

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

49.^a Reunião
(23 de janeiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 55 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Nuno Encarnação e Emídio Guerreiro (PSD), Isabel Oneto (PS), Pedro Filipe Soares (BE), Carina Oliveira e Duarte Filipe Marques (PSD), Altino Bessa (CDS-PP) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

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

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

Eram 17 horas e 55 minutos.

Srs. Deputados, vamos hoje proceder à audição do Sr. Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, começando por lhe agradecer a presença e a colaboração com os trabalhos desta Comissão.

Vou elucidar o Sr. Engenheiro sobre a metodologia que temos seguido, para o caso de não ter ainda tido oportunidade de assistir aos nossos trabalhos através do Canal Parlamento.

Assim, cada grupo parlamentar, numa primeira ronda, disporá de 8 minutos para colocar as questões que entender, às quais o Sr. Engenheiro responderá de imediato. Haverá, depois, a possibilidade de uma segunda ronda de 3 minutos para os Srs. Deputados que queiram ainda colocar alguma questão.

Antes disso, pergunto-lhe, Sr. Engenheiro, se tenciona fazer alguma intervenção inicial — o objeto da nossa audição de hoje é a concessão Brisa — ou se podemos passar, de imediato, à fase das perguntas, dando início à primeira ronda.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, não faço tenções de fazer nenhuma introdução. Julgo que o mais interessante e que, com certeza, satisfará muito melhor os Srs. Deputados é fazerem as perguntas que queiram.

Quero apenas saudar a Comissão e, naturalmente, a si pessoalmente, Sr. Presidente, e dizer que, como é natural e até obrigatório, estou inteiramente à disposição da Comissão.

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

De acordo com a rotatividade que estabelecemos entre nós, cabe hoje ao CDS a possibilidade de abrir os trabalhos, iniciando a primeira ronda de perguntas.

Assim, dou a palavra ao Sr. Deputado Hélder Amaral para colocar as questões que entender.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria cumprimentar os colegas Deputados desta Comissão e o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, agradecer a presença nesta Comissão do Sr. Engenheiro e dizer-lhe que a vinda de V. Ex.^a foi uma sugestão do Partido Socialista mas aprovada por unanimidade.

Queria ainda esclarecer que não estivemos na origem da vinda de V. Ex.^a a esta Comissão porque sabíamos de antemão que a participação de V. Ex.^a em parcerias público-privadas (PPP) era residual, senão mesmo nula, como refere na resposta que fez o favor de nos enviar.

De qualquer forma, o meu Grupo Parlamentar e eu próprio tentamos sempre não fugir da convocatória. Mas, uma vez que o Sr. Engenheiro teve uma participação tão reduzida, eu teria a ousadia de, num ou noutro aspeto, alargar o âmbito da pergunta. E explico-lhe porquê.

V. Ex.^a disse que era um modelo de negócio que era uma tentação irresistível e mau para o Estado.

A minha primeira pergunta visa saber se nos pode concretizar por que é que chega à conclusão de que é mau para o Estado, embora a expressão «tentação irresistível» já a tenhamos percebido. Aliás, já há uma gestora responsável por toda a gestão financeira no tempo do Governo anterior que disse que havia megalomania, havia crédito, não era para pagar e por isso se fez. E o Sr. Ministro de Estado e das Finanças, Teixeira dos Santos, praticamente concordou com esta afirmação e por isso disse que até deixou sugestões para que o Estado reforçasse a sua capacidade de controlo deste modelo de contratualização.

Confesso que não acho, nem julgo que a Comissão chegará a essa conclusão, que o modelo das PPP é um modelo mau em si mesmo. É um modelo que, obviamente, é bom porque retira grande enfoque orçamental e, portanto, é um modelo cujas contas são sempre mais fáceis de gerir, é um modelo que permite fazer obra e chamar os privados a esse desígnio, mas é um modelo que obriga, da parte do Estado, a ter um controlo férreo e muito rigoroso, porque, senão, quando diz que é mau para o Estado, pode vir a confirmar-se.

A minha pergunta, nesta primeira fase, é um pouco de retórica mas vai perceber por que é que eu digo isso. E vou fazer já uma pergunta em relação à Brisa.

Quando o Estado começou a contratualizar não tinha, de facto, nem experiência nem modelos de controlo — nem a Junta Autónoma das Estradas nem o Instituto das Estradas de Portugal —, ainda assim, foi fazendo.

Depois disso, conseguiu registar, no caso da Brisa, por exemplo, uma parceria público-privada muito benéfica do ponto de vista da existência da obra para o serviço público, mas muito benéfica para o próprio Estado e para a própria empresa até determinada altura.

O que ressalta e me deixa a dúvida é por que razão, em 1999, se faz um acordo para 30 anos e, no acordo global, em 2008, ainda se aumenta esse período. De facto, escapa-me à compreensão e ainda não consegui obter resposta. Por que é que o Estado, estando perante um bom negócio, o deixa na esfera dos privados, em vez de o chamar para si? Ou, querendo deixá-lo na esfera dos privados, por que não reduziu o prazo, porque o prazo é, em si mesmo, um «benefício sombra»? Isto porque, se estiver a dar prejuízo para os privados, os privados rapidamente querem encurtar prazos e transferir para o Estado. Neste caso, não é o que se confirma. Em 1999, esta empresa tinha 60% de resultados líquidos, distribuía dividendos e, portanto, estávamos perante um bom negócio. E é um facto que, durante todo esse período, foi feito um conjunto de renegociações, um conjunto de aproximações, mas o Estado nunca pôs em cima da mesa a necessidade de ver reduzido o prazo.

Queria, pois, obter resposta à questão de saber por que é que considera que é mau para o Estado e, já agora, se tem exemplos de uma outra PPP que tenha analisado e que se configure esse mau negócio para o Estado e se o tempo aqui devia ser uma questão variável, porque na resposta enviada à Comissão disse que era fácil fazer obra agora para pagarem os netos.

Devo dizer que sou muito adepto da partilha e da responsabilidade intergeracional desde que ela tenha conta, peso e medida. O que quero dizer é que as PPP são boas, o que é mau são os exageros e a incapacidade que o Estado tem em, em todo o momento, controlar e verificar. Nós podemos dizer: «Bom, mas o valor atual líquido (VAL) é sempre positivo.» Esquecemos é que, de permeio, na vida dos contratos, principalmente quando são longos, há pedidos de reequilíbrio financeiro, indemnizações compensatórias, alterações de traçado... Veja-se, por exemplo, o metro a

sul do Tejo, que teve uma participação de V. Ex.^a, ainda que na concepção. A ideia pode ter sido boa, mas a execução talvez tenha sido pela pior maneira, porque foi preciso uma negociação pelo atraso das obras e hoje, passados todos estes anos, foi-nos dito aqui pelo regulador que não tem mecanismos de controlo de auditoria... A própria empresa tem uma fraude de 30% e pagamos, de três em três meses, algo que é quase obsceno em termos de indemnizações compensatórias.

Perguntamos aos técnicos, a bons técnicos, que dizem «Nós avisámos que isto ia acontecer assim.» Quanto aos estudos de tráfego, no caso do metro a sul do Tejo, está, hoje, a um terço da banda mínima, e nem sequer estamos a falar da banda média.

Perguntamos aos políticos, que dizem «Decidimos assim porque os técnicos disseram que assim estava bem.»

Portanto, vivemos quase com «a culpa a morrer solteira».

A minha pergunta era se podia ajudar a encontrar aqui alguns caminhos e, já agora, densificar aquilo que acabou por sair na imprensa e que, no fundo, está também na resposta que deu a esta Comissão.

Para já, são estas as minhas perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, julgo que entendi as suas questões, mas, se eu não as tiver entendido bem, faça favor de corrigir.

Eu disse — e disse-o com consciência — que era mau para o Estado pelo seguinte: porque esta é, provavelmente, a maneira de fazer obra mais cara de todas, como calcula. Do que estamos aqui a falar é de uma intermediação financeira para o Estado, uma intermediação que,

obviamente, tem custos, aliás, não pode deixar de ter, ainda por cima quando os intermediários são, em geral, os construtores, que têm sempre dificuldades em lidar com o problema financeiro.

Isso sucede porquê? Por que é que o Estado, então, alinha por um esquema que, em princípio, será mais caro, menos controlável — tem toda a razão quando diz que é um sistema muito difícil de controlar? Por que é que o faz? Em minha opinião, isso surgiu porque o Estado, a certa altura, se sentiu peado pelas limitações ao endividamento, que eram, na altura, limitações essencialmente administrativas, e, mais tarde, veio a verificar-se que eram substanciais. Eram, realmente, limitações que, depois, vieram em cheio a aparecer à luz do dia.

Tendo o Estado essa dificuldade em encontrar financiamento, porque o que almejava, na altura, era fazer as obras a crédito, era o que estava em jogo... O Estado não tinha orçamento que desse para fazer de outra forma e, mesmo a crédito... Era praticamente impossível, esgotados os *plafonds*, recorrer a esse crédito, essencial para fazer a obra.

Dito por outras palavras, talvez menos brandas: a verdade é que o Estado pagava mais caro ou dispunha-se a pagar mais caro para poder ultrapassar o limite de endividamento, que já o estava a apertar, nessa altura.

Por isso, isto nasce não propriamente porque era a melhor maneira de fazer obras deste género, mas porque era absolutamente imprescindível ter e contornar esses limites de endividamento — isto, por um lado.

Por outro, recorde-se que o Estado, com um esquema destes, eliminava de uma assentada aquilo que é o critério essencial de uma boa gestão, que é seleccionar aqueles projetos que merecem e aqueles que não merecem a aplicação de recursos públicos.

A partir daí e, como todos sabemos, a partir das SCUT, que é a crítica que mais se ouve, entrou-se na era de autoestradas a torto e a direito. Quer dizer, tanto fazia se eram ou não muito necessárias. Porquê? Porque tinha deixado de haver o critério dos recursos curtos e, portanto, de uma escolha cuidadosa das aplicações desses recursos. Isso, para mim, foi até, talvez, o pior defeito. Passou a ser tudo possível.

No fim de tudo, quando as coisas já estavam muito inquinadas, até se ia fazer um TGV e uma terceira travessia do Tejo, tudo com dívida intermediada por construtores, o que era, de facto, insano. Na minha opinião, era insano! E não haveria recursos, no futuro, para pagar, nem a renda que estava implícita nessa escolha.

Considero, por isso, que é mau para o Estado por essa razão. Penso que deve ser feito do seguinte modo: o Estado pode escolher fazer isto por dívida; se tiver disponibilidade ou largueza, folga suficiente para o fazer, pode ser um bom método. Mas não me parece que o método de escolha dos construtores como intermediários seja o melhor, sobretudo, quando esses limites «não contam para o totobola» — enfim, sendo uma expressão demasiado popular, parece-me que explica bem. De facto, esses limites não existem para o Estado, para o investimento do Estado, o que dá azo a que o Estado faça o que lhe apetece e quer, às vezes, ao sabor da política, como é evidente, e não tendo como critério o criterioso investimento. Na minha opinião, é um critério que deve estar antes de mais.

Portanto, mau negócio para o Estado: obra cara, podia ser mais barato se fosse o próprio Estado a fazer, simplesmente não o faz porque os limites de endividamento estão completamente tomados. E, portanto, o Estado, de uma assentada, faz a obra mais cara e faz uma coisa muito má para ele, que é ultrapassar os limites saudáveis do endividamento.

É isso, na minha opinião, que representa uma PPP.

Eu sou — sempre fui — um crítico muito grande das PPP e a razão principal por que sou crítico talvez seja a ideia de que desapareceu o critério da boa aplicação de recursos. Não há que escolher ou isto ou aquilo, faz-se os dois. Desde que não haja remorsos para criar dívidas para o futuro, para as futuras gerações, tudo é possível. Tudo é possível a partir daí, o que é muito mau, do meu ponto de vista.

Portanto, é esse o significado da expressão.

Obviamente, sou muito favorável — sempre fui — à participação de privados na obra pública. Para já, como construtores... Lembremo-nos que há 30 anos quem fazia as obras era a Junta Autónoma das Estradas, na altura, não havia sequer construtores privados a participar. Depois, com o evoluir da especialização, é que isso sucedeu. Mas sempre fui muito favorável à participação de privados, contratualizados pelo Estado. Agora, o Estado tem de ter o modelo de contratualização, que tem de ser saudável. E o Estado tem de compreender que não pode fazer tudo a torto e a direito, porque isso depois, mais cedo ou mais tarde, paga-se.

Na altura, afirmei — julgo que até foi no Parlamento — uma verdade que era óbvia: com a maneira como estavam a ser contratualizadas as SCUT, muito em breve, dizia eu, o serviço implícito desta dívida (porque há um serviço da dívida implícito, nomeadamente sob a forma de rendas a pagar aos construtores) haveria de ser, muito em breve, repito, superior a todo o orçamento da Junta Autónoma das Estradas. E não me enganei, acabou por ser, realmente, assim, o que mostra como um sistema destes é muito propício a descontrolar-se e, sobretudo, não dá vantagens reais, dá vantagens administrativas, porque permite infringir normas de endividamento que, de outra forma, não seria possível.

Como sabem, este endividamento, que é o verdadeiro endividamento, titulado e tudo, até por contratos, não conta para os limites

que a Europa estabeleceu ou fixou. E isso foi o que o Governo aproveitou para poder infringir esses limites. Se isso foi bom ou mau, na minha opinião, foi mau, porque agora estamos numa situação em que temos de pagar, há uma dívida que não está orçamentada e que até nos prepararíamos para outras, no futuro, até maiores. Esse é o significado do que quis dizer.

Sr. Deputado, aquilo que eu disse da tentação, é bem verdade, porque aquilo que evita esse tipo de tentações é não haver recursos ou haver recursos escassos. Portanto, temos de nos confinar a determinados recursos. Fazendo desaparecer esses recursos, vale tudo, a partir daí, vale tudo. E qualquer obra, obviamente que encontra justificação, porque há de haver sempre um ou outro ou alguns dos nossos concidadãos que gostam da obra, porque lhes convém, mas, na verdade, deixou de haver um critério geral no País por causa disso.

Sr. Deputado, não sei se respondi à pergunta que me fez...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Genericamente, Sr. Engenheiro. Ficou apenas por responder a questão de os prazos serem demasiado longos e em que medida é que o Estado, nas negociações, podia ou não encurtá-los.

Mas falei-lhe no metro a sul do Tejo, porque, nesse sim, o Sr. Engenheiro esteve na origem, pelo menos na conceção do projeto. Ora, a minha pergunta é se na conceção do projeto pressupunha tudo aquilo que aconteceu depois — ou seja, o falhanço total, em termos de procura, por parte de quem fez estudos de mercado, estudos de tráfego — e se era apenas com a ideia de pagar mais tarde, ou havia algum fundamento objetivo em que aquela obra era rentável e sustentável.

Já agora, quero também dizer-lhe que concordo com a sua afirmação, de que a maior mentira da democracia portuguesa são as SCUT, porque

dizia-se que era «sem custos para o utilizador», mas, na verdade, era com custos para todos os contribuintes. De facto, a ideia que se criou é que ninguém pagava, mas, na realidade, pagavam todos os contribuintes, e está a ver-se.

