergunta de fundo, ninguém ganhou dinheiro algum com esses contratos!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não preciso de mais nada. Acabou de contrariar o acórdão do Tribunal de Contas que diz que o Estado pagou 705 milhões de euros a mais com isto. Isso basta-me e vou juntar a carta!

Demorou, no entanto, 3 minutos, Sr. Secretário de Estado, e eu tenho de gastar os meus 8 minutos com grande parcimónia e não é nada fácil!

Quero colocar-lhe uma segunda questão que é importante e que tem a ver com o seguinte: o Sr. Secretário de Estado foi durante muitos anos, já aqui disse, e com um currículo apreciável, dirigente da Caixa Geral de Depósitos. Na qualidade de representante da Caixa Geral de Depósitos outorgou vários contratos com o Estado.

Outorgou o contrato de Alta Velocidade Poceirão-Caia?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — À pergunta se eu outorguei enquanto representante da Caixa tenho dificuldade em lhe responder por falta de memória. Não sei se, enquanto representante da Caixa, todos os acionistas do consórcio Elos foram chamados ou não a outorgar o contrato. Se foram, então, sim.

Recordo, Sr. Deputado, que eu estava no Conselho de Administração da Elos - Ligações de Alta Velocidade, concessionária do TGV da infraestrutura de alta velocidade, enquanto representante do acionista Caixa Geral de Depósitos, do banco público — embora a título individual, mas em representação da Caixa Geral de Depósitos que era o acionista —, e que a Caixa Geral de Depósitos tinha pouco mais de 5% do capital da concessionária. É a única clarificação que quero fazer.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Outorgou, em nome da Caixa Geral de Depósitos, a subconcessão Túnel do Marão?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A que contrato se refere, Sr. Deputado?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ao contrato de financiamento celebrado com a Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É porque essa diferença não é despicienda.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu sei que não é despicienda, mas o contrato de financiamento, como sabe, também é um contrato principal, não é um anexo ao contrato principal.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Para rigor dos conceitos devemos explicar que os contratos que nós outorgamos não são todos iguais. Há contratos que estabelecem os direitos e as obrigações do Estado e há outros contratos que são meros apoios financeiros.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas este foi celebrado com o Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — São meros apoios financeiros. Daí que (e eu estava a dizê-lo de memória), enquanto representante da concessionária, o único contrato que eu eventualmente possa ter outorgado — confesso que não me recordo se foram todos os acionistas a assinar ou se foram apenas os representantes, mas é irrelevante — foi um contrato de concessão, e a Caixa Geral de Depósitos estava representada, era o contrato da Alta Velocidade. Em tudo o resto, não há outorga em contratos de concessão que estabelecem as obrigações do Estado, não há outorga no

contrato de concessão de assinaturas minhas, simplesmente porque eu era funcionário da Caixa, eu não era representante do Estado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Secretário de Estado sabe melhor do que eu que há uma cláusula de *step in* em que o financiador se pode substituir à concessionária. Esse contrato é tão principal quanto o contrato principal e, ainda por cima, não é assinado como anexo, é assinado como contrato diretamente com o Estado, como o Sr. Doutor muito bem sabe.

Assinou o contrato anterior?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Posso fazer só um parêntese antes?

Sr. Deputado, temos uma diferença muito, muito grande de opinião relativamente ao papel de cada uma das partes nestes processos.

O Estado é o Estado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a perguntar-lhe se assinou o contrato.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Estado é o Estado! Portanto, dizer que o contrato de financiamento...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, assinou ou não assinou?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Dizer que o contrato de financiamento tem a mesma importância é, do meu ponto de vista, colocar a questão de forma errada. Daí que, com este parêntese...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não tem a mesma importância.

Assinou ou não assinou o contrato de financiamento?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Com este parêntese, Sr. Deputado, que até foi permitido por si, porque eu pedi-lhe para fazer este parêntese antes de lhe dar a resposta, dir-lhe-ia que o contrato de financiamento sim, foi assinado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o contrato de financiamento do Pinhal Interior?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O contrato de financiamento da subconcessão do Pinhal Interior também.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o contrato de financiamento do Litoral Oeste?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O contrato de financiamento da subconcessão do Litoral Oeste também.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o contrato de financiamento do Baixo Tejo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O contrato de financiamento da subconcessão do Baixo Tejo também.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o contrato de financiamento do Baixo Alentejo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É o último que me pergunta?

Eu só ia fazer uma observação, mas peço desculpa.

Sim, também assinei.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, há de convir que quem faz as perguntas sou eu!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sem nenhuma dúvida! Peço-lhe desculpa. Não lhe dirigirei mais nenhuma pergunta.

Sim, assinei.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E do Algarve Litoral?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Do Algarve Litoral também assinei o contrato de financiamento.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E também assinou o contrato de financiamento do Hospital Vila Franca?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Também assinei o contrato de financiamento do Hospital Vila Franca.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E também assinou o contrato de financiamento da parceria público-privada do Hospital de Loures?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não lhe respondo com o mesmo grau de certeza, mas talvez sim.

Do Hospital de Braga, sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E também assinou o contrato de financiamento do Hospital de Cascais?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confesso que tenho ideia que não, mas a Caixa Geral de Depósitos terá assinado. Tenho ideia que não, mas a Caixa Geral de Depósitos assinou.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E participou no financiamento das novas responsabilidades das concessões Ascendi Norte?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Quer fazer o favor de repetir a pergunta?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A Ascendi Norte, concessão Norte?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A Caixa Geral de Depósitos assinou. Se eu assinei ou não, confesso que não sei. Mas a Caixa Geral de Depósitos assinou.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E da SCUT Costa de Prata?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Também.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E da SCUT Grande Porto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A Caixa Geral de Depósitos também assinou.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E da SCUT Norte Litoral?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A Caixa Geral de Depósitos também julgo que assinou.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, não quero tirar conclusões abusivas — é aqui suportado pelos partidos da maioria —, mas para quem já qualificou Portugal como campeão europeu das PPP a única coisa que eu posso dizer é que o verdadeiro campeão europeu das PPP é o Sr. Secretário de Estado. Digo-lhe que é mesmo o «bola de ouro» das parcerias público-privadas em Portugal.

Penso que tinha de ficar bem claro que o Sr. Secretário de Estado, não obstante ter já dito o que disse sobre as parcerias público-privadas, teve nelas uma intervenção absolutamente decisiva do lado do financiador.

O Sr. Secretário de Estado ordenou, por despacho, a entrega à Estradas de Portugal de um chamado «duplo pagamento à Lusoponte». É verdade?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não lhe chamaria «duplo pagamento». Aliás, na altura em que esta discussão aconteceu, ficou absolutamente claro qual era a opinião que tinha.

Se me pergunta se pedi à Estradas de Portugal que cumprisse o contrato assinado pelo Governo anterior, sim, pedi à Estradas de Portugal que cumprisse o contrato.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Esse despacho, esse cumprimento, essa aclaração implicou um pagamento suplementar de 50 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo, Sr. Deputado, que temos aqui uma diferença importante de opinião.

Em primeiro lugar, o meu despacho ordenou à Estradas de Portugal cumprir o contrato que estava assinado, o FRA VIII, desde 28 de novembro de 2008. O FRA VIII estava assinado desde 28 de novembro de 2008 e o meu despacho ordenou que esse contrato fosse cumprido, porque, estando em negociação o FRA IX, não estava ainda assinado o FRA IX, o que significa... Peço desculpa, para todos os que não estão tão familiarizados, FRA quer dizer *Financial Rebalance Agreement*, Acordo de Reequilíbrio Financeiro. Ou seja, já tínhamos oito acordos de reequilíbrio financeiro, o último dos quais, assinado a 28 de novembro de 2008, estabelecia um conjunto de pagamentos nas respetivas datas. A data em causa era 30 de setembro de 2011 e o valor em causa era de 4 371 265,25 €.

Portanto, o meu despacho disse: «Cumpra-se o acordado desde 28 de novembro de 2008, porque o nono acordo de reequilíbrio económico-financeiro, estando em fase adiantada de negociação, não está ainda assinado.» Portanto, como num Estado de direito julgo que é muito importante que não percamos o apoio, nomeadamente dos financiadores internacionais tão importantes para a recuperação do nosso País, foi entendido que a estabilidade contratual e, por isso, o cumprimento do que estava previsto no FRA VIII era importante.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, a única coisa que despachou foi: «Aprova-se a minuta do acordo». Tenho aqui cópia do seu despacho.

Depois, isto foi enviado para as Finanças. A Secretária de Estado aprovou ou não?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado falava de um outro acordo, e peço desculpa por não ter percebido isso.

O Sr. Deputado falava já do FRA IX, da minuta do FRA IX. Peço desculpa, porque como, na altura, o PS tornou muito visível este suposto complô...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — «Acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro IX», com data de despacho seu de 24 de fevereiro de 2012.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Portanto, recordava eu que o Sr. Deputado falava do pagamento, e o pagamento ocorreu apenas num despacho meu anterior que visava repor o cumprimento das obrigações que decorriam do contrato anterior.

Em setembro de 2011, o Estado tinha de pagar 4 371 265, 25 €, e o meu despacho ordenou que fosse pago. Até lhe digo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a falar de um pagamento de 50 milhões, cuja autorização foi dada por V. Ex.^a e cuja consumação foi impedida pelo Ministério das Finanças. Parece-me que este é um dado claro. Só queria que confirmasse ou infirmasse o que estou a dizer.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É absolutamente falso aquilo que diz!

O meu despacho versa as matérias de natureza da competência da Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que não são matérias fiscais, como, aliás, resulta absolutamente claro da Lei Orgânica do Governo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas tem uma implicação financeira. Há um pagamento que decorre do cumprimento do seu despacho.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Em matérias fiscais, o único organismo dentro do Governo que se pronuncia é o Ministério das Finanças, nomeadamente através da Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, vamos ter de chamar cá o Sr. Ministro das Finanças para nos explicar este dissenso.

Parece-me claro que há um despacho. Aliás, até o posso juntar para relembrar o Sr. Secretário de Estado do tempo e dos termos em este despacho que foi prolatado e, havendo aqui esta dúvida, teremos de chamar o Sr. Ministro das Finanças para a confirmar. Há, portanto, um despacho claro que impõe uma obrigação ao Estado do pagamento de 50 milhões de euros.

Parece-me absolutamente claro e só gostava que me dissesse se é verdade ou mentira o que estou a dizer.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Tenho ideia de já lhe ter respondido e até de ter-lhe explicado por que é que discordo em absoluto da sua opinião ou da sua visão relativamente ao despacho.

As competências são claríssimas! Em matéria fiscal, ninguém opina mais, dentro do Governo, que o Ministério das Finanças e a Secretaria de Estado das Obras Públicas. Portanto, o despacho que dá o acordo à minuta diz respeito a todas as matérias da competência... Por isso é que há competências partilhadas e há competências delegadas, e há leis orgânicas que dizem onde há delegação de competências.

Aliás, o Sr. Deputado sabe isto tão bem como eu!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, vou ter de gastar uma parte significativa do tempo que me resta com este esclarecimento, como tive de gastar há pouco com os 705 milhões, pois demorei 3 minutos do meu precioso tempo para obter de si a conclusão de que a auditoria do Tribunal de Contas não tinha pés na cabeça. Enfim, também vou gastar os outros 3 minutos para chegarmos a essa conclusão.

O Sr. Secretário de Estado despacha, aliás, com base num parecer de uma assessora sua, que, entretanto, como sabe, também tem relações com a Lusoponte. Esse despacho permite ou não ao Estado ou promove ou não que o Estado tenha incorrido num compromisso suplementar de 50 milhões de euros? Só quero que me responda: sim ou não!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Com a sua permissão, gostava de fazer um parêntese antes de lhe dar essa resposta.

Posso, Sr. Deputado?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Pode, sim.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado.

Quanto ao primeiro ponto em que discordamos profundamente, o Sr. Deputado diz que da minha resposta conclui — e quer, de alguma forma, colar-me essa conclusão — que a auditoria do Tribunal de Contas não tem pés nem cabeça. Eu rejeito...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nos 705 milhões. Mas não vamos voltar a essa questão, porque não tenho tempo, Sr. Secretário de Estado!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Rejeito integralmente essa interpretação!

Segundo aspeto: a assessora do meu gabinete tem como única função assessorar-me nas matérias da competência do meu gabinete — ponto! Não há relações.

Terceiro aspeto...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Vou interrompê-lo.

A Sr.^a Dr.^a Teresa Empis Falcão não era advogada da Lusoponte?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado, na afirmação ou na observação que fez, falou no presente. «Tem» relações com a Lusoponte, foi o que disse. E eu clarifiquei, dizendo que a única função que, neste momento, a minha assessora Teresa Empis Falcão exerce é assessoria no meu gabinete.

Terceiro aspeto: as leis orgânicas do Governo (acredito que isso acontece em todos os Governos) são estritamente para ser cumpridas. E, então, numa matéria tão sensível como a fiscal não há três interpretações nem sequer duas, só há uma: é exclusivamente da responsabilidade do Ministério das Finanças e, mais, especificamente da Secretaria de Estado

dos Assuntos Fiscais. Não há mais ninguém que tenha qualquer tipo de jurisdição, digamos assim, de competência delegada nas matérias de natureza fiscal!

Portanto, Sr. Deputado, não interprete, no meu despacho, que eu dava opinião sobre matérias das quais não tenho sequer conhecimento profissional. O Sr. Deputado ainda podia dizer: «Bom, o Sr. Secretário de Estado, na sua função anterior, sendo um fiscalista reputado, sabia bem as consequências.» Não tenho nenhuma experiência de natureza fiscal! Nenhuma, Sr. Deputado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E não tem consciência da consequência financeira que tinha o seu despacho?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, o meu despacho foi dado no estrito cumprimento das competências que me estão delegadas!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quanto é que representava de encargo para o Estado a consumação do seu despacho?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nenhum, Sr. Deputado! Por um motivo simples: porque não tenho competência delegada em matérias fiscais!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, os 50 milhões são ficção?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, com certeza que são ficção, por um motivo simples: porque não tenho competências delegadas em matérias fiscais!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, não vou insistir, porque o tempo é mesmo muito curto e estou quase no final do tempo de que disponho.

Quero colocar-lhe uma outra questão que tem a ver com o seguinte: o Sr. Secretário de Estado disse, há pouco (tomei nota disso), que há um coro de opiniões que diz que o modelo das PPP não é sustentável.

O Sr. Secretário de Estado, enquanto responsável pela CREDIP (tenho aqui o documento), não apresentou à Estradas de Portugal uma proposta de financiamento de 7,5 mil milhões de euros? Ou seja, se o modelo era insustentável, como acabou de dizer, como propôs fazer um financiamento de 7,5 mil milhões de euros à Estradas de Portugal?

O nível da sua responsabilidade — e já não é da responsabilidade das suas funções, é da responsabilidade enquanto gestor, enquanto ator do sistema público, aliás, disse há pouco que era ator do sistema público de um banco público — permite-lhe dizer hoje que o sistema era insustentável quando é o Sr. Secretário de Estado que, do outro lado da barricada, sugere fazer um empréstimo de 7,5 mil milhões de euros à Estradas de Portugal para financiar as PPP, que, como já se viu aqui, outorgou na sua grande maioria?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Fico-lhe, acredite, Sr. Deputado, muito grato por me fazer essa pergunta, porque permite-me visitar ou permitiu-me agora ir a um espaço da minha memória que já não visitava há muito tempo, que é aquele espaço da memória na qual o CaixaBI... É que, como diz, e já agora para conhecimento de todos, a CREDIP era uma instituição financeira de crédito que não aceitava depósitos e que era detida a 80% pela Caixa e a 20% pela Parpública. Portanto, estamos sempre a

falar da esfera pública, de um banco público e de uma entidade 100% detida pelo Estado. É tudo esfera pública!

Fizemos um trabalho (se a memória não me falha, mais uma vez), em 2008, em que dissemos: «Vamos lá procurar trazer alguma racionalidade para a discussão que há sobre o modelo de subconcessões.» O Sr. Deputado não disse, mas julgo que a minha memória não me traiçoa se disser que esse financiamento servia exclusivamente para fazer face aos pagamentos por disponibilidade que decorriam das subconcessões, ou seja, de todas aquelas que foram assinadas entre 2008 e 2011.

Sendo uma proposta de 2008, que trabalho é que fizemos no CaixaBI, que depois foi validado no Conselho de Administração da CREDIP, que, por acaso, para validar operações, tinha de ir ao Departamento de Risco e ao Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos?

Sei que os senhores querem fazer passar a ideia de que a Caixa é o banco de um homem só: eu propunha, decidia, aprovava, dava os pareceres de risco, assinava e até representava o Estado. Enfim, era quase o modelo de um homem só.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS) — Eu não faria melhor, Sr. Secretário de Estado, pode ter a certeza.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Estou certo de que não, Sr. Deputado, com uma única diferença: eu faço uma caricatura e o senhor está firmemente convencido que isso é realidade.

Risos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS) — O que é lamentável, Sr. Secretário de Estado...

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o Sr. Secretário de Estado está a responder.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS) — O Sr. Presidente, há pouco enquanto Deputado, também excedeu largamente o tempo.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não é isso. O Sr. Secretário de Estado ainda está a responder à sua questão.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS) — Sim, mas interpelou-me de uma forma menos...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não, não interpelou. O Sr. Deputado é que o tem vindo a interpelar constantemente.

Para boa condução dos trabalhos, estava mesmo interessado, assim como todos os colegas que aqui estão, em ouvir a conclusão desta resposta, até porque estava a ser bastante construtiva.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, peço que não interprete o meu comentário com menor respeito. Tenho um enorme respeito por si, pelo trabalho que faz nesta Comissão, tenho estima por si. Não queria que ficasse nenhum equívoco desse ponto de vista.

Os 7,5 mil milhões de euros não surgem por acaso, não foi um número que tivesse saído e que pudesse ser 8, 6, 5 ou 4. Os 7,5 mil milhões de euros surgem de um trabalho feito no CaixaBI, na equipa também coordenada por mim, que fez o seguinte exercício: «Vamos lá ver quanto é que vale a concessão da Estradas de Portugal sem subconcessões e, portanto, qual é o limite máximo de encargos brutos que as subconcessões podem gerar para que o valor dessa concessão Estradas de Portugal se mantenha economicamente positivo.» Este foi o exercício.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Limite máximo de encargos...?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Limite máximo de encargos brutos de pagamento por disponibilidade e serviço das subconcessões.

