

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

12.^a Reunião
(14 de junho de 2012)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 22 minutos.

Foi ouvido, em audição, Sr. Eng.º Rui Manteigas, Diretor de Concessões da Estradas de Portugal. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Renato Sampaio (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE), Mendes Bota e Adriano Rafael Moreira (PSD), Isabel Oneto (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Paulo Batista Santos e Duarte Filipe Marques (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Emídio Guerreiro (PSD) e Manuel Seabra e Fernando Serrasqueiro (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 22 horas e 10 minutos.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, vamos dar início aos nossos trabalhos.

Eram 17 horas e 22 minutos.

Da ordem de trabalhos de hoje consta a audição do Sr. Eng.º Rui Manteigas, Diretor de Concessões da Estradas de Portugal, que foi proposta pela bancada do Partido Socialista.

O Sr. Engenheiro já está connosco, portanto, em primeiro lugar, quero agradecer a sua presença nesta reunião da Comissão de Inquérito e a colaboração que certamente prestará aos nossos trabalhos.

Informei o Sr. Engenheiro, informalmente, sobre a nossa metodologia de trabalho e já o consultei para saber se tem alguma objeção ao carácter público desta reunião, sendo que já me informou que não tem. E também já lhe dei conta da possibilidade de fazer uma breve intervenção inicial, da qual o Sr. Engenheiro prescindiu.

Nesse caso, entraremos diretamente na fase das perguntas e respostas, seguindo a nossa metodologia habitual. Haverá uma primeira ronda, em que cada grupo parlamentar dispõe de 10 minutos para colocar questões. Também segundo a rotatividade que ficou estabelecida, cabe hoje ao Partido Socialista colocar as primeiras perguntas desta ronda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio, para colocar as perguntas que entender.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, muito obrigado por ter acedido vir a esta Comissão. Em nome do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, queria cumprimentá-lo e

colocar-lhe, obviamente, algumas questões muito factuais, pelo que agradecia que fosse direto.

O Sr. Engenheiro é Diretor de Concessões da Estradas de Portugal há vários anos. Gostaria de saber quem é que o nomeou para esse lugar e se tem, efetivamente, um profundo conhecimento das várias parcerias público-privadas (PPP) rodoviárias que foram concessionadas nos últimos anos.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas** (Diretor de Concessões da Estradas de Portugal): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, boa-tarde.

Sou Diretor de Concessões desde janeiro de 2003. Tecnicamente, o termo não será nomeação. Foi o Conselho de Administração da Estradas de Portugal (EP) que me nomeou em dezembro de 2002/janeiro de 2003. Foi um convite do Eng.º Ribeiro dos Santos, à altura Presidente do Conselho de Administração do Instituto das Estradas de Portugal.

Tenho um conhecimento das concessões rodoviárias em Portugal e das subconcessões. Obviamente que não acompanho as concessões do Estado desde que a EP ficou cingida às suas subconcessões, portanto desde dezembro de 2007, em que o tal acompanhamento passou a ser executado pelo Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR).

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Então, isso significa que o Sr. Engenheiro foi nomeado no tempo do Governo do Dr. Durão Barroso, atravessou os Governos do Dr. Pedro Santana Lopes e do Eng.º José Sócrates e continua com essas funções no Governo do Dr. Passos Coelho.

Há uma questão que hoje está muito em cima da mesa, que é a do relatório do Tribunal de Contas. Queria perguntar-lhe se o Sr. Engenheiro e

se a EP esconderam ou não ao Tribunal de Contas contratos paralelos relativos às compensações contingentes nas concessões rodoviárias.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, o relatório do Tribunal de Contas não diz que há contratos paralelos. Portanto, para já, queria fazer essa correção. Não há quaisquer contratos paralelos.

O que existe e que o Tribunal de Contas referiu foi uma documentação que nos pediu muito recentemente — e que demos — de três subconcessões. Enfim, *consent letters* é nome correto, mas são cartas que não acrescentam nem 1 € aos contratos firmados entre a EP e as subconcessionárias.

Portanto, não são contratos paralelos e o Tribunal de Contas não refere isso em lado algum.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, tem-se dito que a Estradas de Portugal teria escondido ao Tribunal de Contas documentos que contribuiriam para esconder um valor de 705 milhões de euros que se acrescentaria aos contratos.

Queria que confirmasse se a Estradas de Portugal escondeu ao Tribunal de Contas algum documento com importância para os custos das concessões.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Como disse anteriormente, não há nenhum documento que acrescente 1 € aos contratos aprovados e visados pelo Tribunal de Contas.

Existe uma série de documentação, que é feita nestas concessões, que não faz parte do contrato e que, assim que nos foi pedida, foi solicitada, mas que não acrescenta, como disse, 1 € aos contratos finais.

Portanto, não há nada escondido. A relação com o Tribunal de Contas tem sido profícua e transparente ao longo deste tempo.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, pode informar esta Comissão de Inquérito se as sete concessões ou subconcessões feitas pela Estradas de Portugal foram adjudicadas e contratadas num processo de concurso público internacional e se as propostas vencedoras eram ou não as que tinham os preços mais baixos.

Queria ainda que me dissesse, por outro lado, se todas estas concessões estavam ou não incluídas no Plano Rodoviário Nacional (PRN).

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, claro. A atuação da Estradas de Portugal cinge-se, como é óbvio, ao Plano Rodoviário Nacional.

O Plano Rodoviário Nacional, como sabem, é aprovado na Assembleia da República, portanto a sua realização está concessionada à EP e, obviamente, só pomos em concurso, só construímos as estradas que estão nesse plano. Logo, todas as estradas desse plano de subconcessões são do PRN.

Voltando à parte inicial da sua pergunta, todas as subconcessões foram, nos termos legais, lançadas em concursos públicos internacionais, aos quais concorreram vários concorrentes nacionais e estrangeiros financiados por bancos nacionais e estrangeiros.

As melhores propostas, obviamente, foram as mais baratas, portanto foram as escolhidas para a adjudicação.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — O Sr. Engenheiro acabou de confirmar que estas sete subconcessões foram adjudicadas às propostas mais baixas, que se incluíam no Plano Rodoviário Nacional.

Antes disso, foi feito um conjunto de estudos com o objetivo de aferir a viabilidade económica e financeira daquelas subconcessões — conforme é referido, aliás, na auditoria do Tribunal de Contas.

Sr. Engenheiro, a questão que queria colocar-lhe é a seguinte: pode dizer-nos quais os custos inicialmente estimados pela EP nos estudos de viabilidade? Eram superiores ou inferiores aos custos contratados?

Por outro lado, por exemplo quanto à concessão Pinhal Interior, pode dizer-nos qual foi o valor estimado para a concessão, a operação e a manutenção e qual o foi valor efetivamente contratado no total das subconcessões?

Ou seja, Sr. Engenheiro, pretendo saber, comparando com os estudos de viabilidade económica e financeira que a Estradas de Portugal tinha para realizar estes concursos, se nos contratos ficou ou não estabelecido um preço abaixo do inicialmente previsto pela Estradas de Portugal.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, elas foram contratadas com um preço, em média, 20% abaixo daquele que tínhamos estimado nos estudos de viabilidade.

Portanto, naquele período verificou-se uma forte competição entre os diversos concorrentes. Enfim, não sei de cor os valores da operação e manutenção da concessão Pinhal Interior; sei que foram substancialmente abaixo daqueles que estávamos à espera. Tínhamos como referência os estudos dos nossos contratos de conservação corrente, que são feitos por um período de três anos, e a proposta que veio a vencer tinha custos de operação e de manutenção substancialmente abaixo desses.

Como disse, os preços, em média, foram mais baixos na casa dos 20%. Enfim, não sei todos os valores contratados de cor, poderei ver nos meus registos, mas a ideia que tenho é essa: 20% abaixo. E, no caso do

Pinhal, que tinha muita operação e manutenção, os valores foram abaixo dos que tínhamos estimado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, as informações que temos são de que na concessão Pinhal Interior houve um abaixamento dos valores de cerca de 30% e de que no global houve uma diminuição de 18%, comparando os estudos de viabilidade económica e financeira que a Estradas de Portugal tinha com os valores contratados. Ou seja, houve uma redução de valores de cerca de 18%.

O Sr. Engenheiro pode confirmar o que acabei de dizer? Gostaria ainda de saber se este abaixamento se verificou na construção, na operação ou na manutenção.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, confirmo, são os 20% que referi. Poderei ver caso a caso que percentagens é que são, mas a ideia que tenho é de que é de 20%.

As reduções mais significativas são na operação e na manutenção. Mas houve surpresas. Lembro que a Transmontana ficou muito abaixo daquilo que tínhamos estimado, bem como o próprio Douro Interior. Não tenho os números todos, mas posso consultar quadros se for relevante. Tenho alguns elementos comigo. A tendência foi essa, ou seja, uma tendência em baixa, mais notória na operação e manutenção.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, acaba de confirmar exatamente os dados que tínhamos relativos à existência de um abaixamento de valor de cerca de 40% na operação e na manutenção e também de um abaixamento, obviamente, dos custos.

Sr. Engenheiro, ainda relativamente aos custos, é capaz de nos indicar o investimento em construção de cada subconcessão, a extensão total de construção contratada e o custo médio por quilómetro?

Pausa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Perdão, pediu-me os valores por subconcessão ou o valor total?

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, se nos pudesse dar os valores por subconcessão, era interessante. Se não, pode dar-nos o custo total, fundamentalmente o custo médio por quilómetro.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O custo médio é de 3,3 milhões de euros por quilómetro. Estamos a falar num investimento em construção de 3300 milhões de euros; estamos a falar de 400 km de construção de autoestrada e de cerca de 600 km de construção de estrada. Estaremos a falar, *grosso modo*, de 1000 km de novas vias e de um custo de 3300 milhões de euros.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, quanto a esses 1000 km que apontou, considera uma parte que é de autoestradas e outra parte é de requalificação de estradas.

Sr. Engenheiro, é possível dar-nos os números comparativos com as outras concessões anteriormente contratadas, nomeadamente o número de quilómetros e o preço médio por quilómetro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, pensava que tinha valores comigo, mas não tenho.

No entanto, para efeitos comparativos, direi que são valores muito competitivos. Lembro-me, por exemplo, de que a A10 custou 3,5 milhões de contos por quilómetro, será qualquer coisa como 18,5 milhões de euros por quilómetro.

Em relação a outras autoestradas, como, por exemplo, no Norte, a concessão Norte teve um custo médio de 4,5 milhões de euros por quilómetro. Portanto, estaremos, sensivelmente, 20% ou 30% abaixo.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, no fundo, nestas concessões temos três níveis de construção: temos a construção de raiz de autoestradas, a construção de raiz de outras estradas e a manutenção e conservação ainda de outras estradas que se mantinha. Pelas minhas contas, mas o Sr. Engenheiro confirmar-me-á, perfaz cerca de 1822 quilómetros.

Desses 1822 quilómetros, o Sr. Engenheiro pode dizer-nos quantos são de autoestrada? Ou seja, dos 1822 quilómetros envolvidos nisto, quais são os de autoestrada?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É um valor ligeiramente inferior a 400.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Isto demonstra, em relação à ideia que está instalada na opinião pública de que nos últimos seis ou sete anos se construíram muitas autoestradas em Portugal, que, afinal, se construíram só cerca de 400 quilómetros e que o resto foi, efetivamente, construção de estradas para dar acessibilidade a essas autoestradas e, por outro lado, também houve a

conservação e a manutenção das estradas anteriores. Ou seja, as concessões não serviram, exclusivamente, para construir autoestradas, mas também para fazer a conservação e a manutenção de muitas estradas que existiram e, por outro lado, para criar os acessos a essas autoestradas.

Sr. Engenheiro, outro tema que está aqui em cima da mesa é o problema dos subcustos. Algumas pessoas procuram fazer passar a mensagem de que, a partir de 2005, houve um subcusto da concessão comparativamente com os custos iniciais.

O Sr. Engenheiro, como Diretor de Concessões da EP e com responsabilidade na gestão destes contratos, confirma ou não a existência de subcustos e de desvios nestas subconcessões?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, nas subconcessões não há qualquer desvio. Pelo contrário, há poupanças, neste momento.