Quanto critica este novo modelo de financiamento, após ter sido alterado o modelo de financiamento das infraestruturas rodoviárias, pergunto-lhe: que críticas faz ao modelo? Tinha uma alternativa diferente? Podíamos construir estradas e pagá-las imediatamente ou, porventura, estaríamos muito aquém das estradas que temos hoje se fizéssemos a obra de acordo com as contingências financeiras?

Gostaria que me dissesse algo sobre isso.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim, Sr. Deputado, penso que as questões que coloca colocam-se exatamente como as colocou. A mim, o que me fez confusão, em relação às SCUT, foi a ideia de que não é preciso fazer opções. Pode fazer-se tudo, porque isso redundaria apenas em cifrões, em números e, depois, logo se vê quem os vai pagar. Isso para mim é que é inaceitável. E foi graças a esse tipo de permissão que chegámos ao ponto a que chegámos. É que é muito fácil negociar uma obra como esta, ou melhor, é possível negociá-la, desde que não haja a preocupação com o serviço que a dívida implica — e isso, a meu ver, é que não é aceitável.

E, Sr. Deputado, não sei se estou a abusar naquilo que é a minha opinião, mas acho que era bom que houvesse uma iniciativa legislativa no sentido de impedir este tipo de atitude, isto é, de se fazer o que se quer porque as gerações seguintes pagam. Julgava-se, na altura, que isto estava resolvido com Maastricht e com os limites de endividamento, mas, afinal, verificou-se que não, porque se encontrou esta saída que pode absorver todos os recursos do País — no limite, pode acontecer isso, temos de ter

essa noção. Às duas por três, ainda vamos ter a polícia em SCUT, os serviços públicos em SCUT, e por aí fora, porque também é aplicável, desde que haja o entendimento de que as futuras gerações têm capacidade para pagar aquilo com que nós hoje nos comprometemos.

Ora, acho que isto não precisa de ser assim. Com uma gestão mais cuidada, mais sensata, isto não precisava de ser assim.

Não se entenda, porém, esta minha posição como a ideia de que os privados não devem participar. Na minha opinião, devem participar, são mesmo imprescindíveis, mas isso não significa que os limites ao endividamento que um Estado bem gerido deve ter possam ser rebentados, assim, desta maneira, sem dó nem piedade.

Estou a falar daquilo que conheço das PPP, porque, como já escrevi, nunca tive oportunidade de ler um contrato das PPP. Apenas soube o que me quiseram dizer sobre a matéria e julgo que percebi o suficiente para poder fazer esta crítica.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, agora, quero fazer-lhe um conjunto de perguntas mais precisas que têm a ver com a Brisa/Lusoponte, processo que o Sr. Engenheiro já conhece melhor. Na última audição que fizemos, essa concessão foi considerada como sendo o pior dos negócios para o Estado. A minha pergunta é se considera que foi, de facto, o pior dos negócios para o Estado. Por que razão consideraram que foi o pior negócio para o Estado? Porque diziam que não havia penalizações, nem relativamente à disponibilidade, nem em relação a índices de aumento de sinistralidade ou não. Gostaria de saber se há ou não penalizações para a empresa consoante os aumentos de sinistralidade. Também diziam que não havia aumento nem obrigações de alargamento de obras. Gostaria que me dissesse, do que conhece do contrato, se isto é

verdade ou não. É que estou a fazer um paralelo entre os riscos da concessão Brisa, *tout court*, e a forma como esses riscos estão distribuídos entre o Estado e a concessionária na Lusoponte.

Também foi aqui afirmado que o Estado tinha assumido 20% do valor das obras a efetuar, sem definir quais seriam os custos a partir dos quais estaríamos a trabalhar, o que deixa a ideia de que a concessionária fará o que quiser e o Estado paga 20%. Gostaria de saber se essas afirmações são verdadeiras ou não e, como conhece o contrato, que dissesse o que acontece.

Também se disse que não havia um caso-base. É que, nas PPP, mesmo naquelas que correm mal, há sempre um caso-base, há sempre um ponto de partida, há uma referência no passado. Por que é que, nesta concessão, não foram definidos critérios de referência (de tráfego, de rentabilidade interna, de obrigações e deveres)? É que parece que este contrato fica com cláusulas em aberto, sendo todos livres de fazer o que quiserem. E como o Sr. Engenheiro concorda comigo em que o Estado, aqui, tem pouca capacidade para dizer «não» à tentação, está sempre a cometer o pecado da gula sem ter penalização (aliás, tem, porque os contribuintes portugueses é que pagam).

E tudo isto, porquê? Porque as taxas de rentabilidade assumidas, são, na Brisa, de 24% e, na Lusoponte, de 11,43%. Portanto, gostaria que esclarecesse estas questões mais precisas, que têm a ver com o nosso objeto. Caso não possa fazê-lo, voltaremos a repeti-las na segunda ronda.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, o caso da Lusoponte é um caso de concessão típica e, portanto, aí, o investimento foi da responsabilidade do concessionário, o risco foi da responsabilidade do concessionário, o financiamento foi da responsabilidade do concessionário,

o financiamento foi feito à Lusoponte e não ao Estado e, portanto, a Lusoponte é que arriscou — aliás, os bancos é que arriscaram porque aquilo foi um *project finance*, pelo que não havia propriamente nada de material a sustentar ou a garantir o empréstimo, o que garantia o empréstimo era a bondade do projeto. Portanto, a partir daí, o Estado nada tinha a ver com isso. O Estado deixou simplesmente fazer o projeto (o que já não é mau), estabeleceu condições que considerou imprescindíveis, nomeadamente o valor das portagens, não o deixando ultrapassar um determinado limite, garantiu acessos à ponte. Portanto, o Estado, aí, funcionou como típico concessionante e fez um concurso para escolher o concessionário.

Todo o risco do projeto — na altura, na construção e, agora, mesmo na operação — é do concessionário. Se o tráfego vier abaixo do que está previsto ou do que o concessionário previu, o Estado diz: «Paciência, olhe, teve pouca sorte, é o risco do negócio». Por isso, não há aqui qualquer responsabilidade que tenha recaído no Estado, não há. O Estado observa, verifica se as condições do contrato estão a ser respeitadas, nomeadamente a qualidade da ponte, a manutenção da ponte (o Estado interessa-se pela manutenção porque será o herdeiro da ponte no fim do período da concessão) e verifica se as portagens estão a ter os valores que acordaram.

Isto foi o que foi negociado e contratualizado.

A certa altura, algum tempo depois disto, o Estado decidiu propor alterações ao contrato de concessão, por razões políticas e que lhe convêm — e não estou a criticar, aceito perfeitamente que houvesse condições, até de natureza social, que o Estado quisesse garantir. É claro que, feito isto e alterado o contrato, o concessionário teve direito às compensações devidas, tendo sido necessário recalcular tudo e verificar o que eram as compensações devidas por isso. É que o concessionário não pode assinar

um contrato e, depois, o Estado pôr em vigor outro — isso não é possível. Portanto, fez-se isso. E isso fez-se, tanto quanto sei, no melhor dos modos e com objetividade. Agora, julgo, já vai no 10.º ou 11.º contrato, sempre alterado por vontade de um dos parceiros, no caso, o Estado. E, insisto, não por razões com que eu não concorde — em alguns casos, acho inteiramente justificado que o Estado tenha pedido a alteração, noutros, não tanto. Mas foi por isso que o Estado teve de dar compensações à empresa, como, aliás, é lógico e sucede em qualquer concessão.

Portanto, não estamos aqui perante uma situação que tenha algo de semelhante com uma PPP, não é isso que está em jogo. Esta concessão é análoga a todas as concessões que foram feitas, em Portugal, no último século e que foram sempre figuras que, em geral, deram bom resultado em várias áreas, desde o gás, a eletricidade, os transportes e, agora recentemente, até os aeroportos são concessões, assim como as telecomunicações. Foi uma figura muito usada, em Portugal, e continua a ser — e, a meu ver, bem, porque é uma boa experiência. E a concessão da travessia do Tejo é igual, tem as mesmas regras e o mesmo funcionamento. Acho que não há aí nada de especial.

Relativamente à Brisa, havia uma concessão já antiga, que era uma concessão de uma natureza diferente, porque a Brisa não era privada (na altura, a Brisa era pública e só quando passou a ser privada é que esse assunto veio à tona) e fez-se esse contrato de concessão para clarificar tudo. E era, sobretudo, uma concessão muito subsidiada. Devo dizer que o Estado teve sempre a preocupação de garantir a rentabilidade da Brisa e, para isso, subsidiava o contrato. Se assim não fosse, não era possível. Mas foi feito sempre com cautela, dentro do bom senso, e também funcionou.

A partir da altura em que a empresa passou a ser privada e foi necessário rever o contrato de concessão, aí já não posso dar a minha opinião porque desconheço os pormenores da matéria.

Portanto, é isto que se passa. Julgo que as concessões são figuras administrativas que tiveram um bom sucesso, em Portugal, e que continuam a ter, aliás, como é normal, porque um país para grandes atividades para a sua dimensão, um país onde o mercado é tão pequeno que não há possibilidade de haver concorrência, naturalmente recorre muito à concessão, porque substitui a falta da concorrência para conter os preços, por contrato feito pelo Estado. E isto tem sucedido com frequência, há, pelo menos, 100 ou 150 anos, e sempre bem, não conheço nenhum caso em que a concessão tenha um mau sucesso.

E a figura da concessão também é independente das condições que o Estado dá. Se for uma atividade de difícil rentabilidade, o Estado naturalmente procurará ajudar o concessionário e pôr condições no concurso que sejam atraentes. Nos casos em que o negócio, por si só, se afirma, não faz isso.

De qualquer maneira, a transparência da situação fica sempre garantida com o concurso. Não conheço qualquer concessão (a não ser, talvez, nas telecomunicações) que tenha sido atribuída sem concurso, porque o concurso é uma regra geral de funcionamento e isto é um benefício que é obrigatório ser concursado.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao PCP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, começo por cumprimentá-lo e agradecer a sua presença.

Provavelmente, já teve a informação, no quadro dos trabalhos desta Comissão de Inquérito, que a metodologia de abordagem que está a ser feita nesta Comissão de Inquérito é na sequência das várias parcerias, digamos assim. Portanto, neste quadro e nesta reunião, o tema da ordem de trabalhos é a concessão Brisa. Está previsto e penso que está consensualmente assumido na Comissão de Inquérito que o Sr. Engenheiro, tal como, de resto, outras pessoas, como ex-governantes ou responsáveis de empresas, podem ser convidados ou chamados a intervir nesta Comissão por mais do que uma vez. Portanto, nesta ocasião, falamos sobre a Brisa e, noutra altura, forçosamente teremos de voltar a reunir para falar sobre a Lusoponte. E tendo em conta essas regras do jogo e esse funcionamento da Comissão, não vou fazer, agora, perguntas ao Sr. Engenheiro sobre a Lusoponte. Como imagina, vontade não me falta para lhe perguntar sobre a parceria e o contrato de concessão Lusoponte, sobre as portagens que pagamos na Ponte 25 de Abril, sobre as obras de manutenção da Ponte, etc., para mais depois de ter ouvido, agora mesmo, perguntas e respostas sobre essa matéria.

Como digo, vontade não me falta mas, por respeito a essas regras do jogo que foram assumidas por todos, vou concentrar-me nas questões da Brisa, até porque estamos perante uma metodologia e uma sequência de reuniões decididas por unanimidade. Não foi o PCP que propôs este sistema, foram outros partidos que avançaram com a proposta, nós não levantámos objeções e é assim que vamos fazer.

Estou a demorar um pouco mais nesta explicação prévia porque seria estranho, na presença do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, fazer perguntas só sobre o processo da empresa Brisa, da concessão da rede de autoestradas à Brisa, mas é essa circunstância que justifica esta metodologia.

Gostava de perguntar ao Sr. Eng.º Ferreira do Amaral qual foi a intervenção que teve, enquanto governante, relativamente à empresa Brisa, não propriamente em relação à tutela setorial genérica e às questões de acompanhamento diário que um governante deve fazer às áreas que acompanha e que tutela, mas no que diz respeito ao contrato de concessão e até aos diplomas aprovados pelo Governo, com a sua ação direta. Pedia-lhe o favor de informar esta Comissão sobre, para que conste, a intervenção que teve em relação ao contrato de concessão da Brisa.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Tanto quanto me lembro, porque estou sempre com reservas porque os senhores estão a obrigar-me a falar de memória e, se eu pudesse ter os documentos, era capaz de reavivar muito melhor o que se passou... Mas tanto quanto me recordo... Estou a falar de coisas que se passaram há 20 anos, temos de ter essa noção. Não sei quantos dos Srs. Deputados se lembrariam de qualquer coisa que se passou há 20 anos aqui, nesta Casa!? Mas, em relação à Brisa, tanto quanto me recordo, fez-se o contrato de concessão enquanto a Brisa era pública. Foi, na altura, um passo que eu entendi que se deveria dar. E pronto! Foi só! A partir daí, houve, depois, a privatização da Brisa, que já não foi no meu tempo. Não sei se o contrato de concessão foi modificado ou não — julgo que não —, e lá continuou. Foi essa a minha intervenção.

Fiz outra intervenção e que estava implícita também no contrato de concessão, que foi calcular o montante de subsidiação das obras que o Estado estava disposto a dar. Era um cálculo que tinha de ser feito. Na altura, fez-se com consciência. Ainda hoje, não sei se é o mesmo que está em vigor — julgo que não —, mas foi isso que se passou em relação à Brisa. Não me lembro de mais nenhuma intervenção específica que tenha tido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, temos a perceção de que os momentos-chave, do ponto de vista contratual, em relação à concessão Brisa — não estamos a falar em termos estratégicos ou de opção política... Por exemplo, uma matéria em que, seguramente, teve a sua intervenção enquanto ministro foi o lançar politicamente o processo para a privatização da Brisa, que depois foi concretizado pelo Governo seguinte, o Governo PS/Guterres. Mas a estratégia para a privatização da Brisa, naturalmente, não começa a aparecer e a ser equacionada ou pensada só pelo Governo PS/Guterres, ou estarei enganado? Porque, se o senhor me disser que no Governo PSD/Cavaco Silva, em que o senhor foi ministro, a privatização da Brisa nunca se colocou, eu registarei já a correção. Mas pedia-lhe, já agora, que me corrigisse, nesse caso.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Tanto quanto me recordo, pôs-se, mas em termos longínquos. «Se um dia precisarmos de privatizar a Brisa, temos de ter as coisas preparadas para isso.» Foi nestes termos, julgo eu. Não se procurou começar a fazer os diplomas próprios para a privatização. Tanto quanto me recordo, insisto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Coloco esta questão, porque há um decreto-lei, que, seguramente, mais à frente, não deixará de ser colocado nesta reunião, que é um decreto-lei de 1991, que, do ponto de vista do alargamento da concessão e também do financiamento à empresa Brisa, relativamente ao empréstimo do Estado, às condições de pagamento de portagem, etc., vem criar as condições para — blindar talvez seja excessivo — proteger a Brisa, enquanto empresa, com condições mais favoráveis, que

normalmente neste tipo de situações tornam as empresas mais atrativas para a privatização.