Ou seja, tratava-se de saber qual o montante máximo que, em tese, a Estradas de Portugal poderia incorrer no conjunto de encargos das subconcessões para que a concessão Estradas de Portugal continuasse a ter valor económico positivo.

Este trabalho foi feito com um conjunto vasto de projeções, Sr. Deputado, que não lhe consigo reportar aqui.

Estimámos crescimentos de tráfego em todas as concessões. Julgo que o Sr. Deputado o sabe, aliás, tenho a certeza que o Sr. Deputado sabe. Quando a concessão Brisa termina, quando a concessão Lusoponte termina, quando todas as outras concessões terminam, elas regressam à esfera da Estradas de Portugal. Mas nunca estive em causa o valor económico, e já lhe explico porquê. Sou o primeiro a dizê-lo! Não precisei que nenhum ex-membro do Governo o dissesse! Do meu ponto de vista, o valor económico da Estradas de Portugal mantém-se preservado. O problema é financeiro, não é económico.

Portanto, a análise que fizemos foi: com todos os dados conhecidos naquele momento, o que é que nós podemos fazer para ajudar à sustentabilidade do modelo? Aquela lógica de que o banco público reduz os encargos nas intervenções que faz, que faz com que os portugueses paguem menos. Analisámos e dissemos: vamos fazer o valor atual de todos os *cash-flows* futuros ligados às concessões. A Brisa, quando terminar e até ao fim da vida da concessão da Estradas de Portugal, vale x em valor atual; a Lusoponte vale y ; e fizemos isso para a concessão da A2, para todas. Quanto é que isto vale hoje? Qual é o valor máximo de encargos brutos com pagamentos por disponibilidade que podemos ou devemos recomendar à Estradas de Portugal que contrate?

A conclusão técnica — repito, técnica — validada pelo Conselho de Administração da CREDIP, do qual, como diz e bem, eu fazia parte (eu fazia parte, o Presidente era o Dr. Jorge Tomé e era vogal a Dr.^a Maria Amália Almeida em representação da Parpública), e que também foi validada no Conselho de Crédito da Caixa Geral de Depósitos, porque não havia uma operação de crédito que uma instrumental do banco fizesse sem o acordo do Conselho de Crédito da Caixa Geral de Depósitos, com o devido parecer de risco, a análise técnica dizia: «Não deve ser contratado pela Estradas de Portugal um nível de encargos brutos superior a 7,5 mil milhões de euros.»

Por que é que há pouco falei na carta de conforto? Precisamente por aquilo que o Sr. Deputado agora disse. Nós fizemos a análise e dissemos à Estradas de Portugal, na proposta que lhe fizemos, «este dinheiro é exclusivamente para fazer face aos pagamentos por disponibilidade e por serviço, ao abrigo dos contratos de subconcessão», que é a mesma coisa que dizer «o modelo, tal como está hoje, só é sustentável se isto chegar a 7,5 mil milhões de euros.»

Qual foi a conclusão que a Estradas de Portugal entendeu tomar, na liberdade da autonomia administrativa e financeira que tem? A Estradas de Portugal entendeu que não era útil ter esse espartilho, porque, de facto, aquele contrato de financiamento tinha um conjunto de direitos e de obrigações associado. Era um contrato a 30 e muitos anos de prazo, entenda-se! Aquilo não era dinheiro... Bem, se olharmos para a concessão toda, de 75 anos: qual é o valor económico? Quando é que a concessão gera receitas, ou seja, quando é que acabam todos estes contratos, depois de 2030, e, portanto, quando é que pode começar a ser reembolsado o empréstimo?

Na análise técnica que a Caixa fez, e que eu também assinei, Sr. Deputado — porque o Sr. Deputado citou uns poucos, mas há milhares de documentos que, enquanto diretor da Caixa, assinei —, dizíamos «o modelo, tal como existe hoje, só é sustentável se o nível de encargos brutos não ultrapassar 7,5 mil milhões de euros», que eram desembolsados consoante o pagamento, ou seja, não era um desembolo feito de uma vez, e era guardado para fazer face àqueles encargos.

E, depois, qual foi a resposta que tivemos? Foi a carta de conforto do Estado, onde o Estado disse: «Não se preocupem connosco. Nós sabemos o que fazemos. Porquê estar a limitar-nos a 7,5 mil milhões de euros? Porquê?! Se quisermos contratar mais, contratamos.» Aliás, basta ver que o somatório dos encargos brutos com subconcessões é de mais de 11 mil milhões de euros. Não foi respeitado o limite que tecnicamente propusemos.

Aqui, Sr. Deputado, o Estado é soberano, os bancos não mandam nada! A CREDIP queria dizer assim: «7,5 mil milhões é o limite, acima disto já não vamos lá.» E o Estado disse: «Não! Eu, enquanto Estado, dotarei a Estradas de Portugal de todos os meios para que ela faça face aos

encargos em que incorrer.» Portanto, o acionista Estado respondeu, dizendo: «Esse é um problema nosso.»

Isto não está em questão! O Estado é o Estado, e eu respeitei, tal como todo o conselho respeitou, a orientação do Estado, que era: «Não contratamos os 7,5 mil milhões de euros, porque isso nos limita na liberdade de gestão,...» — porque, de facto, limitava — «... e preferimos dar uma carta de conforto, na qual dotaremos a Estradas de Portugal à medida que ela necessita.» No caso da carta de conforto não havia teto; o teto eram os encargos em que a Estradas de Portugal incorresse com os diversos contratos que ia assinando.

Sr. Deputado, isto é o respeito entre a função do Estado e a função técnica que um banco tem de auxiliar no pensamento. Portanto, foi dessa forma que a proposta dos 7,5 mil milhões de euros nasceu, sendo que a sua não contratação foi uma decisão do Estado e da Estradas de Portugal, nada mais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, tendo-o como uma pessoa responsável — e, sinceramente, tenho-o, devolvendo o cumprimento —, gostava de dizer-lhe o seguinte: se não acreditasse no modelo, não podia irresponsavelmente propor financiá-lo em 7,5 mil milhões de euros! Só acreditando no modelo! Ainda que o financiamento fosse imediato, ainda que constituísse uma carta de conforto para ir gastando ao longo do tempo e para estar ali suportado; e sabendo, como o Sr. Secretário de Estado não desconhece, que os encargos de que há pouco falava não eram só encargos de disponibilidade, eram também encargos de tráfego.

Mas, independentemente disso, acreditava no modelo, porque um gestor bancário responsável que não acredite no modelo não pode pôr 7,5 mil milhões de euros à disposição do cliente.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Estou inteiramente de acordo, mas eu acreditava até 7,5 mil milhões de euros, não acreditava para 11 e daí a questão da insustentabilidade! É só isso! A diferença de opinião tem a ver com isso.

O trabalho foi técnico, fizemos a avaliação, eram 7,5 mil milhões de euros, e até aí a Caixa Geral de Depósitos entendia que o valor económico estava preservado. Continuo a achar que o valor económico está preservado, mas porque o Estado tem de fazer uma série de outras coisas, incluindo a renegociação. Caso contrário, não vamos lá! Caso contrário, esse excesso de 4 mil milhões de euros tem de ser retirado! Mas isso já eu pensava em 2008!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A renegociação fica para a segunda volta!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não é, sequer, uma matéria sobre a qual eu tenha opinião agora. Já em 2008 fizemos esta análise, coordenada por mim e pela minha equipa.

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Paulo Batista Santos está a pedir a palavra para interpelar a Mesa.

Sr. Deputado, peço-lhe que tenha em atenção que na última meia hora não estive na reunião. Por isso, veja lá o que é que me vai perguntar. Tem de me perguntar coisas a que eu saiba responder!

Faça o favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, quero apenas, através de V. Ex.^a, convidar os colegas do Partido Socialista a terem algum cuidado no tom e na forma que tem caracterizado esta audição, pois estamos na presença de um membro do Governo, e, mais do que isso — cada um faz o estilo que tem —, nas insinuações que aqui levantam.

Devo dizer que todos nós, Deputados, recebemos todos os dias imensos *e-mail*, com fotografias até muito curiosas de ex-membros do Governo do Partido Socialista sobre esta matéria. Longe de nós alguma vez utilizarmos como um facto aquilo que são, por vezes, campanhas difamatórias das pessoas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tenho de dizer-lhe o que disse há pouco ao Sr. Deputado Manuel Seabra, ou seja, que não sou eu quem vai dar recados ao Partido Socialista quando esse partido está aqui representado e os seus representantes ouvirem tão bem como eu.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, se me dá licença, quero dizer que não lancei aqui nenhuma suspeição, só trouxe factos, e mantenho exatamente tudo o que disse, nos seus exatos termos.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS-PP.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, antes de mais, quero cumprimentar o Sr. Secretário de Estado e os colegas Deputados.

Assistimos aqui a mais um exercício delirante do Partido Socialista e, diga-se, de alguma irresponsabilidade, porque mais uma vez — até gostava de ouvir publicamente o que acha disso o Dr. Guilherme d'Oliveira Martins, que até já esteve nesta Comissão — houve aqui uma tentativa de descredibilizar uma entidade pública que tem responsabilidade de fiscalizar o Governo, como é o Tribunal de Contas. Mais uma vez, o Partido Socialista, de uma forma vergonhosa, traz aqui essa retórica. Mas também mais uma vez vem apelidar o Sr. Secretário de Estado de «bola de ouro» das parcerias público-privadas pelo lado do financiador.

Então, o decisor, aquele que tomou a decisão de lançar as parcerias público-privadas, de pedir o seu financiamento, aquele que representava os interesses do Estado, não é o principal responsável em todas essas ações que tomou? Então, agora, um funcionário da Caixa Geral de Depósitos, por muito relevante que seja — e julgo que não é com nenhum desprimor que o afirmo, porque o Sr. Secretário de Estado aqui disse que era funcionário da Caixa Geral de Depósitos —, tem a responsabilidade de intervir em todo este processo do lado da sua entidade patronal, que por acaso é detida a 100% pelo próprio Estado? Isto é distorcer completamente a verdade e a realidade dos factos.

Fico muito surpreendido pelo facto de o Deputado Manuel Seabra não ter falado no TGV. Falou em tudo menos no TGV. Era uma preocupação o TGV, mas não falou no TGV!

Eu vou falar no TGV, porque ao longo das últimas audições não falámos na totalidade do TGV. Esquecemos, de alguma forma, o que foi o troço Lisboa-Poçoirão, que o Partido Socialista lançou. Lançou um

concurso internacional e, por sua iniciativa, por sua decisão, anulou esse mesmo concurso internacional.

Sabe o Sr. Secretário de Estado, se eventualmente há negociações, quais os valores pedidos e quais os valores pagos ou a pagar aos consórcios que pediram indemnizações ao Estado por força da decisão do Partido Socialista de lançar um concurso internacional Lisboa-Poceirão e de posteriormente o ter anulado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, peço desculpa por não ter na minha posse os elementos e os valores relativos ao pedido de indemnização e pagamento, mas providenciarei para que ainda no decurso da sua intervenção os possa ter.

Posso confirmar, contudo, que, sim, foram feitos pedidos de indemnização ao Estado, os quais decorrem do estágio de evolução da própria parceria, isto é, já havia uma primeira fase com apresentação de propostas e o seu cancelamento implicava que alguns dos custos incorridos pelo concessionário fossem adequadamente pagos. Portanto, houve pedidos de indemnização e o valor do pagamento relativo à PPP2 foi, em dois dos três casos, já efetuado no final de 2012.

Sr. Deputado, procurarei esses elementos e transmiti-los-ei no decurso na pergunta que me faz, pedindo-lhe desculpa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Gostava também de saber, se for possível, os valores pedidos e os valores pagos e negociados, porque convinha perceber esse diferencial.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É isso mesmo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para além disso, já à época o Observatório das Parcerias Público-Privadas dizia que o consórcio Altavia, liderado pela Mota-Engil, pedia a exclusão do consórcio Tave Tejo, liderado pelos espanhóis da FCC. Depois, este mesmo Observatório dizia que o consórcio espanhol FCC tinha uma proposta inferior a 500 milhões de euros e dizia também *Mota intensifica guerra aos espanhóis da FCC no concurso da nova ponte*.

Isto significa, numa primeira interpretação, que nesta fase, pelo menos, e após algumas declarações do próprio Ministro das Finanças feitas até nesta Comissão — e ao contrário daquilo que diz a resolução de Ministros, ou seja, que anularam o concurso por uma significativa e progressiva degradação da conjuntura económica financeira de Portugal —, o então Ministro das Finanças não aceita, não reconhece que a anulação deste concurso aconteceu pela degradação económica e financeira de Portugal. O que aqui diz é que lhe comunicaram que o concurso não ia para a frente, o que lá vai lá vai e, segundo as explicações que lhe foram dadas, por razões técnicas.

Tem o Sr. Secretário de Estado conhecimento sobre isso? Porque hoje estamos a pagar a fatura — aliás, já pagámos, pelos vistos, uma parte — pela irresponsabilidade do Partido Socialista de ter lançado este troço, obrigando os contribuintes a pagarem indemnizações de vários milhões de euros.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, dava-lhe, antes de mais, nota da informação que há pouco não tinha, mas agora já tenho na minha posse.

Gostava de lhe dar conta, a propósito da diferença entre os pedidos e o efetivo pagamento, que é sempre relevante quando fazemos um pouco a

ponderação entre as vantagens e as desvantagens de, em processos de renegociação, aceitarmos valores máximos como sendo encaixes para o Estado, que o consórcio Elos pediu 8 295 297 €. Tínhamos um parecer favorável da IGF por um valor superior a esse.

Peço apenas que a Comissão de Inquérito compreenda que não divulgue o valor que foi aceite pela IGF para não a expor a essa questão. Fornecê-lo-ei à Comissão de Inquérito, mas não queria dizê-lo publicamente para que os consórcios não saibam qual era o valor aceite pela IGF.

Contudo, posso-lhe dizer que o valor pago foi de 4 977 178 €, 60% do valor pedido.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pode repetir?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Para o consórcio Elos, foi pedido 8 295 297 € e pago 4 977 178 €, o que corresponde a 60% do valor e que está abaixo do valor que a IGF validou como passível de ser pago. Porque recordo que o pagamento decorre do facto de o Estado ter cancelado esta parceria depois de serem apresentadas...

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Desconcentrei-me com o aparte.

Portanto, como dizia, o valor está abaixo do que foi aceite e validado pela IGF como passível de ser pago pelo Estado.

No caso do consórcio Altavia, o pedido foi de 12 077 826 € e o valor pago foi também 60% desse valor, ou seja, foi de 7 246 696 €, também

abaixo do valor aceite pela IGF, o qual será do conhecimento dos Srs. Deputados por ofício escrito que remeterei do meu gabinete.

Estava a procurar a informação relativa terceiro consórcio, o Tave Tejo, sobre qual era o pedido, porque aí não houve acordo, portanto seguirá para instância judicial, mas não o tenho aqui. Assim que o tiver, darei essa informação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas não tem o valor pedido?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — São 10,6 milhões euros. Peço desculpa, acabei de o receber. Portanto, como não houve acordo, seguirá para instância judicial.

Então, remeterei à Comissão, oportunamente, o valor que era aceite pela IGF como sendo passível de ser pago, para demonstrar que o Estado, como bom negociador da coisa pública, pagou abaixo do valor que a IGF aceitava.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Secretário de Estado, significa que esta atitude do Partido Socialista — e a responsabilidade pela mesma é só do Partido Socialista — já custou aos cofres do Estado mais de 12 milhões de euros. Eventualmente, se formos para mesma proporção, irá custar mais 6 ou 7 milhões de euros, qualquer coisa como 20 milhões de euros. A responsabilidade é única e exclusiva do Partido Socialista que lançou o concurso e que, depois, o anulou.

Há também declarações proferidas, na altura, pelo Deputado Vitalino Canas na sequência do Observatório das Parcerias Público-Privadas: *Mota intensifica guerra aos espanhóis da FCC no concurso da nova ponte*. E, na altura, houve declarações políticas, inclusive do patrão da Mota-Engil que

disse que não passaria na ponte, porque ela não teria condições técnicas e de segurança para se manter.

No entanto, na altura, havia ameaças públicas de recurso a tribunal e o Deputado Vitalino Canas disse na RTP: «O concurso internacional tinha de ser anulado devido aos longos anos que se iriam gastar nos tribunais devido a reclamações feitas por concorrentes.»

Aqui, o Sr. Ministro das Finanças nunca assumiu aquilo que vem no despacho, que tem que ver com a degradação da conjuntura económica; disse que foi por razões são técnicas. Aqui, o patrão e também o presidente do conselho de administração Dr. Jorge Coelho publicamente fizeram afirmações no sentido de que iriam recorrer aos tribunais. O Deputado Vitalino Canas aceitou isso como uma possibilidade e o concurso apareceu anulado.

O Sr. Doutor entende que é possível anular um concurso com base no receio do Estado de que um dos consórcios pudesse recorrer a tribunal pelo facto de não ter ganho esse concurso? Acha possível que o Estado, em representação dos interesses do Estado, possa anular o concurso devido a esse facto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, considerando o Estado na conceção que tenho que tenho dele e a forma como conscientemente exerço as minhas funções na defesa do superior interesse do Estado, a resposta que lhe dou é: não, de forma nenhuma. Essa não é, obviamente, uma razão aceitável. Mas também quero acreditar que não foi certamente essa a razão pela qual o processo foi cancelado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, também gostava de acreditar.

No entanto, ainda há dias, numa entrevista que José Gomes Ferreira fez ao Dr. Paulo Campos, apesar de a pergunta não lhe ter sido dirigida, foi feita a insinuação de que o consórcio vencedor tinha um preço abaixo de 500 milhões de euros. E nós soubemos o porquê de o concurso ter sido anulado. Foi porque o concurso não foi ganho por um daqueles que o Estado português pretendia. Deixou esta insinuação, foi televisiva, foi pública.