Obviamente, o programa ainda não terminou, ainda está em construção até ao próximo ano, mas já temos, *grosso modo*, cerca de 36 milhões de euros de poupança, na Transmontana e na Douro Interior, que são as concessões onde esse processo está mais avançado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Engenheiro, do nosso ponto de vista, tem havido aqui uma grande mistificação sobre a questão e uma certa diabolização do problema das parcerias público-privadas, nomeadamente neste setor rodoviário.

Lançam-se muitos números para cima da mesa. Nomeadamente o Sr. Dr. Juiz Carlos Moreno apresentou aqui números que facilmente se demonstrou que estavam errados, porque ele estava a multiplicá-los por 1000.

Sr. Engenheiro, gostava de lhe colocar uma questão, exatamente para clarificar o que podiam ser gralhas, mas são gralhas a mais para quem fala tanto de cátedra sobre uma matéria que obviamente desconhece e para quem procura e quer ser tão rigoroso quanto às PPP. De facto, parece-me que multiplicar um conjunto de números num livro publicado é muita falta de rigor da parte do Sr. Dr. Juiz Carlos Moreno. Porque também acho que, sobre esta matéria, há muita gente que fala aqui de tudo e até daquilo que sabe.

Sr. Engenheiro, a questão que lhe quero colocar é a seguinte: nas sete subconcessões lançadas pela EP, pode dizer-nos, de forma factual, quais os riscos que passaram para o parceiro privado e quais os que ficaram no parceiro público?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Os riscos que passaram para o parceiro privado são os habituais neste género de parcerias, ultimamente: o risco de construção; o risco de projeto na fase de projeto, que está no âmbito das concessionárias; o risco da disponibilidade da operação da via; parte do risco de tráfego — existe um pagamento de serviço completamente indexado ao tráfego nalgumas das concessões e em quatro das sete o pagamento indexado ao tráfego é, inclusive, o pagamento mais significativo; o risco de expropriação; o risco fiscal... Enfim, são, *grosso modo*, a maior parte dos riscos que se conseguem passar, a preços razoáveis, para o parceiro privado, nesta fase.

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, permita-me só mais um segundo.

Sr. Engenheiro, pode-se, então, concluir que, na passagem do risco do Estado para os privados e dos privados para o Estado, há uma evolução positiva a favor do Estado nas parcerias público-privadas?

Ou seja, Sr. Engenheiro, pela experiência que tem, pode dizer-nos que riscos existiam antes nas parcerias público-privadas que passaram para o privado, e o contrário também, e se essa evolução foi ou não positiva?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Portanto, a experiência é positiva. Obviamente, decorreu sempre de interações que fomos tendo ao longo do tempo com as equipas que nos acompanharam do Ministério das Finanças e do próprio Tribunal de Contas. Foi através de várias discussões que os alertas foram sendo, de alguma forma, colocados nos próprios relatórios.

Portanto, o que conseguimos, com o tempo, introduzir na lei e nas novas parcerias foi fixar o risco ambiental, transpor para o privado o risco de expropriações. Quanto ao risco fiscal, houve diversas correntes: conseguimos rever o risco fiscal que estava nas concessões antigas, sobretudo no processo de negociação das SCUT, para uma mudança mais equitativa, e na Lusoponte também; nas subconcessões, como já estávamos com taxas baixas de IRC, voltámos a pôr o risco fiscal nos privados.

O risco de tráfego também teve evoluções ao longo do tempo. Nas SCUT era relativamente mitigado, era partilhado com o Estado; quando foi a introdução das portagens, verificou-se que esse risco era muito elevado, tinha um preço muito elevado, ficou do lado do Estado. Nas subconcessões é também um risco partilhado, ou seja, as portagens são receita da EP e, portanto, é um risco que a EP assumiu, mas os pagamentos de serviço, que assumem nalgumas concessões valores importantes — no Algarve assume

a totalidade dos pagamentos —, é um risco que está partilhado, isto é, está de parte a parte.

Achamos que sim, que fomos cumprindo com as recomendações do Tribunal de Contas e com as recomendações das equipas das Finanças que nos acompanham, mormente a Parpública.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, para colocar as questões que entender.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, começo por cumprimentá-lo e agradecer-lhe também a disponibilidade para comparecer nesta Comissão e responder às nossas questões.

Gostaria de lhe fazer uma primeira pergunta, para fazer aqui um enquadramento, que é a seguinte: alguma vez trabalhou diretamente, e de que forma, com o Dr. Vítor Almeida e com o Dr. Ernesto Ribeiro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, trabalhei em várias comissões de lançamento de parcerias, de avaliação de parceiras. Em várias comissões.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas estive em algumas parcerias onde estes dois técnicos estiveram, em representação do Governo, como renegociadores?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Concretamente, em quais?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Perdoar-me-á não me lembrar de todas, teria de me socorrer do currículo, mas lembro-me da renegociação da Lusoponte, da introdução das portagens nas SCUT do Grupo Ascendi e Euroscut, lançamento Lisboa, lançamento da Douro Litoral... Que me lembre, foram essas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, depois de várias questões, o Dr. Vítor Almeida e o Dr. Ernesto Ribeiro, dois técnicos que pertenceram a essa comissão de renegociação, afirmaram aqui, nesta Comissão, relativamente aos contratos de concessão Costa de Prata, Grande Porto, Litoral Norte, Beira Litoral e Alta, Grande Lisboa e Norte, o seguinte: «Se fossem eles que mandassem, as renegociações da Grande Lisboa e do Norte não teriam sido incluídas nestas renegociações, atendendo ao facto de que o risco corria para a concessionária.»

Sr. Engenheiro, faça-lhe também a pergunta: se fosse o Sr. Engenheiro que mandasse, teria incluído a Grande Lisboa e o Norte nesta renegociação?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bem, esse problema não se põe, porque eu não mandava, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eles também não!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Eu só queria precisar uma coisa: a inclusão dessas duas concessões foi uma condição imposta pela concessionária para se negociar. E, portanto, se não fossem incluídas,

teríamos de ir para o reequilíbrio financeiro das três, onde estávamos a introduzir as portagens, ou seja, não havia negociação se não houvesse inclusão. Portanto, há aí uma pequena contradição.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas há uma pequena contradição, por parte de quem?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Há uma pequena contradição a dizer que se alguém mandasse podia negociar só três. Não havia negociação só com três. Havia negociação com cinco ou reequilíbrio financeiro com três. A contradição é essa!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o que o Sr. Engenheiro diz contraria o que os outros dois elementos que estiveram nessa comissão aqui afirmaram «se fossem eles a mandar». Disseram que o Secretário de Estado das Obras Públicas e o Secretário de Estado do Tesouro terão dado instruções claras para que estas duas concessões...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quem é que disse isso?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi aqui afirmado, nesta Comissão. É uma questão de ir ver as gravações, pois foi exatamente isso que aqui foi dito.

Então, se não foram instruções da tutela para o fazer, qual é a explicação para o facto de elas terem sido incluídas nessa negociação?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas a sua pergunta é se havia instruções da tutela?! Não percebi a pergunta.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Exatamente! Pergunto-lhe se foram instruções claras da tutela para incluir nessas renegociações a Grande Lisboa e o Norte.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, havia uns termos de negociação que foram dados à comissão de 2007, onde estava esse pressuposto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, havia uns termos que foram dados...

Faço-lhe a pergunta claramente. As concessionárias disseram que não renegociavam se não fossem incluídas estas duas. Ora, isto significa que, na qualidade de representantes do Estado, aceitaram isso, pura e simplesmente, sem terem ordens de ninguém, da tutela, de quem quer que fosse, e disseram «sim, incluam estas duas concessões nestas renegociações»? O Sr. Engenheiro é que foi responsável por essa decisão, porque as concessionárias disseram que, relativamente a estas duas, não renegociavam e que iam para o pedido de reequilíbrio financeiro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, eu disse que não, que não era eu que mandava. As negociações são entre o concedente e uma concessionária e os termos das negociações estavam definidos num documento que nos foi dado. E lá consta que é para negociar as cinco!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Esse documento vinha assinado por quem?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Pelo Governo, pela parte das Finanças e das Obras Públicas. Imagino que pelos dois Secretários de Estado, mas posso confirmar, pois tenho aqui uma cópia.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já agora, agradecia que nos pudesse dar também esse documento.

Pausa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. São os dois Secretários de Estado: o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e o Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e Comunicações.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Nós queríamos ter acesso a esse documento. É possível fotocopiá-lo?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É um anexo ao relatório de negociações.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, apelo a V. Ex.^a no sentido de pedir o documento que, pelos vistos, o Sr. Engenheiro tem. Nós não temos acesso a ele e gostaríamos de ter.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se este documento foi ou não solicitado. Presumo que este documento seja daqueles que foram solicitados ao Governo e, portanto, nós devemos estar a recebê-lo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, não tenho a certeza se esse documento foi solicitado e não sei exatamente quando é que ele virá. Se o Sr. Engenheiro tem o documento, supostamente numa Comissão de Inquérito ele deveria ser distribuído. Só se, eventualmente, se negar a fornecer o documento à Comissão.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, não nego nada! Este documento nem é meu. É da comissão de negociação entregue ao Governo. Portanto, é uma cópia minha. Enfim, não está certificada, mas imagino que corresponda ao original que existe na Parpública.

O Sr. **Presidente**: — De qualquer maneira, se o Sr. Engenheiro não tiver obstáculos a que possamos tirar uma cópia,...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Com certeza que não.

O Sr. **Presidente**: — ... será solicitada uma cópia e será distribuída.

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

Sr. Engenheiro, desde 2003, todos os contratos estariam obrigados ao comparador público. Nesse sentido, pergunto-lhe se, em todas as comissões a que pertenceu e que esteve envolvido, foi cumprido aquilo que a lei estabelece no caso concreto do comparador público.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — No nosso entendimento na EP, os estudos que nós fazíamos eram mais amplos do que os do comparador. Explicámos isso várias vezes aos órgãos que nos regulam e, aparentemente, essa explicação convenceu tanto o Tribunal de Contas como os membros

das comissões que acompanhavam o lançamento das parcerias, através da consulta, obviamente, dos estudos, e assim se lançou a concessão Grande Lisboa, a concessão Douro Litoral e a concessão Túnel do Marão.

O Tribunal de Contas não veio a entender que esses estudos — ainda assim, com informação suficiente — substituíssem a necessidade de haver ou não o comparador. E, a partir da oposição do Tribunal de Contas a que nas subconcessões esses estudos, apesar de superiores, substituíssem o comparador, passámos a fazer os comparadores. Portanto, isso é um assunto encerrado para nós: agora há sempre comparadores. É um estudo não tão completo quanto os estudos que fazíamos — continuamos a fazer os nossos —, mas fazemos também o comparador. É um assunto encerrado da nossa parte.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — No Túnel do Marão foi feito o estudo comparador público?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Foi. Como eu disse, foi feito um estudo superior ao do comparador, uma vez que tinha todos os custos associados a uma proposta deste tipo, tinha a fixação de um preço base. E, portanto, entendíamos que substituía o comparador. Assim entendeu também a Comissão, assim entendeu também o Tribunal de Contas. A concessão teve visto e, portanto,...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, vou ler-lhe uma parte do relatório do Tribunal de Contas, que diz o seguinte: «O Tribunal sublinha que só teve conhecimento da existência dos acordos paralelos sobre as denominadas ‘compensações contingentes’ no decorrer do processo de auditoria, uma vez que não foram mencionados nem juntos

como anexos aos contratos apreciados em fiscalização prévia. Esses acordos não foram, pois, conhecidos nem visados por este Tribunal.» Isto refere-se, como o Sr. Engenheiro sabe, a estas subconcessões onde supostamente há aqui, como diz o Tribunal de Contas, «acordos paralelos sobre as denominadas compensações contingentes» de 705 milhões de euros. Refiro-lhe isto, porque há pouco ouvi uma explicação relativamente a esta afirmação do Tribunal de Contas, mas confesso que não fiquei totalmente esclarecido.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Tribunal de Contas, no processo de fiscalização concomitante que faz, às tantas perguntou-nos se havia uma denominada *consent letters* — são as cartas que são preparadas para os bancos financiadores poderem preparar o financiamento em mercado secundário — que fazia uma clarificação de um ponto dos contratos. E nós dissemos que sim, que havia em três subconcessões e demos cópia dessas cartas. São essas cartas que o Tribunal de Contas refere que não foram enviados anexos ao contrato.