Nesse contexto, estaria relacionado o criar condições para a privatização que, pouco tempo depois — e digo «pouco tempo» porque seis anos, nestas coisas, não é tanto tempo quanto isso! —, se verificou em relação à Brisa.

Aquilo que gostava de lhe perguntar tem a ver com esta opção de estruturar o País, criar a espinha dorsal, em termos de rede viária, com o investimento naturalmente subsidiado em termos públicos — ainda para mais numa empresa que era pública e que desenvolveu um conjunto de esforços de investimento e até de inovação tecnológica, o caso da Via Verde, etc., — num contexto de empresa pública e, a partir daí, a opção de privatizar a empresa, a tal preparação para o dia em que a opção fosse de avançar, ser componente estratégica das opções políticas dos governos. Não sei se me faço entender.

O Sr. Eng.º disse há pouco que foi a partir das SCUT que se entrou numa fase de autoestradas a torto e a direito. Na altura, eu não tinha o acompanhamento destas matérias que tenho agora, mas lembro-me que o senhor foi até individualmente muito conotado e muito ligado a esta ideia das autoestradas, das tais autoestradas a torto e a direito. As pessoas que estavam a acompanhar essa fase da política portuguesa lembram-se com certeza que houve esta opção das autoestradas e até um desinvestimento na ferrovia, porque há quem aponte um conjunto de ligações ferroviárias muito importantes que começaram a degradar-se e a abandonar-se nessa altura, por exemplo, em Trás-os-Montes e Alto Douro, no interior do País, etc. Pergunto: não estávamos, nessa altura, num contexto de investimento para uma empresa que estaria assim em condições bem mais favoráveis

para os grupos económicos que, depois, tomassem conta dos seus destinos? Faço-me entender, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não se faz progressos nas empresas, mesmo nas públicas, a pensar só na privatização. É um bem em si mesmo que a empresa tenha melhorado. A privatização é, depois, qualquer coisa que acrescenta acima disso e que pode ser outra vantagem adicional.

Repito aquilo que disse: na altura, não havia a preocupação de preparar a Brisa para a privatização. Isso não estava em cima da mesa, embora estivesse debaixo da mesa, porque nós pensávamos: «Provavelmente, vai ser necessário privatizar a empresa. Para já, vamos andando desta maneira».

Portanto, não houve uma atitude especial para preparar a privatização da empresa, como não houve também, por exemplo, para a Portugal Telecom. A verdade é que o progresso da empresa é, em si mesmo, um bem, seja ela pública ou privada. E foi isso que se procurou fazer. Os cálculos de subsidiação da concessão refletiam isso mesmo. Nós tínhamos a noção de que não podíamos pôr a empresa na falência, exigir coisas que ela não pudesse fazer, não era só por causa da privatização mas porque não se faz isso em nenhuma empresa, é sempre um mal.

Por isso, não é, talvez, certo dizer que se fez isso tudo a preparar a empresa para a privatização. Ainda não se estava nessa reta. Não digo que depois não tenha havido, porque há sempre uma preparação para a privatização das empresas que vão ser privatizadas, mas nós ainda não tínhamos chegado a essa altura. Para dizer a verdade, ainda não tínhamos a certeza de quais seriam as consequências de uma coisa dessas. Portanto,

não estávamos bem seguros se ela entrava já na fila para a privatização ou se tínhamos de estudar alguma coisa melhor.

Por isso, foi um dos casos em que não houve, por assim dizer, uma preparação da privatização através de diplomas especiais, como em outros casos terá havido. Nós queríamos era que a Brisa estivesse saudável financeiramente, mantivesse a capacidade técnica de fazer as obras. E foi isso que fizemos. Não tínhamos mais nenhuma preocupação.

Por que é que eu digo que pode ter havido uma hesitação em relação à privatização, aliás, o termo «hesitação» é mal usado, um melhor estudo da situação? Porque a privatização de uma empresa desta natureza tem de se estudar, não era garantido que não houvesse interesses que tomem conta da empresa e que tivessem interesses contrários aos do concessionário ou do concessionante. Portanto, foi essa cautela que foi preciso ter, mas não foi um assunto que se tivesse posto na altura, não foi.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, vou terminar.

Tenho só uma última questão para colocar ao Sr. Engenheiro, mas quero dizer-lhe, sem ironia e com muita franqueza, que colocou as coisas nuns termos que me parecem particularmente felizes e que retratam muito bem este tipo de processos não só para a Brisa mas também para outras empresas. A expressão é muito feliz e até a aponte: «A privatização não estava em cima da mesa, mas estava debaixo da mesa».

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas percebeu o sentido do que eu disse?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Percebi, perfeitamente.

Não estou a querer ter uma interpretação abusiva.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não estava em cima da mesa porque não era um assunto urgente. Estava na fila, estava na calha!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A forma como estas questões são colocadas, às vezes, até podem ajudar a perceber melhor a forma como os processos se desenrolam.

A última pergunta que lhe quero colocar tem a ver com uma referência, e tratando-se aqui da Brisa e de uma forma geral das parcerias público-privadas de tipo diferente, porque há os contratos de concessão e há estas PPP ditas «*project finance*» e presumo que seja principalmente em relação a essas que o Sr. Engenheiro estava referir-se... Concordando nós com este diagnóstico de que, muitas vezes, as PPP foram o resultado de restrições nominais ao endividamento estatístico, diria, por parte do Estado, portanto, é uma restrição aos critérios de convergência nominal da União Europeia à dívida pública em termos estatísticos, que depois é apagada nas PPP — era e foi durante muitos anos apagada —, e com o apoio de fundos comunitários, ao longo dos anos, para o investimento, estava a criar-se praticamente um atalho que ia dar a um beco sem saída, que eram as PPP.

O que lhe pergunto, acompanhando o Sr. Engenheiro, como acompanhou e acompanha ao longo destes anos, este sector, é se não estamos perante opções políticas, até a nível comunitário, de política europeia para a economia e para o investimento ou a falta dele, que são evidentemente um caminho de sentido único que, praticamente, proíbe o investimento público em termos de empreitada de serviços públicos e de obra pública, mas que impele e incentiva, sem apelo nem agravo, as parcerias público-privadas com esse tipo de solução *project finance* e se não é o que se mantém, atualmente, em termos de opção europeia.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Esta foi a minha última pergunta, Sr. Presidente.

Esclareço que não vou poder estar presente para fazer perguntas na segunda ronda, pelo que, desde já, agradeço a presença do Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, essa sua crítica, na minha opinião, é uma crítica que pode ser feita. Para lhe dizer a verdade, nunca entendi por que é que a dívida do Estado era limitada, sendo feita por organismos públicos, e não o era se fosse feita por privados. Nunca entendi! Devo dizer que foi uma surpresa para mim. Poderá haver razões mais técnicas do que aquelas que está a mencionar, mas também poderá não haver. Não faço ideia se é assim.

O que me parece é que, em qualquer circunstância, procurar contornar esses limites através de um sistema PPP é um péssimo serviço ao Estado. Na minha opinião, é péssimo, porque não vai resolver absolutamente nada, vai encarecer a obra, como é evidente, porque não é possível embaratecê-la desta forma, e vai criar uma dívida que, como se verifica, tem muita dificuldade em poder ser controlada — e, em alguns casos, o problema nem é poder ser controlada, é ser avaliada ou calculada. De maneira que é um mau sistema para contornar essa limitação. E todos ficaríamos muito mais bem servidos se ele não existisse. A verdade é esta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se ele não existisse? Este sistema?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Se este sistema não existisse, se as PPP não existissem.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, se assim o permitir, vou tentar dividir o tempo do PSD com o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

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

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, também recordo que teve uma larga experiência governativa, foi Ministro durante quase 10 anos (primeiro, Ministro do Comércio e Turismo e, depois, Ministro das Obras Públicas), sendo que, das obras que o meu colega Deputado do PCP falava, conseguiu concluir a A1, introduzir a Via Verde (julgo que no seu mandato) e finalizar a CREL. Por isso, acho que também não eram tantas obras quanto isso, eram obras essenciais para o País e não uma proliferação como cogumelos, como hoje acontece com as PPP.

Quanto à Brisa, julgo que a 1.ª fase de privatização, de 37%, foi, em 1997, no Governo do Eng.º Guterres, ou seja, o senhor não esteve nesta fase de privatização. Daí também estranharmos o Partido Socialista tê-lo chamado aqui a propósito deste tema da Brisa.

Sr. Engenheiro, pegando nas suas palavras e no questionário a que amavelmente nos respondeu com a sua opinião, gostaria de lhe fazer uma pergunta. O Sr. Engenheiro já referiu que o Governo anterior, do Eng.º José

Sócrates, era um Governo do vale tudo, o que me preocupa porque é uma frase com a qual começo a concordar, por várias razões.

A esse propósito, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, se o senhor fosse Ministro em 2010 e olhasse para a dívida pública, a evoluir numa escala vertiginosa e que atingia os 161 milhões de euros, se olhasse para o défice público, que atingia, em 2010, 9,8% e, no ano anterior, 10,2% (quase sempre o dobro da média europeia), se olhasse para a evolução da taxa de desemprego que, em 2010, atingiu os 657 000 desempregados, e tendo em conta que nós já ouvimos aqui tanta coisa — já ouvimos o ex-Secretário de Estado Paulo Campos dizer que isto tinha de ser feito, que era uma prioridade do Governo, que iriam criar 30 000 empregos (aliás, vê-se os empregos que criaram), tendo António Mendonça chegado a sugerir que criariam 40 000 a 50 000 postos de trabalho, que depois se revelaram temporários porque era se tudo corresse bem (aliás, penso que provavelmente todos estes senhores deviam estimar que as obras não tinham fim, que o financiamento não tinha fim e que tudo isto era um festival, provavelmente até 2030), e ainda ouvimos coisas mais graves como, por exemplo, as contas do ex-Ministro Teixeira dos Santos, segundo as quais todas estas PPP que fizeram davam um lucro ao Estado de mais de 400 milhões de euros, ou também o ex-Secretário de Estado Paulo Campos a dizer que todas estas PPP não tiveram quaisquer custos para o Estado (disse-o na SIC Notícias, disse-o aqui e continua a afirmá-lo, acho mesmo que é dos poucos que ainda acredita nisto, porque a Direção-Geral do Tesouro e Finanças diz que tudo isto custava, em valores líquidos, ao Estado mais de 13 mil milhões de euros) —, se o senhor fosse Ministro nessa altura, repito, qual seria a sua explicação para tudo isto?

Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, o senhor que foi Ministro, o que é que acha que passou pela cabeça de todos estes ex-governantes para que isto

não tivesse um travão, para que tivesse sido a troica a ter de travar, nos pontos 3.17 e 3.18 do Memorando, esta loucura desenfreada das PPP?

Gostaria de ouvir o seu comentário sobre isto.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, ainda bem que me faz uma pergunta desse tipo, porque essa interrogação também me tem passado pela cabeça durante estes anos.

Na minha opinião, no caso, por exemplo, do TGV, a causa maior de persistir num erro monstruoso (era mesmo um erro monstruoso, estamos a falar de coisas graves para o País, de coisas absurdas, e encontrando sempre desculpas para as justificar!) está no fascínio técnico que o projeto tinha. Um fascínio que, aliás, compreendo. Por exemplo, os engenheiros ferroviários que estão a trabalhar numa empresa, também em grandes dificuldades, se tiverem a oportunidade de participar num projeto desta natureza, faiscante, com o máximo da tecnologia, com certeza que vão apoiá-lo de coração — com certeza, não há volta a dar, só se traíssem a sua própria profissão! Mas, naturalmente, compete aos governos terem isto em conta e perceberem o que é bom para o País, esse é o critério mais importante.

E quando digo isto, não o digo sem fundamento, porque tive o mesmo problema do TGV, tal e qual, quando era Ministro — é verdade. Um certo dia, tive um contacto de emergência, aliás, pedido pelo meu colega francês, para me deslocar a França, porque, na altura, ele tinha um assunto muito grave para falar comigo — e convites deste género não se podem recusar. De maneira que tirei-me dos meus cuidados e lá fui a França. Quando cheguei a França, ao local da reunião, estavam lá o meu colega francês, que é evidentemente o homem mais interessado no TGV, e o meu colega espanhol, que tinha acabado de fazer um contrato de TGV

junto aos Pirinéus. E o objetivo da conversa era, pura e simplesmente, «meter-me pela boca abaixo» o TGV, com o cliente satisfeito ao lado, que só dizia: «Estou a dar-me muito bem, é ótimo o sistema». E, na altura, tive de argumentar, percebi que era um dos tais assuntos em que não podia vacilar, que estava em jogo a minha opinião e que era um problema muito grave para o País. E eu disse o seguinte: «Não tenho dúvidas sobre a capacidade da tecnologia francesa para fazer uma maravilha destas, não tenho dúvidas de que é uma maravilha técnica, não tenho quaisquer dúvidas sobre isso. Agora, do que também tenho certeza é que não tenho recursos para financiar uma coisa destas sem sacrificar outras prioridades para o País. E das prioridades que tenho para o País é que não me posso esquecer. Evidentemente, quando houver uma oportunidade e percebermos que as finanças portuguesas podem acomodar um projeto desta magnitude,...» — e o projeto era realmente gigantesco — «... nessa altura, com certeza, voltaremos a falar, porque não tenho dúvidas de que o TGV é realmente uma maravilha técnica».

E devo dizer que tive esta posição um pouco contra aquilo que era o *apparatus* do Ministério. É que perder esta oportunidade para engenheiros ferroviários é quase um crime, pois eles não percebem que o que está em jogo é o País, não são os sonhos deles, sobretudo os sonhos técnicos.

Na minha opinião, foi isto que se passou. E, a partir daí, esse *lobby* da engenharia trabalhou — e trabalhou tão bem quanto pôde —, mas não estou a dizer que isso tenha sido qualquer coisa de reprovável, pois eles defenderam aquilo que entenderam. Quem falhou aí, a meu ver, foi o Governo. O Governo tinha de «pôr tudo em pratos limpos» e dizer: «Não tenho recursos para uma coisa destas, pelo menos, para já, pelo que tirem daí o sentido».

Não me quero dar como exemplo, mas foi exatamente o que eu fiz da outra vez. Devo dizer que o Governo francês não gostou, porque entendeu isto como uma rejeição da colaboração tecnológica com a França, o que não era de todo o caso, mas, na verdade, não podia passar daqui e não passei.

Depois, voltaram à carga, na altura própria.