Nessa mesma entrevista, voltando ao que nos interessa, o Dr. Paulo Campos apareceu com um gráfico, possivelmente feito por ele ou, eventualmente, pela KPMG, cujo título é: «*Benefício líquido para o Estado com a negociação de 2010.*» E aparece no gráfico: «poupança dos reequilíbrio, 134 milhões de euros; Norte Litoral 538 milhões de euros; Grande Lisboa 46 milhões de euros» — isto tudo valores positivos. Para o Norte um prejuízo para o Estado de 571 milhões de euros; Beira Litoral e Alta, 423 milhões de euros, positivo; Costa de Prata, 837 milhões de euros, positivo; e Grande Porto, 401 milhões de euros, positivo. O que dava no total (no documento que o Dr. Paulo Campos apresentou vinha rasurado), um benefício líquido de 1,8 mil milhões de euros para o Estado.

Porém, quando verificamos alguns documentos, os do Tribunal de Contas que dizem claramente que nas concessões Norte e Grande Lisboa a renegociação dos contratos foi lesiva para o Estado. Obviamente, isso não conta para o Partido Socialista não conta, porque estes relatórios não têm credibilidade nenhuma.

No que respeita à passagem para a responsabilidade do Estado relativamente à disponibilidade, no relatório agora feito pela Ernst & Young é dito que, entre aquilo que são os benefícios do Estado e aquilo que são os pagamentos que o Estado tem de fazer, isto vai ter um encargo de 977 milhões de euros, à semelhança do que já tinham dito aqui alguns dos

renegociadores, nomeadamente o Dr. Vítor Almeida, que referiu que só no Grande Porto havia um prejuízo de 571 milhões de euros.

Contudo, e para terminar, Sr. Presidente, estas renegociações também foram feitas com base em estudos de tráfego que assentaram num caso-base.

Quando vemos o caso-base que está neste mesmo relatório, verificamos que, por exemplo, para o Norte, em 2009, a previsão era de 21 681 carros por dia, mas o valor real do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR) é de 10 030 carros, mais de 50% abaixo. Para 2010, a projeção no caso-base era de 22 000 carros, sendo que o número real do InIR era de 9965. E também para a Grande Lisboa, entre valores reais e valores projetados, para 2010, previsão do caso-base era de 25 736 carros e o valor real era de 20 000 carros.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem que concluir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ora, isto significa que todas estas projeções foram feitas de uma forma fantasiosa, com casos-base em que se atirou para o Estado uma responsabilidade que ele não tinha, e com isto se penalizou fortemente o Estado, levando à hipótese de o Estado (como dizem os relatórios) ter de pagar e ter sido lesado nesta negociação em 977 milhões de euros.

Era muito importante que o Sr. Secretário de Estado nos dissesse se efetivamente se passa aquilo que o Deputado Paulo Campos aqui nos disse, isto é, que, afinal, o Estado ainda ficou a ganhar 1,8 mil milhões de euros e que as PPP não têm custos para os contribuintes nem para o Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelo conjunto de questões que me colocou.

Vou procurar dar algum enquadramento relativamente às questões, dizendo, mais uma vez, que o novo modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário pressupunha exatamente isso. Ou seja, a filosofia que esteve por trás do processo de renegociação ou de revisão do contrato em 2010 assentava na premissa de que era bom para a Estradas de Portugal ter as receitas de portagem e trocá-las por pagamentos por disponibilidade. Essa era matriz que estava assente...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Em 2010?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, em 2010. Aliás, estava assente desde 2006, desde que o novo modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário foi implementado. Portanto, verdadeiramente, ela já existia desde 2006 e deu-se cumprimento, com a revisão de 2010, a essa orientação para o novo modelo de gestão e financiamento.

Já lhe disse, há pouco — talvez não a si diretamente, mas julgo que em resposta a uma pergunta do Sr. Deputado Emídio Guerreiro —, o que penso sobre esse modelo. O modelo tinha o tal problema dos encargos fixos e das receitas voláteis, o que num momento de crise como o que já vivíamos em 2010 fazia prever que talvez a projeção de receitas não fosse exatamente aquela que decorria das projeções e das expetativas.

De qualquer forma, procurando fazer pedagogia e sem ser demagógico — procurando mesmo não o fazer, pois não quero cair nesse erro ou nessa tentação fácil —, diria que no Estado temos de aprender a desvalorizar ou a temperar as opiniões dos consultores, nomeadamente dos de tráfego, mesmo que trabalhem para o Estado. E digo-o por um motivo

simples: vemos, agora, como está «quente» o mercado acionista (e digo quente entre aspas); isto é, o mercado acionista tem tido grandes valorizações, porque de repente as casas de investimento, aqueles que fazem o *research*, dizem «bom, agora, daqui para a frente, vamos ter grandes lucros nas empresas», mas há três meses diziam «não vamos ter lucros nenhuns, a zona euro vai desintegrar-se».

Portanto, no Estado temos de criar competências, também do ponto de vista técnico, para que os técnicos do Estado possam, se quiserem, contratar entidades terceiras para solidificar a sua opinião, mas não podemos simplesmente confiar no primeiro relatório que nos aparece. É essa a minha opinião enquanto representante, hoje, com uma tutela específica do Estado e com a preocupação que tenho de dotar as entidades que estão na minha tutela de competência técnica reforçada face àquilo que existia.

E a coerência com este pensamento do ponto de vista político está, por exemplo, na forma como confiamos mais depressa na opinião dos técnicos da Estradas de Portugal sobre os intervalos de grandes reparações e de manutenção corrente do que na opinião dos técnicos das concessionárias que dizem que devem ser de 8 em 8 anos ou de 10 em 10 anos. Confiamos mais nos técnicos da Estradas de Portugal, porque é o nosso centro de competências! É lá que temos de valorizar os nossos recursos.

Portanto, sendo essa orientação coerente com o novo modelo de gestão e de financiamento, de facto, hoje, não há duas interpretações. Mais uma vez, aqui, não há questão política: factos são factos!

O Estado teve — vou-lhe dar dados de 2012, sendo que julgo que o quadro me foi fornecido já com dados finais — encargos brutos, conjuntos, nas concessões Norte e Grande Lisboa de 101,3 milhões de euros e receitas

de 51,2 milhões de euros. Esta foi a realidade. Portanto, tivemos um encargo de 50,139 milhões de euros. Se quisermos isolar a realidade Norte e Grande Lisboa, esta é a realidade. logo, isolando esta realidade, é isto que acontece.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas tinha projeções?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro** (CDS-PP): — Não, não tenho. Tenho apenas os dados sobre a realidade agora projetada pela Estados de Portugal. Peço-lhe desculpa por não ter esse dado comigo.

De qualquer forma, como lhe digo, atribuo uma credibilidade relativa a quaisquer projeções. Por isso é que nós incidimos nos encargos brutos e não nos encargos líquidos, porque, se estivesse a fazer contas aos encargos líquidos, então, estaria a confiar numa projeção que tem sempre um determinado grau de erro.

Portanto, é insofismável, foi o que tivemos, é uma realidade. Em 2012, foram 50,1 milhões de euros de prejuízo nestas duas concessões, quando antes, também é importante dizê-lo, o Estado não tinha qualquer encargo com estas duas concessões.

Bem sei que a lógica do acordo de 2010 foi bastante mais global, o que leva diretamente à sua questão.

Nesse sentido, procurando ser nada demagógico e intelectualmente honesto, como são todos os Srs. Deputados desta Comissão, há uma soma de vários sinais: há sinais positivos e sinais negativos que, depois, se juntam. Eu tenderia, mais uma vez, a ter algum cuidado com esses somatórios e dizer «ganhamos 1,8, perdemos 500, ganhamos 600», por um motivo simples: depende sempre da perspetiva.

Ou seja, quando eu há pouco lhe facultei os dados entre aquilo que era pedido pelas concessionárias que entregaram proposta para a PPP2 e aquilo que foi efetivamente pago, posso dizer «bom, consegui aqui um perdão de 4 milhões» ou olho isto na ótica do custo e digo «pago x ». Olho sempre para isto... Quer dizer, tenho de pagar o que está previsto nos regulamentos e na lei, mas tenho de pagar. Mas eu podia, em tese, dizer que 8 milhões de euros era o que o Estado teria de pagar, se quisesse fazer um exercício pelos valores máximos. Portanto, posso sempre chegar a um exercício no qual digo: «O valor máximo que o Estado tinha de pagar é x . Este valor eliminou-se e, portanto, a minha poupança foi deste valor máximo.»

Aparte inaudível na gravação.

Incluindo os reequilíbrios pelo valor máximo.

Não me parece ser a metodologia mais correta, mas essa é uma opinião minha. Nunca poderemos comprovar que os valores que o Estado, efetivamente, pagaria, se não tivesse feito este acordo, eram maiores ou menores. Não podemos, porque o acordo está feito! Mas eu não acho, como princípio, correto poder afirmar-se que o Estado eliminou pelo máximo um valor que tinha de pagar.

Desse ponto de vista, acompanho-o no raciocínio de que talvez esses valores sejam um pouco otimistas.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nós temos, de facto, nesta altura, Sr. Deputado, um conjunto muito vasto de pedidos de reequilíbrio. Temos vários milhares de milhões de euros de pedidos de reequilíbrio financeiro a impender sobre, enfim, teoricamente, riscos de natureza orçamental. Estamos a geri-los da melhor forma. Há, certamente, matérias que são mais admissíveis do que outras, mas eu procurarei nunca, no exercício desta função, ceder à tentação demagógica de dizer que, se um pedido não tem fundamento e é eliminado, poupei 1000 milhões de euros ou que seja, porque isso, do ponto de vista intelectual, do meu ponto de vista, no meu julgamento estrito, não é a forma correta de fazer a contabilização.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao PCP. Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Secretário de Estado, vou fazer perguntas sobre as PPP renegociadas, digamos assim, os processos de negociação em que participou e que acompanhou enquanto governante, porque, mesmo não tendo participado diretamente, visto que atribuiu essa tarefa à Estradas de Portugal, assume politicamente essa liderança, essa responsabilidade na tutela política do processo, e também em relação à intervenção que teve no quadro do Banco CaixaBI.

Primeiro, gostava de confirmar, em relação à intervenção que teve no âmbito do CaixaBI, que há pouco referiu como banco agente — até tendo em conta uma intervenção anterior, não sua, mas de outra pessoa com responsabilidades ao nível do banco nesses processos do Grupo Caixa —, se essa condição de banco agente conferia ou não a esse banco no qual era diretor uma posição de responsabilidade e de liderança nos processos de

análise e até de negociação em termos de financiamento, porque o que nos transmitiu foi uma ideia contrária: a ideia de um entre pares, uma entidade entre quatro, ou cinco, ou seis, por vezes, que estavam nos consórcios financeiros. Gostava que nos esclarecesse essa questão.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado Bruno Dias, aproveito para o cumprimentar e para lhe agradecer a pergunta.

De facto, na estrita qualidade de banco agente, o CaixaBI ou outro banco agente qualquer é um entre pares. É um entre pares!

Aliás, como lhe digo, a escolha do banco agente e os direitos e as obrigações que o banco agente tem são regulados num contrato de agenciamento. Existe um contrato, em inglês é o *agency agreement*, o contrato de agenciamento, que estabelece os direitos e as obrigações que o banco tem.

Por exemplo, o banco agente tem de ser diligente. Eu enquanto banco agente, o CaixaBI enquanto banco agente, não pode ter correspondência recebida da concessionária sem a expedir no prazo de *x* dias úteis. É um exemplo! E, quando obtém a resposta, não a pode reter sem a transmitir, não pode, por exemplo, divulgar quais são as posições individuais de cada banco. É um exemplo. Ou seja, o banco agente funciona como sendo o veículo que comunica a posição de todo o sindicato bancário, independentemente das posições individuais que cada banco assume.

Isto leva-me a dizer-lhe que sim, é um entre pares e, portanto, não há, desse ponto de vista, nenhum papel de liderança, de dinamismo ou do que quer que seja. Interage entre as diversas partes, fazendo passar a correspondência entre uns e outros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, como é que esse sindicato bancário era constituído? Como apareciam essas componentes para criar o coletivo de que fala?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O sindicato bancário? Falou em coletivo e só queria ter a certeza de que percebi bem.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe, é o coletivo dos vários bancos que o constituíam.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O processo de escolha dos bancos que financiariam seguia por convite ou da concessionária ou do banco que era o assessor financeiro da concessionária.

A impressão que eu, enfim, enquanto agente do mercado, tenho é a de que quando o CaixaBI era assessor financeiro de alguém convidava todos os bancos com interesse e currículo nestes projetos — os projetos são complexos e necessitam de alguma experiência — que existiam no mercado para participarem. Essa competição saudável, que tipicamente traz o custo do financiamento, reduz esse custo do financiamento para o Estado, porque era o Estado que o pagava através dos pagamentos por disponibilidade. Portanto, sempre na ótica de todo o trabalho desenvolvido para reduzir os encargos para o Estado.

No caso da subconcessão Algarve Litoral, julgo que o banco que liderava (estou a dizê-lo de memória) era o Société Générale, que era o assessor financeiro do consórcio. Julgo, mas não quero afirm -lo inequivocamente, porque talvez esteja enganado. Julgo, no entanto, que era o Société Générale que tinha, com aquele conjunto de acionistas

específicos no concessionário, o papel de assessor financeiro e, portanto, convidava os bancos a juntarem-se ao financiamento.

Quando era o CaixaBI o assessor financeiro, era o CaixaBI que liderava esses convites relativos a juntar um grupo de bancos que trouxesse o encargo público, porque custo do financiamento, para baixo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, mesmo que seja de memória e com a margem de erro que isso possa trazer, pode citar os casos em que o banco que dirigia era o assessor financeiro e de quem?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O CaixaBI era assessor financeiro de um conjunto de entidades cujo acionista líder era a Brisa e o CaixaBI foi assessor financeiro de três parcerias público-privadas na área das subconcessões rodoviárias: Autoestradas do Baixo Tejo, a subconcessão Baixo Tejo, a subconcessão Algarve Litoral e a subconcessão Litoral Oeste. Nesse caso, o grupo de bancos variou. Não lhe consigo reproduzir fielmente, mas sei, porque me recordo de memória, que, por exemplo, no Baixo Tejo estava também o Banco Espírito Santo e o Banco Santander, no Litoral Oeste esteve também o Santander e, no caso, o BPI, e no caso do Algarve Litoral nós não liderávamos nenhum, estando, nesse caso, também a Société Générale e a Caja Madrid, que esteve igualmente no caso do Baixo Tejo.

Portanto, era este grupo de bancos, uns estrangeiros e outros nacionais, que participavam no financiamento. Em muitos dos casos participava também o BEI, mas quanto   composi o exata do sindicato bancário confesso que já não tenho presente de memória.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nesses processos que situou, o CaixaBI foi assessor financeiro das concessionárias e penso, mas poderá corrigir-me, que não será abusivo considerar que uma missão do assessor financeiro era, a esse nível, a de otimizar o processo e as suas circunstâncias — aquilo que o senhor costuma designar por captura de valor — num processo negocial que tem aqui, digamos assim, vasos comunicantes.

Falou na vantagem para o Estado de ir buscar dinheiro mais barato. O que lhe pergunto é se a única missão do assessor financeiro era ir financiar-se e, portanto, ir procurar dinheiro mais barato. Será que não havia aqui, do ponto de vista técnico, até no suporte à negociação com o Estado, outro tipo de funções que significasse capturar valor para a concessionária, evidentemente à custa da contraparte?

Não sei se me faço entender.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Faz-se entender muito bem, mas não o acompanho nesse raciocínio e explico-lhe porquê.

Quando o Sr. Deputado fala em captura de valor, recorde-lhe uma das intervenções que tive anteriormente em que lembrava a todos os Srs. Deputados que havia uma diferença importante entre os processos e os cadernos de encargos dos contratos designados tipicamente de concessão das SCUT e das subconcessões.

A matriz de risco estava já definida desde 2006 e 2007. Desse ponto de vista, não havia nada mais que pudesse ser feito. Isto é, o contrato de concessão era aquele e, portanto, tratava-se de encontrar o financiamento mais competitivo para que o cliente para o qual o CaixaBI estava a prestar os serviços apresentasse a proposta mais barata para o Estado. Num modelo competitivo é assim que acontece.

Dizendo isto, quero recordar que, estando tudo o resto definido, pouco restava para otimizar, a não ser, em grande medida, a outra componente de criação ou não de valor de competitividade de uma proposta, que é a financeira.

Quero dizer com isto que sempre que, na prestação de serviços decorrentes da assessoria financeira, a proposta de financiamento que os bancos faziam era mais competitiva, a proposta do cliente era mais competitiva, significa isto que com menores encargos para o Estado, e, portanto, cumpríamos a dupla missão de poupar dinheiro para o Estado, porque apresentávamos a proposta competitiva, e também a de servir bem o cliente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas isso não significa que a assessoria financeira só aparece a jusante da definição da matriz de risco?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Inteiramente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, quem é que está a assessorar financeiramente o concessionário no processo de definição da matriz de risco antes de aparecer o assessor financeiro? Coloco-lhe esta pergunta só para nos ajudar a perceber o processo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confesso que não sei. Há uma data que... Digo-lhe isto de forma clara: não sei.

A intervenção do CaixaBI nestes processos começa em 2008: os mandatos. O contrato de assessoria financeira, esse sim, já é um contrato; não uma carta de consentimento, é um contrato. Os contratos de assessoria

financeira têm um limite temporal e direitos e obrigações para cada uma das partes.

O CaixaBI — pedi esta informação ao CaixaBI, quero dizê-lo aqui, e o CaixaBI entendeu que não violava o segredo bancário se me desse essa informação, porque achei que era relevante partilhá-la com os Srs. Deputados — assinou os contratos de assessoria financeira em 2008. Ora, como referi há pouco, os cadernos de encargos, a matriz de risco, são de 2006 e 2007. O CaixaBI não teve nenhuma interferência. E também não foi chamado pelo Estado para o assessorar nesse trabalho.

Não que eu em 2006 ou 2007 liderasse a equipa de *project finance* do CaixaBI. Não liderava. Nessa altura, estava em Nova Iorque, dentro do Grupo Caixa, mas a fazer outro trabalho. Assim, nem sequer observei ativamente esse processo, porque estava a alguns milhares de quilómetros de distância. Mas, de facto, aí o CaixaBI não teve nenhuma interferência.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ainda dentro dessa matéria da assessoria financeira, há pouco foi referido aquilo que designou por cartas de conforto, cartas de consentimento. Peço-lhe até que me ajude a retomar a designação que utilizou. Pareceu-me que era carta de consentimento.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — De consentimento, inteiramente de acordo. De conforto é uma coisa diferente.