É verdade, não foram enviados anexos ao contrato, não tinham de ir. Há uma série de correspondência que trocamos com as concessionárias, às vezes a pedido destas, outras vezes a nosso pedido, que não faz parte do contrato, que não constitui o contrato, que não acrescenta 1 € aos encargos que estão nos contratos. Portanto, está levantada uma confusão em que as pessoas já chamam «contratos paralelos», como já ouvi na comunicação social, mas não são nada contratos. Há cartas em três concessões que, de facto, apenas clarificam uma coisa que já está nos contratos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não é a comunicação social nem são as pessoas que fazem estas afirmações. Acabei de lhe ler aquilo que

vem no relatório do Tribunal de Contas que, exatamente, fala em acordos paralelos.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Mas eu disse...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A pergunta é a mesma: se não há contratos, como justifica o facto de o Tribunal de Contas insistir nesta matéria e dizer que isso trouxe um acréscimo para o Estado, para os contribuintes, de 705 milhões de euros? O Sr. Engenheiro afirma, aqui, que não houve um acréscimo de 1 € a mais relativamente ao custo base. Afinal, em que é que ficamos? Qual é a justificação? Sinceramente, não consigo entender perante as afirmações do Tribunal de Contas e as afirmações que o Sr. Engenheiro aqui está a proferir.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Sr. Deputado falou tanto em acordos como em contratos. A bancada do PS começou por falar em contratos; o Tribunal de Contas não fala em contratos, fala em acordos; e nem sequer é esse o nome correto daquilo a que estamos a referir, que é uma *consent letter*.

O que eu disse, mantenho: os encargos com os contratos de subconcessão estão expressamente referidos nos contratos, no instrumento de reforma. Todos os encargos foram transmitidos ao Tribunal de Contas em dois sítios: no caso-base e numa obrigação que todas as entidades que são sujeitas a visto têm de entregar, é um anexo específico nos termos da lei do Tribunal de Contas, que é a inscrição dos encargos plurianuais. Trata-se de um anexo com um modelo feito pelo Tribunal de Contas, que é preenchido por cada entidade. Nesse anexo de encargos plurianuais vão inscritos os encargos plurianuais do contrato. Não vejo que explicação haja

mais para dar. Portanto, não há qualquer encargo adicional criado por essas *consent letters*, como aqui referi.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, como comenta uma das recomendações do Tribunal de Contas que visa exatamente a EP e que diz: «O Estado, por via da EP, deverá, no âmbito das concessões de portagem real, evitar trocar receitas de portagem por pagamentos por disponibilidade, de modo a não onerar os contribuintes pelos défices de tráfego das concessionárias que venham a ocorrer»? Tem o Tribunal de Contas razão relativamente a esta afirmação?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vamos lá ver: eu acho que não me compete comentar as afirmações do relatório do Tribunal de Contas. Já estaria a entrar no exercício de opinião. Acho que não existe uma regra basilar para a venda do risco de tráfego. Posso situar que, neste momento, em nenhuma das parcerias que estão a ser estabelecidas na Europa é aceite pelos bancos financiadores a inteira assunção de risco de tráfego ou, então, é aceite com um preço demasiado elevado e, portanto, se houver Estados que estão dispostos a pagar...

Há tempos, contaram-me um caso ocorrido em França de um financiador de um fundo de investimento, por acaso português, que está a financiar uma autoestrada nova em França, em que o risco de tráfego passou para o parceiro privado. Ele comentava que o preço é três vezes aquele que estaria se houvesse um pagamento de disponibilidade. Portanto, digamos que não há uma regra geral. Há uma análise caso a caso: caso a caso temos de decidir se o preço a pagar pelo risco de tráfego é ou não o melhor, o mais adequado naquele momento e se interessa ao Estado. Portanto, não deve ser entendido como regra geral.

No passado, o risco de tráfego era um risco de mercado, passava-se para os parceiros privados. Fizemos isso em imensas concessões de portagem real. Hoje, esse risco, num cenário de crise financeira, é um risco bastante caro, ou seja, a tomada desse risco pelos privados é risco bastante caro e, portanto, em cada caso, devemos olhar para ele e ver se devemos ou não passar o risco para os privados.

O que fizemos no caso das subconcessões foi mitigar essa passagem de risco. Ainda assim, mantivemo-nos fiéis ao princípio original e há uma passagem de risco do tráfego para os privados na EP, nas subconcessões — embora grande parte do risco, nesta fase, seja um risco associado à cobrança das portagens que ainda se mantém em algumas subconcessões na EP. Digamos que há três subconcessões em que, claramente, os pagamentos de tráfego são superiores aos pagamentos de disponibilidade; há três subconcessões onde é o inverso; e há uma em que, enfim, digamos que não pode haver aí uma diferença entre passagem de riscos. Cada caso é um caso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Cada caso é um caso, mas o Sr. Engenheiro admite que houve situações onde se trocaram as receitas de portagem por pagamentos de disponibilidade?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, a introdução de portagens nas SCUT foi, claramente, um caso desses.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E entende que isso beneficiou os contribuintes, ou não?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, comparativamente com o preço que tínhamos de pagar para a concessionária vir a assumir um risco de tráfego numa altura de grande incerteza e com a maior probabilidade de ter de haver uma renegociação dos contratos de financiamento, nesse caso, entendemos que sim, que a melhor opção para os contribuintes portugueses foi passar a concessão para risco de disponibilidade, mantendo os contratos de financiamento e os contratos tal e qual como estavam.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas com que base é que chegaram à conclusão de que o facto de terem passado o risco de disponibilidade para o Estado beneficiou melhor o próprio Estado? Porque foi aqui afirmado, por uma das pessoas que esteve envolvida, julgo que pelo Dr. Ernesto Ribeiro, que, na altura, a sensação que tinham era a de que isso defendia melhor os interesses dos contribuintes.

Pergunto-lhe se a opção de seguir esta via foi também por terem a sensação de que servia melhor os interesses dos contribuintes ou se, efetivamente, houve algum estudo. Há pouco explicou o risco que daí ocorria no sentido das compensações que tinham de ser pagas às concessionárias. Pergunto se alguém aferiu que valores eram esses, quais os riscos, o que é que isso implicava em termos de valores, para poderem optar por esta solução. Supostamente e segundo aqui foi afirmado, tinham a sensação de que era a melhor escolha e aquela que servia melhor os interesses dos contribuintes. Foi com base nisso, ou seja, com base na sensação que tiveram?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Tínhamos um consultor de tráfego a trabalhar para nós nessas concessões e as concessionárias tinham também um consultor de tráfego a trabalhar para elas. Desde logo,

surgiram, na parte dos dois consultores, fortes dúvidas sobre a reação dos utilizadores destas vias à introdução de portagem. Portanto, havia uma grande dose de incerteza sobre as projeções futuras de portagem. Ao acrescentar a essa dose de certeza, os bancos financiadores...

Repare que todas estas subconcessões foram lançadas num período áureo, em que o financiamento era relativamente fácil. Lembro-me que, por exemplo, a Costa de Prata tinha 22 bancos financiadores, 3 dos quais do Japão, vários da Ásia. Portanto, estamos a falar de concursos lançados em 1999, adjudicados entre 1999 e 2002, com TIR relativamente baixas, situadas, no máximo, em 11% e algumas TIR de investidores internacionais de 7%.

O que é que acontecia? Ao mexer muito no risco de tráfego, os bancos financiadores tinham direito a rever o contrato de financiamento inicial, e isso foi considerado como o melhor ativo a proteger nesta renegociação, porque os bancos financiadores internacionais não olhavam para o risco de Portugal da mesma maneira em 2009 do que olhavam em 1999 e, portanto, queriam um pretexto para se libertar, enfim, do seu portfólio de investimentos e investimentos em Portugal.

Portanto, a nossa ideia foi não dar razão aos bancos para encontrarem motivos de rescisão dos contratos de financiamento, porque os contratos de financiamento eram bons e, além disso, manter a estabilidade nos contratos, que foi aquilo que conseguimos com o processo negocial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, pelo que percebi, até pela situação económica internacional, que não era igual em determinados períodos da história, gostava que o Sr. Engenheiro comentasse o facto de, entre as 25 parcerias público-privadas, 11 terem sido lançadas de 2005 para cá.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, eu não tenho de comentar isso. Não sou eu que lanço parcerias. São os governos eleitos pela população portuguesa. Acho que não tenho de dar essa opinião.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, coloco-lhe esta questão como técnico que está envolvido em todas estas negociações, nos valores compreendidos em todos estes processos. Porque alguém também já afirmou aqui que foi excessiva a dose, isto é, que o número de parecerias que foram lançadas foi exagerado e que, perante aquilo que era uma realidade, perspectivava que, num futuro próximo, isto viesse a acontecer, porque era insustentável.

Supostamente, conhece a EP melhor do que qualquer um de nós, do que eu seguramente. Nesse sentido, pergunto-lhe se, com essa decisão política, é sustentável manter, nomeadamente, a EP e se, na sua opinião e até como cidadão atento a estas matérias, os valores que estão envolvidos nestes processos foram efetivamente em demasia, ou se não foram, se, como também aqui foi dito, se devia ter parado para pensar depois de termos umas PPP de primeira geração e se isso devia ter sido reequacionado e, nesse sentido, o que é que isso envolvia, de raiz, para os contribuintes e para o próprio Estado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Sr. Deputado quer pôr-me a dar opinião sobre os governos e acho que não me pagam para isso.

Também queria dizer que existe alguma responsabilidade na Assembleia da República sobre aquilo que a Estradas de Portugal teve de fazer e tem de fazer. O nosso PRN é aprovado nesta Casa, tem claramente exigências ao nível de servir todos os distritos e todas as fronteiras com o

nível de serviço B — é quase o melhor, acima desse só há o nível A — que não tem qualquer constrangimento à circulação, tem de servir todos os concelhos com IC de nível de serviço C e as próprias estradas nacionais de nível de serviço C. Repare que existem níveis de serviço até F, portanto D, E, F.

De facto, Portugal tem um PRN do qual se pode orgulhar. Será que o pode realizar? A essa pergunta não me compete responder. Mas, de facto, a montante existem várias atuações que podem ser feitas, nomeadamente reequacionar o Plano Rodoviário Nacional e reequacionar a maneira como ele serve todos os distritos e concelhos em Portugal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, sei que já terminei e não quero fazer nenhuma pergunta.

Só quero dizer que, enquanto está a decorrer esta audição, gostaria de ter acesso ao tal documento que, julgo, pelo que percebi, ainda não foi mandado fotocopiar.

O Sr. **Presidente**: — Tem razão, Sr. Deputado. Vamos providenciar que seja fotocopiado para ser distribuído.

Sr. Engenheiro, deixe-me dizer-lhe que, nesta Comissão de Inquérito, os cidadãos são cidadãos livres e, portanto, podem emitir as suas opiniões, querendo, independentemente daquilo para que são pagos. É evidente que o Sr. Engenheiro é livre de emitir as suas opiniões ou de não as emitir.

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

O Sr. **Presidente**: — Peço, então, ao Sr. Engenheiro para nos facultar o documento de forma a podermos tirar uma cópia e facultar, atempadamente, aos Srs. Deputados.

Como sabem, a próxima bancada a colocar questões é a do PCP. Acontece que o Sr. Deputado Bruno Dias informou a Mesa de que tinha uma intervenção a fazer no Plenário e, portanto, teve de se ausentar, o que nos vai, depois, obrigar a fazer uma entorse na ordem das intervenções. Quando ele puder voltar, no momento que for oportuno de acordo com a direção dos trabalhos, terá um crédito de tempo para poder colocar as suas questões.

Assim sendo, seguindo a ordem, passamos à bancada do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro Rui Manteigas, quero fazer-lhe algumas perguntas sobre a sua posição nestes processos.

Há pouco, respondeu a uma das perguntas, como penso que o deveria ter feito, dizendo que não foi decisão sua, que foi decisão de cima, que quem colocava algumas das questões era quem estava acima do seu posto de decisão.