Há muita gente que confunde TGV com alta velocidade, convém destrinçar isso e separar completamente as águas, porque uma coisa é o TGV e outra é a alta velocidade. A alta velocidade, segundo a própria União Europeia, é todo o modo de transporte ferroviário que passe dos 100 km/hora. E, dentro da alta velocidade, há escalões, sendo que o último escalão, o de cima, o melhor é o TGV francês, que consegue atingir velocidades muito grandes. O que os franceses vendem é o TGV, com uma qualidade sobre a qual o mundo não tem dúvidas. Mas a verdade é que, olhando para o mapa da Europa, quem tem TGV são os países vizinhos da França. Portanto, não há nenhuma regra do «ficar isolado, ou não», porque não vejo como se pode dizer que a Áustria, por não ter TGV, está isolada da Europa — não está de modo algum! —, ou como se pode dizer que a Suécia está isolada da Europa — não está coisa nenhuma!

Portanto, o que está em causa não é uma questão política de isolamento ou não isolamento, é uma questão de pressão comercial. Os franceses fazem, e fazem bem feito — e, devo dizer, com bons argumentos. Mas obviamente são investimentos maciços e que não correspondem com certeza às nossas prioridades, sobretudo, numa situação em que não teremos o 20, mas teremos o 15. De facto, podemos escolher, da alta velocidade, aquilo a que os japoneses chamam o «comboio bala», o comboio dos 200 km por hora, uma rede que, na minha opinião, era a adequada para Portugal. E com uma vantagem: é que, enquanto o TGV

precisa de linha completamente nova, *ex nova*, tendo de se fazer tudo desde o princípio, porque as outras linhas não são adaptáveis, esse já não é o caso da alta velocidade de 200 km por hora, porque, neste caso, podem adaptar-se as linhas existentes.

É essa a solução que advogo, enquanto não formos ricos — e, pelos vistos, não vamos sê-lo tão cedo. Enquanto não formos ricos, vamos adiar o TGV e arranjar soluções mais em conta.

A sua pergunta no sentido de saber o que passou pela cabeça das pessoas tem toda a razão de ser. Acho que foi a necessidade de terem o brilho tecnológico e de ficarem na história como os introdutores do TGV — e, na minha opinião, ficavam, mas era pelas más razões.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Nuno Encarnação, quer prosseguir?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sim, Sr. Presidente.

Muito obrigado, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, pelas suas respostas.

Quase posso concluir, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, que mais um ano com o Sr. Eng.º José Sócrates e estávamos quase a ir à lua ou a construir qualquer coisa para ir à lua, como o Tintin, em *Objectif Lune*. Aliás, acho que o maior projeto de alta velocidade que foi construído nos últimos Governos foi o da alta velocidade da dívida pública — esse, sim, foi concretizado com todo o mérito.

Mas concluo também que, então, reinava quase uma inconsciência, ou um delírio, ou um deslumbre, ou vivíamos das aparências. Acho que Portugal quis viver através do cartão de crédito para pagar mais tarde, com juros acrescidos, como acontece com os cartões de crédito.

Quero também perguntar-lhe, Sr. Engenheiro, se não acha que foram construídas autoestradas a mais e quais eram, na sua opinião, os principais problemas das ex-SCUT.

Termino com uma outra pergunta: se o Sr. Engenheiro fosse Ministro, com pareceres contrários, como os do InIR, do Tribunal de Contas, da Inspeção-Geral de Finanças, da Direção-Geral do Tesouro e Finanças e uma auditoria recente da Ernst & Young, o que é que o senhor fazia?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Se há autoestradas a mais? Hoje, tenho de considerar que sim. Mas isso é uma consequência direta da irresponsabilidade com que hoje se pode investir numa autoestrada. Hoje, não há limites — e isso é péssimo, é fatal para o País! Quer dizer, amanhã, posso fazer uma autoestrada entre o ponto *a* e o ponto *b* com zero tráfego por ano, porque ela está paga na mesma, não há qualquer problema, faço uma SCUT e, depois, os netos obviamente pagarão na altura própria.

Portanto, se, no meu tempo, eu tivesse um problema de SCUT... Acho que não teria, até para me defender daquilo que é o *lobby* técnico que existe dentro do Ministério. A partir daí, eu não teria argumentos para travar essa loucura. É que era fácil dizer: «Você está a dizer para não fazer isto, mas não lhe custa nada. Por que é que não faz?» E este argumento pesa! E não fica só no interior, é mobilizado para o exterior. É que os beneficiários desse investimento, mesmo que sejam muito poucos, existem e cá fora não deixarão cair esse argumento, aliás, dirão: «Por que é que o Ministro está a embezerrar e não quer fazer a autoestrada quando não lhe vai custar nada? É porque embirra com a minha terra!» Isto existe! E temos de ter a noção de que, para que os recursos do Estado sejam geridos como sendo recursos limitados, eles têm de ser mesmo limitados. Não se

pode achar que se pode fazer tudo e, depois, quem vier que pague. Não pode ser! Isso será uma catástrofe.

Assim sendo, a sua pergunta tem toda a razão de ser. Se eu fosse Ministro nessas circunstâncias, naturalmente proibiria as SCUT. Aliás, quero revelar à Comissão algo importante: na altura, foi-me proposto as SCUT. E obviamente eu disse que não, disse que não fazia autoestradas com endividamento e, se as fizesse, não era com este tipo de endividamento, era com endividamento mesmo puro do Estado, porque sairia com certeza mais barato. Mas tive essa proposta. É claro que, depois, interpretei isto da seguinte maneira: fechei os olhos para o Governo e, naturalmente, no dia seguinte entraram as SCUT, porque era muito tentador fazer SCUT, isto é, fazer autoestradas de borla e que têm o mesmo êxito das que são caras — até têm mais.

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, quero também cumprimentá-lo.

Vou centrar as minhas questões na concessão Metro Sul do Tejo. Isto porque, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral enviou uma carta a esta Comissão a responder, na sua ótica, a um conjunto de questões que a Comissão atempadamente lhe enviou relativamente a esta matéria e também porque houve um conjunto de questões que foram suscitadas nos nossos trabalhos ao longo de um conjunto de audições que, de alguma forma, o tocam e não podia deixar de aproveitar a sua presença aqui para o questionar.

A Metro Sul do Tejo, neste momento, implica o pagamento de cerca de 7,5 milhões de euros todos os anos ao concessionário...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É lamentável!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — ... que é quem explora a linha de metro. Tivemos oportunidade de ouvir aqui o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Sul do Tejo dizer que é um negócio certinho e também tivemos oportunidade de dizer aqui que os constrangimentos que existem na parceria público-privada Metro Sul do Tejo, hoje, resultam do protocolo que o Sr. Engenheiro, na altura, fez. A primeira pergunta que eu gostaria de lhe deixar é esta: afinal, ao fim e ao cabo, o que é que esse famoso protocolo de 1995 dizia e como é que ele poderia condicionar o futuro da concessão?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, estou a falar de memória, porque eu nunca tive esse protocolo nos tempos recentes na mão e, portanto, não me recordo textualmente do que ele dizia.

Mas lembro-me que, na altura, a intenção foi a de se criar uma base de colaboração com a Câmara Municipal de Almada para que o projeto Metro Sul do Tejo ganhasse forma. A iniciativa tinha sido da Câmara de Almada e, na minha opinião, foi uma iniciativa feliz, porque era um projeto que interessava bastante — eram milhões de pessoas que iriam usufruir e promovia a ligação à ponte.

Portanto, do coração, dispus-me a colaborar, mas nunca na vida propus, sequer sugerir ou discutir com a Presidente da Câmara de Almada qual era o método de financiamento que íamos pôr em prática e muito menos uma parceria público-privada. Isso surgiu bastante tempo depois. Como disse, nesse tempo de colaboração ainda nem sequer havia um projeto feito, nem se sabia de que montante estávamos a falar. Portanto,

julgo que não é justo dizer que essa parceria nasceu vinda do protocolo. Eu nunca assinei uma parceria desse género. Aliás, o próprio protocolo não é assinado por nenhum privado e, como digo na carta, seria, então, uma parceria público-pública, porque era entre o Governo e uma autarquia.

Sei que fiz vários protocolos desses com outras câmaras do País e nunca me arrependi, porque foi uma maneira de, para já, promover o transporte coletivo, que era muito importante, e, depois, dar uso a infraestruturas que eram da CP e que tinham deixado de ter uso. O Governo, normalmente, entregava estas infraestruturas para ajudar a fazer o projeto, além da parceria técnica, porque o Governo tinha meios que as autarquias não tinham.

Agora, o protocolo não tem absolutamente nada a ver com a criação de uma parceria público-privada, de maneira nenhuma. A parceria público-privada surgiu bastante tempo depois, e não foi com a minha colaboração. Eu ter-me ia-me oposto, devo dizer.

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

Sr. Engenheiro, porque nós estiveram aqui, inclusive, ex-membros de governos a dizer exatamente o contrário, a dizer que, na base, estaria exatamente o protocolo, vou querer que me esclareça alguns pontos.

No âmbito da sua atividade, nessa atividade com as câmaras, definiu as regras que, depois, ficaram vertidas num concurso internacional da abertura da concessão?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não. Estabeleci as regras dos acordos com as câmaras, isto é, até onde é que eu podia ir, que colaboração

podia dar e tudo isso foi claro. Talvez o exemplo mais claro tenha sido o do Metropolitano do Porto.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Estou a falar só do Metro Sul do Tejo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pois, mas é só para dizer que esse exemplo não foi especial para Almada. Em Almada, explicámos o que podíamos fazer, o que podíamos ajudar, a Presidente da Câmara aceitou, achou útil fazer esse acordo e seguimos.

Agora, que isto corresponda a uma sugestão para uma parceria público-privada parece-me demais, até porque não está, de maneira nenhuma...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Mais do que isso, Sr. Engenheiro. O que foi sugerido aqui é que os constrangimentos que, hoje em dia, existem e que implicam o pagamento de 7,5 milhões de euros por ano à empresa que explora o metro a sul do Tejo resultaram exatamente da sua intervenção. Ou seja, que o facto de o risco de fraude ter ficado alocado no Estado e não no privado seria da sua responsabilidade. Pergunto-lhe se isto é verdade, ou não.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A primeira coisa que invalida toda essa argumentação é dizer que, nessa altura, não havia projeto. Isto foi o passo dado antes do projeto e é justamente para poder haver projeto. Depois, dissemos: «Vamos estudar isto! Como é que podemos levar isto para a frente?» E mais nada.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Isso era o que eu pensava da leitura dos documentos, mas, na altura, a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira, do Partido Socialista, que não está aqui hoje presente, até concluiu que o grande responsável é o senhor.

Pelo que estou a perceber, presumo que o Sr. Engenheiro não tem nada a ver com a opção que foi feita e que tem peso para os contribuintes portugueses de que os bilhetes têm de ser comprados na carruagem...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não têm de ser comprados na carruagem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — ... e que o facto de o risco de tráfego estar alocado ao Estado e não ao privado e que define que, até à banda inferior, andem ou não passageiros, o Estado paga sempre também não foi definido pelo Sr. Engenheiro. É isso?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, nem podia ser! Porque, como digo, quando, naquela altura, se falava no Metro Sul do Tejo não se sabia, de todo, o que era. Era mesmo para definir o que era que se fazia essa colaboração.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Então, penso que não estarei a abusar, se, neste momento, concluir que a conclusão que o Partido Socialista tirou aqui de algumas audições, de que a responsabilidade de tudo isto é do Sr. Engenheiro, é uma conclusão falsa, errada e que não deve ser feita no âmbito de uma comissão parlamentar de inquérito, nomeadamente, quando se tenta responsabilizá-lo, pelo desempenho de

hoje de uma concessão, por um conjunto de premissas genéricas que constavam do seu protocolo. É isso?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Aos comentários, obviamente, não posso associar-me, porque não estou em condições de fazê-lo.

Agora, no aspeto factual, é evidente que o protocolo, naquela altura, feito daquela maneira, não podia de maneira alguma estabelecer regras para uma coisa que nem se sabia o que era. Não se sabia o que era, ainda!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, para terminar, uma vez que já atingimos o tempo, queria só questionar, aproveitando a experiência do Sr. Engenheiro, sobre o seguinte: as consequências de hoje, de qualquer concessão ou de uma qualquer operação com privados, com certeza que resulta daquilo que está definido nas regras.

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Relativamente à Metro Sul do Tejo, o Sr. Engenheiro definiu algumas regras?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Então, a responsabilidade daquilo que acontece hoje cabe a quem definiu essas regras!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É evidente! E a quem assinou, como é evidente! Eu não... A única coisa que assinei, e fi-lo com consciência, foi uma promessa de colaboração para estudar o assunto.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Emídio Guerreiro, antes de dar a palavra ao Partido Socialista, queria dizer o seguinte: já vários Srs. Deputados colocaram questões sobre várias PPP, apesar de a nossa ordem de trabalhos ser exclusivamente sobre a concessão Brisa. Eu não interrompo, não retiro a palavra, entendo que a liberdade de expressão dos Deputados é um direito sagrado, tanto mais numa comissão de inquérito. Mas isto, de facto, cria situações de desigualdade entre os Deputados que se autolimitam à ordem de trabalhos e aqueles que a transcendem.

Por isso, creio que temos de assumir, daqui para a frente, que, quando alguém vem depor a esta Comissão, depõe sobre todas as PPP sobre as quais sejam interrogados; caso contrário, criamos aqui uma situação de caos na organização dos nossos trabalhos. Não tenho nada contra. Acho é que, de início, isso deve ficar claro para que não haja Deputados que entendam que só devem inquirir sobre uma PPP quando, depois, outros entendem que não.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, é apenas para concordar consigo, mas recordar que, nas anteriores audições, nem sequer foi o meu grupo parlamentar que começou a fazer perguntas sobre outras concessões e que, inclusivamente, estando eu a presidir nalgumas dessas reuniões, procurei, de facto, balizar as questões dentro do tema e, como o

Sr. Presidente sabe, o Presidente substituto até foi acusado de querer condicionar a atividade dos Deputados.

Assim sendo, como esta questão do Metro Sul do Tejo, ainda por cima, era uma PPP sobre a qual já tínhamos encerrado as audições, em função da carta que hoje recebemos do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, entendi ser oportuno esclarecer todas estas situações. Se mal o fiz, penitencio-me por isso.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, acho que tem esse direito, mas também entendo que, daqui para a frente, podemos clarificar a questão e até evitamos que um mesmo depoente tenha de vir cá três ou quatro vezes e, portanto, quando cá vier, pode logo falar sobre tudo.

Vamos, agora, passar ao Partido Socialista.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Oneto.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, antes de mais, começo por lhe pedir um esclarecimento sobre o âmbito desta Comissão de Inquérito para que o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, que cumprimento quer em nome pessoal quer em nome do Partido Socialista, possa esclarecer exatamente quais as PPP que estão no âmbito do objeto desta Comissão de Inquérito. E digo isto porque o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral refere, na resposta aos quesitos, o seguinte: «Nunca participei em qualquer negociação de uma PPP nem sequer li nenhum contrato que lhes dissesse respeito.»