É carta de consentimento, é *consent letter*.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito bem. As cartas de consentimento que têm sido apontadas e muitas vezes referidas nos debates como os tais contratos paralelos que aparecem depois do contrato de concessão ou, melhor dizendo, no contrato de subconcessão Estradas de Portugal. E

temos os vários casos que citou também: Autoestrada Transmontana, Túnel do Marão, etc.

Ora, aquilo que o Tribunal de Contas apontou de forma crítica nesse pagamento referido de pouco mais de 700 milhões de euros no quadro dessas ditas cartas de consentimento, a questão que se coloca tem a ver com o contexto em que isso surge.

Lembro-me de, nessa altura, penso que nesta mesma sala, estar sentado onde o senhor está o Dr. Almerindo Marques. Na altura, tinha acabado de ser recusado pelo Tribunal de Contas o visto prévio dos contratos e lembro-me de ter perguntado ao Dr. Almerindo Marques se era verdade o que estava a ser noticiado, ou seja, que a solução para aquele problema passaria por voltar à primeira forma, isto é, antes daquela *best and final offer* (BAFO) que tinha sido rejeitada por ser superior à versão inicial. Portanto, voltava tudo à primeira forma, fechava-se o contrato assim e um dia, mais tarde, havia de aparecer uma alteração contratual que passaria pela criação das condições mais favoráveis, digamos assim, para alguém, que dispensaria, nessa outra etapa mais à frente, o visto prévio do Tribunal de Contas. Ou seja, voltamos à primeira forma que depois, quando colocarmos aqui aquilo que não nos deixam colocar, nessa altura, já não temos de pedir visto prévio. E a resposta que tivemos na altura foi muito enigmática. Foi uma coisa — e não quero colocar palavras na boca do Dr. Almerindo Marques — do género «o futuro a Deus pertence».

Ora, é nesse contexto que aparecem, designado por uns, cartas de consentimento ou, designado por outros, contratos paralelos. Não vou agora, aqui, dizer qual a formulação a que adiro.

A questão que coloco é se o banco, se os concessionários, se o Estado, se a Estradas de Portugal, ou seja, as partes daquele processo, estavam ou não perante uma solução de contingência, diria, premeditada

relativamente a esses contratos de subconcessão. Agora, olhando retrospectivamente para aquela época, a resposta que ouvimos nesta reunião da parte do Sr. Dr. Sérgio Monteiro tem uma consonância (é preciso registrar) significativa com a explicação do Dr. Paulo Campos, pois ambos dizem que não há aqui contrato paralelo nenhum, dizem que é tudo com a maior transparência não havendo nada de invulgar no processo e que não há nenhum pagamento para além daquilo que era suposto nos contratos iniciais, que tem a ver com os riscos financeiros que estava identificados naquela altura.

Ora, há uma questão cruzada com esta e que tem a ver, depois, com as renegociações — e, aqui, entro na fase em o senhor agora, como governante, assume a tutela política do setor e acompanha o processo de renegociação. Ou seja, há uma questão que não é, digamos assim, considerada, que não aparece. Trata-se da tal alteração estrutural do ponto de vista do modelo de financiamento, isto é, passarmos do modelo de pagamento do Estado às concessionárias em função do volume de tráfego para o modelo de pagamento em função da disponibilidade, em que temos assim encargos previsíveis. Esta passagem do modelo é anterior à sua tomada de posse.

O que pergunto é se na renegociação que é feita sob a sua égide ou durante a sua governação esta questão não aparece, se o identificar este facto como uma alteração profunda não aparece. E quero insistir neste ponto: quer em relação aos contratos de 2010 quer em relação aos contratos da sua governação — os processos lançados em 2012 e que ainda não estão concluídos inteiramente, segundo me parece — esta realidade parece passar ao lado de toda a discussão. Não será de pôr em causa o próprio modelo de parceria e de contratação? Por que é que isto não aparece? Por que é não apareceu? É uma questão que gostaria de deixar.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, as matérias são vastas e procurarei responder a todas, não sem antes fazer um comentário, dizendo que, pelo respeito que tenho, e é sincero, pela sua honestidade intelectual, tenho pena que não dê a sua opinião sobre se aquilo é uma carta de consentimento ou se é um contrato paralelo. Porque uma *consent letter*, uma carta ou um ofício onde um banco agente envia a resposta de todos os bancos a uma determinada questão tem de ser uma carta de consentimento, não pode ser outra coisa.

Mas este é um pormenor que não releva para a minha resposta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só registei a consonância nessa explicação com o Dr. Paulo Campos, porque enquanto governante ou enquanto financiador havia, de facto, convergência na leitura que nos trouxe.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Na carta de consentimento. É, de facto, uma carta de consentimento.

Mas vamos à questão de fundo, nessa matéria, porque acho que é também à volta dessa questão que estavam as perguntas do Deputado Manuel Seabra, no início. Ele zangou-se um pouco comigo, porque entendia que eu estava a não querer responder a uma matéria em relação à qual não há nenhuma questão a responder. Mas penso que a sua pergunta enquadra de forma mais correta a questão de fundo.

A questão de fundo parece-me ser a seguinte: face aos contratos que tinham recusa de visto, o contrato reformado é ou não melhor, do ponto de vista substancial, para a Estradas de Portugal? A convicção profunda que

tenho é que o contrato reformado é melhor para a Estradas de Portugal, por dois motivos simples.

Em primeiro lugar, porque — e vamos falar em números redondos, para tornarmos a coisa mais clara — o contrato inicial dizia que a Estradas de Portugal tinha de pagar 100 e o contrato reformado diz que a Estradas de Portugal tem de pagar 80 e pagará mais 20 se um determinado evento não acontecer, que é o refinanciamento, até uma determinada data. Portanto, no estrito plano formal, o contrato reformado é melhor para a Estradas de Portugal — e, assim, para o Estado — do que o contrato original.

Vamos agora a outra questão, que é a seguinte: o contrato original tinha sido chumbado pelo Tribunal de Contas. Portanto, faltava saber se, sendo melhor, o contrato reformado era suficiente para resolver a questão do vício detetado pelo Tribunal de Contas.

Qual era, portanto, a condição para que aqueles 20 milhões de euros se efetivassem, ou não? A condição era acontecer o refinanciamento. E, na matéria do refinanciamento, havia ainda um aspeto que, do meu ponto de vista, é também importante. E é importante, no rigor dos princípios, no rigor técnico e na total honestidade intelectual que procuro colocar neste debate, dizer que o modelo de partilha de benefício para esses 20 milhões de euros era também mais favorável para o Estado. Ou seja, aqueles primeiros 20 milhões de euros, os tais que estavam em excesso neste exemplo simples de 100, 80/20, eram totalmente capturados pela Estradas de Portugal num processo de refinanciamento, em vez de haver a típica partilha de benefícios de 50/50 no caso de um refinanciamento. Portanto, este é o segundo aspeto onde o contrato reformado era melhor.

Não tenho hesitação nenhuma em dizer isto: demos o consentimento, isto é, o grupo de bancos, representado pelo banco agente — coisa

diferente é dizer qual era a opinião individual de cada banco —, por maioria, deu o seu acordo àquela matéria.

Contudo, também me parece que o Tribunal de Contas, no seu acórdão, não tece nenhuma consideração relativamente ao contrato em si. Diz que parece indiciar que, *mutatis mutandis*, os encargos eram os mesmos. Acabei de lhe dar a minha opinião. Mas a questão de fundo não é essa, Sr. Deputado! É outra. A questão de fundo é: do que o Tribunal de Contas se queixa, e por isso é que se fala em contratos paralelos ou secretos, é que o contrato não foi enviado ao Tribunal de Contas! Essa é a questão de fundo, Sr. Deputado, que acontece a jusante do consentimento dado pelos bancos.

Sr. Deputado, em todas as cartas de consentimento, e elas são várias, há uma por subconcessão, e assinadas por vários bancos agentes — o CaixaBI era agente numas, o BES Investimento era agente noutras, o BPI era agente noutras, portanto, havia vários agentes que eram os representantes dos bancos —, verá sempre que aquilo a que os bancos dão acordo é uma minuta que será, depois, assinada. É assim que mandam as regras. Os bancos dão o acordo primeiro e as alterações são feitas depois, porque foi assim que foi convencionado no contrato original.

Assim, só a Estradas de Portugal poderá justificar — eu não tenho como justificar — por que é que não enviou os contratos para o Tribunal de Contas. Julgo que a Estradas de Portugal o fez no livre exercício da sua autonomia administrativa e financeira: entendeu que não deveriam estar sujeitos a visto. Do que o Tribunal de Contas se queixa — e, por isso, lhes chama «pagamentos contingentes», mas vulgarmente são conhecidos como acordos paralelos ou secretos — é que não teve ocasião de se pronunciar em concreto sobre se, melhorados os contratos, resolviam ou não todos os vícios detetados pelo Tribunal de Contas.

Esta é a matéria de maior importância, porque, mais uma vez, Sr. Deputado, tal como há pouco, quando nós dizíamos que os cadernos de encargos eram definidos em 2006 e 2007 — «o tal homem só, na Caixa, manobrou isto tudo» e, por acaso, eu até estava em Nova Iorque —, mas quem definia era o Estado, da mesma forma agora os bancos, quando se pronunciaram, pronunciaram-se sobre minutas que eram melhores para o Estado e, no juízo que cada banco fez, não degradavam a sua posição de risco face ao negócio. Não sei se a melhorariam, confesso que já não me recordo o que cada um pensava nem releva para o caso.

O que importa é o que acontece a seguir e, de acordo com o melhor julgamento que faço de toda a informação relevante, seja ela o acórdão do Tribunal de Contas ou as próprias declarações do Sr. Presidente do Tribunal de Contas, é disso que o Tribunal de Contas se queixa, ou seja, que não lhe foram remetidos e, portanto, não teve ocasião, em sede de visto prévio, de se pronunciar.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confesso, Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, que não consigo chegar ao detalhe nem quero dizer se há ou não há visto, peço imensa desculpa. Não discuto.

O Tribunal queixa-se de que não teve acesso a toda a documentação. Julgo que nisto concordamos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas o senhor sabe se alguém teve?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Acesso a todo o pacote de informação que tivesse o poder sancionatório que tem o Tribunal de Contas, certamente que não!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falta só a questão da passagem para o modelo de disponibilidade.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Tem toda a razão.

Quanto à passagem para o modelo de disponibilidade, mais uma vez, os cadernos de encargos das subconcessões eram de 2006 e 2007 e correspondiam à filosofia do Governo de então relativamente ao novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário. Portanto, a revisão dos contratos de 2010 é inteiramente coerente nesse aspeto. É inteiramente coerente!

A revisão dos contratos de 2012 tem aquilo a que, em bom português, se chama «nós somos nós e a nossa circunstância», isto é, nem sempre somos só nós, somos nós e a nossa circunstância. E ignorar a circunstância, Sr. Deputado, não me parece ser a forma mais correta de avaliar esta questão. Já veremos o que é que acontece.

O Sr. Deputado, há pouco, dizia: «Bem sei que disse que quem negociava era a comissão de negociação, mas o senhor acompanha, etc.» Dou-lhe a minha palavra de honra — e não preciso de o fazer, basta a minha palavra que eu sei que o Sr. Deputado acredita — que eu não acompanho! A comissão de negociação, mediante as orientações que tem, faz o trabalho técnico que entende que deve fazer. Não tenho nada que me diga que no passado foi o contrário, não faço julgamentos quanto a isso, porque não tenho informação. Apenas lhe digo que eu não tenho

informação, não faço ideia, não tenho no meu gabinete informação sobre calendários de reuniões nem andamento do processo.

Quando estou com o Dr. António Ramalho, enquanto presidente da Estradas de Portugal, apenas procuro perceber se, do ponto de vista das orientações, as coisas estão ou não a correr na direção certa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É disso que eu estava a falar!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas apenas isto, apenas isto. As orientações foram aquelas que lhe referi há pouco, aquelas que estão no Relatório do Orçamento do Estado.

Alterar o modelo de risco, dizendo «a receita de portagem tem de passar para o parceiro privado e os pagamentos por disponibilidade serem eliminados mais do que proporcionalmente», prende-se com a outra questão, aquela outra acerca da qual apareceu muito ruído nos jornais sobre o modelo de cobrança.

Sr. Deputado, estamos, neste momento, a fazer uma revisão técnica do modelo de cobrança na Estradas de Portugal. Ora, sem termos a visão sobre o modelo de cobrança, não podemos estimar qual o nível de receitas de portagem que vamos ter e, dessa forma, não podemos iniciar honestamente um processo negocial relativamente à alteração da matriz de risco.

Mas se me pergunta, se eu fosse só eu, e não eu e a minha circunstância, se eu punha o modelo de risco ao contrário, eu digo-lhe, de caras: claro que sim! Até já lhe disse que não gosto de olhar para as coisas do ponto de vista do encargo líquido para o futuro, porque não confio nada nas receitas que lá estão! Aliás, não devo dizê-lo desta forma, não é «não confio nada», é tenho sérias reservas, tenho, se quiser, uma reserva mental

de quem já olhou para muitos relatórios de tráfego que, depois, acabaram por correr mal. O que significa que prefiro olhar para os encargos brutos.

E aquela minha vertente técnica, tantas vezes criticada, dizendo-se «politicamente não, muito técnico», acho que é de uma extrema utilidade nesta função, por um motivo simples — e talvez seja presunção da minha parte: se tivermos um modelo sustentável no *Excel*, com a redução de encargos brutos, posso garantir-lhe que o teste é muito mais resistente no futuro a flutuações de receita. E, se nós apostarmos numa efetiva revisão dos encargos brutos, e não dissermos, num ato de fé, «nós vamos turbinar de tal forma as receitas que isto vai correr tudo bem», certamente que as coisas correrão melhor.

E é desta forma que entendo que melhor se defende o interesse público: atuar sobre os encargos brutos e deixar que, depois da definição do novo modelo de cobrança, então, tenhamos bases mais sérias sobre as quais alterar o modelo de risco.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao Bloco de Esquerda. Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Sérgio Monteiro, cumprimento-o pelas informações que já deu, mas permita-me insistir um pouco no que é o espaço das subconcessões, no que foi o seu papel ainda antes de se tornar governante e no conhecimento que tem de todo este processo.

Dizia ainda agora que um dos problemas que existiu foi que o Tribunal de Contas não tinha tido acesso aos contratos. E por isso, por não ter tido acesso a esses contratos, tinha levantado o problema dos contratos paralelos.

Devo dizer-lhe, em nome da precisão que tanto advoga e que reconheço que consegue atingir, que esse tema não é o melhor. De facto, o Tribunal de Contas diz-nos que não teve acesso a alguns contratos, mas também nos diz que há uma degradação das condições para o Estado. Ou seja, diz-nos as duas coisas, e não só uma.

Ora, gostava de perceber o contexto disto. É que o Tribunal de Contas recusou o visto na passagem da primeira para a segunda fase, dizendo que havia uma degradação, e depois dizendo que lhe esconderam coisas, que lhe passaram coisas que só numa auditoria posterior é que deu para ver na sua plenitude.

Tendo integrado e participado neste processo do lado da CaixaBI, gostava que nos dissesse como é que isto aconteceu, o porquê da degradação das condições para o Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, aproveito também para o cumprimentar e agradecer-lhe a pergunta.

Quanto à parte da degradação da situação do Estado, julgo que a mesma decorre do julgamento feito que os tais 20 (usando o mesmo exemplo dos 100, 80/20) não deveriam ser considerados pagamentos contingentes mas, sim, pagamentos efetivos. Mas, se calhar, estou enganado. Expliquei-lhe a minha visão relativamente ao assunto. O contrato inicial tinha um conjunto de pagamentos, tinha uma matriz de partilha de benefício, no caso de haver refinanciamento. O contrato reformado tem o conjunto de alterações que lhe expliquei há pouco. Não me parece que, de um para o outro... Acho que o que o Tribunal de Contas diz é que a sua base de comparação não é o contrato inicial. Portanto, julgo que não é incompatível o que acabei de lhe transmitir e o que o Tribunal de Contas diz, porque estamos a partir de uma base diferente. E é essa a

profunda convicção que tenho. É que entre o contrato inicial e o contrato reformado, não há degradação da posição do Estado. Haverá, sim, uma degradação da posição do Estado no caso de o Tribunal de Contas olhar, como olha, para o conjunto de encargos, descontando os 20, neste exemplo dos 100, 80/20. Portanto, é a base, julgo eu, que está aqui diferenciada, em nome do rigor intelectual que ambos procuramos ter nesta matéria.

Julgo que é essa a diferença.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Procurando esclarecer ainda um pouco mais esse termo, o que o Tribunal de Contas nos diz não é bem isso, pelo menos na interpretação que faço do acórdão. O que o Tribunal de Contas diz — para além de toda a questão de se ter escondido ou não documentos do Tribunal de Contas, tirando esse facto...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Posso fazer um parêntese, Sr. Deputado? Só para lhe dizer que nós temos tendência, às vezes, na linha de raciocínio, ou porque já estamos pré-formatados ou seja pelo que for, para descontar algumas matérias. E essa é, aqui, matéria de crítica importância! Quer dizer, descontar o facto de não ser enviado um determinado documento é descontar o vício que o Tribunal de Contas refere.

Mas peço-lhe desculpa por ter interrompido o seu raciocínio.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo. Mas seguindo a sua argumentação e o seu raciocínio, esse descontar até seria mais positivo, do ponto de vista das contas, para o Estado. Não é o caso em concreto. O Tribunal de Contas até dá o valor, os tais 705 milhões de euros de compensações contingentes que são indicadas.

Há um outro ponto de que o Tribunal de Contas nos fala e que até vou citar para não ficar aqui no espaço da interpretação de cada um de nós dois sobre a matéria. Diz-nos o Tribunal de Contas o seguinte: «Foi detetada a existência de acordos entre os bancos financiadores, as subconcessionárias e a Estradas de Portugal, consagrando um conjunto de denominadas ‘compensações contingentes’, as quais, nos temos acordados, são devidas às subconcessionárias sem reservas ou condições e têm por objetivo compensar as mesmas pelos custos financeiros adicionais sofridos em resultado da crise financeira internacional.»