A pergunta que lhe faço diretamente é: nos seus trabalhos, a quem reporta?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Obviamente que reporto a várias pessoas consoante os trabalhos. Nessa comissão, sendo uma comissão entre o Estado e a concessionária, o Estado tem direito a indicar dois representantes pelo lado do Ministro das Finanças e dois representantes

pelo Ministro das Obras Públicas. Eu estava a representar o Ministro das Obras Públicas. No entanto, quem falava com os ministros, quem se reunia com os ministros era o presidente da comissão, que não era eu.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Nesse processo, debatia as suas opiniões e tirava as suas dúvidas com o presidente da comissão, ou não? De que forma trabalhavam?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, as dúvidas eram tiradas e discutidas no seio da comissão.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Imaginemos, por hipótese, face a determinada exigência de uma concessionária, a decisão de aceitar ou não aceitar, de ceder em determinado ponto. Essa decisão era discutida em comissão, onde a voz do seu presidente, porque tinha o relacionamento com a tutela, se sobrepunha às vozes dos restantes participantes na comissão?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não me lembro de isso ter ocorrido, de um membro ou de o presidente da comissão sobrepor a voz sobre os vogais da comissão. Não me lembro de ter havido assim uma discordância no seio da comissão. Acho que o Sr. Deputado teria de ser mais concreto...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Eu gostava, mas não estive nessas reuniões.

Estava, pura e simplesmente, a tentar perguntar-lhe, porque acho que esta Comissão não tem conhecimento de como funcionavam as comissões, como era o processo de tomada de decisão, como se definia, que estratégia

deveria adotar, como sabia, perante determinados pressupostos de negociação das concessionárias e pressupostos de negociação do lado do Estado, quais é que valiam.

Um processo negocial, penso eu, tem os seus avanços, os seus recuos, as tomadas de posição do parceiro público e do parceiro privado. Há, necessariamente, um debate. Não se parte para um processo negocial com a certeza de como se chega ao seu fim.

Gostava, por isso, de perceber como funcionava, como era o processo de decisão, como retiravam dúvidas, de que forma faziam a ligação ao decisor político sobre o que estava em cima da mesa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, já disse que era o presidente da comissão que reunia com o decisor político.

Os termos da negociação estavam no acordo global que referi, que está no relatório, e o relatório depois faz a síntese — houve uma série de relatórios parcelares — da aderência daquele acordo àquilo que a comissão negociou e entendeu negociar e diz por que é que algumas coisas não são totalmente aderentes. Está tudo justificado no nosso relatório de negociações.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Numas das respostas anteriores, referiu que, por exemplo, relativamente ao tráfego, tinham acesso a um consultor de tráfego do lado da Estradas de Portugal, que estaria também ao serviço da comissão, e um consultor de tráfego do lado do privado.

Pergunto-lhe como foi escolhido esse consultor de tráfego, a que empresa pertencia e que conhecimento é que detinha.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — No despacho de nomeação das comissões é logo indicado quem faz o apoio logístico ou administrativo das comissões.

Normalmente, neste tipo de comissões, era a Estradas de Portugal. Portanto, o consultor foi escolhido pela Estradas de Portugal, é um dos consultores *top* nacionais, é a VTM. Mas em outros processos foram outros. Normalmente, é um processo de consulta e escolhíamos o mais barato, mas dentro daqueles consultores que são os melhores, que são três ou quatro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Um consultor de tráfego, necessariamente, ou faz estudos ou tem acesso a estudos. Nós já ouvimos críticas, dizendo que alguns dos estudos de tráfego até tinham sido fornecidos pelos parceiros privados. Se não é assim, de que forma validavam a garantia da informação desse consultor?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Os estudos não eram fornecidos por privados.

Há uma pequena exceção que não teve estudo de tráfego, que é a concessão Grande Lisboa, uma vez que andou a negociar seis meses depois de ter sido assinado o contrato, um contrato que resultou de um processo público. Portanto, teve um caso-base, era a vencedora do concurso público e decidiu manter-se. Estávamos a dois anos do início do tráfego real nessa concessão. Decidiu manter-se o caso-base dessa concessão. Foi a única exceção em que não houve estudo independente pedido pela Estradas de Portugal.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não houve estudo independente, mas nas outras houve um estudo que foi pedido pela Estradas de Portugal a esse consultor *top*, um dos três ou quatro que em Portugal tinha capacidade para fazer essa análise.

Garante que, de forma alguma, esses dados foram minados pelos interesses dos parceiros privados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Estou completamente convencido disso. Ainda hoje continuamos a trabalhar com dois ou três consultores nessa estrita lógica de confiança e de independência dos mesmos. Aliás, os próprios consultores são auditados, têm procedimentos de qualidade, e alguns são reconhecidos internacionalmente pelo trabalho que fazem.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Presumo que essas análises, esses prognósticos, previsões, estudos feitos pelos auditores são, depois, avaliados também pela Estradas de Portugal.

Do conhecimento que tem, que avaliação tem sido feita a essas análises?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, são sempre vistos por nós: ou pelo departamento de tráfego ou pelo departamento de concessões, dependendo da disponibilidade das pessoas, na altura, para o efeito.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, sendo que a Estradas de Portugal recorre continuamente a esse conjunto de consultores, pode depreender-se que esteja satisfeita com o seu trabalho?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Continuadamente e não só. Nós também temos valências próprias de tráfego.

Estarmos satisfeitos sobre as previsões de tráfego é um termo que nunca existe, assim como, provavelmente, os senhores economistas não estão satisfeitos com as previsões económicas. E, justamente, as previsões de tráfego, têm falhado, porque estão associadas a previsões económicas.

Toda a gente sabe que Portugal tinha um crescimento previsto sempre superior a 1%, 1,5%, 2% e os tráfegos estavam diretamente indexados às previsões económicas. Todas as previsões económicas falharam, como sabe. Portugal não tem crescimento há 10 anos, tem agora uma crise. Ninguém previu essa crise e, obviamente, os consultores de tráfego também não a previram. E, portanto, dizer que estamos inteiramente satisfeitos... Não estamos, mas também ninguém adivinhou o panorama socioeconómico destes anos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Devo dizer-lhe que sou matemático, por isso a estatística é algo com que me deparei e deparo e de que até gosto bastante. Mas o Sr. Engenheiro, até pela sua formação académica sabe que, quando se faz um estudo, delimita-se qual é a sua previsão, o seu desvio-padrão, o intervalo de confiança. Devo pressupor que para alguém estar satisfeito com determinado estudo pode não ter acertado no centro do alvo, mas pelo menos no alvo, que é o intervalo de confiança, terá acertado — ou nem isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, não há como dizer a verdade: ninguém sabia que o tráfego ia descer tanto.

Enfim, os concessionários de tráfego dizem agora, depois do evento, que vamos demorar 10 anos até voltar a ter o tráfego que tínhamos há 5. É

verdade. Mas o tráfego continua a descer: a própria A1 teve um decréscimo, como se costuma dizer, orgânico de 12% face ao ano passado; temos a Via do Infante com descidas de 50%; temos outras com menos, como a SCUT do Grande Porto com descidas de 3%. Mas, de facto, a descida de tráfego é muito maior do que aquela de que estávamos à espera.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Esse é, efetivamente, um dos problemas destes investimentos: a sua incerteza a 30 anos. Por isso, presumo que a incerteza do lado dos privados é paga pela TIR que eles têm.

Quer o Dr. Vítor Almeida quer o Dr. Ernesto Ribeiro, disseram-nos que, inicialmente, a TIR não era muito relevante, o que interessava era o valor. Logo a seguir, no entanto, disseram que, no processo de renegociação, quanto maior é a TIR maior é o valor que têm de garantir ao parceiro privado.

Há pouco, retive uma frase sua, quando nos disse que as TIR baixas eram TIR na orla dos 11%. Devo dizer-lhe que, nessa frase, não joga bem a palavra «baixa» com o valor «11%».

Do conhecimento que tem, e eu sei que é bastante, gostaria de lhe pedir para especificar um pouco mais essa sua afirmação.

Pausa

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vou precisar: a TIR média das concessões SCUT é de 10,9%, mas temos TIR de 6%, 7%; a TIR média das parcerias das subconcessões está na casa dos 9,4% e, obviamente, temos também TIR na casa dos 7%.

Digo-lhe, com toda a certeza, que, se for consultar projetos equivalentes noutros países, dificilmente encontrará médias inferiores a estas.

Um dos especialistas que aqui veio, até falou no caso de uma autoestrada americana que, por acaso, é feita em ambiente *brownfield*... Já agora, nesta gíria das estradas do *brownfield* e do *greenfield*, quero dizer que o *brownfield* é uma estrada que já existe, em que o tráfego está estabilizado e, portanto, em que há intervenções de melhoria, de alargamento, de requalificação; *greenfield* é uma autoestrada nova e, às vezes, é um percurso alternativo a outras já existentes.

Neste tipo de investimentos, nos Estados Unidos, houve uma grande concessão vencida pela Abertis — que também participa em concursos em Portugal — com uma TIR de 11%, que era uma TIR baixa. No Reino Unido, as TIR andam na casa dos 13% a 15%. E, em projetos desta ordem de natureza, os valores mais frequentes são de 12% a 15%, havendo algumas, na América Latina, próximas dos 20%. Porquê? Porque, obviamente, têm associados depois crescimentos acima daqueles que existem em países chamados «maduros», onde o tráfego está mais estabilizado.

Ora, com TIR médias de 9,5% e de 10,9% há de entender que considero que as TIR são relativamente baixas ou, pelo menos, dentro do limite inferior da média internacional para este tipo de projetos. É preciso ver que elas estão normalmente indexadas ao custo do financiamento. O custo do financiamento médio das SCUT anda na casa dos 6%, 7% e, portanto, estamos a falar de uma margem relativamente pequena face àqueles que são custos certos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Como também sabe, numa média de 10,9%, se alguns dos valores da sequência utilizada para a média são de 6% ou 7%, conforme as suas palavras, outros estarão, eventualmente, acima dos 15%.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nenhum. É 13%. Posso dizer-lhe quais. Estou a ler, aliás, o relatório do Tribunal de Contas, para que os meus valores não sejam, de facto, contestados, porque podem ter fontes diversas.

Portanto, é 13%. A média tem o limite superior em 13%.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Dizia-nos, nesta sua resposta, que esta TIR estava diretamente influenciada pelo que era a dificuldade ou a facilidade de financiamento, pelo custo de financiamento. Pergunto-lhe: no tal substituto ao comparador público, que, nas suas palavras, era muito melhor do que o comparador público, alguma vez foi equacionada a alternativa de financiamento público, ou não? De que forma funcionava esse substituto ao comparador público?

Já agora, se me permite mais especificidade na pergunta, o que é que ele tinha para além do comparador público? Porque, segundo as suas palavras, ele seria melhor do que o comparador público, algo que o Tribunal de Contas não aceitou, pelo que continuaram a fazer esse comparador interno — permita-me chamar-lhe assim — e, paralelamente, um comparador público para agradar ao Tribunal de Contas.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nós fazemos um conjunto de estudos que nem todos são exigidos por lei. Fazemos um estudo de viabilidade económico-financeira da concessão, que identifica claramente qual vai ser

o custo e qual vai ser o custo da proposta apresentada pelos concorrentes; fazemos análises de sensibilidade nesses estudos, que também não são exigidas num comparador; e fazemos, além disso, estudos de análise custo-benefício. Portanto, fazemos claramente estudos acima daqueles que são exigidos do ponto de vista legal, e fomos fazendo ao longo deste tempo. Estão, aliás, todos disponíveis na EP e estiveram, durante muito tempo, disponíveis em *sites* do Ministério.

Peço desculpa, entretanto, esqueci-me da segunda parte da questão.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Perguntei-lhe da comparação da PPP face à alternativa de investimento público.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Como sabe, o investimento público deste tipo de projetos feito exclusivamente por investimento público do Estado era impossível face aos limites de endividamento. Como se recordará, ao longo destes anos, um dos grandes problemas era o limite de endividamento do Estado português. Portanto, acrescentar ao endividamento do Estado português a realização destes projetos era completamente impossível do ponto de vista de violação dos limites. E dir-lhe-ei até que, de alguma forma, foi a realização... Mas, enfim, isso já é entrar em partes que são opinativas e não queria entrar muito por aí, não queria sair dos factos. Obrigado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Compreendo a sua resposta, mas permita-me dizer-lhe que não respondeu exatamente à minha pergunta, que foi sobre a comparação do que foi o investimento através de PPP face ao custo que teria o mesmo investimento se fosse investimento público direto.

Eu percebo a sua resposta: havia a dificuldade de uma obrigação internacional a nível de défice e a nível de dívida. Mas, na prática, está a dizer que até poderemos ter pago mais para fugir a esta obrigação do défice e da dívida. E a minha pergunta tem como objetivo perceber se isso é ou não verdade. Qual foi o sobrecusto que tivemos devido à existência dessa restrição?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não lhe consigo calcular as diferenças ao longo do tempo entre o financiamento privado em regime deste tipo de projetos e o financiamento exclusivamente público.