Gostava de perguntar à Mesa, neste caso ao Sr. Presidente, se a Lusoponte é ou não uma PPP que está no âmbito do objeto desta Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, conhece tão bem como eu o objeto da Comissão de Inquérito, pelo que tomo essa pergunta como retórica. Peço-lhe que prossiga.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, para que possamos situar precisamente as questões que aqui estão a ser colocadas, o que, como já se viu nesta Comissão, é objeto de controvérsia, gostaria de saber se, estando consensualmente definido por todos os partidos que a Lusoponte é uma parceria público-privada — tanto no conceito desta Comissão, que poderia ser um conceito político, como também a Direção-Geral do Tesouro e Finanças a classifica como uma parceria público-privada —, mantém a afirmação de que «nunca participei em qualquer negociação de uma PPP nem sequer li nenhum contrato que lhes dissesse respeito».

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Mantenho a afirmação, porque não considero o contrato da Lusoponte como uma parceria público-privada — e é difícil encontrar argumentos para dizer o contrário —, pelo menos como foi entendida.

Para já, na altura em que ele foi assinado, estamos a falar em 1994, nunca se falou em parcerias público-privadas. Portanto, estamos a falar já num anacronismo.

Depois, as características de uma parceria público-privada não estão presentes nesse contrato, nem os maus efeitos que a parceria tem. Pelo contrário, julgo que o contrato de concessão estabelecido com a Lusoponte — é, aliás, assim que se chama, ou seja, contrato de concessão — evita esses defeitos e impede que os malefícios das parcerias público-privadas se estendam a esse contrato, que é um contrato muito grande.

De maneira que mantenho aquilo que disse e justifico dizendo que não considero... E devo dizer que não sou só eu que não considero. Não é uma birra e uma teimosia minha. Julgo que a grande maioria dos tratadistas desta matéria não inclui o contrato da Lusoponte numa parceria público-privada. E, sendo assim, mantenho aquilo que disse. Fora disso, nunca li nenhum contrato que estabelecesse...

Não percebo em que é que se baseiam para dizer que aquilo é uma parceria público-privada. Em que é que se baseiam? O que é que aquilo difere do contrato de concessão do gás de Lisboa ou das telecomunicações? Por que é que também não chamam a esses contratos parcerias público-privadas? Não são. E a característica número um do contrato de parceria público-privada, que é a questão do endividamento e de conseguir intermediar o financiamento através de construção, não está presente na Lusoponte. Não está presente, como não podia ser.

Na Lusoponte o concessionário é responsável por aquilo que pediu emprestado para fazer a obra. Não é o Estado. O Estado não tem responsabilidades nesse financiamento. Não tem nem nunca terá! E isso é que, obviamente, distingue um caso do outro.

Insistem? Pronto, então, fiquem com essa: insistam. Agora, era conveniente arranjam argumentos para explicar que é assim.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, queria apenas entender qual era o seu ponto de vista, porque dizer que a Lusoponte não tem encargos para o Estado, na minha perspetiva, também não corresponde à verdade, a começar logo por termos ficado sem as receitas da Ponte 25 de Abril que foram entregues à Lusoponte. É verdade ou é mentira?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Não, mas...

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — É ou não verdade que as receitas da Ponte 25 de Abril, a partir do momento em que houve a concessão que o Sr. Engenheiro diz que é tudo por conta do Estado, ficaram a favor da Lusoponte?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Isso tem uma justificação e posso dá-la.

Houve a preocupação de fazer cobrar as portagens a quem beneficia com a obra. Quem é que beneficia com a obra? Obviamente, os que lá passam, visto que se escolhem passar por lá é porque lhes convém, portanto, é um benefício; e também os da Ponte 25 de Abril, porque tiveram a possibilidade de ter uma ponte aceitável de transporte, coisa que não estava a suceder.

Portanto, pode contestar o critério, mas ele parece-me justo. Em vez de fazer pagar o dobro da portagem aos que passam na Ponte Vasco da Gama — podia ser um critério —, preferiu dividir-se também com os que passam na Ponte 25 de Abril, que também beneficiam, embora de forma indireta, com essa passagem.

Isso foi ponderado e, na minha opinião, acho que a conclusão não é muito contestável, parece-me certa.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, o primeiro contrato de reequilíbrio financeiro foi em 1995, ainda no tempo do Sr. Engenheiro, nomeadamente a 24 de março de 1995. Nessa altura houve um primeiro contrato de reequilíbrio financeiro com a Lusoponte.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Comigo não houve contratos de reequilíbrio financeiro. Mas poderia ter havido, não me estou a orgulhar disso.

O que se passou foi que, em determinadas circunstâncias, o Estado resolveu alterar o contrato de concessão por razões unilaterais que ele considerou. Devo dizer que acho que algumas das alterações de contrato feitas pelo Estado até certo ponto foram justificadas, outras não. Mas o Estado propôs e já vamos no décimo segundo contrato, temos de ter a noção disso.

Evidentemente, alterando o contrato, o concessionário tem direito às compensações que sejam devidas. Ele assinou um contrato para fazer uma exploração em determinadas circunstâncias; se o Estado por sua iniciativa resolve alterá-las, obviamente, compensa o concessionário dos montantes que acordar. Devo dizer que esses acordos novos foram todos feitos sem questões difíceis, portanto, com acordo, e parece-me que de forma justa.

Contudo, não é justo que se inclua este adicional pago pelo Estado num subsídio à exploração, porque não é. É simplesmente o resultado de alterações de contrato. Por exemplo, quando o Estado a certa altura resolveu, por razões que nada tinham que ver com a Lusoponte nem com ninguém, alterar as tarifas aplicáveis aos carros de determinada classe, porque assim — aparentemente, poderia ter sido essa a razão — favorecia...

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, agradecia que situasse essas alterações, para que possamos saber se as alterações a que se refere se verificaram enquanto era Ministro das Obras Públicas, que concessionou a Lusoponte, ou enquanto era Presidente de Lusoponte, que renegociou o contrato.

Era bom que se situasse no tempo sempre que se referisse as essas alterações, para que possamos entender exatamente, em termos temporais, a sua localização.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Devo dizer que não me recordo das datas e são 12 alterações. E, sobretudo, a data é uma coisa imprecisa, porque é um pedido de alteração, depois é a negociação e de seguida é o acordo.

Mas não estou a fugir à pergunta. De facto, não me lembro, pelo que não posso responder.

Contudo, é importante que se diga que essas alterações e esses subsídios extra que são dados não são resultado do contrato de concessão. São resultado da alteração da posição de um contratante que pediu — aliás, nem exigiu, pediu — em determinadas circunstâncias para se alterar o contrato, porque lhe convinha. A Lusoponte, tanto quanto sei, nunca se recusou a fazer isso. Fê-lo sempre e pôde sempre chegar a acordo. Às vezes, são contas difíceis, mas foram feitas.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — O Sr. Engenheiro considera, então, que os utentes da Ponte 25 de Abril são beneficiários da Ponte Vasco da Gama?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Considero, e julgo que ninguém contestará isso. Já pensou como é que estaria a Ponte 25 de Abril se não houvesse Ponte Vasco da Gama?

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Mas as portagens são diferentes.

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

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — E como é que foram definidas as portagens? Lembra-se se havia, nesse caso, um estudo-base que ponderasse o valor das portagens? Tem presente qual era o estudo de tráfego da Ponte Vasco da Gama?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Não me lembro. Não faço ideia, mas foi feito.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, gostaria, agora, de voltar um pouco à Brisa, porque teremos oportunidade de falar a fundo sobre o contrato da Lusoponte e, nessa altura, nas duas qualidades que o Sr. Engenheiro ora assumiu ora assume.

Em 1991 foi publicado o Decreto-Lei n.º 315/91 que alarga o âmbito material da concessão da Brisa. Uma vez que o decreto-lei está assinado pelo Sr. Engenheiro enquanto Ministro das Obras Públicas, qual foi a lógica, na altura, de fazer esta concessão de cerca de 300 km de autoestrada à Brisa e não à Junta Autónoma das Estradas? Qual foi o critério?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Está a pedir-me que faça um recuo praticamente impossível ao perguntar-me qual foi a motivação disso. Mas adivinho facilmente, porque a Brisa tinha condições de exploração e de rentabilidade que não tinha a Junta Autónoma das Estradas. Portanto, percebe-se que tentássemos concertar ou juntar na Brisa todas aquelas atividades rodoviárias que iam dar rendimento — e sem prever a questão da privatização, que não estava em jogo. Achámos que se devia fazer isso. Devo dizer que houve algumas exceções a essa regra: porque foi impossível evitar, porque... A ideia era fazer com que a rede básica de

estradas fosse da Junta Autónoma e a rede, por assim dizer, de luxo das autoestradas fosse explorada pela Brisa. Foi sempre o que pensámos.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Mas, Sr. Engenheiro, se fosse a Junta Autónoma das Estradas a construir estes 300 km de autoestrada, teria de inscrever no Orçamento do Estado esses montantes. Certo?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Não faço a mais pequena ideia.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — É claro, não é?

Sr. Engenheiro, no caso da concessão, o Estado, para a construção destes 300 km de autoestrada, de acordo com o Decreto-Lei n.º 315/91, garantiu o financiamento de 35% e o restante decorre de empréstimos e créditos bancários a obter nos mercados interno e externo, os quais não entravam para as contas do Orçamento do Estado.

Aliás, o próprio preâmbulo do decreto-lei refere precisamente que o Governo precisava destes investimentos para estar a par da dinâmica da União Europeia, até para a nossa integração no mercado único.

Talvez também tenha sido por causa disto que, sob a sua tutela, foram construídos mais 400 km de autoestrada: o IP5, 160 km; o IP4, 180 km; o IP 3, 70 km. Ou seja, no fundo, temos 300 km de autoestrada concessionados à Brisa, mais 400 km, num total de 700 km de autoestrada. Nos seis anos de Governo do Partido Socialista foram cerca de 400 a 450 km.

Portanto, gostaria que o Sr. Engenheiro comentasse a política de expansão de redes de autoestrada, a necessidade da rede viária, precisamente para justificar estes 700 km de autoestrada construídos sob a tua tutela.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A justificação está dada com aquilo que acabou de dizer, porque, mesmo depois de fazer isso, o Partido Socialista ainda quis fazer mais 400 km. Portanto, se se justificava fazer os segundos 400 km, então, os anteriores ainda se justificavam mais. Portanto, não me parece que isso seja uma crítica justa.

Além do mais, chamo a atenção do Sr. Presidente — mas, evidentemente, isso não me compete — para o seguinte: acho que não é útil, e é-me particularmente difícil, estar a discutir a política de obras públicas e de estradas de 1991. É muito difícil fazer isso, porque obviamente alguns testemunhos já não existem sequer.

Na minha opinião, a pergunta que a Sr.ª Deputada está a fazer era uma pergunta que deveria ter feito em 1992, porque nessa altura é que se estava a debater a política em jogo. E houve um grande debate, que se justificou. Foi aí que ganhei o epíteto do «homem de betão».

Agora, um debate sobre a política de 1992 feito nesta fase não me parece, em primeiro lugar, que seja útil, porque, como lhe digo, é um debate falhado com certeza, pois não me recordo de uma enorme quantidade de coisas.

Em segundo lugar, julgo que falha a oportunidade, porque é feito agora não por causa do problema das PPP, mas para pôr em causa uma política que foi seguida há 20 anos. É uma situação especial. Em todo o caso, em tudo o que me lembrar, responderei como é minha obrigação.

E essa pergunta tem essa resposta: como é evidente, as autoestradas que tivemos oportunidade de construir e de concluir não foram suficientes e tanto não foram suficientes que o próprio Partido Socialista se engajou a fazer mais 400 km.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, o que é certo é que a sua avaliação difere conforme é ou não Ministro. Pelos vistos, difere.

Além do mais, devo dizer-lhe uma coisa, Sr. Engenheiro: também é injusto, porque sabe que a A25 teve de substituir o IP5 por via dos acidentes que lá ocorriam devido aos erros de construção. E essas situações também contam relativamente às opções políticas que são tomadas. Portanto, não é nada linear, como parece ser, a questão das autoestradas.

Contudo, há uma coisa que é verdade: no fundo, o Sr. Engenheiro acha que, enquanto foi Ministro, era necessário construir 700 km de autoestrada. Ou seja, o Sr. Engenheiro acha que concluiu a rede viária do País. No entanto, nesta Assembleia, foi aprovada a Rede Nacional de Autoestradas, a rede nacional viária, que previa todas aquelas que se construíram entretanto, e foi aprovada por todos os Deputados. Ou seja, pelos vistos, esta Assembleia da República não concordou na altura com a afirmação do Sr. Engenheiro de que não seriam necessários os outros 400 km.

Gostaria, no entanto, que o Sr. Engenheiro referisse esta questão do financiamento das obras da Brisa, porque a Brisa endivida-se em 65% no mercado interno e no mercado externo fora do Orçamento do Estado. Portanto, o Sr. Engenheiro referiu na sua resposta que é a forma errada de o Estado esconder o seu endividamento, mas a verdade é que nessa altura o permitiu com este contrato de concessão com a Brisa. Foi esta a metodologia exata que seguiu.

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Não, não foi.

A Sr.^a Deputada tem um jeito especial para contar a história de uma maneira diferente do que foi a realidade.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, isso é o dia-a-dia na nossa Comissão!

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Vou explicar. Já o expliquei uma vez e vou explicar a segunda vez.

É evidente que o Estado tinha de financiar, de subsidiar e de ajudar a concessão, senão não era rentável. Como o Estado queria por força ter essas autoestradas, porque as considerava essenciais para o País, teve de as subsidiar. Mas fez tudo com transparência, com normalidade e sem deixar nada para os netos pagarem. Foi isto que sucedeu.

A Brisa recebeu um subsídio do Estado, aliás, recebia por cada concessão que tinha. Estávamos sempre a observar se esse subsídio era necessário ou não, porque no dia em que não fosse naturalmente não o recebia. E foi assim que se fez. Não tínhamos muita preocupação com esse assunto, porque a Brisa era uma empresa pública, portanto, tanto fazia receber de uma maneira como de outra.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Já não totalmente pública!

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Era totalmente pública. Então, quem era o sócio?

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — O próprio decreto-lei o refere, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Foi necessário fazer esse subsídio e funcionar. Isso estava tudo nas contas, nós sabíamos. A nossa preocupação era saber se o subsídio estava a ser a mais ou a menos. Como

digo, não era uma grande preocupação, porque a empresa também era pública e, portanto, não estaríamos a deitar dinheiro à rua.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, é evidente que o Estado financiava, mas a verdade é que o Estado também dava aval aos empréstimos que a Brisa contraria no exterior, quer no mercado interno quer no mercado externo. Era assim ou não?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Era. Mas isso é uma forma de subsídio. Quanto à maneira de subsidiar, eramos nós que escolhíamos como devíamos fazer.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Exatamente. Mas os 65% não entravam no Orçamento do Estado em termos de endividamento!

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Então, não entravam?!

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Os 65%?!

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Sim, sim! Então, não entravam?! Na altura, eu e o Ministério tínhamos o bom senso de não gastar um tostão fora do Orçamento ou pelo menos sem estar posto no Orçamento.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, se não era necessário recorrer ao mercado interno e externo, por que é que o Estado não financiou a obra com verbas do Orçamento do Estado diretamente?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Por que é que?