Ora, isto vai contra o problema inicial que o Tribunal de Contas referiu. O que o Tribunal de Contas reconheceu é que não poderia haver uma degradação das condições de financiamento ou, pelo menos, imputar-se essa ideia a uma reformulação dos contratos.

Ora, isso não existiu às claras, existiu às escondidas, porque são essas tais compensações contingentes, diz o Tribunal de Contas, que compensam pela degradação financeira, mas nunca assumem que o deveriam fazer.

E não interrompi o que lhe estava a dizer, porque levei à letra a sua ideia de que consegue ouvir dois ao mesmo tempo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Agradeço-lhe o crédito que deu às minhas palavras e é exatamente assim.

Então, vamos por partes. Procurei explicar-lhe a minha visão sobre dois momentos: o momento em que há a assinatura do contrato de concessão e as regras que o mesmo contrato de concessão tem e o momento em que os bancos dão o acordo, através da tal carta de consentimento — isto é, não celebram nenhum acordo, dão o acordo, dão o consentimento — , a uma minuta de um contrato reformado.

O Sr. Deputado falou agora de dois momentos no tempo diferentes, que é a BAFO e o valor atual líquido (VAL) inicial. E por isso é que precisamos de assentar exatamente a base sobre a qual estamos a fazer a comparação.

O que o Tribunal de Contas disse sobre aquela degradação de condições que referiu... E vou procurar simplificar estas matérias para não prolongarmos demasiado este tema. Quando há 10 candidatos a uma proposta e, depois, são qualificados 2, há um valor atual líquido dos encargos dessas propostas. E o que o Tribunal de Contas diz é o seguinte: no rigor dos princípios, não vou premiar aventureiros. Imagine alguém, um concessionário que coloca uma proposta na qual o encargo para o Estado é muito baixo, só para passar à fase seguinte. Daí que no procedimento concursal — e, do meu ponto de vista, bem, esse aspeto do caderno de encargos está corretamente colocado pelo Governo anterior —, entre o VAL da fase inicial e o VAL da proposta final, não pode haver degradação das condições para o Estado. Portanto, o valor atual líquido não pode piorar.

A Estradas de Portugal entendeu que era admissível que o VAL piorasse e fez uma interpretação desta regra, dizendo que havia sempre aqui aquela regra geral (e eu, não sendo jurista, nem me atreverei a ir por aí) de alteração de circunstâncias. E, como tinha havido uma crise nos mercados financeiros, falência da Lehman Brothers e tudo o mais, a Estradas de Portugal entendeu que isso era alteração de circunstâncias suficiente para admitir um acréscimo do custo para a Estradas de Portugal entre a fase inicial e a fase BAFO. Portanto, quando falamos em degradação, estamos a falar antes da assinatura daquele primeiro contrato. A Estradas de Portugal entendeu, na interpretação que fez, que a alteração

de circunstâncias era razão suficiente para aceitar esse valor atual líquido superior.

O Tribunal de Contas veio, em decisão preliminar de visto, recusar o visto, porque diz: «Não. Tivessem alterado o caderno de encargos, tivessem alterado o programa de procedimentos e as regras. Não aceitamos e, portanto, as regras são para se cumprir.» Fez a sua interpretação.

Portanto, quando estamos no VAL assinado, que é o da BAFO — e desculpem-me usar estas expressões, refiro-me à *best and final offer* —, e depois do contrato reformado, é essa a comparação que eu estava a fazer, porque são as duas realidades em relação às quais me pediram para fazer a comparação, que era: o contrato assinado e o contrato reformado é ou não é melhor para o Estado? Eu não fui lá atrás fazer esta explicação.

Por isso é que, às vezes, quando falamos em degradação da posição do Estado e tudo o mais, precisamos de balizar exatamente a circunstância que estamos a comparar. Senão, corremos o risco de ter esta diferença de interpretação, porque estamos — julgo eu ambos e também o Tribunal de Contas — a dizer a mesma coisa, estamos, contudo, a reportar-nos a momentos diferentes.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo. Mas há aqui um ponto que é o fundamental em todo este processo. É que do ponto um para o ponto dois, há um reconhecimento pelo Tribunal de Contas de que há uma degradação das condições e há, depois, um escamotear (e queria arranjar aqui um termo correto, para não ferir suscetibilidades), no fundo, uma montagem contabilística para chegar àquilo que o Tribunal de Contas não aceitou por outra forma. É exatamente isso que nos diz o Tribunal de Contas e é exatamente a isso que ele chama as tais «compensações contingentes».

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — E corretamente! Elas são, de facto, contingentes de um evento. A palavra «contingente» quer dizer que está dependente de um evento. Essa compensação passa de contingente a efetiva, se um evento acontece ou não acontece.

No caso em apreço, o que não aconteceu ou o que eventualmente não acontecerá é o refinanciamento em condições vantajosas para o Estado.

Por isso é que é muito correto chamar-lhes «compensações contingentes».

Mas lá está, Sr. Deputado, julgo — mas também não sou, se calhar, a melhor pessoa para o dizer — que, no rigor dos princípios, quem tinha de decidir se enviava ou não para o Tribunal de Contas era a EP. Portanto, cada um de nós pode ter a sua opinião que, neste caso, releva relativamente pouco, passando o respeito que tenho por si. A EP entendeu que não devia enviar e o Tribunal de Contas disse que não foi enviado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Aí é que eu queria chegar ao ponto fundamental da pergunta que lhe queria fazer. É que essa sua conclusão é a conclusão de Pôncio Pilatos, ou seja, «nós fizemos o que tínhamos a fazer e daí lavamos as mãos». E era aí que gostava de ter algum pormenor, para podermos depois tirar essa conclusão por nós, e não apenas pelas suas palavras.

Diz-nos: «Bem, isto é contingente, pode não acontecer.» Não é bem o que diz o Tribunal de Contas, porque o Tribunal de Contas diz que são devidas às subconcessionárias, sem reservas ou condições. E vai mais além sobre isto, posso ler um trecho, mais adiante, onde diz: «(...) os acordos em causa constituíram, assim, uma forma adicional de remuneração das subconcessões, que não estava prevista nos cadernos de encargos (...)».

Ora, tomando como boas as suas palavras, de que estava na CaixaBI, de que era o assessor financeiro da concessionária em algumas destas subconcessões e, por isso, o responsável, quem dava a cara junto da concessionária e de todos os bancos, e de que, como dizia, ainda há pouco, jurava defender ao máximo o interesse do Estado, gostava de perceber, afinal, como é que participa numa coisa destas. É que diz aqui que houve acordos entre os bancos financiadores, as subconcessionárias e a Estradas de Portugal, para fugir àquilo que o Tribunal de Contas havia dito que não aceitava. No fundo, é disto que estamos a falar: esta é uma forma de fugir ao que o Tribunal de Contas tinha dito que não aceitava e que, por isso, rejeitou.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, os bancos participaram em coisa nenhuma daquilo que está a dizer, por um motivo simples: os bancos não têm qualquer responsabilidade de enviar o que quer que seja para o Tribunal de Contas. Não têm autoridade, poder, responsabilidade. E não é só responsabilidade, é também autoridade!

Outra coisa: num Estado de direito, a umas entidades compete fazer uma coisa, a outras entidades compete fazer outra. A competência para fiscalizar é do Tribunal, a competência de envio é das entidades públicas.

Segundo aspeto: o Sr. Deputado fala dos tais acordos existentes e procurei explicar que a minha assinatura está numa carta de consentimento que tem uma minuta anexa, a qual seria assinada e celebrada mais tarde, e uma série de outras coisas aconteceram a seguir. Como é que o Sr. Deputado pretende atribuir aos bancos a responsabilidade pelo não envio do que quer que seja para o Tribunal de Contas?

Outro aspeto, Sr. Deputado, é que, no rigor total das coisas, é também importante que se diga o seguinte: como julgo que o Sr. Deputado

conhece, eu fiz parte de um grupo de trabalho liderado pelo Prof. Guilherme d'Oliveira Martins, criado no âmbito do acordo de viabilização do Orçamento do Estado para 2011, celebrado entre o então Governo e o PSD, e fomos chamados para dar a nossa opinião sobre algumas matérias.

Eu, enquanto representante do grupo, tive ocasião de solicitar ao Ministério das Finanças, embora o pedido formal fosse do Prof. Guilherme d'Oliveira Martins... Havia responsabilidades que estavam atribuídas a cada uma das entidades e, portanto, eu, que tinha a responsabilidade de calcular o VAL dos encargos para o Estado, pedi ao Prof. Guilherme d'Oliveira Martins que solicitasse ao Ministério das Finanças a súmula dos encargos de todas as parcerias. E devo dizer-lhe que os encargos que foram enviados pelo Ministério das Finanças tinham esses pagamentos: os 705 milhões de euros em VAL estavam lá, como encargos. Havia documentos no Ministério das Finanças, e admito que também no Ministério das Obras Públicas — mas certamente no Ministério das Finanças, pois foi de lá que vieram —, onde esses pagamentos estavam espelhados!

Mais, Sr. Deputado: aquando da elaboração do Memorando de Entendimento, houve também a necessidade de demonstrar à troica qual era a real situação do volume de encargos inerentes à parceria. E, também neste caso, posso confirmar que os pagamentos contingentes, ou seja, aquela linha de pagamentos estava contemplada como sendo uma responsabilidade do Estado. Estava lá contemplada!

Quando circularam as notícias relativas à existência de valores escondidos, a troica ficou muito preocupada com essa matéria e, numa *conference call* que pedi com o Governo português, na qual estive presente e fui, aliás, a pessoa que, juntamente com o Presidente da Estradas de Portugal, explicou essa matéria, a troica quis saber, exatamente, se aquele valor estava ou não contemplado nos reportes que tinha recebido do

Ministério das Finanças, e verificou que sim. Foi-lhe explicado aquilo que acabei de lhe explicar agora, ou seja, que o que havia era um conjunto de encargos que, depois, estavam tratados como contingentes até que uma determinada circunstância se verificasse ou não. Isto é tudo o que sei sobre o processo.

A minha assinatura está numa carta de consentimento que tem como anexo uma minuta de um acordo que haveria de ser celebrado mais tarde. O pacote documental que tinha de ser enviado pela Estradas de Portugal ao Tribunal de Contas é da exclusiva responsabilidade da Estradas de Portugal, os bancos não têm qualquer competência, capacidade ou o que quer que seja para interagir com o Tribunal de Contas, a não ser que sejam contraditados para tal.

Por fim, posso afirmar que os reportes existentes no Ministério das Finanças, entregues ao Prof. Guilherme d'Oliveira Martins e à troica, aquando da elaboração do Memorando, tinham esses valores como pagamentos efetivos do Estado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Secretário de Estado, devo dizer-lhe que tenho um enorme prazer em ouvi-lo e essa parte final da sua informação, do ponto de vista temporal, quero ainda precisá-la um pouco mais, com algumas perguntas, mais adiante.

Contudo, antes quero concluir sobre o que estávamos a falar, sobre aquela que era a posição da CaixaBI no processo inicial, antes de chegarmos a 2011 ou mesmo a 2012. É que o que existia era um contrato que o Tribunal de Contas disse que não aceitava, porque tinha uma degradação das condições financeiras face ao contrato anterior. Traduzido por miúdos, se me permite esta interpretação, o que o Tribunal de Contas disse foi que, se iam mudar condições, então, mudavam-se para todos e

fazia-se novamente um concurso, desde o início, para, de forma mais aberta, toda a gente poder dar opinião. De forma simples, foi isto que o Tribunal de Contas disse. Mas não foi isto que aconteceu. O que aconteceu foi que a Estradas de Portugal, as subconcessionárias e todos os bancos, toda a parte financeira deste processo, através destas compensações contingentes, arranjou uma forma de chegar ao mesmo fim, isto é, de ter o mesmo resultado para o Estado que o Tribunal de Contas não tinha aceite e, mesmo assim, andar para a frente.

Não nega o que estou a dizer?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Veementemente, nego! O que o Sr. Deputado está a dizer é que o Banco Europeu de Investimento, a Caixa Geral de Depósitos e todos os outros bancos do sistema, mas, para exemplo, estes servem, arranjam uma forma de contornar um determinado aspeto e, isto, nego-o veementemente, Sr. Deputado! Nego-o, veementemente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, sabia os motivos do veto do Tribunal de Contas, sim ou não?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sabia eu, como qualquer português informado, porque o acórdão era público.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sabia que isso decorria da não aceitação da justificação de degradação financeira para alterar o que eram os encargos financeiros para o Estado, sim ou não?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A fundamentação do Tribunal de Contas era a de que o VAL sobre o qual foi feito o contrato era superior ao VAL inicial,...

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — ... ou seja, estava intuído que não tinha aceite a interpretação feita pela Estradas de Portugal do caderno de encargos, de que uma alteração de circunstâncias permitia um acréscimo desse mesmo encargo, mas o fundamento formal era esse.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, como lhe disse, aprecio a sua precisão nas palavras, mas isto já é mais brincar com eufemismos, porque «estava intuído que não tinha aceite»... O senhor sabia que não tinha aceite, sabia que eram esses os motivos! Não quero acreditar, não tenho, sequer, a sobrançeria de acreditar que, nas suas competências, não tinha percebido exatamente o que estava em cima da mesa!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — E, por estar em cima da mesa, significa o quê, Sr. Deputado?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Que o Tribunal de Contas não aceitou estes novos contratos por não aceitar a justificação, porque exigia que fosse novamente a um espaço mais alargado de opinião, para outros poderem também entrar nesta questão.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não aceitou, porque as regras do caderno de encargos não foram cumpridas — é estritamente isto —,

nomeadamente no que diz respeito aos encargos para o Estado, que foram maiores na altura da contratação do que na altura da entrega da proposta inicial.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E o resultado final, para ultrapassar isso, foi arranjar uma nova formulação de contrato, que não altera o VAL do segundo contrato. Mas o que o Tribunal de Contas diz é que foi enganado, porque não lhe chegou a informação e também porque, na realidade, a informação que está em falta representa uma degradação das condições financeiras. E até diz mais, porque diz, concretamente, que a degradação que existe passou do lado que não foi aceite para entrar como compensações contingentes.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O que o Sr. Deputado disse há pouco foi que tinha havido um acordo entre todos, que foi encontrada uma forma de contornar uma determinada coisa e isto nego-o veementemente, olhos nos olhos! Não houve forma nenhuma de encontrar solução nenhuma para coisa nenhuma! O que há é um contrato de concessão...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Secretário de Estado, então, quem é que fez esse processo?

Quais são os factos concretos que temos em cima da mesa? Devo desculpar-me, porque, com certeza por responsabilidade minha, não estou a conseguir perceber o processo todo e isto é importante para a Comissão.

Temos: facto número um, o Tribunal de Contas rejeitou o novo contrato; facto número dois, o Tribunal de Contas diz que o contrato reformado enferma dos mesmos problemas do contrato que foi rejeitado; facto número três, diz que não percebeu isso antes, porque os documentos

não lhe tinham sido enviados. Estes factos são o que o Tribunal de Contas diz.

O que percebo das suas palavras é que rejeitou a responsabilidade, mas não rejeita nenhum destes factos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado disse que não iria conseguir acompanhar todo o processo das minhas respostas... Nem vai, porque há partes do processo que desconheço! A partir do momento em que assinamos a minuta, o que se passa a seguir, na interação entre a Estradas de Portugal e o Tribunal de Contas, é do total desconhecimento...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Quem é que lhe entrega a minuta, Sr. Doutor? É a própria Caixa? Nas subconcessões em que é o assessor financeiro, parte da Estradas de Portugal, da CaixaBI? Parte de quem?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Lá está, Sr. Deputado, não confundamos os papéis. A minha assinatura está enquanto banco agente. Eu não era assessor financeiro na Algarve Litoral, a CaixaBI não era assessor financeiro na Algarve Litoral.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas a CaixaBI era o assessor financeiro na Baixo Tejo, na Algarve Litoral, na Litoral Oeste — foram as suas palavras —, três das subconcessões que tiveram este processo.

Por isso, pergunto-lhe: partiu de quem este processo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O processo de negociação, de interação relativamente ao contrato reformado, a minuta, é sempre entre a

concessionária e a subconcessionária. A concessionária e a subconcessionária acertam uma minuta que remetem aos bancos para que os bancos possam, sobre ela, dar opinião. Houve um processo interativo de diversas opiniões, estabilizou-se uma minuta, minuta, essa, que disse aquilo que eu há pouco disse.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, antes de lhe fazer uma pergunta final, permita-me concluir a sua ideia, para ver se estou correto.

O resultado disto, o que foi assinado pela Caixa enquanto banco agente e o que foi aceite depois noutras situações, foi discutido e acordado entre a Estradas de Portugal e a subconcessionária e só depois foi entregue aos bancos. É disto que estamos a falar?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Houve minutas contratuais nas quais existia uma alteração relativamente ao contrato original. Esse contrato original, como lhe disse, e simplificando, dizia: «O encargo é 100». Depois, o contrato reformado dizia: «É 80 e será 100,...» — portanto, os tais 80 mais 20 — «... se um determinado evento não acontecer.»

Este contrato, a minuta deste contrato foi submetida à aprovação pelos órgãos de decisão dos respetivos bancos e, recolhidas as respostas, o banco agente comunicou a posição do sindicato bancário.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma última pergunta, se me permite, Sr. Presidente, e é literalmente uma última pergunta, porque, depois, na segunda ronda, quero voltar a este tema, aliás, aproveito já para me inscrever.

Estas compensações contingentes a preços correntes não atualizados representarão mais de 4200 milhões de euros — é disto que estamos a falar.

O relatório da Ernst & Young assume-as como responsabilidade do Estado português.

Quero perguntar-lhe, muito diretamente, enquanto Secretário de Estado, se acha que essa é uma responsabilidade do Estado português?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Estado português, enquanto acionista da Estradas de Portugal, tem a obrigação de dar orientações à Estradas de Portugal para que toda a lei e a jurisprudência sejam cumpridas. E foi esta a orientação que foi dada à Estradas de Portugal.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Acabei de lhe dizer que orientação foi dada à Estradas de Portugal. A Estradas de Portugal teve orientação para o cumprimento estrito da lei, dos contratos e de todas as decisões dos órgãos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Este pagamento está ou não dentro da lei?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, o Governo português, representante do Estado, deu orientações à Estradas de Portugal para que cumprisse a lei, nomeadamente, também os acórdãos do Tribunal de Contas que têm letra de lei, que são vinculativos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Essa é uma pergunta que, no âmbito da competência administrativa e financeira da Estradas de Portugal, terá de fazer à Estradas de Portugal.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, terminámos a nossa primeira ronda, que, aliás, foi ronda e meia, porque falaram todos 10 minutos.