O que já foi uma verdade, já foi escrito várias vezes, ou seja, que o financiamento público é sempre inferior a um financiamento de projetos deste tipo, hoje não é bem assim. Hoje, há investidores de longo prazo que privilegiam o valor real dos ativos que têm neste tipo de investimentos em relação aos investimentos em dívida soberana. Hoje, os investimentos em dívida soberana portuguesa não são nada baratos, e há empresas portuguesas com exposição internacional a financiarem-se a taxas substancialmente inferiores às dívidas do próprio Estado. É uma discussão que não tem fim, mas não será, seguramente, feita por mim. No entanto, aquilo que já foi mais verdade é hoje menos verdade e hoje não é, de facto, uma verdade absoluta.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Concordo consigo, mas, quando era uma verdade absoluta — e foi uma verdade absoluta até há dois anos —, tomou-se a decisão de fazer investimentos avultadíssimos que iremos pagar ao longo de 30 anos. Por isso, acho que a pergunta é pertinente, até para perceber em quantos destes 30 anos estaremos a pagar dinheiro a mais que poderíamos não pagar se a escolha tivesse sido diferente.

Referiu na sua resposta — não nesta, mas na anterior — que, no âmbito dos estudos internos da Estradas de Portugal, faziam quer estudos de viabilidade económico-financeira dos investimentos quer análises de custo-benefício. Devo dizer-lhe que está a dar-nos uma resposta, cujo alcance quero perceber, porque pode dar um passo mais do que até agora foi conhecido por esta Comissão.

Faço-lhe, por exemplo, uma pergunta direta: a introdução de portagens nas SCUT teve um estudo de análise de custo-benefício, teve um estudo de viabilidade económico-financeira, ou não? Coloco esta pergunta, porque do que sabemos não há sequer rasto de ter existido um estudo destes.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bem, estudo de viabilidade financeira não precisa. Quer dizer, investiram-se 50 milhões de euros em pórticos e as receitas são 260 milhões de euros. Qualquer estudo demonstra que financeiramente foi uma boa medida.

Aliás, é curioso, de facto, no próprio Tribunal de Contas, a comparação entre a subconcessão Douro Interior e a introdução das portagens nas SCUT. E, a propósito da subconcessão Douro Interior, diz que não houve um estudo de viabilidade financeira.

Devo dizer que a subconcessão Douro Interior é um conjunto de estradas simples, sem perfil de autoestrada e, obviamente, sem portagem. Portanto, não tem retorno financeiro. Tem retorno económico e as análises custo-benefício demonstraram isso, ou seja, que tem retorno económico na redução do tempo, na redução da sinistralidade, no desenvolvimento do interior do País, mas não tem retorno financeiro.

Já as SCUT têm, claramente, retorno financeiro e o Tribunal de Contas critica que não há um estudo de impactos socioeconómicos. Houve,

na altura em que se fez as SCUT e, de facto, provou-se que os impactos socioeconómicos eram superiores aos custos das SCUT. O que acontece, hoje em dia, é que essa medida de introdução das portagens foi uma medida de emergência. Portanto, o Estado precisava de dinheiro e foi buscá-lo onde, de alguma forma, achava que o podia fazer: a um tipo de serviço que não é essencial, não é de primeira necessidade, como é a educação e a saúde. A circulação em autoestrada face à circulação em estrada é um serviço alternativo. Não me compete criticar, mas é uma necessidade claramente financeira, emergente e não, propriamente, uma análise comparativa entre diversas alternativas socioeconómicas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Do que retive da sua resposta não existiu esse estudo para a introdução de portagens. Existia, sim, um estudo inicial nas SCUT que dizia que a criação das SCUT aumentava o desenvolvimento regional, que tinha uma criação de valor na economia local. Mas, depois, tudo pode ter mudado com a introdução de portagens nas SCUT — ninguém sabe, porque não foi feito qualquer estudo.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Como sabe, houve até uma discussão entre os partidos sobre quais as SCUT que deviam ter e, portanto, o critério foi outro. A introdução de portagens não foi uma medida que teve por base estudos socioeconómicos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Na sua resposta anterior disse-nos que tem, obviamente, viabilidade financeira, porque, se se investe 50 milhões de euros em pórticos e se se recebe 250 milhões de euros, é óbvio que há aqui uma viabilidade financeira.

No entanto, utilizando as respostas quer do Dr. Vítor Almeida quer do Dr. Ernesto Ribeiro, pergunto-lhe: quando o Estado vai para uma renegociação — e com esta pressão de ter de chegar a um acordo, porque quer mesmo introduzir portagens —, vai necessariamente fragilizado. Isto não tem custos para o próprio Estado?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Fragilizado? Sim, digamos que a decisão de introduzir as portagens é uma decisão unilateral tomada pelo Estado e, portanto, quando se vai negociar, já não há todas as liberdades possíveis. Ou seja, não vamos chegar ao fim da negociação e não introduzimos as portagens. Portanto, o concorrente, do outro lado, sabe aquilo que queremos obter. Nesse aspeto, pode ser entendido como uma fragilidade. Mas negociação é isso mesmo: é negociação, é obter entre as duas partes o melhor compromisso. O Estado exigiu pôr portagens nas três SCUT, a concessionária exigiu que o negócio fosse feito com cinco concessões, pôs também uma contrapartida. É assim mesmo, não vejo grandes dramas na discussão havida.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sim, mas sai um bocadinho fora daquela sua ideia de que há uma vantagem financeira, porque há 50 milhões de euros investidos em pórticos para 250 milhões de euros de receitas de portagens. Não! Há mais para além disso. E, para além disso, há a renegociação de PPP com custos para o Estado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Mas houve benefícios, claramente. Estão no relatório: são 1000 milhões. Estão em vários relatórios. Houve benefícios para o Estado dessa renegociação e os benefícios são inequívocos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Essa conclusão, permita-me, é diferente daquela que eu tenho.

Gostava de perceber, no fundo. Quando o Estado decide ir para a negociação, quando já vai com o pressuposto onde quer chegar, que é a introdução de portagens nas SCUT, quando se sabe que isso reduz brusca e brutalmente o tráfego nas autoestradas, quando os parceiros privados exigem que para qualquer negociação têm de ter anexadas mais duas concessões — tudo isto demonstra que a liberdade do Estado fica restrita pela sua própria decisão inicial de introduzir portagens nas SCUT.

Pergunto-lhe se, antes disto, antes da vontade de introduzir portagens, tinham sido avaliadas as PPP, a sua aplicação, ou seja, como estavam a correr, na prática, as PPP para os privados.

Termino este rol de perguntas com uma outra pergunta muito simples sobre a fórmula como foram colocados os pórticos e a decisão técnica que foi tomada, porque ouvimos dizer que foi a Estradas de Portugal que decidiu que tipo de pórticos seriam, que tecnologia seria usada, que *chips* é que seriam utilizados. Gostava de saber, dado que estive nesse processo, se é assim: se foi a Estradas de Portugal que decidiu quem iria fazer, como iria fazer e com que material o iria fazer.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, nós não decidimos o material nem as características técnicas do material.

Analisámos várias propostas e escolhemos aquelas que eram melhores face às especificações que queríamos e face aos níveis de erros admissíveis, por exemplo, na cobrança, na classificação — isso, obviamente, foi constituído por um painel de pessoas que têm essa especialidade, que não sou eu. Escolhemos de entre os fornecedores que

havia e que apresentaram propostas às concessionárias aqueles que eram melhores para nós e que tinham os custos dentro dos valores que foram mais adequados. Mas não escolhemos nem fabricantes nem... Enfim, não fizemos nós essa consulta. Essa consulta foi feita pelas concessionárias dentro do mercado que havia.

Só queria referir que, de facto, este tipo de processo foi também um desafio para os próprios fabricantes de material. Quando começámos este processo, a tecnologia estava instalada em muito poucos sítios e, portanto, de alguma forma, entendemos que foi um desafio conseguido entre os fabricantes e as concessionárias.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Até para as concessionárias, que não tinham qualquer experiência na matéria!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim!

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Renato Sampaio.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, pelo PSD, o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, gostaria de agradecer a sua disponibilidade para vir a esta Comissão. Consideramos a sua presença essencial, porque o Sr. Engenheiro é uma figura central dentro de todo o processo das parcerias público-privadas no ramo rodoviário desde o início, sobretudo desde o final da década de 90.

O Sr. Engenheiro não está só como Diretor de Concessões desde 2003, como anteriormente foi também membro dos gabinetes de dois Secretários de Estado das Obras Públicas, nomeadamente o Dr. Luís Parreirão e o Dr. Vieira da Silva, portanto acompanhou, praticamente desde o início, todo o processo que tem a ver com as SCUT, que tem a ver depois com outras concessões e com as subconcessões.

Gostava de lhe colocar uma pergunta. Como foi nomeado para participar em diversas comissões, umas de acompanhamento e outras de negociação, gostava que me desse uma perspetiva de qual o seu grau de envolvimento neste sentido: participou, efetivamente, em todas elas ou houve algumas em que foi nomeado, mas não teve uma participação muito ativa?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Acho que tive participação ativa em todas as que fui nomeado. Sempre fui uma pessoa que trabalhou nas comissões. Obviamente que não em todos os assuntos, como deve calcular. Havia pessoas com formação jurídica e havia pessoas com formação financeira. Eu obtive a formação financeira muito recentemente, num MBA que fiz há dois anos. Portanto, ao longo da minha vida, participei sempre com a minha vertente técnica nessas comissões, basicamente, mas acho que participei com empenho em todas.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Dessa sua experiência, talvez possa ser útil termos a sua confirmação sobre se os contratos das SCUT — e estou a falar dos contratos do lançamento das sete SCUT, na sua génese — foram lançados ou não apenas com corredores de traçado aprovados, sem quaisquer exigências de instrumentos de planeamento relativos aos impactes ambientais, por exemplo, ou projetos mais pormenorizados e que,

desse facto, de serem projetos insuficientemente preparados, resultaram mais tarde avultados pedidos de reequilíbrio financeiro.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Como em todos estes processos, houve também uma evolução no fecho dos riscos destes projetos e de início em alguns dos projetos lançados não houve avaliações ambientais concluídas.

Noutros projetos houve algumas interferências ambientais. Lembrome, por exemplo, que no Norte do País afetou duas subconcessões a criação, por outro Ministério — o Ministério do Ambiente —, da Rede Natura 2000, onde ampliou várias zonas de proteção da natureza e que obrigou a mudar traçados de autoestrada que já estavam, de alguma forma, vinculados a determinados sítios, com sobrecustos. Enfim, entendemos isso como um custo que o País resolveu suportar, privilegiando os valores ambientais em detrimento dos valores das autoestradas. Mas o panorama não era geral, porque havia concessões que tinham declarações de impacte ambiental e que tinham, de facto, corredores ambientais.

Aliás, ainda importa precisar que a própria declaração de impacte ambiental foi um instrumento de lei, vinculativo, que só apareceu em 2000. Repare que grande parte das parcerias foram lançadas em 1997 e em 1999, em que a própria declaração de impacte ambiental não tinha vínculo, não assumia um vínculo legal. Isso foi criado a partir de 2000, já com várias parcerias adjudicadas e, portanto, teve esses reflexos em que passou a haver um vínculo do corredor, pelo que não se podia respeitar exatamente a proposta do concorrente, porque passava a tornar-se obrigatório obter um corredor validado ambientalmente.

Digamos que houve alteração legislativa, houve lançamento de algumas parcerias sem corredores ambientais, mas houve também uma

aprendizagem desse tipo de questões. Eu próprio fui alertando e fui discutindo com o Tribunal de Contas os problemas relacionados com essas parcerias. O próprio Tribunal de Contas foi replicando essas dificuldades iniciais e colocou-as corretamente nos relatórios. Apareceu na lei, no Decreto-Lei n.º 86/2003, uma restrição ao lançamento de parcerias sem impacte ambiental.

Acho que tudo isso resultou de uma estratégia de parceria entre as diversas partes que participaram neste processo. Digamos que foi uma estratégia *win win*, como se costuma dizer. Ou seja, houve alertas que foram incorporados nas parcerias seguintes e houve alertas que foram incorporados na própria lei.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Já voltaremos à questão da aprendizagem.