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Por que é que o Estado não financiou as obras diretamente do Orçamento do Estado? Por que é que não foi o Estado a fazer a obra?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Era exatamente igual. De um lado ou de outro é igual.

Sr.ª Deputada, isto é uma tentativa de arranjar problemas onde eles não existiam. E a maneira como procedemos parece-me irrepreensível. Devo dizer que não fizemos nem mais uma obra por causa deste método.

Portanto, não ofereceu dificuldades. Pode ser criticável, pode dizer que se poderia ter encontrado outro método, não digo que não, mas na minha opinião o método encontrado foi bom, funcionou, nunca houve um escândalo e, sobretudo, os meus netos não vão pagar mais um tostão de imposto por causa daquilo que fizemos nessa altura. Isso é muito, muito, muito importante.

O Sr. **Presidente**: — O Bloco de Esquerda ainda tem a possibilidade de usar da palavra na primeira ronda.

Tem, assim, a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, os meus cumprimentos.

Gostava de explicar por que é que o Sr. Presidente fez esta introdução. É que devido aos trabalhos do Plenário não consegui chegar mais cedo e, por isso, não assumi o questionário na ordem sequencial de intervenção dos partidos que devia ser seguida. Faço-o, porém, no final da

primeira ronda, agradecendo ao Sr. Presidente e às restantes bancadas a facilidade dada.

Sr. Engenheiro, queria fazer-lhe algumas perguntas mais genéricas para tentar perceber um pouco melhor a sua linha de raciocínio e, depois, algumas perguntas mais concretas especificamente sobre a Brisa e o papel que teve nesse processo.

Quanto às perguntas mais genéricas, decorrentes daquilo que é a sua linha de pensamento — pelo menos, é a minha interpretação —, gostava de colocar algumas questões ao nível do financiamento.

Por aquilo que li na sua resposta por escrito, e que, penso, foi repetida aqui hoje também, entendi — gostava que clarificasse se é assim ou não — que, na sua opinião, o modelo de parceria público-privada, independentemente de qual seja o conteúdo específico do modelo, é sempre negativo, porque há um eixo em que ficamos sempre a perder, que é o eixo do financiamento, pois o Estado financia-se sempre mais facilmente do que os privados. E como no modelo de parcerias público-privadas há sempre o espaço do financiamento, seja para construção seja para exploração ou para manutenção, então, em qualquer PPP o Estado sai sempre prejudicado, porque fica sempre com as condições de financiamento que o privado tem, as quais, regra geral, ao longo da história e tirando raras exceções, têm sido sempre mais negativas do que aquelas que o Estado tem.

Sr. Engenheiro, penso que não estou a errar ao fazer estas afirmações.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Concordo genericamente com isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No entanto, e agora entrando na lógica da Brisa, o Sr. Engenheiro teve uma visão que já antecipava a facilidade de introduzir o modelo de parceria público-privada. Como dizia há pouco, o Governo em que participou olhou para a Brisa como a possibilidade de ser o instrumento onde colocariam aquilo que pudesse dar rendimento no setor rodoviário. Penso que também não estou a cometer aqui nenhum erro face àquilo que disse.

O Sr. Engenheiro deixou o ministério em 1995 e, dois anos depois, é efetivado o processo de privatização da Brisa, com um negócio que será escalpelizado também nesta Comissão de Inquérito, mas que não é a si que acomete responsabilidade. Ou será que é? Esta é uma das primeiras perguntas que lhe faço: se, quando saiu, em 1995, já havia ou não a vontade de deixar o trabalho preparado e a Brisa preparada para poder ser privatizada; se essa era já uma preocupação que o Governo tinha, ou não; e se isso foi responsabilidade de quem chegou, a seguir, ao Governo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não. Como afirmei há pouco, na altura, não havia o propósito, nem data marcada, nem sequer urgência, da privatização da Brisa. Não havia! E, portanto, aquilo que se fez nessa altura foi preparar, foi ter em conta que, um dia, a Brisa haveria de ser privada e não fazer nada que prejudicasse esse objetivo ou que, pelo menos, dificultasse a sua implementação.

Isto não é a mesma coisa que dizer que preparámos a Brisa para a privatização durante essa fase. Não é verdade. Estava-se longe ainda de pensar nisso. Como disse, não estava ainda avaliada qual era a consequência disso ou quais eram os alçapões que uma medida dessas podia trazer. Por isso, não estivemos a preparar a Brisa para a privatização,

embora tendo em conta que, realmente, um dia, haveria de ser privada. Tivemos isso em conta.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, se bem percebi, o modelo estrutural genérico onde enquadrava a Brisa era o de que, no futuro, ela iria ser privada, independentemente de o futuro ser 2, 10 ou 20 anos depois.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Nós estávamos certos — aliás, não era preciso ser bruxo para adivinhar isso — que, mais cedo ou mais tarde, a Brisa seria privada. Não há muitos casos no mundo de empresas públicas que fazem explorações de autoestradas e, portanto, nós sabíamos que isso ia acontecer. Mas não é o mesmo que dizer que tínhamos uma meta de privatização, um calendário de privatização, porque não tínhamos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo a sua afirmação, mas deixe-me dizer-lhe que, depois, olhamos para os dados concretos e para a sequência temporal e parece-me um bocado mais estranha essa ideia de que «fosse quando fosse a Brisa seria privatizada, mas não quando estivéssemos aqui a tomar conta da casa».

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pode parecer estranho, mas não era. Lembre-se que, na altura, as privatizações ainda não se tinham popularizado.

Recordo, por exemplo, que a privatização mais importante que se fez na altura foi a da Portugal Telecom e que o primeiro troço privatizado foi de 25% da empresa. E foi uma coisa difícil, muito pensada, muito estudada.

Com a Brisa deu-se um caso não digo igual, mas semelhante. Sabíamos que a Brisa haveria de ser privatizada, mas não tínhamos o calendário estabelecido nem sequer regras para a privatização.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas, no entanto, o pressuposto de que o que desse rendimento era para colocar ali para depois se privatizar já era um pressuposto que colocava as regras de uma forma muito clara; o que desse rendimento era no futuro para privatizar. E isso estava a ser construído dessa forma. Como disse há pouco, e retomando a sua expressão, o que fosse rede ferroviária de luxo era para os privados, o que não fosse o luxo mas, sim, o dia-a-dia seria para ficar do lado do Estado.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A ideia era mais ou menos essa. A semelhança que dei talvez seja um pouco grosseira, mas dá uma ideia.

Isso traduzia-se no seguinte facto: tudo o que fosse vias rodoviárias que davam receitas e que, portanto, exigiam publicidade, atividade comercial preferíamos que fosse privado; tudo o que fosse rede básica, indispensável para que o País funcione e que pudesse garantir o transporte a todos de forma gratuita seria uma obrigação do Estado e ficaria na Junta Autónoma. Foi sempre a ideia que tivemos. É que por detrás disto tudo era necessário encontrar uma racionalidade, porque, se não se encontrasse uma racionalidade, provavelmente, perdia-se o fio à meada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Perdoe-me insistir novamente na ideia, mas queria que ela ficasse completamente clara aos olhos da Comissão.

Aquilo que está a dizer-nos — e devo dizer que, na minha idade, a minha memória dos tempos anteriores a 1995 não é tão boa quanto será a sua, obviamente,...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas quem inveja sou eu!

Risos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Admito que sim!

No entanto, ainda me lembro do tempo que se demorava a percorrer a distância entre Porto e Lisboa e, por isso, tenho alguma dificuldade em entender esta sua formulação. Do meu ponto de vista, para a realidade que existia na altura, tendo em conta o desenvolvimento que se esperava que Portugal tivesse, e necessitava dele, uma autoestrada entre Porto e Lisboa, entre Porto e Braga, que fizesse ligação para Trás-os-Montes, era algo essencial, não era considerado luxo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Que contente fico ao ver que hoje as pessoas pensam assim, mas naquele tempo foi preciso lutar para justificar, porque a crítica era ao contrário: para que é que precisamos de autoestradas?

Lembro-me perfeitamente — vou dizer uma coisa, mas não quero ser antipático — que, quando foi possível antecipar a conclusão da A1, da autoestrada para o Porto, e foi possível antecipar em dois anos, a grande crítica que recebi foi da parte do Partido Socialista, porque não queria, dizia que não era preciso para nada. Nessa altura eu disse, e acho que com razão: «se os senhores não querem passar na autoestrada dois anos antes, não passem. Eu quero e, portanto, vou passar!»

A mentalidade era muito diferente e, por isso, acho que houve, de facto, uma rotura com a mentalidade naquela altura. As pessoas não percebiam que uma grande parte do nosso atraso se devia à falta de infraestruturas rodoviárias. As pessoas não percebiam isso. Depois, foram compreendendo, sobretudo quando começou a haver abuso. Nessa altura as pessoas perceberam que as autoestradas estavam a servir de pretexto para um combate político que, muitas vezes, nem era do interesse da população.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pela sua resposta de agora, mas nas respostas anteriores também já o tinha dado a entender, percebe-se que é defensor do modelo do utilizador-pagador. Essa é a sua base opinativa.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não é tão simples assim, mas na base está isso. Não é tão simples, porque o que me insurge é o contrário, é obrigar — na altura, eu dizia isto — a minha mãe que tinha 90 anos e nunca teve carta de condução na vida a pagar autoestradas para os outros utilizarem. Uma coisa dessas fazia-me imensa impressão. Portanto, a solução para um caso desses é que quem utiliza paga. É a melhor solução.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo, mas diga-se que em qualquer outro troço de estrada nacional é exatamente isso que acontece, ou seja, todos nós pagamos para quem lá passar utilizar.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Esta é a questão da justiça, sobretudo quando sabemos que, normalmente, são as classes mais desfavorecidas que pagam esse... Quando se fala em pagar na generalidade, o povo paga em geral, isto é, nos impostos, a classe mais massacrada é sempre a classe mais desfavorecida. E isso fazia-me muita

impressão. Portanto, eu falava muito em utilizador-pagador, porque considerava que era uma maneira justa de fazer a distribuição. Pôr a minha mãe ou outra pessoa do mesmo género social a pagar as portagens do *Ferrari* é de mais!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Devo dizer-lhe que, juntando todas as informações e até as denominações que deu aqui, ficamos com uma visão clara daquilo que defende. Diz que as autoestradas era a parte do luxo e, por isso, quem quisesse luxo pagava.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Podíamos discutir isso durante muito tempo... Devo dizer que devotei a essa matéria muitos pensamentos, como é evidente, porque tinha de pensar nisso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Queria fazer-lhe um conjunto de perguntas final para perceber em que termos estava a concessão quando saiu do Governo.

Logo a seguir a ter saído, dois anos depois, há um conjunto de alterações profundas, que na minha opinião, analisando a situação, decorrem de um favorecimento ainda maior daquilo que era o espaço possível para os privados no processo de privatização. Estamos a falar de alterações a nível de restrições que foram eliminadas na distribuição de dividendos por parte da concessionária, da eliminação da obrigatoriedade de os acionistas fazerem aumentos de capital anuais de 10%, de alargamento do prazo de concessão da concessionária.

De tudo isto, o que é que estava estudado, era proposta do Governo quando saiu ou estava no ministério? No fundo, colocando a questão noutros termos: o que é da sua responsabilidade, daquilo que se passou

depois de 1995? Porque sabemos que é da sua responsabilidade a percepção do modelo de que era para privatizar; isto também fazia parte desse caminho. Eram da sua responsabilidade estas medidas que elenquei?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Acho que não tinham propriamente a ver com a privatização, porque aí também estávamos naquilo que referi anteriormente: sabíamos que a Brisa acabaria por ser privatizada, mas não estávamos a trabalhar para fazer essa privatização nessa altura. A privatização, na altura, era uma coisa de peso, havia um certo respeito pela privatização e, portanto, era preciso estudar os assuntos. E, sobretudo, havia pouca experiência sobre essa matéria.

Portanto, não foi propriamente por causa disso ou com esse objetivo que se fizeram esses estudos. Mas não tenha dúvidas de que o nosso objetivo número um era preservar a Brisa. Sabíamos que não podíamos deixar afundar a Brisa, porque isso, então, era afundar tudo.

Portanto, estivemos sempre muito preocupados em garantir a viabilidade da Brisa, daí que o Estado subsidiasse as concessões. O objetivo era a preservação da Brisa. Para nós, era a peça-chave disto tudo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Permita-me uma pergunta já fora do tempo, com a permissão do Sr. Presidente, mas que é muito direta.

A pergunta tem a ver com uma frase que disse mesmo agora. Disse que a privatização era algo muito importante e muito pensado. Isso está em contraponto com alguma questão que queira referir aqui também hoje ou com alguma coisa mais recente?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, não faço indiretas!...

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos, agora, iniciar a segunda ronda, para a qual tenho já inscrições dos Srs. Deputados Duarte Filipe Marques, Isabel Oneto, Carina Oliveira, Altino Bessa, Rui Paulo Figueiredo. Entretanto, verificou-se uma permuta na ordem de inscrições entre os Deputados do PSD, pelo que darei primeiro a palavra à Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o nosso convidado.

Agora mesmo, nesta última intervenção, recordou a crítica que lhe fazia, precisamente, o Partido Socialista, na altura, quando inaugurou o último troço da A1, entre Lisboa e Porto, dizendo que era excessivo.

Não deixei de, para mim própria, achar curiosa a ironia, em especial de um partido que, quando esteve no Governo há bem pouco tempo, queria a terceira autoestrada, precisamente entre Lisboa e Porto.

Portanto, isto leva-nos ao caricato de pensar sobre aquilo que temos falado também muito nesta Comissão de Inquérito, isto é, sobre a dose, a quantidade, nem tanto nem tão pouco, ou seja, quais as balizas.

Da sua experiência também governativa, gostaria de saber o que entenderia como razoável termos como limitação à profusão de tantas parcerias público-privadas, concessões, em que, ao fim e ao cabo, apesar de serem modelos diferentes, temos sempre uma contribuição grande da parte do Estado, um peso grande na dívida pública, no Orçamento do Estado, relativamente àquilo que são os encargos com estas parcerias.

Falou-se muito sobre que ensinamentos tirar para o futuro relativamente a este tipo de contratos, aprendendo também com os erros.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: como acha que deveriam ser balizados ou limitados os encargos para se continuar a contratar em regime de parceria? Fazer depender do PIB? Gostaria de saber que tipo de fatores poderiam estar na origem destas balizas.

Depois, uma última reflexão que também gostaria de obter por parte do Sr. Engenheiro é a de pensar o dia depois, o *day after*. Depois de 2035, quando esta concessão da Brisa terminar, certamente está previsto e reverterá novamente para o Estado a infraestrutura de transporte. Mas fazendo aqui um pouco um exercício futurista, pergunto-lhe o que acha que será feito, adotado, para o posterior. Como seguir a partir daqui?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr.ª Deputada, a primeira questão é muito difícil de responder, porque todas as questões de equilíbrio são sempre muito difíceis. O que é equilíbrio para uns é defeito para outros e é excesso para outros.