A Mesa regista a inscrição, para a segunda ronda, dos Srs. Deputados Pedro Filipe Soares, Fernando Serrasqueiro, Manuel Seabra, Emídio Guerreiro, Paulo Batista Santos e Bruno Dias.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, desculpe-me interromper, mas, por questões de rotatividade, apesar de eu ter sido o primeiro a inscrever-me, pode colocar-me em último lugar, pois não tenho qualquer problema.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vou procurar encontrar alguma regra de alternância entre os oradores, pedindo aos Srs. Deputados que tentem ser rigorosos na utilização dos 3 minutos de que dispõem.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, tentarei ser muito rápido e preciso.

Sr. Doutor, quando há pouco discordei da questão dos encargos brutos e estávamos a divergir, creio que podemos convergir, para sermos rigorosos, no seguinte: os próprios encargos brutos variam em função do tráfego, Sr. Secretário de Estado, e quanto a isto creio que concordará comigo. Aliás, temos um bom exemplo, o do Norte Litoral, em que os

encargos brutos em 2011 desceram 13%, porque estão, de alguma forma, relacionados com o tráfego. Este é um primeiro aspeto.

Segundo aspeto: enquanto os encargos terminam no prazo de concessão as receitas podem vir a continuar. Quer dizer, todo o estudo é feito na base dos 15 anos ou dos 25 anos da concessão, mas, Sr. Secretário de Estado, por exemplo, a Ponte 25 de Abril continuará após o contrato de concessão e as receitas também vão continuar, e refiro isto apenas por uma questão de rigor técnico.

Portanto, quando eu lhe referia os encargos brutos, foi no sentido de dizer que os encargos brutos não são sempre fixos, não tão totalmente seguros, porque alguns deles estão condicionados pelo tráfego.

Suponho que concordará comigo. Pode entender que essa é a melhor forma de encarar isso, mas eu também lhe digo que, se calhar, vamos aos encargos líquidos, porque os encargos brutos também não são seguros, porque são também em função da disponibilidade do tráfego.

Mas vamos agora à questão dos 705 e, sabendo que o Sr. Presidente do Tribunal de Contas já aqui esteve e que o Sr. Secretário de Estado ocupa agora funções em que tem hipótese de controlar todo o sistema, lembro que já aqui foi dito que houve um primeiro visto recusado e um segundo visto aprovado.

Assim, a pergunta que lhe faço é se se lembra ou se tem conhecimento de estas alterações das condicionantes, da deterioração das condições, terem sido ao nível da obra em si, digamos, dos concessionários da obra, ou ao nível do programa financeiro.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, julgo que me está a fazer a pergunta (isto para situar o que estamos a comparar) sobre a relação entre o VAL inicial e o VAL da BAFO. É isso?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sim, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que houve de tudo, porque houve também alteração, julgo, entre a fase inicial e a BAFO, ou seja, julgo que houve nalguns casos alguns ajustamentos, mas estou a dizê-lo de memória.

Todavia, não me custa aceitar, Sr. Deputado, que a esmagadora maioria dessas alterações tenha vindo da alteração vigente nos mercados internacionais. Não tenho a certeza se foi a totalidade, mas é certamente a larga maioria.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O que foi aqui dito foi que houve uma descida ao nível da obra e houve um valor superior aos 705, daí que a soma desse 705 ao nível dos contratos financeiros.

Segunda questão: tem-se falado muito do Tribunal de Contas e eu creio que é preciso fazer duas precisões. A primeira é que há uma secção do visto que mantém o visto e que até hoje não o retira. E a segunda é que há uma outra secção, a secção de auditoria, que resolveu fazer o relatório que entendeu. Do que se extrai desse relatório, faço-lhe a pergunta, porque já fui claro a dizê-lo: as cartas não são um contrato?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Vai sempre depender de que cartas estamos a falar.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estamos a falar das cartas de assentimento.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Posso garantir-lhe que as *consent letters* não são contratos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Claro, concordo consigo. Por isso, não fazem parte do contrato.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, isto está a tornar-se demasiado jurídico para o meu próprio conforto.

O que eu lhe diria, sem nenhuma reserva, é que o documento assinado pelo banco agente, a CaixaBI nos casos, o BES Investimento noutros, o BPI noutros, correspondia a uma espécie de ofício. Não é, portanto, nenhum contrato.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Logo, não tinha de ir para o Tribunal de Contas, porque não fazia parte do contrato.

Portanto, o que estamos aqui a discutir — e foi o que o Tribunal de Contas detetou — é que as cartas não tinham sido enviadas para o Tribunal de Contas.

Então, a questão que se coloca é: não fazendo parte do contrato e sendo uma carta, porventura, a Estradas de Portugal pode ter o entendimento de que as cartas não têm de ir a visto do Tribunal. Ora, gostava de saber qual é a sua opinião.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho qualquer opinião sobre a matéria, Sr. Deputado.

Dir-lhe-ei apenas que a orientação geral que dei, enquanto membro do Governo, foi a de que na dúvida o melhor era enviar. Mas esta foi a orientação que já dei várias vezes enquanto membro do Governo.

Sobre o facto em si, não tenho conhecimentos jurídicos e peço que compreendam. A matéria é tão jurídica que não tenho conhecimentos jurídicos que me permitam dar qualquer opinião sobre o assunto.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Secretário de Estado, agora, nas funções que desempenha,...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de concluir.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Vou já concluir, Sr. Presidente.

O Sr. Secretário de Estado tem pelo menos condições — e até gostaria que, mais tarde, nos pudesse transmitir — para nos dizer se o visto do Tribunal de Contas, que pode pedir a qualquer momento, inclui ou não um mapa parecido com este que aqui tenho e que lhe posso mostrar de onde constam os custos contingentes.

Queria que nos confirmasse — se não for possível agora de memória, pode enviar mais tarde — se o visto do Tribunal de Contas não foi feito com base num conjunto de contratos de onde constava exactamente a discriminação dos custos contingentes ao longo dos diferentes anos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, de facto, sou apoiante do Benfica, mas não tenho olhos de águia, de modo que não consigo vislumbrar os números que tem nesse mapa.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Então, se fizer chegar a pergunta ao meu gabinete, certamente que responderei...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Em nome da Comissão de Inquérito, gostaria, se possível, que nos fizesse chegar os mapas em que foi colocado o visto do Tribunal de Contas, para podermos verificar — e essa é uma questão com o Sr. Secretário de Estado — se os custos contingentes foram enviados ao Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito bem.

O Sr. **Presidente**: — Já suspeitava que ia sobrar para a Mesa.

Risos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, queria começar por registar o enorme esforço do Partido Socialista em, mais uma vez, desviar as atenções daquilo que é essencial.

Tivemos cá o Sr. Presidente do Tribunal de Contas e não lhe foi feito um conjunto de perguntas que hoje foram feitas, não sabemos porquê; tivemos cá os anteriores membros do Governo, que decidiram politicamente as parcerias *a*, *b*, *c* e *d* e não lhes fizeram determinadas perguntas que fazem hoje. E fazem a quem? A quem, na altura, era

funcionário de um dos bancos que financiou um conjunto de obras e ficam muito satisfeitos, porque conseguiram confirmar que o funcionário do banco assinou alguns contratos financeiros, fazendo de conta...

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Vários, Sr. Deputado! Vários contratos financeiros, ou seja, todos aqueles em que a Caixa Geral de Depósitos entra na altura em que o Dr. Sérgio Monteiro era funcionário da Caixa Geral de Depósitos e que ele, como funcionário, assinou.

Mas pergunto ao Sr. Secretário de Estado: o senhor era membro do Governo? O senhor representava o Governo nessas negociações? Quem é que decidiu fazer as obras *a, b, c* ou *d* nos moldes em que foram feitas? Foi o Sr. Dr. Sérgio Monteiro ou foi o Governo da altura?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Foi certamente o Governo da altura!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É que eu estava espantado ao fim de estas horas todas ao ouvir uns tantos Deputados do Partido Socialista a dar aqui a ideia de que quem esteve na decisão de isto tudo foi o funcionário Sérgio Monteiro da Caixa Geral de Depósitos...! Ora, acho que isto, de facto, não dignifica rigorosamente nada os trabalhos desta Comissão!

Mas quero precisar mais: enquanto funcionário da Caixa Geral de Depósitos e quando o consórcio bancário chega, digamos, ao processo, foi antes ou depois da elaboração dos cadernos de encargos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Depois da elaboração do caderno de encargos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Antes ou depois da definição dos modelos de risco?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Depois da definição do modelo de risco.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foi o banco que escolheu as obras que se iam fazer?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nem tinha condições para o fazer.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Srs. Deputados do Partido Socialista, penso que é importante este esclarecimento e penso que era importante contribuírem para o esclarecimento que é necessário nesta Comissão de Inquérito.

Há ainda uma outra questão que gostaria de ver mais esclarecida, porque não sou financeiro, não sou jurista, e que tem a ver com o seguinte: uma carta de consentimento não é aquilo a que, em linguagem vulgar, poderemos chamar uma carta onde os bancos dizem «OK, vamos financiar essa obra»?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — No caso em apreço era «OK, nós não temos nenhuma oposição a que o contrato seja alterado nos termos da minuta em anexo».

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — E cá está: o banco paga a obra, não decide a obra!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A única capacidade que o banco tem de decidir verdadeiramente é sobre se financia ou não, em determinadas condições, o investimento que está por trás daqueles contratos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Fazendo um paralelismo com os tempos de hoje, é como se olhássemos para a privatização da ANA e, em vez de questionarmos politicamente a decisão política e o acordo entre o Estado e a Vinci, tivéssemos a interrogar os bancos que vão financiar a Vinci para pagar ao Estado. Estou a ser correto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim. Julgo que é um paralelismo que não me choca.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foi esse o trabalho e o labor incansável dos Deputados do Partido Socialista hoje, visando eles contribuir para o esclarecimento destas matérias.

Há aqui uma outra questão que foi levantada, que não percebi bem e que gostaria de perceber, que é a questão da CREDIP, ou seja, o facto de haver um montante determinado, pelo que percebi, de 7,5 mil milhões, que é o limite para a sustentabilidade do sistema. Seria isso? É o limite até onde se vai financiar?

É que depois sou confrontado com uma outra realidade: o Governo da altura esqueceu 7,5 mil milhões de euros, que tanto incomodavam o Partido Socialista, e atingiu mais de 11 000 milhões, graças a uma carta de conforto, não de consentimento, onde dois ministros de um Governo... E

esta Comissão de Inquérito pretende avaliar responsabilidades políticas dos políticos que tomaram decisões que hoje obrigam a que os portugueses paguem pelos seus impostos estas decisões. Como estava a dizer, dois decidiram, numa carta de conforto, dizendo: «Não há problema,...» — aliás, penso que uma carta de conforto é isto, pelo menos é o que fui aprendendo na minha vida profissional — «... porque nós estamos cá e pagaremos!» Pagaremos, não! Pagaremos nós, os 10 milhões, porque esses dois Srs. Ministros, quando cá vêm, até já nem se lembram do que é que andaram a fazer!

Sr. Secretário de Estado, pode explicar-me melhor esta questão do CERDIP, estes valores e o facto de se ultrapassar largamente tudo aquilo que era indicado nesse estudo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, não pretendo, com a explicação que dei sobre os 7,5 mil milhões de euros, dizer que é o único estudo possível de ser aceite. Era um trabalho...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, peço desculpa de o interromper, mas o Partido Socialista já disse aqui que o senhor é o maior especialista nestas áreas e, por isso, a Comissão agradece, de facto, essa sua disponibilidade para nos poder esclarecer.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas dito isto, fazendo o sublinhado de que a análise técnica só nos vincula a nós, pois o Estado pôde livremente não aceitar, nós, de facto, fizemos um trabalho, que eu sumário da seguinte forma: de que maneira é que garantimos mais adequadamente a sustentabilidade do novo de modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário? E o que entendemos foi que esse novo modelo de gestão não

deveria ter encargos associados às subconcessões de mais de 7,5 mil milhões de euros, porque, no melhor julgamento que nós fazíamos, qualquer valor acima punha em causa o valor económico da Estradas de Portugal.

Portanto, demos o nosso contributo para dizer: bom, em determinadas circunstâncias, achamos que 7,5 mil milhões de euros é o limite para que determinado encargo seja incorrido. Demos a nossa opinião. Certamente que o Governo teria outras opiniões, várias opiniões.

O que aconteceu imediatamente a seguir foi que houve a tal carta de conforto que dizia que o Estado criaria condições para que a Estradas de Portugal tivesse os meios financeiros à sua disposição para honrar os compromissos. E a Estradas de Portugal entendeu não contratar a operação de financiamento de 7,5 mil milhões de euros. Foi uma decisão da Estradas de Portugal. Aqui, também quero ser claro, porque a proposta era feita à Estradas de Portugal e não ao Governo.

A Estradas de Portugal entendeu que isso limitaria a sua autonomia de gestão, porque impunha, de facto, algumas regras. Por exemplo, impunha a regra de não existirem encargos adicionais para além destes e que o dinheiro só seria disponibilizado para fazer pagamentos por disponibilidade, não servia para outros fins. Portanto, criava-se um quadro de estabilidade no âmbito das subconcessões, em que dizíamos: as subconcessões, em tese, deverão custar x , os meios para as financiar custam y , e isto, depois, tinha um efeito — se me permitem o comentário, porque já é uma interpretação minha — benéfico no mercado.

Com efeito, há uma parte dos encargos incorridos pela Estradas de Portugal acima do que estava estimado, que tem, de facto, a ver com a degradação do mercado financeiro. Outra coisa é, por exemplo, o que vem espelhado no relatório da IGF, que é dizer que a perceção de risco que o

mercado tinha da Estradas de Portugal foi-se degradando à medida que os encargos iam subindo. Pois, com certeza, é normal que assim seja.

Portanto, se houvesse uma linha de financiamento que dissesse «está aqui, é para pagar esta parte», era normal que o custo associado às operações de financiamento das subconcessões diminuísse por isto. Ou seja, havia as origens de fundos, as aplicações de fundos, tudo «casava» e obtinha-se um modelo sustentável nas subconcessões. Foi isso que nós procurámos criar como solução apresentada pela CREDIP. Mas a Estradas de Portugal entendeu que essa solução não era meritória, porque no seu melhor julgamento existiriam outras que mereciam o seu acordo.

O trabalho foi feito para garantir, adicionalmente, sustentabilidade à Estradas de Portugal e para reduzir o encargo para a Estradas de Portugal e para o Estado.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O Sr. Secretário de Estado, hoje em dia, tutela a Estradas de Portugal...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu o tempo de que dispunha. Queira terminar, por favor.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Termino já, Sr. Presidente.

Como dizia, o Sr. Secretário de Estado, hoje em dia, tutela a Estradas de Portugal e eu pergunto qual é, então, o limite atual. Ou seja, se não se atendem aos 7,5 mil milhões de euros enquanto trave para a sustentabilidade do modelo de gestão, para que limite fomos?

Pergunto-lhe, ainda, quem era Governo, quem eram os Srs. Membros do Governo na altura, uma vez que o senhor ainda era funcionário da Caixa Geral de Depósitos, tanto quanto foi possível perceber.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, ainda era funcionário da Caixa Geral de Depósitos.

O montante de encargos brutos associado às subcomissões é de 11,3 mil milhões de euros, de acordo com os dados fornecidos pela Estradas de Portugal.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, queria contribuir para resolver aqui um equívoco — pelo menos, um equívoco aparente.

Criou-se aqui uma celeuma entre PSD e PS numa matéria em que, na verdade, me parece haver uma consonância muito grande, porque o que o Dr. Sérgio Monteiro veio dizer, com base na experiência que tinha, na altura, no banco financiador, é exatamente o mesmo que nos foi dito pelo Dr. Paulo Campos, que na altura era secretário de Estado, relativamente à validade do processo e à sua correção. Portanto, há aqui uma consonância que é impossível de disfarçar por mais exuberantes que sejam as intervenções.

Queria chamar a atenção para outra situação que tem a ver com a orientação política, o mandato político da tutela, e o mandato de gestão da Estradas de Portugal, que, sendo uma SA, não é propriamente uma SA qualquer, não é uma empresa qualquer! Queria perguntar que esfera de autonomia é essa que coloca à opção dos gestores da Estradas de Portugal pagar ou não pagar às subconcessionárias as centenas de milhões de euros que estão em causa e que se mencionou há pouco.

Queria apenas que nos ajudasse a perceber melhor este aspeto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, a esfera de autonomia é aquela que decorre do contrato de gestão existente com os gestores da Estradas de Portugal, na qual tem de ser cumprida a lei no sentido estrito e no sentido lato. Portanto, também os acórdãos do Tribunal de Contas relativos a contratos que a Estradas de Portugal assinou são para cumprir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o senhor dá uma orientação genérica, mas depois, na tradução disso no concreto, pode haver, ou não, margem para interpretações.

Sr. Dr. Sérgio Monteiro, gostava de colocar uma questão sobre as renegociações de 2012 dos contratos de subconcessão. O senhor disse — e eu compreendo que o tenha dito — que atuar sobre os encargos brutos é mais seguro, é uma variável mais defensável relativamente à evolução dos processos. O problema é que isso é trabalhar no mesmo modelo, não é equacionar as transformações de modelo ou questionar o modelo. É procurar defender o modelo. E esse modelo é altamente discutível, em particular no contexto em que Portugal e o mundo se lançaram desde 2008. Ou seja, já era altamente previsível que este modelo corresse mal a partir de 2006, 2007.

A questão que se põe é esta: tentar dar sustentabilidade a um modelo que é, por definição, insustentável só significa uma coisa, a mesma coisa que este pacto de agressão com a troica, o Memorando de Entendimento que os senhores defendem, isto é, vamos pagando, vamos gastando, vamos matando até se chegar à conclusão de que, afinal, não se consegue pagar!

Ou seja, este modelo de financiamento tem de ser questionado, tem de ser posto em causa, mas os senhores estão a tentar defendê-lo! Este

modelo de reduzir encargos brutos, na prática — para todos sabermos do que estamos a falar —, significa cortar em investimento, não fazer obras!