Deduzo das suas palavras que está de acordo com as observações do Relatório n.º 14/2003 do Tribunal de Contas, que foi uma auditoria às concessões SCUT, em que, efetivamente, é dito que os custos ambientais acabaram por onerar as BAFO (*best and final offer*) dessas concessões, a competitividade foi afetada negativamente, passaram à segunda fase propostas que não respeitaram integralmente os parâmetros que se pretendiam para uma autoestrada e foi colocada uma ênfase excessiva nos critérios financeiros.

Poderemos concluir que essa primeira geração de contratos iniciais das SCUT foi lançada de uma forma talvez demasiado apressada.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A informação está dita de uma forma genérica. Obviamente que algumas dessas situações ocorreram em algumas dessas parcerias. Gostaria de precisar um bocadinho mais.

É verdade que houve esse tipo de fenómenos. Eu próprio acabei de dizer. Não tenho nada a acrescentar a esse relatório do Tribunal de Contas. Provavelmente, foi feito com afirmações que recolheram na EP, na sequência das conversas que tiveram comigo.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Voltando à questão das renegociações e da prestação de serviço de cobrança de portagens, ficou claro que o negócio das portagens tinha de ser das concessionárias e exclusivamente eletrónico.

De quem foi esta decisão? Qual foi a participação da Estradas de Portugal, neste caso, do seu pelouro das concessões, numa decisão em que imperativamente as concessionárias tinham de ter o negócio das portagens?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Isso foi uma decisão... Foi, de facto, um conjunto de análises jurídicas, que não foram exclusivamente feitas pela EP. Foi um conjunto de consultores jurídicos que apoiou o Estado e que começou essas análises em 2004, na primeira tentativa de introdução de portagens nas SCUT. Ficou um relatório feito, ao tempo do Ministro Mexia, onde esse era o tema central da discussão inicial, ou seja, se o direito de cobrar portagens era ou não das subconcessionárias.

Enfim, vou abreviar, mas discutiu-se muito e chegou-se à conclusão de que, de facto, havia implícito nos contratos um direito a cobrar portagens. Obviamente, cobravam as portagens do Estado e esse direito iria transformar-se, passando a cobrar as portagens dos utentes. Foi uma discussão a que assisti ao lado, porque era uma discussão de nível jurídico, tanto no grupo de trabalho de 2004, como, depois, na retoma da introdução de portagens nas SCUT, com o novo Governo. Mas o panorama, nesse

aspecto, foi mais ou menos semelhante, isto é, os juristas inclinaram-se para a existência desse direito e para que o mesmo não fosse quebrado.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Engenheiro, como Diretor de Concessões da Estradas de Portugal, gostaria de lhe fazer uma pergunta: autorizou que fossem instalados os pórticos e todo o sistema de cobranças e de portagens, sem que os contratos estivessem ainda negociados e muito menos contratualizados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A decisão é do concedente, do Estado, o Estado é que determina esse tipo de intervenções. Obviamente, o Estado determinou a instalação dos pórticos em prazo compaginável com a data pretendida para a cobrança de portagens. É verdade.

Portanto, avaliaram-se os investimentos e determinou-se a instalação dos pórticos, ainda sem o processo totalmente terminado, mas foi assim que se passou. Não foi o diretor de concessões a...

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Engenheiro, peço desculpa por insistir, mas gostaria de ter a sua opinião, mesmo como técnico do Estado: considera um procedimento correto que se avance para a instalação dos pórticos nas autoestradas, sem ainda estar concluída e muito menos contratualizada a negociação? Pergunto-lhe se, como técnico, aconselha ou aconselharia o Estado a proceder dessa forma.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, conforme disse, não gostaria de pronunciar-me com opiniões, gostaria de trabalhar sobre factos.

Não tenho de aconselhar o Estado nesse aspeto, mas o certo é que existe uma série de procedimentos que, para serem compagináveis, têm de

ser feitos *a anteriori*, e a instalação dos pórticos tinha de ser feita antes do fecho do contrato. O contrato muda o regime de pagamentos, ou seja, o regime de pagamentos mudaria na data da assinatura do contrato e o dia da assinatura do contrato seria o primeiro dia da cobrança de portagens. Era isto que estava delineado e, portanto, os pórticos tinham de ser instalados três a quatro meses antes. Assim foi, também, com a segunda geração de introdução de portagens nas SCUT.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Relativamente à questão das subconcessões e, quanto à atuação do Tribunal de Contas na sua relação com a Estradas de Portugal, não ficou claro o que mediou entre o chumbo inicial das subconcessões e uma aprovação posterior do Tribunal de Contas, um visto posterior do Tribunal de Contas, que, *a posteriori*, no seu próprio relatório, vem dizer que houve sonegação de elementos. Mas o que é que mudou? Qual a reforma que foi feita aos contratos iniciais, apresentados ao Tribunal de Contas, que levou o Tribunal de Contas a aprovar algo que não tinha aprovado, sendo que, aparentemente, teria beneficiado o Estado? Que números é que mudaram de uma versão para a outra dos contratos apresentados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não mudaram números nenhuns, portanto, os encargos mantiveram-se. O que mudou foi a certeza desses encargos.

O que é que está aqui em jogo? Na primeira fase, o Tribunal de Contas criticou o facto de que todo o agravamento financeiro que houve entre a primeira fase das propostas e a segunda fase das propostas tivesse sido suportado pelo parceiro público, ou seja, o Estado assumiu esses encargos, de 705 milhões de euros entre a primeira fase e a segunda fase e

um dia, quando houvesse um financiamento, esse benefício seria partilhado. Isso, de facto, mereceu uma crítica muito válida do Tribunal de Contas, a qual foi logo incorporada pela EP. Portanto, a EP procedeu à reforma dos contratos, voltou à fase do concurso, ao início da segunda fase do concurso em duas subconcessões com todos os concorrentes para a BAFO e em outras cinco com os dois finalistas, e alterou os contratos, transformando os pagamentos certos — essa diferença — em pagamentos incertos e ligados a um refinanciamento. Ou seja, o Estado passou a poder fazer um financiamento quando bem quisesse, inclusive a substituir-se ao financiamento dos privados e a tomar o financiamento para ele próprio, mas a capturar integralmente todo esse benefício. Esse benefício, que passou a chamar-se pagamentos contingentes, é um benefício que está dependente da existência ou não de um refinanciamento, que o Estado pode fazer quando quiser. Ora, esse pagamento, ao ser incerto, deixou de violar a cláusula do caderno de encargos que, antes, violava, e que o Tribunal de Contas entendia que violava, e passou, de facto, a constituir um benefício novo que o Estado capturou. Este mérito é todo do Tribunal de Contas e, por isso, na segunda fase em que o Tribunal teve de visar, de facto, visou. Portanto, o Tribunal entendeu que esse benefício passou a estar do lado do Estado, caso o Estado entenda refinancear essas concessões.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Mas, Sr. Engenheiro, esse benefício incerto, atirado para a frente, para o futuro, para uma data que, enfim, não se sabe qual é, esse refinanciamento que o Estado pode introduzir na concessão, não significa também um acréscimo do passivo do Estado, da Estradas de Portugal, e, portanto, um acréscimo dos encargos do Estado?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, pelo contrário, os encargos mantiveram o limite máximo e poderão ser reduzidos caso se faça o refinanciamento, uma vez que o Estado passa a ser detentor de todo esse benefício. É uma grande prática, nestes projetos internacionais, os concorrentes irem outra vez ao mercado e fazerem um refinanciamento, assim que termina, por exemplo, o período de construção. Porquê? Entende-se que a rede já está construída, já tem o tráfego a passar, começa a perceber-se qual vai ser o tráfego da rede, o risco de construção foi anulado, que é um risco muito importante e que se passou para o parceiro privado. Os privados, no passado, nas primeiras parcerias, ficavam com todo esse benefício, mas a partir da Lei n.º 86/2003 criou-se um mecanismo em que o benefício, à semelhança do que existe nos projetos alternativos, do contrato de empreitada, passa a ser partilhado. Com esta crítica do Tribunal de Contas, de que o Estado tinha absorvido, digamos, todo o prejuízo das condições financeiras degradadas, foi-se capturar todo esse benefício para o lado do Estado, alterando os contratos.

Portanto, digamos que não há um agravamento, o que há é uma hipotética redução, caso os termos do refinanciamento futuro venham a ser iguais ou superiores a esse valor.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Engenheiro, finalmente — depois passarei a palavra ao meu colega Adriano Rafael Moreira —, gostava de lhe colocar uma última questão, e lamento bastante ter de contrariar algo que o senhor já aqui disse.

O Sr. Engenheiro disse que o Estado adquiriu experiência com os erros da primeira geração de concessões SCUT ou ex-SCUT, nomeadamente nas insuficiências em matéria ambiental, mas, afinal, muito recentemente, esta última geração de subconcessões acabou por cometer os

mesmos erros. Só isso explica que, em relação aos contratos das subconcessões, exista não só uma versão original e uma versão reformada, mas existam, ainda, os adicionais aos contratos. E há ou não adicionais a contratos, como, por exemplo, Pinhal Interior, Algarve Litoral, Baixo Alentejo, onde foram, precisamente, as questões ambientais que levaram à reformulação do projeto, com os inequívocos aumentos de encargos, de custos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, há novos estudos de impacte ambiental feitos no âmbito desses projetos, com risco totalmente passado para o parceiro privado. Posso dar-lhe a garantia de que não há encargos adicionais por via desses estudos.

Num dos casos, na concessão Douro Interior, a escolha de um novo traçado para vencer o rio Tua, o vale do rio Tua, levou a uma poupança de 15 milhões de euros para o Estado — aliás, este é já o benefício do Estado, porque a poupança é de 30 milhões de euros —, com risco totalmente assumido pelo parceiro privado, uma vez que ele também estava interessado em beneficiar nesses 15 milhões de euros. O total de benefícios na Douro Interior veio a ser de 21 milhões de euros.

Também na Transmontana, estava previsto um túnel que o concessionário se propôs transformar num viaduto, obviamente muito mais barato, e partilhou o benefício connosco em cerca de 15 milhões de euros, mas teve de validar ambientalmente essa nova alternativa, a qual foi validada e veio a ser mais barata. O risco do prazo corria inteiramente por conta dele, sendo que o benefício era partilhado em partes iguais.

De facto, verificou-se aprendizagem nessas subconcessões e não há como não nos congratularmos com isso.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Peço desculpa, mas quero só fazer uma pequenina menção.

Ainda bem que falou na Transmontana. Pergunto-lhe se faz algum sentido um contrato adicional na Transmontana ter uma cláusula que diz que a subconcessionária não tem direito a reequilíbrio financeiro e, logo numa alínea posterior, diz que a subconcessionária não concorda com esta alínea. Que sentido é que isto tem em termos contratuais?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas não há nenhum contrato adicional.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Não?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. O que há é a alteração de um plano de trabalhos. É isso que, provavelmente, o Sr. Deputado está a ler. É a alteração de um plano de trabalhos, um acordo relativamente à prorrogação do plano de trabalhos, porque, obviamente, teve de haver um acordo relativamente à prorrogação de trabalhos.

Posso dizer-lhe com que é que a subconcessionária não concordava no que diz respeito ao reequilíbrio financeiro: tão-só com o atraso na concessão de visto pelo Tribunal de Contas. É uma matéria em que a concessionária nunca concordou com o Estado, pois achou que devia ter direito a reequilíbrio financeiro, por haver um atraso no visto do Tribunal de Contas. Para nós, isso era relativamente inequívoco, demos a resposta juridicamente. Eles fizeram o pedido e nós respondemos. O assunto, para já, morreu.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, pegando precisamente nas suas últimas palavras, gostava de saber o seguinte: esse contrato, que vejo que conhece muito bem, não implicou perdão de multa? Não houve aí uns perdões de multas às empresas?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, nós aplicámos uma multa à Autoestradas Transmontana, no valor de 2,6 milhões de euros, que obrigou, aliás, a uma atuação forte da nossa parte, e já recebemos essa multa.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, esses contratos adicionais, já aqui referidos pelo Sr. Deputado Mendes Bota, que contemplavam perdões de multas, resultaram, afinal, no recebimento dessas multas. Foram referidos, no mínimo, quatro contratos. Gostava que esclarecesse essa questão.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, já disse que não há contratos adicionais e gostaria que nos mantivéssemos na redação daquilo que eu disse. Não há nenhum contrato adicional, além dos contratos de subconcessão.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Fica o registo de que não há contratos adicionais. Temos aqui cópias deles e as datas, mas podemos evoluir. Vamos falar de outra coisa.