Portanto, na verdade, aí está uma opção política. Quando estas questões não têm resposta técnica rigorosa, têm resposta política. Por isso é que há os governos e tomam decisões sobre essa matéria.

Em todo o caso, parece-me que uma resposta relativamente simples a dar a isto é os *benchmarking* de tráfego, que, aliás, variam de ano para ano. Quer dizer, quando tenho um tráfego que excede determinado valor num itinerário é porque a infraestrutura rodoviária é insuficiente.

É claro que isso remete a pergunta para a mesma coisa: e quando é que se chega a essa situação?

Bom, como digo, é uma questão que tem de ter uma resposta política, não pode ter uma resposta técnica, embora haja *benchmarking*, ou seja, pode comparar com o que sucede em Espanha ou em França.

Mas é uma pergunta a que se tem de responder. Não podemos deixar isto ir à vontade, quanto mais melhor. Não é assim! Temos de responder.

Já não me lembro da sua segunda questão.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Posso repetir. É uma curiosidade sobre uma opinião que possa ter sobre o *day after*, o dia a seguir a uma concessão.

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Já estou perfeitamente recordado.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — E lembro-me desta relativamente aos prazos, porque sucessivamente, ao longo dos vários acordos de renegociação, tem sido feita uma extensão do prazo, que vai empurrando para um horizonte cada vez mais longínquo a relação entre o Estado e o privado para a concessão.

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Nesta matéria, como em muitas outras, é muito arriscado fazer previsões.

Não sabemos de que modo de transporte estamos a falar; não sabemos se está a acabar o modo de transporte com motor de combustão interna — se calhar, está; não sabemos se vai haver um ressurgimento do transporte ferroviário ou não — se calhar, vai. Portanto, são tudo questões que é preciso ver mais claro. E, para ver mais claro, é preciso estar mais perto dos acontecimentos.

Agora, não me arriscava a fazer previsões relativamente aos modos de transporte. Então, quanto aos modos de transporte, em que é perigosíssimo fazer isso assim. Às vezes, até pode surgir do nada um modo

de transporte a que não ligávamos nenhuma e que assume um papel relevante.

Portanto, fazer previsões de investimento em infraestruturas de transportes baseadas em suposições do que vai suceder é arriscadíssimo e, normalmente, não batem certo. Eu não as faço, nem nunca faria!

É preferível irmos tendo a noção do que é necessário hoje e fazê-lo. E até é preferível não fazer estes raciocínios, porque, às vezes, isso inibe. Precisamos de uma linha ferroviária, porque... Sei lá, porque o transporte está afogado e as pessoas não conseguem transportar tudo.

Considero que a atitude certa é não raciocinar: «Bom, o melhor é não fazer, porque, senão, daqui a 10 anos, já não é este o transporte que vale...» Isso não leva a lado nenhum, na minha opinião. É o que me diz a minha experiência, que não leva a lado nenhum.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Oneto.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, muito sucintamente, queria apenas retomar algumas questões que há pouco não pude formular.

O Sr. Engenheiro referiu que o TGV era uma cedência aos engenheiros. Entendi bem ou entendi mal a questão do TGV?

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Não. O TGV é um fascínio para as pessoas, sobretudo para os engenheiros, porque um projeto de TGV é uma coisa interessantíssima, muito moderno. Aquilo pisca e fascina as pessoas.

A verdade é que, na minha opinião, isso faz esquecer um bocadinho a racionalidade. E às vezes é muito difícil contrariar *lobbies* de engenheiros. Ninguém gosta de ser considerado retardatário, ninguém gosta

de ser considerado «bota-de-elástico», que não compreende as coisas modernas, e isso torna muito difícil, muitas vezes, aguentar o *lobby* dos engenheiros.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, como é que classifica a decisão do Governo, em 2004, de projetar cinco linhas de TGV para Portugal?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sou completamente contra, e declarei-o na altura.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, qual é a taxa de rendibilidade da Lusoponte neste momento?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Neste momento é muito má, porque estamos muito abaixo das previsões. Mas não vamos queixar-nos ao Estado nem dizer ao Estado, porque é o risco que corremos.

De facto, o tráfego baixou cerca de 30%, e não temos direitos nenhuns por causa disso.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Como Ministro, qual foi a taxa de rendibilidade que negociou?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Já não me lembro, mas deve ter sido 11%.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Conhece algum contrato de concessão que tenha essa taxa de rendibilidade?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não conheço contratos de concessão suficientes para fazer essa... Mas não acho escandaloso, não é escandaloso e é a minha opinião. Foi, até, obtido em concurso, de maneira que era o melhor que faziam.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Aqui, na Comissão, já foi referido que acima dos 7% era um escândalo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Agora, esse é o tipo de pergunta que devia ter sido feito quando o assunto foi debatido neste Parlamento.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Se tivesse feito essas perguntas na altura, talvez tivesse uma *chance* de chumbar o projeto.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, uma última questão da minha parte...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Devo dizer que ainda bem que não sucedeu, porque chumbar aquele projeto tinha sido uma desgraça para Portugal.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, o reequilíbrio financeiro com a Lusoponte já importou para o Estado uma quantia de

cerca de 470 milhões de euros. Isto porque o senhor negociou a inclusão das portagens em agosto, o que acabou por ter de se retirar no célebre bloqueio da ponte. É verdade ou não?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas qual é o problema? Não estou a perceber.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Quando negociou as portagens da Lusoponte, incluía ou não a taxa em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Já não me lembro, mas julgo que sim.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Grande parte das renegociações e dos reequilíbrios financeiros que têm sido feitos e que já comportaram 470 milhões de euros para o Estado resultam da necessidade, depois, de se ter retirado e de renegociar, precisamente, a questão das portagens nessa altura.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não. A questão foi esta: o Estado pediu-nos que não houvesse portagens em agosto. Lá está: mais um caso...

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase da oradora)* ... enquanto Ministro, já não como Presidente da Lusoponte.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, não na Lusoponte. Foi como... Já eu não era Ministro!

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Então, em 2005, quando renegociou, não foi precisamente o bloqueio que levou à renegociação das taxas na Ponte 25 de Abril?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Como?

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Não, em 1995, peço desculpa. Foi em 24 de março de 1995.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pronto, então, eu era Ministro.

O que foi feito foi uma negociação para que as taxas não fossem cobradas durante as férias. E assim foi. Depois, foi preciso reintroduzir as portagens e, naturalmente, a Lusoponte descartou essas receitas que, obviamente, a partir daí, não eram dela. Não acho que tenha havido grande confusão a este propósito.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Mas depois deu origem a um bloqueio!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A parte difícil é calcular qual é o montante que está em causa, porque a própria existência de taxa ou de portagem influencia o tráfego. E, portanto, aqui há um processo recorrente, difícil de calcular. Mas foi possível chegar a acordo.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, já agora, a propósito de taxa e de portagens, conhece algum contrato de concessão em que a taxa

seja sempre atualizada num valor para cima da taxa de inflação? Sendo nem que seja 0,00001 é sempre acima?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Foi assim que foi negociado, efetivamente.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Mas conhece mais algum contrato que tenha essas condições?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não sei se são todos, mas é capaz de ser em todos.

Cá está: é mais um caso que devia ser debatido na altura em que eu trouxe isto ao Parlamento. Eu trouxe o contrato ao Parlamento na altura!

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas isto não era PPP.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — *(Por não ter falado para o microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas por que é que não quiseram discutir isto na altura do contrato?

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — *(Por não ter falado para o microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, muito obrigado pelas suas respostas.

Queria colocar-lhe uma ou duas questões, mas antes de mais dizer que já nos apercebemos aqui que o Governo socialista se comportou um pouco como o Governo do cartão Visa: gastava hoje para pagar depois.

Queria lembrar que o Plano Rodoviário Nacional é uma lista de estradas ótima, desejável para o País, a construir. Apesar de ser um plano nacional, gostava de esclarecer que não é um plano financeiro, nem um calendário, nem diz, sequer, como é que se constrói. Mas o que é facto é que o Governo do PS decidiu avançar com o Plano Rodoviário Nacional todo ao mesmo tempo, sem saber como é que pagava, sem saber como é que se fazia, tudo de uma vez. Foi aquilo que serviu claramente de calçadeira para justificar muitas obras que foram feitas.

Gostava de chamar a atenção e voltar a frisar aquilo que lhe disse há pouco: tecnicamente a Lusoponte, e a ponte — e o PS insiste muito nisso, talvez porque não queira falar da Brisa, visto que já se enganou várias vezes na Brisa —, não é uma PPP, mas inclui-se no âmbito desta Comissão, sem dúvida nenhuma. Querem aqui, nesta Comissão, baralhar um pouco os trabalhos e dar a entender que é tudo a mesma coisa, quando não é, apesar de politicamente isso dar muito jeito ao Partido Socialista.

Já agora, gostava que esclarecesse bem esta situação, porque já saíram algumas notícias sobre a matéria e o Partido Socialista tem tentado, ao longo dos trabalhos da Comissão, criar nuvens de fumo à volta da verdade dos factos.

Acha que o PS ou até o ex-Secretário de Estado Paulo Campos, que tem vindo publicamente a atacá-lo e a atacar a Lusoponte por muita coisa, têm algum problema em relação a isto? Estão a sacudir a água do capote? Ou parece-lhe apenas uma estratégia política?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Vamos lá a ver: o contrato da Lusoponte foi um contrato assinado com o Estado português, que só foi possível — e eu um dia contarei a história desse contrato — porque houve uma confiança muito grande da banca internacional no Estado português no sentido de que iria cumprir o contrato.

Hoje a Lusoponte deve muito dinheiro aos bancos, como, aliás, estava previsto e aquilo com que garantiu o projeto aos bancos foi a própria bondade do projeto. Por isso é que é um *project finance*. Foi a própria bondade do projeto.

Isto baseia-se tudo numa confiança no Estado português, que existia na altura, e até agora não houve razões nenhuma para a pôr em causa. O Estado português cumpre as suas obrigações como concessionário, a Lusoponte cumpre as suas obrigações como concessionário e as coisas funcionam assim. É claro que qualquer infração a este tipo de equilíbrio teria consequências tremendas, porque os bancos estão muito atentos ao que se vai passando e, naturalmente, reagiriam a uma situação de incumprimento fosse de quem fosse.

De maneira que a verdade é que não vejo razões para pôr em causa o contrato da Lusoponte. As coisas, no fim de contas, acontecem mais ou menos como estava planeado. Isso é uma coisa muito boa para Portugal, porque a banca internacional — e esta é a banca pesada, que está muito atenta a este contrato — verificar que se está a cumprir e com consciência por parte do Governo é muito favorável a Portugal.

Sr. Deputado, não vejo mais perguntas que me tenha feito.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador)* ... o ex-Secretário de Estado das Obras Públicas tem tentado lançar para cima da Lusoponte e do Sr. Engenheiro a maior parte das responsabilidades sobre os contratos. Acha que há aqui algum problema pessoal ou é apenas estratégia política?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, pessoal não há, com certeza.

O que digo é que, independentemente da crítica que pudesse fazer a uma atitude desse género que acho absurda, mais a mais, ele é meu colega de profissão, não vejo bem o que ele pode achar criticável que a Lusoponte tenha feito. Não sei. Cumpre religiosamente o contrato; se não cumprisse, também o Estado cair-lhe-ia em cima, como é evidente, e espero que fosse assim. Portanto, não vejo o que possa ser criticável na maneira de atuar da Lusoponte.

Na minha opinião — e digo isto, independentemente do cargo que agora lá ocupo —, tem sido um bom concessionário do Estado, muito preocupada em garantir condições sociais muito para além do próprio contrato. Ainda agora colaborámos, aliás, com todas as autarquias da zona, no desenho e na preparação de um plano rodoviário que pudesse facilitar os trajetos na zona. Julgo que foi um trabalho meritório e que está pronto. De maneira que a Lusoponte tem sido um bom concessionário e entende a concessão como uma forma de colaborar com o Estado naquilo que pode colaborar. Acho que não há nenhuma, mas nenhuma razão de queixa.

É claro que, se forem pedir à Lusoponte para abdicar dos seus direitos e esquecer as normas que lhe são favoráveis, a Lusoponte não faz isso. Pois, não pode! Para já, a primeira entidade que lhe caía em cima era os bancos. Os bancos esborrachavam-nos; se disséssemos que não queríamos usar os nossos direitos, era o fim.

Mas, além disso, não é normal que as empresas abdicuem daquilo que são os seus direitos. Nem esses casos têm surgido.

Tem sido, realmente, uma concessão relativamente tranquila. A prova é que só recorremos uma vez ao tribunal arbitral e por uma causa menor, uma razão menor, que foi resolvida, e bem.

Acho que, se o Eng.º Paulo Campos diz isso, não tem razão nenhuma.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Engenheiro, voltando à Brisa, há pouco estava a ouvir o Partido Socialista e lembrei-me de lhe colocar uma questão relativamente à privatização da Brisa. Se não estou em erro, a primeira fase foram apenas 35%. Lembra-se em que ano é que isso foi?

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

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Tenho ideia de que foi em 1997.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas foi depois de eu sair.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Eu também tinha ideia disso. Foi depois, foi em 1997.

Há pouco, o Partido Socialista criticava ou, de alguma forma, tentava colocar algumas nuvens de fumo sobre a concessão à Brisa, questionando por que é que era à Brisa e não à Estradas de Portugal.

Quando o Sr. Engenheiro era Ministro, quando isso foi feito, eu depreendo que, se é antes de 1997, logo menos 1997, se era privada depois de 1997, então, posso dizer que antes de 1997 era pública. Ou seja, o Estado concessionou a uma empresa pública. Isto é correto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É verdade!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não estou a cometer nenhum erro?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — É simples de perceber.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — E havia outros casos, como o caso da PT, por exemplo.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Então, deve ser por isto que o Partido Socialista não quer falar da Brisa, porque, de facto, criticou o Governo por concessionar a uma empresa pública esta autoestrada.

Há pouco, o Sr. Engenheiro usou uma frase que a mim me tocou bastante. Eu imagino que os seus netos terão mais ou menos a minha idade.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu?

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não, não. Eu sei que gostava.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu gostava muito.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Os seus netos terão, com certeza, aproximadamente a minha idade.

O Sr. Engenheiro dizia, há pouco, que os seus netos não irão pagar um tostão ou que aquilo que deixou feito não ia deixar um tostão para eles pagarem. Não foi o que aconteceu a seguir. Eu sou de uma região que teve a construção da A23 e na sua época este troço de autoestrada, que era o antigo IP6, foi deixado em Abrantes. Depois, veio um Governo socialista e o Eng.º João Cravinho, que construiu uma SCUT sobre um troço que já estava feito e pago e estendeu a concessão a todo aquele setor.

Tendo em conta este modelo de PPP colocado em Portugal e a forma como abusámos, na minha opinião, do recurso a este modelo, tendo em conta que Portugal é um País com recursos limitados e que o bom senso, a razoabilidade e a sustentabilidade são vetores importantes de um Governo que se preocupa com o futuro e com o presente, sem esquecer o futuro, pergunto-lhe, na sua opinião, se considera que se exagerou no recurso a esta modalidade, se se exagerou, no fundo, na construção de autoestradas, neste caso em concreto, com recurso a um modelo de financiamento que atira para as próximas gerações o seu pagamento.