Há algo que é uma verdade insofismável: a obra mais barata é aquela que não se faz — nisso estou de acordo. O problema aqui é fazer o IP8 ou não o fazer, e dizer: «Então, daqui para Sines, para Ferreira não se faz a obra! Não há IP8! Cortámos encargos brutos!» Mas é assim que se resolve o problema?

Podemos chegar à conclusão, e isso é verificável — peço-lhe que o reconheça ou que dê esse testemunho —, que, enquanto Secretário de Estado, teve conhecimento, durante meses a fio, de que as obras estavam paradas por falta de financiamento, por falta de investimento, muito antes de se começar a tratar da alteração do objeto do contrato. Portanto, o problema que aqui se coloca é que os concessionários privados não arranjavam maneira de fazer a obra que tinham contratada e o Estado veio dizer «já não têm de fazer a obra» e depois vem o Governo dizer «poupámos imenso dinheiro». Poupou-se imenso dinheiro em relação a um modelo que estava errado, com contratos que não eram aceitáveis e, desse ponto de vista, recordo a frase que o senhor disse, muitas vezes, em relação às concessionárias: «Este Governo não rasga contratos.»

Ora, a minha pergunta é esta: onde é que estava o senhor e a sua circunstância, que o torna muito prudente em relação aos contratos e aos modelos de financiamento para este tipo de coisas, no dia em que mandou retirar os subsídios de férias e de Natal aos trabalhadores das empresas que tutela? Na prática, são contratos que rasga diariamente, em relação aos trabalhadores que tinham direitos adquiridos e que, de repente, afinal, verificam que têm o contrato rasgado!

Esta é, pois, uma matéria eminentemente de opção política, não de circunstância, por isso pergunto: afinal, o que é feito dessa circunstância

quando se trata de dar como inatacável e incontornável uma obrigação que devemos questionar?

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado já duplicou o tempo de intervenção. Peço-lhe que conclua.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É essa obrigação que devemos questionar em relação aos concessionários.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado Bruno Dias, sobre as observações que fez, gostava de lhe dar conta do seguinte.

Em primeiro lugar, não é verdade que tenhamos feito o ajustamento nos encargos por via de corte de investimento. Cortámos despesa, que é uma coisa bem diferente, Sr. Deputado.

É uma questão de rigor. Aquilo a que, muitas vezes, se chama investimento, eu considero que é uma despesa, porque não é reprodutivo. É um conceito: podemos gastar dinheiro que se reproduz ou podemos gastar dinheiro que não se reproduz; não se reproduzindo, é uma despesa; reproduzindo-se, é um investimento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso é um juízo político, o dizer se uma estrada é útil ou não. É disso que está a falar?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, Sr. Deputado. Estou a falar de uma coisa bem diferente, é a de saber se o custo dessa estrada tem um benefício para a população que dela usufrui relativamente ao custo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É o que estou a dizer!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, não é o que está a dizer, Sr. Deputado. Voltamos à questão que debatemos — não consigo, mas com a Sr.^a Deputada Ana Drago, no caso — de os recursos não serem ilimitados e, portanto, a necessidade de termos de fazer escolhas.

Em muitos casos, terminámos com obra que estava em curso. Aliás, ainda hoje foram inaugurados, abertos ao tráfego dois lanços da A13. Continuou o investimento, mas eu, enquanto responsável da área, deixei de ir lá, às inaugurações, por um motivo simples, Sr. Deputado: a estrada é necessária, a estrada tinha sido decidida por outros, não tenho eu de fazer aproveitamento político relativamente a isso. E esta é uma alteração de posição, de postura relativamente à vida política também. Terminou o investimento, porque entendemos que era verdadeiro investimento e não despesa. E aquele investimento (na sua versão) ou despesa (no melhor julgamento que nós fazemos) não avança, porque existem alternativas, que, essas sim, devem ser melhoradas — e aí julgo que todos, nesta Comissão, estamos de acordo.

Sr. Deputado, o que devemos ter em conta é o tal custo-benefício, numa ótica económica.

Vou dar-lhe um exemplo: alguns autarcas, simpaticamente, visitam-me e conversam sobre a realidade do seu concelho e têm, hoje, uma visão, diria eu, substancialmente diferente sobre o investimento público do que tinham há algum tempo. Aliás, muitos poderão ser testemunhas públicas de dizer: «Bom, nós até nem pedimos uma autoestrada, mas insistiam connosco que tinha de ser em perfil de autoestrada, porque era o que fazia sentido ou porque seja lá o que for, ...» — não sou eu que digo, são eles! — «... e nós lá aceitávamos a autoestrada.»

Esta é uma matéria que tem tido um debate sério e um amplo consenso relativamente à importância de fazermos uma avaliação económica muito rigorosa destas matérias, nomeadamente no que diz respeito às PPP. Porque não tenhamos dúvidas, Sr. Deputado: quando, no início desta audição, eu dizia que ninguém ganhou com as PPP, referia-me especificamente aos 705 milhões de euros e àquela questão dos pagamentos contingentes ou efetivos — estritamente isso. Porque, em *lato sensu*, no modelo global de PPP, houve gente que ganhou, ou seja, ganhou negócio, ganhou experiência que hoje até é útil!

Por exemplo, Sr. Deputado, quando temos, nas empresas portuguesas, dos maiores construtores, do ponto de vista mundial, com experiência nalgumas infraestruturas, também temos essa mais-valia de volta a Portugal. A discussão que devemos ter é se esse ganho é ou não superior ao custo, nomeadamente para o erário público.

Quando olhamos seriamente para estas matérias, Sr. Deputado, chegamos a uma conclusão simples: havia aspetos nos contratos que era importante melhorar. A Estradas de Portugal diz-nos que a manutenção corrente não deve constar, era um «benefício sombra» para as construtoras; que as grandes reparações, no intervalo que estão fixadas, não deveriam ser assim!

Julgo que não estarei a dar um exemplo errado, mas há um lanço da A23 que é explorado pela Estradas de Portugal, não está concessionado. E está agora em análise na Estradas de Portugal se esse lanço deve ou não ser objeto de uma grande reparação. Estão a fazer testes técnicos como deve ser. E a estrada está em condições, está apenas a verificar-se se é passível de ser ou não melhorada. Sabe há quanto tempo não é feita uma grande reparação? Há 21 anos. Talvez se justificasse uma grande reparação há um tempo, ou agora, ou mais tarde, não sei, é uma questão técnica.

O único exemplo que lhe dou, Sr. Deputado, é perante a informação que me é dada pelos técnicos da Estradas de Portugal, que são aqueles em quem eu confio, porque não tenho de confiar nos técnicos das concessionárias, não vão certamente estar a defender a posição do Estado.

E, portanto, confiando eu nos técnicos da Estradas de Portugal, tenho de lhes dar orientações no sentido de «aprofundem o estudo, a análise do ponto de vista técnico, para ver se faz ou não sentido termos esse ‘benefício sombra’, essa renda, a ser transferida para as empresas de construção».

Aliás, o que me leva a outra reflexão, que já fiz na Comissão de Economia, mas que julgo que é útil partilharmos agora: por que é que são as construtoras ou entidades ligadas a grupos de construção que têm a maioria do capital das concessionárias? Não são fundos de investimento, não são fundos de infraestruturas mundiais. Porquê? Porque o ganho imediato vem da obra! Independentemente da TIR futura, o ganho imediato vem da obra, Sr. Deputado, e o ganho recorrente vem da obra que se faz ao longo do tempo.

E isto, Sr. Deputado, para lhe dizer o quê? Que se nós não estivermos de acordo relativamente ao diagnóstico, nunca estaremos de acordo relativamente à solução. Eu e a minha circunstância entendemos que, sem uma avaliação técnica correta da Estradas de Portugal, com uma proposta feita ao Governo relativamente a modelos alternativos de cobrança, é prematuro estar a dizer se vamos ou não fazer a transferência de modelo de risco e em que percentagem — transformar aquilo que são hoje receitas de portagem, receitas da Estradas de Portugal, em receitas de concessionária. Mas lá chegará o momento, Sr. Deputado, em que teremos isso completamente clarificado e poderemos discutir questões em concreto.

Digo-lhe mais uma vez que, se não fosse a circunstância e fosse só eu, com certeza que o modelo de risco estaria do lado de quem melhor o

sabe gerir. E eu não acho que quem sabe gerir melhor o risco seja a entidade pública — refiro-me ao risco de tráfego, bem entendido.

Mais: essa formulação de que a gestão do risco deve ser alocada em quem melhor a sabe gerir faz-me lembrar a discussão sobre o risco fiscal. Parece haver uma inconsistência técnica (aí não é política, confesso) entre aqueles que dizem «o Estado está bem com o risco fiscal do seu lado, porque sabe geri-lo melhor» e não passam o risco, que é o de tráfego, que os privados sabem gerir melhor. Nesse conceito teórico de alocação de riscos deveríamos ter consistência no argumento.

Eu acho que quem gere melhor o risco de tráfego é o privado, que deve ser remunerado em função desse risco de tráfego e, por essa via, por isso é que, no purismo do modelo de PPP, o risco fiscal, porque não tem pagamentos do Estado associados, não deve estar do lado público. Se o risco do negócio estiver do lado do privado, então, todas as flutuações positivas e negativas devem estar geridas no negócio.

E é essa a minha conceção pura do modelo de PPP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, voltando a cumprimentá-lo, quero dizer-lhe que, confirmando as teses do PSD, porque também de vez em quando é preciso estarmos de acordo, o Sr. Secretário de Estado é mesmo um grande especialista nesta área, porque, se não fosse e não estivesse tão envolvido nesta área, nunca teria merecido o prémio Deal of the Year que recebeu a propósito da renegociação do Túnel do Marão ou o prémio European High-Speed Rail Deal of the Year em 2010 atribuído pela revista *Project Finance Magazine*

ao projeto Elos. Portanto, os meus parabéns pelo envolvimento e pelo conhecimento dos *dossiers*.

Relativamente às renegociações, gostava de lhe perguntar o seguinte: por que razão até agora o Governo não apresentou os relatórios técnicos das renegociações feitas pelas comissões?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — As negociações que estão neste momento a decorrer? É disso que fala?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — As que permitiram, por exemplo, reduzir os custos já anunciados pelo Governo, com abate na manutenção, com abate nos custos de obra, das subconcessões que foram renegociadas.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A Estradas de Portugal entregou, julgo que na Comissão de Economia e Obras Públicas, enfim, ao Parlamento, cópia dos memorandos de entendimento...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não estou a falar disso! Estou a falar dos relatórios intercalares e finais que permitiram que o Governo reduzisse... O Governo anunciou um abaixamento dos encargos com as parcerias público-privadas em determinadas subconcessões. Já está situado, Sr. Secretário de Estado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Já percebi a questão técnica.

Estabelecidos os princípios no memorando de entendimento, estamos agora na fase da comissão de negociação elaborar alterações aos contratos e aos modelos de caso-base.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, por que é que já anunciaram, na renegociação em determinadas concessões, poupanças de dezenas ou de centenas de milhões de euros?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Porque decorrem dos memorandos de entendimento livremente assinados entre a Estradas de Portugal e as subconcessionárias.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A comunicação social tem trazido não propriamente os relatórios finais, mas relatórios intercalares que apontam numa determinada direção. Vou dar-lhe dois exemplos: um exemplo base e depois partiremos para exemplos em concreto.

O que tem acontecido é que nestas renegociações o Estado retira a manutenção às concessionárias, retira novos investimentos. E, em pacotes globais, por exemplo, de 100 milhões, o que é que acontece? O Estado, num pacote global de 100 milhões que desobriga de investimento as concessionárias, paga, dá 28 milhões. Ou seja, em cada 100 milhões que reduz, o Estado paga 28 milhões em média. É o que dizem os relatórios intercalares.

O que é que isto quer dizer? Significa que o Estado retira obra e retira manutenção no valor de 100 milhões e paga 28 milhões às concessionárias, ou seja, paga-lhes 28 milhões para ficarem quietas em casa. Não é demasiado dinheiro?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, os detalhes contratuais e de modelo financeiro serão apresentados ao Governo, para decisão, no momento em que as comissões de negociação entregarem o seu relatório.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas a verdade é que isto já está em curso, Sr. Secretário de Estado. O Governo já apresentou publicamente valores.

E dou-lhe dois exemplos: Rotas do Algarve Litoral e Autoestradas XXI. De acordo com o relatório intercalar, a concessionária do Algarve Litoral, a Rotas do Algarve Litoral, para ficar em casa recebe 57,8 milhões de euros. Ou seja, propunha-se fazer um investimento em manutenção e novos lances no valor de 132,6 milhões, que o Estado valoriza em 74,8 milhões — é só fazer as contas, como dizia o Eng.º Guterres —, dispensando-a para estar em casa com um pagamento de 57,8 milhões.

Não acha isto um abuso, Sr. Secretário de Estado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Governo pronunciar-se-á sobre os relatórios finais, contratos e alterações do modelo financeiro no momento em que os receba da comissão de negociação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quer dizer-me que não está em vigor, Sr. Secretário de Estado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Quero dizer-lhe que dos acordos, memorandos de entendimento assinados livremente entre as subconcessionárias e a Estradas de Portugal, está detalhado linha por linha quais são as poupanças em cada uma das rubricas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas isso não significa que há, de facto, pagamentos para não fazer nada?

É justamente isso que resulta dos relatórios intercalares, Sr. Secretário de Estado. Ou seja, que, em cada 100 milhões, a concessionária ganha 28 milhões para não fazer nada.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado fez o seguinte raciocínio — e desculpe-me se o interpreto mal: «O Governo foi precipitado em ter anunciado as reduções de encargos de despesa decorrentes dos memorandos de entendimento.» Ora, os memorandos de entendimento têm linha por linha quais são as reduções de encargos relativos a despesa. E mais uma vez sublinho que nem a Estradas de Portugal nem o Estado olham para essas reduções de outra forma que não seja redução de despesa e não de investimento.

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

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, apresento os meus cumprimentos ao Sr. Secretário de Estado, peço desculpa por estar constipado, mas é um estado de alma que também me leva a estar assim.

Sr. Secretário de Estado, ainda bem que corrigiu há pouco algumas notícias que davam conta de declarações dizendo que ninguém ganhou dinheiro com os contratos PPP.

Como V. Ex.^a há pouco referiu e é minha convicção — apesar de custa a perceber aos Deputados do Partido Socialista —, de facto, houve muita gente que ganhou com estes contratos das PPP e aquilo que este Governo está a fazer nestas negociações é reduzir o volume de obra, reduzir alguma expectativa de ganho.

Permita-me fazer aqui um parêntese e dirigir-me ao Sr. Deputado Manuel Seabra — que, aliás, considero muito e tenho apreciado sobretudo esta sua parte final do inglês técnico, percebendo-se que é da mesma escola do Eng.º Guterres —, fazendo uma pequena referência, que é merecida.

Há duas formas de abordarmos este tema: uma tem a ver com a primeira intervenção do Sr. Secretário de Estado, que trouxe aqui, à Comissão, um conjunto de desafios importantes e reflexões às PPP; outra tem a ver com um conjunto de dislates e de disparates, sejamos francos, que aqui foram ditos por parte do Sr. Deputado Manuel Seabra, que hoje é mesmo o campeão dos disparates, capaz de ombrear com o seu camarada António Parada.

Quero sinalizar que acho que o maior desafio que temos, seriamente, é o de discutir os aspetos positivos e negativos das parcerias público-privadas. E queria significar aqui que nem tudo o que o Governo do Partido Socialista fez nesta matéria foi mal feito, Sr. Deputado Manuel Seabra. Não! Também fizeram coisas bem feitas e uma delas foi procurar cumprir aquilo que era o Plano Rodoviário Nacional de 2000, que *grosso modo* previa a construção de cerca de 3000 km em autoestrada.

O drama é que, no período entre 1990 e 2007, Portugal passou, de facto, a liderar aquilo que é o crescimento deste tipo de infraestrutura, só comparável com a Irlanda e com a Grécia. Para termos uma ideia, neste período, Portugal teve um crescimento na ordem dos 726% relativamente às infraestruturas.

Sr. Secretário de Estado, quero dar-lhe conta, conforme sublinhei inicialmente, que a nossa visão é a de que vale a pena discutir seriamente este tema e no balizamento que V. Ex.^a definiu entre aquilo que possa ser o contributo desta Assembleia para que no futuro não se repita a dimensão do disparate financeiro e dos encargos que se criaram em torno destas obras.

Há, no entanto, aqui uma clarificação muito importante e que tem a ver com a questão inicial que V. Ex.^a trouxe a esta Comissão: tem que ver com os encargos para as parcerias público-privadas previstas no Orçamento para 2013.

De facto, conforme o Partido Socialista tem assinalado, e bem, o Governo propõe-se em Orçamento do Estado uma redução na ordem dos 250 milhões de euros, mas naquilo que é o relatório do Orçamento do Estado aparece, no ponto de vista de encargos líquidos, um crescimento do valor em cerca de 10 milhões de euros em 2013.

É importante percebermos este exercício, uma vez que ele é citado muitas vezes para comprometer o esforço que estamos a fazer na redução sobretudo, como disse e bem, do OPEX (*operating expenditure*), ou seja, daquilo que eram manutenções que estavam contratadas e do nosso ponto de vista também desnecessárias

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, no enquadramento desta resposta, gostava de lhe dar conta do seguinte: quando comparamos as realidades, temos de as comparar partindo da mesma base.

Tenho-o dito durante esta audição variadíssimas vezes e vou, se quiser por simplicidade, dizer-lhe o seguinte: os encargos líquidos com as parcerias em 2013 sobem 10 milhões — inteiramente verdade; se o Governo português, enquanto representante do Estado — e nós assumimos a função de Estado, não a delegamos em terceiros —, não reduzisse os encargos em 250 milhões de euros, tínhamos o aumento do encargo líquido de 260 milhões de euros.

Porquê, Sr. Deputado? Porque decidimos em 2012, aquando da elaboração do Orçamento do Estado, fazer aquilo que não conseguimos fazer em 2011, porque eramos Governo há relativamente pouco tempo e

não conseguimos fazer uma análise detalhada daquilo que seriam as estimativas futuras de receita de tráfego. Não houve tempo.