Gostava que esclarecesse com números. Há pouco, não respondeu à pergunta do Sr. Deputado Renato Sampaio e gostava de uma resposta relativamente aos custos previstos em sede de pedido inicial de visto ao Tribunal de Contas e aos custos da reformulação de contratos. Temos um pedido inicial e temos a reformulação de contratos.

O Sr. Engenheiro já falou num custo total de 3300 milhões de euros para a Estradas de Portugal. Este valor é o valor correspondente aos contratos iniciais ou é o valor correspondente aos contratos reformulados? E, feita essa definição, qual o valor que corresponde aos outros contratos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bom, quero só corrigir uma afirmação que o Sr. Deputado fez: não há nenhum contrato adicional. Aquilo a que o Sr. Deputado se refere é uma alteração ao contrato original por via da alteração de um plano de trabalhos, que é uma coisa completamente diferente. Queria que isto ficasse aqui bem claro!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Chama-se contrato adicional.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Chama-se, provavelmente, aditamento ao contrato, mas é uma alteração do plano de trabalhos. O objeto é apenas a alteração do plano de trabalhos. É que o contrato original tem uma data de abertura do lanço e, quando há alteração do plano de trabalhos, tem de se alterar essa parte da redação do contrato. Mas não é um contrato adicional. Quero deixar isto bem separado, Sr. Deputado, porque, ainda por cima, começaram por se referir aqui contratos adicionais que geraram encargo público.

Respondendo concretamente à sua pergunta, lembro o que já disse: os encargos que os senhores têm estado a referir são os únicos que existem, são aqueles que a EP divulgou, aqueles que a EP tem nos casos-base dos contratos, que divulgou nos encargos plurianuais, que enviou ao gabinete de acompanhamento das parcerias, que estão nos relatórios que são tornados públicos do gabinete de acompanhamento das parcerias, e que estão no Orçamento do Estado. Só existe um encargo, não existem dois. Só existe um: é o original, e é aquele que se mantém.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, não existiu qualquer redução entre os contratos iniciais sujeitos a visto do Tribunal de Contas e os reformulados. O valor é exatamente o mesmo. Pode dar-nos esse valor?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Qual valor?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O valor dos contratos iniciais sujeitos a visto do Tribunal de Contas e o valor dos contratos reformulados que, depois, obtiveram esse visto.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas volto a perguntar: qual valor? O valor dos pagamentos de disponibilidade? O valor dos pagamentos de serviço?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Pode ir dizendo valores. Nós vamos apontando!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Os valores dos pagamentos de disponibilidade são os seguintes: Autoestrada Transmontana de 461 milhões de euros; Douro Interior de 697 milhões de euros; Baixo Tejo de 102 milhões de euros; Baixo Alentejo de 220 milhões de euros; Litoral Oeste de 355 milhões de euros; Pinhal Interior de 884 milhões de euros. No Algarve Litoral, o recebimento — já não é um pagamento de disponibilidade, mas um recebimento — é de 169 milhões de euros.

Os valores dos pagamentos de serviço — e faço notar que estes pagamentos de serviço são indexados ao tráfego, ou seja, são estimados — são os seguintes: Autoestrada Transmontana de 271 milhões de euros; Douro Interior de 86 milhões de euros; Baixo Tejo de 182 milhões de euros; Baixo Alentejo de 351 milhões de euros; Litoral Oeste de 114 milhões de euros; Pinhal Interior de 244 milhões de euros; e Algarve Litoral de 382 milhões de euros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O Sr. Engenheiro referiu que fizeram um estudo comparativo de quanto é que custaria qualquer uma destas parcerias se fosse feita diretamente pelos métodos tradicionais pela Estradas de Portugal. Pode dizer-nos, relativamente a alguma delas, quanto é que custaria, nesse caso? Deu-nos os números pelo modelo PPP. Pergunto-lhe, agora, quanto é que custariam pelo modelo tradicional de empreitada e de gestão da Estradas de Portugal.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, fizemos. Fizemos, como sabe, o comparador. Mas nos nossos estudos iniciais a poupança foi, como aqui foi dito, na casa dos 20% — e, depois, alguém precisou que foi de 18% —, sendo que tinha sido de 30% na Pinhal Interior. E falei em termos médios, isto é, 20% abaixo.

Temos os estudos iniciais em duas fases: um estudo inicial que é feito com o próprio estudo prévio — uma parceria é um conjunto de estudos individuais e, portanto, tem um conjunto de estradas que têm o seu próprio estudo, onde têm esse estudo de previsão — e, depois, quando temos o conjunto de estudos e o agregamos em forma de concessão, fazemos, então, um estudo global, que é um estudo de viabilidade económico-financeira.

Não sei de cor os valores, mas a poupança foi de 18%. Obviamente, terei todo o prazer em enviar-lhe os números que quiser.

Depois, foi feito ainda o comparador, que também revelou que, se fosse feito pelo parceiro público, o custo seria superior. Também não trouxe comigo os estudos, mas, se quiser, terei todo o gosto em remeter-lhos. Durante muito tempo, eles estiveram disponíveis em *site* da *Internet*. Agora, perderam a atualidade — foi há quatro anos —, mas terei todo o gosto em recuperá-los, se entender.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Uma das questões que o Tribunal de Contas levantou para não conceder o visto foi a de que os valores que constavam dos contratos — isto é, a última proposta que tinha sido dada pelos concessionários — eram superiores aos da proposta que tinha ganho o concurso, pelo que isso desvirtuava a lógica.

A imprensa repercutiu isso dizendo que, nesse caso, estariam em causa 705 milhões de euros — foi o número que fez manchete. Gostaria que nos esclarecesse por que surge esse número de 705 milhões de euros e como foi dada a volta, em termos de contratos reformulados, para que esse problema levantado pelo Tribunal de Contas deixasse de existir.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Já expliquei aqui que esses 705 milhões de euros foram ligados a um refinanciamento, foram chamados pagamentos contingentes, de maneira que ao Estado cabe o direito de ficar com esses 705 milhões de euros caso proceda a um refinanciamento. Tem também o direito de fazer ele próprio o refinanciamento.

Portanto, a volta foi essa, foi uma alteração que fizemos nos contratos. Fizemos um chamado «instrumento de reforma», fomos ao início da segunda fase dos concursos e transformámos esse pagamento num pagamento contingente, cuja propriedade pode vir a ser da EP.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — São, então, esses 705 milhões de euros que constam das *consent letters* com a banca?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, esse valor está nos contratos originais. O que está na *consent letter* não acrescenta nem 1 € a esses 705 milhões de euros.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, uma das comissões de que fez parte foi a do contrato global da Brisa. Uma das situações que nos surpreendeu bastante foi que nesse contrato começa por fazer-se um levantamento das dívidas do Estado ao concessionário e, depois, na seleção da modalidade de pagamento, optou-se por prorrogar o contrato. E prorrogou-se por três anos, considerando que o prazo de três anos correspondia exatamente ao valor do que se devia à Brisa, ao cêntimo. Se dividirmos o valor que está em causa por três anos dá 245 000 €/dia. E presumimos que não houve arredondamentos, que foram exatamente rigorosos.

Ora, gostaria de saber como é que o Sr. Engenheiro explica essa coincidência de três anos de prorrogação corresponderem exatamente ao valor que se devia à Brisa, de 270,7 milhões de euros.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não foi, de facto, uma coincidência de valores. Ninguém consegue dizer quando é que a Brisa vai conseguir recuperar esse valor de indemnização — o contrato termina a 31 de dezembro de 2030, mas ninguém consegue dizer se é no dia 19 de setembro de 2030, se no dia 21 de outubro de 2030, se no dia 5 de dezembro de 2030.

Tínhamos um consultor financeiro — e, por acaso, nessa negociação, tínhamos um consultor financeiro pago a partes iguais, que foi considerado um consultor financeiro independente, a CaixaBI, sendo metade dos seus *fees* pagos pelo Estado e a outra metade pela Brisa —, que calculou um intervalo de valores onde a Brisa, em função do tráfego, recuperaria esse valor. E chegou-se à conclusão de que três anos seria a medida certa.

Mas há uma tomada de risco por parte da própria concessionária. A ver pelos últimos valores — e, agora, aqui, funcionam ao contrário —, provavelmente, se fizéssemos hoje a negociação, teríamos de dar seis ou sete anos à Brisa. Na altura, deu-se três anos em função das projeções de tráfego que tínhamos, mas o tráfego tem vindo a descer. Enfim, a Brisa espera que, até 2030, consiga recuperar e consiga acertar no dia 31 de dezembro de 2030. Mas ninguém sabe se é certo.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

Srs. Deputados, o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP, continua a não estar presente. Portanto, julgo que podemos continuar para a segunda

ronda, ficando ele, na segunda ronda, com o crédito desta primeira ronda, para não ser prejudicado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, quero fazer uma breve interpelação à mesa, a bem dos nossos trabalhos.

Todos nós, nesta Comissão de Inquérito, temos naturalmente de nos preparar, de estudar, de consultar toda a documentação existente, mas se alguns o fazem, outros, se calhar por manifesta impossibilidade, não o conseguem fazer. Portanto, acho que, para facilitar o estudo e o trabalho a alguns Srs. Deputados, o Sr. Presidente — no caso, em exercício, mas depois transmiti-lo-á ao Presidente da Comissão — poderia solicitar ao Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas alguma documentação que, há muito, já foi disponibilizada sobre esta matéria.

É que este documento, que foi pedido e distribuído ao Sr. Eng.º Rui Manteigas como se fosse uma grande novidade, é um documento que foi distribuído à Comissão de Economia e Obras Públicas e a todos os Srs. Deputados — e muitos dos que estamos aqui temos estes documentos, inclusivamente o Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS. Ora, este documento foi entregue no dia 20 de outubro de 2011, pelo que está na Assembleia da República há oito meses, foi alvo de grande debate, circulou e distribuiu grande conhecimento. No entanto, alguns Srs. Deputados não tiveram tempo para ler toda esta documentação, o que não tem mal algum, pois todos nós temos muitos afazeres e não temos tempo de ler tudo o que é necessário para estas reuniões.

O que pedia, para facilitar a leitura a alguns Srs. Deputados, era que o Sr. Presidente solicitasse toda a documentação que já foi distribuída, há oito meses, à Comissão de Economia e Obras Públicas e que a faça circular pelos Srs. Deputados membros desta Comissão.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Com certeza que transmitirei o seu pedido ao Sr. Presidente e a Comissão solicitará à Comissão de Economia e Obras Públicas essa documentação.

Vamos, então, passar à segunda ronda. Neste caso concreto, passamos novamente ao Partido Socialista, ficando o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP, para a ronda seguinte.

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

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, quero também agradecer-lhe, em nome pessoal, a sua disponibilidade para estar aqui.

A questão que quero colocar-lhe tem a ver com o seguinte: falou-se já aqui em renegociações e introduções de portagens em SCUT.

No dia 28 de novembro de 2011, saiu, em *Diário da República*, o Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, que refere, no seu artigo 1.º, n.º 1, alínea *a*), o seguinte: «O presente decreto-lei sujeita ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores os lanços e os sublanços das seguintes autoestradas: *a*) A22, que integra o objeto da Concessão do Algarve; *b*) A23, entre o nó com a A1 e o nó Abrantes Este, integrada no objeto da Concessão da EP — Estradas de Portugal, SA (EP, SA); *c*) A23, que integra o objeto da Concessão da Beira Interior; *d*) A24, que integra o objeto da Concessão do Interior Norte; *e*) A25, que integra o objeto da Concessão da Beira Litoral/Beira Alta.»

Gostaria que esclarecesse, se possível, se estes contratos com as concessionárias já foram negociados, já foram aprovados, já estão fechados, relativamente às consequências de possíveis reequilíbrios financeiros; ou seja, no fundo, se a introdução destas portagens já tem como pressuposto a renegociação e a assinatura dos contratos relativos a estas concessionárias.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas não acompanho esse segundo conjunto de concessões. Obviamente, a EP recebe as portagens. Ao que sabemos, os contratos, de facto, não estão assinados.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Já aqui foi referido que, quando o Estado decide introduzir portagens, a regra é, primeiro, renegociar com o concessionário e, depois de assinados os contratos, a decisão vai a Conselho de Ministros. Só depois é que se introduz as portagens. Creio ser este o procedimento normal. É ou não? Sabe dizer-me, até pela sua experiência, se é este o procedimento normal, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, costuma ser.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — E já se referiu aqui que, mesmo assim, o Estado, quando vai renegociar, já vai numa posição eventualmente mais fragilizada — foi este o termo que aqui foi utilizado —, porque há uma decisão unilateral para alterar esses contratos, uma vez que se vai introduzir as portagens.