Volto a recordar que isto mais me parecia um Governo Visa, em que se faz hoje para pagar amanhã. Pensando nos seus netos, na minha geração e nas que vêm a seguir, pergunto-lhe se considera que abusámos e que se pôs em causa o futuro e a sustentabilidade do País e sobretudo das futuras gerações.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim. Não posso estar mais de acordo. Acho que, quando se fala em abusar, é disso que estamos a falar. Quer dizer, estamos a fazer a próxima geração pagar aquilo que, se calhar, não era necessário pagar-se. E hoje tenho a certeza de que uma grande parte das infraestruturas rodoviárias foram feitas não para resolver um problema de transportes, mas para resolver problemas de política. Tenho a certeza disso! Não há justificação para isso. Não há! Podia não haver justificação e fazer-se na mesma, mas, então, não custasse dinheiro. O problema é que custa muito dinheiro fazer isso, e acho que há casos gritantes.

Ainda agora foi falado de um, que eram as três autoestradas, mas há mais. E parece-me que isso foi uma consequência destas PPP. Deixou de ser um problema a vencer encontrar recursos para fazer uma autoestrada. Porquê? Porque se encontrou este esquema, que na minha opinião é estranho, de fazer os empreiteiros, os construtores arranjar o dinheiro e, depois, o Estado repaga. Isto é uma coisa que não tem explicação e poderia ter arruinado o País definitivamente caso o TGV entrasse neste esquema, porque é um peso monstro, assim como a terceira ponte, que, na minha opinião, ainda foi mais escandalosa, para um tráfego que não chegava a 10% do tráfego da Ponte Vasco da Gama.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, cumprimento-o e agradeço a sua presença e os esclarecimentos que aqui nos trouxe.

Estive a ler a resposta que o Sr. Engenheiro nos enviou, onde faz determinadas afirmações, como a de que estávamos no domínio quase delirante do sem custos para o utilizador; depois afirma, mais à frente, que se escancararam as portas para uma dívida descontrolada que haveria mais tarde de nos conduzir a situações muito difíceis e ter autoestradas que os nossos filhos e netos teriam de pagar.

Quando ouvimos uma resposta destas e, ao mesmo tempo, um ex-governante, que teve muitas responsabilidades e que esteve aqui na sexta-feira, afirma que as parcerias público-privadas não representaram 1 € de encargos para o Estado, que comentário é que o Sr. Engenheiro faz? É que ninguém está convencido deste tipo de afirmações. O Sr. Engenheiro está convencido disto, perante aquilo que diz e perante as afirmações do Eng.º Paulo Campos?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Acho isso extraordinário. Se alguém afirmou isso, é pura e simplesmente extraordinário, porque isso é ir contra toda a evidência, contra toda a lógica, contra tudo. Acho que, se o debate se realiza dessa forma, então, tudo é possível. Tudo é possível! Quer dizer, a partir daqui, deixa de haver lógica nas posições.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — São afirmações sem lógica e quase lunáticas?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — E, sobretudo, falsas!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E sobretudo falsas. Eu partilho dessa opinião.

Há aqui algumas questões que nos foram colocadas. O Partido Socialista quis fazer uma passagem pelo tempo, foi a 1991 quando a Brisa era uma empresa do Estado. Convém lembrar, porque às vezes parece que se esquecem, que a Brisa foi totalmente privatizada em quatro fases num Governo do Partido Socialista, do Eng.º Guterres. Às vezes, querem confundir os dois tempos e os dois períodos e aquilo que foi feito em 1991 em contraponto com aquilo que foi feito posteriormente.

Não sei se o Sr. Engenheiro tem conhecimento de uma negociação, de um acordo que foi feito em 2008 entre a Brisa e o Estado. Esse acordo — na altura, foi constituído um grupo por vários elementos, designadamente uma comissão presidida pelo Dr. Murteira Nabo — permitiu atribuir à Brisa 270 milhões de euros. Esta atribuição de várias obras que tinham sido executadas não está devidamente explicada nos documentos que recebemos, a não ser de uma forma muito superficial. No entanto, o que é certo é que houve esse acordo de 270 milhões de euros, que foram trocados por mais tempo, isto é, o Estado fez um acordo com a Brisa no sentido de a concessão não acabar em 2032, mas em 2035, por mais três anos, sendo que a Brisa, segundo aquilo que também aqui foi dito, tem tido lucros à volta dos 200 e qualquer coisa milhões de euros por ano.

Parece-lhe razoável ter trocado três anos por estes 270 milhões de euros, sendo que nestes 270 milhões de euros estavam incluídos 24 milhões de uma comparticipação para pagar o novo acesso ao aeroporto de Lisboa, as plataformas logísticas do Poceirão que nunca foram concluídas nem construídas? Isto faz algum sentido?

Para terminar — o Sr. Presidente já me está a fazer sinal, e bem —, gostava de lhe fazer uma pergunta relativamente à Lusoponte.

Estive a ler algumas partes do relatório do Tribunal de Contas n.º 31/2000, volume II, onde é afirmado, a determinada altura: «Por exemplo no caso, ora em apreço importaria saber se Lusoponte, S.A., detém ou não o exclusivo sobre:

A conceção, construção e a exploração de qualquer nova ponte, em paralelismo com o caso da Ponte Vasco da Gama; ou

Apenas sobre a exploração de qualquer nova ponte, em termos semelhantes ao que agora se verifica quanto à Ponte 25 de Abril.»

A pergunta é exatamente essa, visto que não consigo entender por que é que se suspendeu o TGV Lisboa-Madrid só num troço e acabámos por ficar com meio TGV, sendo que nesta questão da ponte, segundo o Tribunal de Contas, há um exclusivo por parte da Lusoponte relativamente a qualquer nova travessia. Gostaria de saber se isso corresponde ou não à verdade da afirmação, em jeito de pergunta, que é feita pelo Tribunal de Contas.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Existem essas restrições, desde que sejam rodoviárias; ferroviárias não. Além do mais, essa restrição é que a Lusoponte tem direito a explorar uma nova ponte rodoviária feita num determinado prazo, não sei bem qual é, que expira daqui a 5 ou 10 anos, não sei bem quando. Mas estamos a falar de pontes rodoviárias. Se for uma ponte ferroviária, está fora desse esquema.

Por que é que isso se fez na altura? Porque, se não fosse assim, ninguém assinava este contrato. A Lusoponte ia contrair um empréstimo vultuosíssimo que era garantido com as portagens que ia receber; o Estado podia, daí a 10 anos — como, aliás, se preparava para fazer —, fazer uma ponte qualquer sem olhar à rentabilidade, depois dando cabo da ponte atual. De maneira que a Lusoponte segurou-se — e, na minha opinião, acho que

teve razão — e disse: «Eu quero participar em qualquer projeto rodoviário que suceda.»

Julgo que esse é um assunto já debatido e também me parece que suficientemente apurado juridicamente para se poder dizer que a Lusoponte não se pode opor a que se faça uma nova ponte; pode é querer participar na exploração dessa ponte.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, de um modo sintético, quero fazer três comentários.

Um primeiro para lhe dar os parabéns em tom sério — visto que, deixe-me dizer-lhe desde já, também lhe vou dar os parabéns em tom irónico —, porque o Sr. Engenheiro disse que sempre foi crítico do modelo das parcerias público-privadas e aqueles que têm acompanhado estes trabalhos sabem que também sempre fui crítico deste modelo. Independentemente dos governos, fui crítico no passado, sou crítico no presente e serei crítico no futuro do modelo das chamemos-lhes concessões ou parcerias público-privadas. Sou bastante crítico desse modelo, seja na RTP, nos portos, na Carris ou na TAP, seja em todas as 25 que estamos aqui a analisar. Ora, como o Sr. Engenheiro também foi sempre crítico, acho relevante que tenha dito isso.

Agora gostava de lhe dar os parabéns em tom irónico. É que o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral dissertou abundantemente sobre várias parcerias público-privadas. E, como eu tinha anotado aqui algo que o Sr. Engenheiro tinha escrito, fiquei maravilhado a ouvi-lo. É que o Sr. Eng.º escreveu, na resposta que nos deu, que tudo o que pudesse dizer sobre as parcerias

público-privadas «resultaria de informação dispersa, superficial e obtida através daquilo que terceiros quiseram dizer». No entanto, conseguiu dissertar bastante a partir dessa «informação dispersa, superficial e obtida a partir de terceiros».

Uma última nota é a seguinte: o Sr. Engenheiro disse, e bem, que seria interessante (e também considero que seria) que existisse legislação que pudesse limitar o uso das parcerias público-privadas. Ora, eu não ficaria de bem comigo se não dissesse, na sua presença, algo que eu já disse mais de uma dezena de vezes nesta Comissão de Inquérito, em especial na primeira fase, em que ouvimos genericamente vários especialistas, e o Sr. Engenheiro é um bom exemplo disso. É que, a meu ver, deveria existir um reforço, também a nível legislativo, das incompatibilidades entre as passagens do público para o privado e do privado para o público.

Tivemos variadíssimos casos em que as mesmas pessoas tiveram intervenção no mesmo processo nos vários lados da barricada. Ainda hoje, o Sr. Engenheiro teve aqui alguma dificuldade em lembrar-se, umas vezes, se era como presidente da Lusoponte, outras vezes, se era como ex-Ministro que tinha atuado. E também ouvimos, há pouco tempo, envolvendo também a Lusoponte, o caso de uma assessora que saiu de um parceiro privado que integra o consórcio da Lusoponte e que está no gabinete do Secretário de Estado Sérgio Monteiro e despachou vários pareceres sobre a Lusoponte.

Nem à época, nem agora, o Sr. Engenheiro cometeu qualquer ilegalidade, mas eu não ficava de bem comigo próprio, porque defendo que temos de reforçar essa legislação de incompatibilidades, se não dissesse isso aqui na sua presença, porque o Sr. Engenheiro tem sido muitas vezes focado como um exemplo dessa promiscuidade de quem esteve de um lado e do outro. Não estou a julgar o passado, porque no passado isso passou-se

à luz da legislação que existia. Estou a dizer é que até nos trabalhos desta Comissão uma das notas que deveria surgir era um reforço desse regime de incompatibilidades, para que não tivéssemos tantas passagens do público para o privado e do privado para o público, para interagirem sobre os *dossiers* em que tiveram responsabilidades. Se for para interagirem noutros, não tenho nada contra.

Queria, no entanto, deixar aqui esta nota, pois já o referi várias vezes e, repetindo e concluindo, não ficaria bem se não o dissesse consigo aqui, na Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, agradeço a amabilidade da sua intervenção e a franqueza com que colocou este problema.

Devo dizer que não sei se haverá muita gente tão meticulosa como eu nestas questões. Recordo a este Parlamento, porque é matéria decidida pelo próprio Parlamento, o seguinte: julgo que fui um dos poucos Deputados que, quando saí do Governo, coloquei à Comissão de Ética o problema de aceitar ou não um emprego para o qual me tinham convidado. Estava absolutamente convencido de que não haveria quaisquer dificuldades, mas a Comissão de Ética entendeu que havia e eu não aceitei. Então, eu disse ao contratador: «Não posso aceitar, porque a minha casa agora é o Parlamento».

Quanto ao caso dessa incompatibilidade, julgo que não é justo falar nela — e foi assim que eu atuei — quando estamos a falar de um *décalage* de tempo de 12 anos. Não se esqueça disso. Quando saí do Governo — novamente aí tive a ver com a Lusoponte e com o contrato que foi feito —,

só 12 anos depois é que aceitei o convite que a Lusoponte me fez. E achei que devia aceitar, por variadíssimas razões, mas também porque o presidente não executivo da Lusoponte não tem um ordenado por aí além e tem de ser escolhido por unanimidade entre todos os sócios, uma vez que uma das funções que ele tem é tentar equilibrar o barco e como sabe esses sócios muito pesados às vezes desequilibram os barcos e é preciso ter cuidado.

Portanto, aceitei com à-vontade o cargo, pensando que não havia qualquer incompatibilidade possível. Os sócios não eram os mesmos, os administradores não eram os mesmos, nada era o mesmo, e estávamos a falar de questões separadas no tempo por 12 anos.

Eu poderia perguntar: se isto era um impedimento, então, quantos anos: 20 anos, 25 anos, 30 anos, nunca? Então, estaríamos numa situação em que era negado o direito ao trabalho. Dizer «você nunca mais pode aceitar um emprego desses» acho que não faria sentido. E jamais me senti coagido ou limitado por causa de funções anteriores.

Em todo o caso, se a Assembleia entender que não tenho razão e que, de facto, este assunto deve ser «apertado», com certeza que «aperte» e cá estarei eu para respeitar as decisões que tomarem.

Mas não é um assunto em que considere que esteja em causa algo de importante ou que seja escandaloso.

A verdade é que eu estava reduzido a... Sei lá! A ser jogador de futebol? É que as empresas em que eu poderia ter emprego foram todas empresas que tutelei no meu tempo, como engenheiro, esse é o meu mundo. Portanto, se me disserem «não pode», mais vale dizerem «não pode trabalhar», o que não considero que seja legítimo nem útil para o País, porque já é tão difícil ter governos a funcionar que causar esse tipo de dificuldades inúteis, porque não têm uma justificação, seria demais.

Salvo melhor opinião, esta é a minha. Mas, como digo, salvo melhor opinião e quem a deve ter são os Srs. Deputados. Se acharem que isto não está bem assim, alterem.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, pediu a palavra para interpelar a Mesa. Faça favor.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, quero apenas dizer que, relativamente à Lusoponte, dado que não era o tema desta audição, não fiz qualquer pergunta, não porque não tivesse algumas para fazer ao Sr. Engenheiro, mas porque, mais à frente, nos trabalhos da Comissão, teremos espaço para fazer esse trabalho que, sendo segmentado dessa forma, até pode ser mais profícuo.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

Antes de dar por encerrada a audição, queria pedir aos Srs. Deputados coordenadores ou a quem os substitua que fiquem na sala mais 5 minutos para podermos resolver alguns problemas relativos ao andamento dos nossos trabalhos.

E quero fazer aqui uma correção. O Sr. Deputado Duarte Marques, há pouco, referia-se aos netos do Sr. Eng.º Ferreira do Amaral dizendo que seriam da sua idade.

Ora bem, fizemos aqui uma rápida consulta aos registos biográficos e chegámos à conclusão que a diferença de idades entre o Sr. Deputado Duarte Marques e o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral é de 36 anos. Portanto, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral não é tão idoso como o Sr. Deputado o estava a fazer ou o Sr. Deputado não é tão jovem como quer parecer.

Risos.

Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, quero agradecer-lhe a sua colaboração com os trabalhos da nossa Comissão.

Srs. Deputados, marcaremos, em breve, a nossa próxima reunião, que será seguramente na próxima semana.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 20 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.