Portanto, utilizámos os números que nos eram dados pelo Governo anterior, que eram herdados dos diversos Orçamentos do Estado. Portanto, tomámo-los como bons. E a estimativa de receita de portagens era significativamente superior, em cada ano, àquilo que se verificou, de facto.

Em 2011, na elaboração do Orçamento do Estado para 2012, confiámos na informação e, por conseguinte, usámo-la, na mesma base.

Com efeito, neste exercício orçamental, procurámos introduzir uma análise mais detalhada, feita ao nível da Estradas de Portugal, que nos demonstrou que, de facto, a receita de portagens estava altíssimamente sobrevalorizada face àquilo que existia antes — é aquilo de que falávamos há pouco, Sr. Deputado.

O Sr. Paulo Batista Santos (PSD): — Os 590 milhões?

O Sr. Dr. Sérgio Monteiro: — Isso mesmo, Sr. Deputado, os 590 milhões.

O Sr. Paulo Batista Santos (PSD): — E, na realidade, foram...?

O Sr. Dr. Sérgio Monteiro: — Na realidade, foram 270 milhões de euros de receita de portagens, aquilo que estava efetivamente arrecadado.

O que significa o seguinte: a importância de focarmos o esforço na redução dos encargos brutos sem esperar que um milagre venha do lado das receitas.

Mas isto corresponde a toda uma filosofia que é diferente. Não é só nas estradas, Sr. Deputado! É relativamente ao próprio País! Nós não

acreditamos num modelo no qual é na expectativa, na fé de que a receita esteja a comportar-se bem que fazemos, por exemplo, o nosso processo de consolidação orçamental. Não! Precisamos de fazer, de facto, reduzindo a despesa, estruturalmente! E a redução estrutural da despesa vem do somatório das diversas despesas, onde a Estradas, obviamente, não pode ficar de fora!

Daí o compromisso que assumimos no Orçamento do Estado, daí o facto de que, se não fosse a redução de 250 milhões de euros, teríamos um aumento do encargo líquido de 260 milhões de euros ao invés de termos o aumento do encargo líquido de 10 milhões.

Mas é como lhe digo: a importância que eu atribuo ao encargo líquido é relativa, porque estamos a falar de estimativas face ao futuro, enquanto os encargos são uma realidade com a qual temos de viver.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, procurarei ser breve, até porque a audição já vai longa, e o Sr. Secretário de Estado também não tem a resistência para durar a tarde toda. Percebemos que isso é difícil para quem vem aqui, à Comissão de Inquérito.

Para começar esta segunda ronda de perguntas do Bloco de Esquerda, gostava de lhe fazer uma pergunta muito direta: acha que as TIR acionistas das PPP são ou não elevadas?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que mais do que a minha opinião — e confirmo-lhe que sim, que era importante reduzi-las — é a opinião, por exemplo, que vem inscrita nos diversos relatórios,

nomeadamente no relatório do Tribunal de Contas, que diz que a TIR em média não deve ultrapassar para o novo modelo de risco os 10%. Este é o primeiro aspeto.

O segundo aspeto é que, do ponto de vista do Governo, tanto consideramos isso que inscrevemos como um dos itens que concorrem para a redução de encargos a taxa de rentabilidade reduzida face àquilo que está, neste momento, estabelecido.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas um anterior convidado desta Comissão, da própria CaixaBI, que veio aqui prestar depoimento, dizia que era o setor financeiro nestas parcerias que definia a TIR, a taxa interna de rentabilidade acionista.

Por isso, sendo que a CaixaBI estava a defender o interesse público, como disse, e foi a assessora financeira de algumas concessionárias — por isso, não era só o distribuidor do correio, era mesmo o responsável direto junto das concessionárias, pela parte financeira —, pergunto: afinal, há aqui uma autocrítica?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mais uma vez, Sr. Deputado, apelando ao rigor com que nós não confundimos os papéis, digo que o banco agente é uma caixa de correio.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Foi exatamente o que eu disse.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Disse que não era, nesse caso, um agente de correio.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Referi-me ao caso de ser assessor financeiro da concessionária.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Perfeito. No caso de ser assessor financeiro da concessionária, a nossa responsabilidade é com base nos diversos *inputs*...

Trocado por miúdos: quem dá o custo de construção para ser colocado no modelo financeiro não é o banco, imaginará; é o agrupamento complementar de empresas que, no consórcio, tem a responsabilidade da construção. Quem dá o custo da operação e manutenção é também o consórcio construtor. E dos diversos prestadores de serviços são eles que dão essa informação, que é computada numa folha de *Excel*, bastante complexa, que se chama modelo financeiro.

Não sei quem foi o convidado — e, portanto, não quero faltar ao respeito a esse convidado — que dizia que eram os bancos que definiam a TIR. Mas isso tecnicamente não faz nenhum sentido, porque a TIR é o *output* do modelo, não é o *input*. A taxa de rentabilidade é o resultado do somatório dos custos e dos proveitos existentes.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se preferir que eu lhe contextualize um pouco esta afirmação, cito o que foi dito: «Depois de analisado o modelo da parceria público-privada, era o setor financeiro que dizia que só financiava com determinada TIR.» Foi exatamente isto que foi dito.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Se a pessoa disse...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A pessoa disse que era um *output*.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado Bruno Dias está a confirmar que, de facto, a pessoa disse que a TIR era um *output*, e o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares também.

Mas, vamos ver...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A questão está nos ingredientes!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Isso, a questão está nos ingredientes! Aí, estamos inteiramente de acordo, Sr. Deputado Bruno Dias, porque, de facto, um modelo financeiro não faz mais do que tratar financeiramente os ingredientes numa folha de *Excel*.

Tipicamente, neste tipo de negócios, os bancos olham para outros rácios que não a TIR. A TIR não é um rácio especialmente relevante para efeitos de risco de crédito.

Na minha função anterior de funcionário da Caixa Geral de Depósitos, para onde regressarei, porque continuo funcionário da Caixa Geral de Depósitos e regressarei para a Caixa Geral de Depósitos, quando terminar esta função...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Também estou na mesma situação: quando terminar a função de Deputado regressarei à empresa onde trabalhava antes.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Ah! Pensei que era à Caixa e, aí, já tínhamos alguma coisa em comum.

Risos.

O Grupo Caixa não tem a sorte de o ter nos seus quadros.

Dizia eu que há um rácio que, para nós, é muitíssimo mais relevante no momento de financiar, que é uma coisa que se chama «rácio de cobertura do serviço da dívida».

Os bancos, tipicamente, não olham especialmente para a TIR como sendo uma variável relevante para emprestar ou para não emprestar. O rácio de cobertura do serviço da dívida é o indicador relevante.

O que é que isto quer dizer? Quer dizer que o serviço de dívida, capital e juros, que tem de ser pago num período, deve ter receitas que cubram aquele valor e que deem uma margem para imprevistos. Por isso é que se chama rácio de cobertura do serviço da dívida.

Se o serviço de dívida, capital e juros, for 10 num período, nós gostamos que o rácio de cobertura dê um resultado que mostre que estamos 10% acima ou 20% acima, dependendo das diversas... Mas não é dinheiro que se perde; é conforto que fica no modelo financeiro.

Portanto, a TIR não é uma variável relevante ou especialmente relevante para a decisão de emprestar ou não emprestar. O que interessa é ter um nível de conforto no rácio de cobertura do serviço da dívida.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo, mas o resultado que temos, nas suas próprias palavras, é que há TIR demasiado elevadas, nas quais, segundo as palavras que foram ditas aqui na Comissão, a responsabilidade ou uma das responsabilidades é do serviço financeiro — serviço financeiro, esse, onde também participa de forma destacada a CaixaBI, que, segundo dizia, deveria estar a defender os interesses do Estado.

Reforço a pergunta que lhe fiz: isto não é um contrassenso nas duas afirmações?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nenhum, Sr. Deputado, nenhum!

Por um motivo simples: a formação da TIR vai muito para lá da capacidade de intervenção que o CaixaBI tinha. O CaixaBI juntava os ingredientes dos diversos...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, posso fazer-lhe a pergunta de outra forma?

Disse-nos, há pouco, que o problema não era a TIR, seriam os ingredientes. Mas os ingredientes, então, eram do conhecimento do CaixaBI em todo o seu espectro?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Que não tem nenhuma capacidade de os tratar. O custo de obra ser x por quilómetro ou y por quilómetro, ou as manutenções, ou isto ou aquilo, depende de um conjunto de entidades que dá esse *input* ao banco que está a montar o modelo financeiro.

Ou seja, Sr. Deputado, para lhe dizer que, como da mesma forma é a Estradas de Portugal que define qual o intervalo ótimo entre manutenções — e, do meu ponto de vista, não deve ser a concessionária —, aparentemente essa responsabilidade era delegada no passado na concessionária. Era o modelo que melhor entendiam.

Agora, é impossível o assessor financeiro, que não tem engenheiros civis para validar o que quer que seja, estar a verificar da justeza ou não dos ingredientes, porque não tem essa competência! A competência é estritamente financeira, é técnica!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo. Retiro, assim, da sua resposta que as responsabilidades advêm novamente da relação entre a concessionária e a subconcessionária neste ponto.

Uma outra pergunta ainda relativamente à sua posição na CaixaBI.

Tinha conhecimento de estudos de tráfego dos diversos projetos? A CaixaBI mandava fazer estudos de tráfego autónomos? O sindicato financeiro tinha estudos de tráfego? Como é que isso funcionava?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Se se refere ao modelo de subconcessão, o risco do negócio não estava substancialmente do lado do tráfego, estava do lado dos pagamentos do Estado.

Daí que a solução dos 7,5 mil milhões de euros que foi proposta à Estradas de Portugal foi uma solução que, para nós, tinha muito mais valor do ponto de vista de sustentabilidade que o risco ou o modelo de tráfego. Porque, como o modelo de tráfego praticamente não contava do ponto de vista de receitas na esmagadora maioria das subconcessões, o que nos interessava a nós era criar condições para que a Estradas de Portugal fosse uma empresa que tivesse sustentabilidade futura.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, depreendo que, nas PPP onde esteve envolvido com a CaixaBI, não existiam estudos de tráfego, feitos por parte do pilar financeiro dessas PPP.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não era um dado especialmente relevante para a decisão ou não de quem empresta os fundos decidir emprestar.

Era muito mais relevante... Por isso é que, por exemplo, as cartas de conforto apareceram. Não apareceram cartas de conforto para os relatórios

de trafego. Apareceram cartas de conforto para a capacidade de a Estradas de Portugal honrar os seus compromissos!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Quero ainda colocar-lhe duas perguntas: uma sobre as cartas de conforto e outra sobre outro tema.

A questão das cartas de conforto aparece nos contratos reformados, nos segundos contratos reformados?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, Sr. Deputado.

As cartas de conforto assinadas pelos dois Ministros aparecem nos contratos originais.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Voltando à questão dos contratos reformados — do primeiro para o segundo contrato e que depois deu o contrato reformado —, a parte financeira disse que não aceitaria continuar com aquelas condições face à deterioração das condições financeiras?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Posso pedir-lhe que repita a pergunta, por favor?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Repetirei, apesar de ter o problema do tempo e o Sr. Presidente já estar a olhar para mim com cara de quem me quer tirar a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, hoje é o dia da tolerância.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Quanto à diferença que existia da degradação financeira entre o primeiro e o segundo contrato, foi assumido pelo pilar financeiro das subconcessões que não iria para a frente com o financiamento caso não fossem alteradas as condições financeiras, o pagamento à parte financeira, devido à degradação dos mercados?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nós, mais uma vez, estamos a deixar-nos... A Estradas de Portugal e o Estado, enquanto acionista, tinham total liberdade para decidir ou não contratar face às propostas que lhe fizeram, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo. Mas a pergunta é se, de alguma forma, a parte financeira disse «bem, o mercado mudou e nós, com estas condições, já não queremos ir para a frente» e impôs isso junto dos parceiros na PPP ou junto do Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A única vez que as entidades financeiras se comprometeram com compromissos firmes para um determinado valor do financiamento foi na BAFO, ou seja, na proposta final. Na proposta inicial não há contratos de financiamento fechados, porque é uma proposta inicial que induz um determinado custo.

Portanto, o único momento em que as entidades financeiras se pronunciaram, em concreto, sobre aquele projeto foi aquando da BAFO, da oferta final.

O custo que existia na proposta inicial era um custo estimado de financiamento, que depois, mais tarde, não se verificou. Mas isso foi pela circunstância de que quem emprestava não estava disponível para emprestar ao preço que estava inicialmente estimado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas, então, considera que, se não fosse o alterar dessas condições, entrariam ou não no negócio?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, o melhor julgamento que faço é que as entidades financeiras informaram as condições em relação às quais estavam disponíveis para entrar no negócio. Posso daqui inferir que condições diferentes para pior levavam a uma recusa de financiar, mas é apenas uma interpretação minha, porque julgo que a questão não chegou a ser colocada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, para terminar, quero fazer um requerimento oral e uma pergunta.

O requerimento oral é no sentido de pedir os memorandos de entendimento das renegociações que existiram, porque ainda não chegaram à Comissão e depreendo que também não tenham chegado à Comissão de Economia.

A pergunta é a seguinte: tenho aqui um desses memorandos de entendimento da renegociação do Pinhal Interior, onde, quanto à redução dos tais 485 milhões de euros, há valores relativos ao investimento — novas obras, conceção, projeto, manutenção, operação, etc. —, mas não há redução da TIR. O que aconteceu, então, se a TIR era elevada?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A qual está a referir-se?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — À do Pinhal Interior. Neste caso, a TIR não era elevada?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas está a falar do memorando de entendimento?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — De 3 de agosto de 2012.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Certo. Os memorandos de entendimento são anteriores à proposta de lei do Orçamento do Estado, o que significa que a proposta de lei do Orçamento do Estado deu orientações para que a comissão de negociação atuasse.

Os memorandos de entendimento anteriores chegaram a acordo, mas há coisas em que não acordam. Os memorandos de entendimento espelham zonas de acordo, não espelham as zonas de não acordo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não restringem de forma nenhuma as comissões de renegociação?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não é «não restringem»! Aquele é o valor mínimo relativamente ao qual é necessário obter a poupança.

Foi dada também orientação no Relatório do Orçamento do Estado para que, por exemplo, as taxas internas de rentabilidade fossem revistas — isso está claramente dito! — numa data posterior, após a análise de todos os dados fornecidos.

Não sei se os Srs. Deputados têm mais alguma questão. Não tendo, com a permissão do Sr. Presidente, gostava de terminar, dizendo mais uma vez que me parece muito relevante que, do ponto de vista da Comissão, se faça aquela reflexão que inicialmente referi.

Essa reflexão sobre o modelo e as melhores práticas futuras deve também ser guiada por aquilo que são os países líderes neste mercado.

Temos ouvido várias vezes, e estou de acordo com essa afirmação, nomeadamente do Sr. Deputado Paulo Campos, nas diversas comissões e também na Comissão de Economia, que é no Reino Unido que existem mais PPP e, portanto, desse ponto de vista, Portugal não está mal, não compara mal em termos de número de PPP.

Gostava de deixar para reflexão dos Srs. Deputados (depois far-lhes-ei chegar) alguns dados que mostram bem a diferença entre como o modelo de PPP é desenvolvido no mercado português e no mercado do Reino Unido. São dados que têm como fonte o Tesouro inglês, no caso do Reino Unido, e a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no caso português.

O Tesouro do Reino Unido mostra que no departamento de transportes, que tem também as infraestruturas, o valor máximo do peso relativo dessa área é de 13%; em Portugal é de 96% nos transportes e infraestruturas.

Portanto, temos de aprender alguma coisa com isto. A excessiva concentração num setor, provavelmente, não traz um desenvolvimento harmonioso.

O segundo gráfico que gostava de deixar é sobre o peso dos encargos anuais em percentagem do PIB. No Reino Unido, o peso dos encargos em percentagem do PIB, na área de transporte e infraestruturas, é de 0,1%; em Portugal é de 1% do PIB.

No caso da percentagem da despesa pública, que é a realidade orçamental de cada país, quanto é que o Reino Unido e Portugal têm? O Reino Unido tem 0,2% de encargos em transportes e infraestruturas em percentagem da despesa pública e Portugal tem 2% de encargos em função da despesa pública.

Daí que julgo que é muito importante que possamos olhar para as práticas do Reino Unido no que diz respeito aos encargos que geram os

contratos de PPP e também quanto a uma distribuição setorial mais harmoniosa, para que o modelo de desenvolvimento seja mais sustentado no País.

Com a minha humilde contribuição, gostaria de contribuir para esse debate e lanço o repto à Comissão para que o possa aprofundar.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo pediu a palavra. Faça favor.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, é apenas para uma interpelação à Mesa.

Achei muito interessantes os gráficos apresentados pelo Sr. Secretário de Estado e, por seu intermédio, Sr. Presidente, pedia que os mesmos fossem solicitados e disponibilizados à Comissão.

Na verdade, achei muito interessante essa concentração de parcerias público-privadas no setor rodoviário e dos transportes. Tendo em atenção até o debate que vamos começar a ter acerca da realização de parcerias público-privadas de terceira geração, através da concessão no setor dos transportes, penso que esses gráficos sobre a excessiva concentração de parcerias público-privadas no setor rodoviário e dos transportes serão muito interessantes para o nosso futuro debate.

O Sr. **Presidente**: — Endereço a interpelação à Mesa ao Sr. Secretário de Estado, se quiser.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Presidente, faria apenas um comentário final.

Julgo que esse debate e o aprofundamento da discussão é muito importante, mas há uma coisa que gostava de deixar para sossegar o espírito dos portugueses: os contratos de concessão que planeamos lançar na área dos transportes não aumentam os encargos na esfera pública, pelo contrário. Mas sobre isso teremos meses de discussão até ao final deste ano.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, essa é matéria de outra comissão que não de inquérito.

Sr. Secretário de Estado, tal como foi solicitado, pedia-lhe que, se pudesse, nos facultasse esses gráficos. Os Srs. Deputados Fernando Serrasqueiro e Pedro Filipe Soares fizeram um requerimento oral relativamente aos memorandos de entendimento, pelo que pedíamos que, logo fosse possível, fossem os mesmos facultados à Comissão.

Quero agradecer ao Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro a colaboração nos nossos trabalhos, nesta longa audição, e lembrar os Srs. Deputados que a próxima reunião terá lugar na quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, com a audição do Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 28 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.