Nestes casos aqui presentes, face à sua experiência, e atendendo a que foram introduzidas portagens sem que ainda sequer tenham sido renegociados e assinados os contratos, é possível que as concessionárias

exijam um reequilíbrio financeiro, numa posição muito mais forte do que aquela que teria sido, se tivesse sido renegociado antes da introdução das portagens?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas não queria fazer previsões daquilo que não conheço. Ao que sei, os termos dessa negociação estarão fechados. Mas não conheço em rigor esse projeto, não faço parte dessa comissão e, portanto, não tenho acesso a esses documentos.

A Sr.ª **Isabel Oneto**: — Sr. Engenheiro, peço desculpa, mas disse há pouco que ainda não estão assinados. Ou estão?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Ao que sei, não, porque, normalmente, são publicados em *Diário da República* e são do conhecimento público. E, ao que sei, esse passo final ainda não foi feito.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, a minha questão é essa. Pela experiência que tem desde 2003 — e não quero que comente o caso concreto, na medida em que não tem consigo estes *dossiers* —, não estando ainda publicados em *Diário da República*, não estando ainda assinados, na sua perspetiva e enquanto responsável por várias negociações, pergunto-lhe se é, ou não, natural que a introdução das portagens fosse após a publicação em *Diário da República*, após a sua aprovação, e se pode, ou não, implicar maiores custos para o Estado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não queria pronunciar-me sobre esse caso em concreto. Ao que sei, há um acordo entre as partes sobre a cobrança de portagens em determinado dia, e os termos desse acordo, que

não conheço, obviamente, limitarão o pedido futuro de reequilíbrio financeiro.

Mas, como disse, não queria pronunciar-me, porque não conheço nem os termos do acordo nem a situação em concreto.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, peço desculpa de insistir, mas para que fique bem registado, pergunto-lhe o seguinte: em todo o caso, este não é um procedimento normal de renegociação?

O Sr. Eng.^o **Rui Manteigas**: — Sim, normalmente, há publicação dos contratos e ainda não houve, mas há um acordo entre as partes, que eu sei.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, vou colocar-lhe só mais uma questão.

Falou-se aqui em custos relativos, precisamente, às alterações nos contratos iniciais, nomeadamente custos resultantes de riscos ambientais e outros.

Sr. Engenheiro, no caso da concessão Costa de Prata, em Estarreja, a alteração de traçado foi ditada por que motivo?

O Sr. Eng.^o **Rui Manteigas**: — A autarquia de Estarreja manifestou interesse em mudar o traçado, em afastar o traçado da zona das habitações para uma zona descampada, lagunar. E, portanto, o Governo de então mandou suspender o traçado e mandou reavaliar as opções do traçado, ambientalmente e em termos e traçado. Por isso, parou-se o processo em curso.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, qual era a base em termos de estudo socioeconómico e de viabilidade económica? E quanto é que essa alteração de traçado importou ao Estado?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não tenho bem presente, mas foi 64, 68. Não trouxe elementos sobre esse processo, em concreto, mas foi qualquer coisa como 60 milhões de euros.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, começo por cumprimentá-lo.

Sr. Engenheiro, se bem percebi, nas subconcessões em que o Tribunal de Contas recusou o visto prévio, naquela degradação da primeira fase para a segunda fase, o que aconteceu não forma novos contratos nem contratos debaixo da mesa — o senhor repetiu isso, várias vezes —, mas o que há são os tais documentos de trabalho (que é um novo termo que descobri agora) ou aditamentos. O que se passou é que esse valor, que o Tribunal de Contas diz que são 705 milhões de euros mas podem ser outro, foi assumido pela Estradas de Portugal, porque as concessionárias alegaram degradação das condições, e a Estradas de Portugal ficou com o direito de mais tarde poder vir a cobrar esse valor. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Sr. Deputado misturou um pouco as frases, e eu queria deixar isso bem claro.

A degradação das condições financeiras, entre a primeira fase e a segunda fase, dá-se no concurso, entre a fase em que estão todos os

concorrentes e a fase em que estão apenas os finalistas. Aí, é que houve degradação das condições financeiras.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O que seria normal era melhorarem? Na primeira fase para a BAFO era necessário que melhorassem, e elas não melhoraram, diz o Tribunal de Contas.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Seria normal melhorar, e elas até melhoraram, excluindo as condições financeiras.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Foi o que eu aqui disse.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O que é normal melhorar, Sr. Deputado, são as propostas — e as condições financeiras, obviamente, são inerentes às propostas. Mas, de facto, entre a primeira fase...

É preciso historiar aqui um pouco. Talvez os Srs. Deputados não se lembrem, mas todas as subconcessões tiveram abertas as propostas da primeira fase antes da falência do Lehman Brothers, que ditou, de alguma forma, o anúncio oficial da crise financeira,...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, isso eu sei.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — ... e todas as BAFO foram abertas depois da falência do Lehman Brothers. De facto,...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso é que eu disse que eles alegaram a deterioração das condições financeiras.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Mas essas duas fases não têm nada a ver com as fases de visto dos contratos. E, entre a primeira fase, do visto do contrato, e a segunda fase, não há diferenças financeiras.

Era só por isso que eu quis precisar, Sr. Deputado. Peço desculpa, mas achei que era importante para o esclarecimento de todos.

Portanto, a degradação financeira verificou-se entre a primeira fase e a segunda fase do concurso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E, portanto, a Estradas de Portugal assumiu, para si, esses valores que o Tribunal de Contas diz que são 705 milhões de euros e que V. Ex.^a diz que não há contratos adicionais nem nada disso. O que a Estradas de Portugal fez foi assumir esse valor e, mais tarde — o que não está quantificado no tempo, diz que é quando houver, se houver —, terá direito a esse valor caso haja melhoria das condições financeiras. Foi isso que acabou de dizer?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. O Tribunal de Contas disse que o Estado tinha assumido, para ele, todo esse prejuízo e, de facto, a reforma...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Assumiu ou não?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Era verdade. E, por isso, esse é o grande benefício que a EP colheu com essa crítica do Tribunal de Contas e com essa recusa inicial do Tribunal de Contas...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Explique-me como é que o Estado assume esse prejuízo e a EP beneficia.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas não percebi a pergunta.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Acabou de dizer: «É verdade. O Estado assumiu esse prejuízo para si e a EP beneficiou com isso...»

Não é a EP que vai, mais tarde, poder reivindicar esse valor?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa. Às vezes falo de Estado, outras vezes falo da EP. Vou passar a ser mais rigoroso.

Mas a EP é uma empresa de 100% de capitais públicos. Às vezes, o próprio Tribunal de Contas também faz essa ligação: fala em Estado e mais rigorosamente devia falar em EP. Mas é a mesma coisa. Portanto, não há, de facto, essa destrinça.

Respondendo a essa crítica: os contratos foram reformados, voltámos, de novo, a uma segunda fase, com propostas. E, de facto, o Estado alterou os contratos... Peço desculpa, a EP alterou os contratos de forma a que esse benefício não ficasse perdido, fosse capturado pela EP, dando à EP a possibilidade de fazer um refinanciamento quando bem entendesse e colhendo 100% desse benefício. Foi essa alteração contratual que foi feita.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Muito bem. Percebi que a EP funcionou aqui como o banco de ajuda às concessionárias.

Gostava de lhe perguntar outra coisa: qual o valor que dá às comissões de renegociação? Dá-lhes algum crédito? Ou são pagos para não dar opinião e nem sequer para trabalhar?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Doutor, nós não somos pagos! Somos pagos já, normalmente. Obviamente que não trabalhamos mais do que as horas que existem no dia-a-dia, mas também não nos tiram o trabalho que temos no dia-a-dia. E, portanto, acumulamos essa função com a função que temos no dia-a-dia.

Eu dou muito crédito a essas comissões, até porque já pertenci a várias. E, sempre que posso, obviamente, divido essas comissões com outros colaboradores, para de alguma forma não estar sobrecarregado com todas as comissões que existem.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A minha pergunta tem a ver com isso.

Três membros dessa comissão que aqui estiveram foram perentórios a dizer que, em relação às concessões Norte e Grande Lisboa, se fossem eles que mandassem, não introduziam essas estradas nas negociações. O Tribunal de Contas diz que é, talvez, o negócio mais lesivo para o Estado.

Podiam lá estar quatro, cinco, seis ou sete que todos achavam que aquilo era um erro. Pergunto: ainda assim, houve alguma recomendação ao Governo no sentido de dizer «não se faça essa renegociação»?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, vou ler o que o Tribunal de Contas escreveu sobre isso.

Na página 60, ponto 315, diz: «A introdução daquelas concessões no pacote das negociações tornaram incertos os benefícios para a EP, existindo a forte probabilidade de os acordos não se revelarem vantajosos do ponto de vista financeiro, caso os cenários de tráfego (...) não sejam atingidos.»

Daqui a serem extremamente lesivos vai uma grande diferença, Sr. Deputado. Obviamente que, num cenário de tráfego recessivo, isto é

verdade. Mas os contratos de concessão desta negociação terminam, alguns deles, em 2037. E a nossa convicção é a de que, até lá, as condições financeiras melhoram.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Portanto, é uma questão de fé.

Eu gostaria de lhe perguntar se, em algum momento, houve, da parte das comissões, a indicação clara de que «este é um negócio lesivo para o Estado e não se deve fazer».

Vou também ler-lhe a página 20 do relatório da auditoria: «Já no que respeita à concessão Norte e Grande Lisboa, a renegociação daqueles contratos foi lesiva para o Estado, uma vez que este veio a consentir que fossem integradas no pacote global das negociações concessões que anteriormente não geravam qualquer risco ou esforço financeiro (...)»

Ou seja, cada um pode ler os documentos que quiser. A realidade é que para os contribuintes portugueses isso custou mais!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Desculpe, mas o Sr. Deputado está a ler um ponto que se refere, depois, a dois parágrafos do relatório do InIR. É isso?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou a ler o relatório da auditoria n.º 15/2012, 2.ª Secção, do Tribunal de Contas.

Mas, adiante! Isso é como o valor das PPP, ou seja, nunca vamos chegar a nenhuma conclusão.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Portanto, é a conclusão daquela afirmação, do corpo do relatório?

Peço desculpa, qual foi o ponto que leu?

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

Pausa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Pois. É, de facto, o resumo das conclusões daquilo que foi dito atrás.

Eu preferia — e acho que está mais rigoroso — ler o ponto que eu li, porque esse é que, de alguma forma, faz aquilo que é a realidade, ou seja, caso não se confirmem as projeções de tráfego, porque não há... Repare: ninguém pode afirmar, com rigor, quais são os valores que o Estado vai receber de portagens ao longo deste período até 2037. E, portanto, a última frase é a que está mais correta.

Peço desculpa de ter lido aquela que entendo que é a mais correta.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, será como quiser. O certo é que três dos membros disseram que, se fossem eles que mandassem, não a teriam incluído e, portanto, concordam... Refiro-me aos dois anteriores e, agora, ao Sr. Engenheiro, porque, não estive presente, mas já me disseram que também concordou que, se mandasse, também não a incluía...

Protestos do PS.

Então, são dois! Faça-se a vontade ao PS. Então, são dois. Dois dos membros das comissões disseram...

Protestos do PS.

Não vou, no entanto, perder tempo com pormenores.

O Tribunal de Contas e um conjunto de entidades dizem que estas foram um ato lesivo para os interesses do Estado.

Disse, há pouco, que não havia estudos de tráfego nem tão-pouco havia estudos de custo-benefício rigorosos para a introdução de portagens.

A Estradas de Portugal disse-nos aqui, numa comissão, que em 2011 previa 235 milhões de euros — é um pouco o valor que o Sr. Engenheiro referiu — e em 2012 360 milhões de euros.

O atual Governo, em resposta a uma pergunta minha, referiu que a receita de portagens andava à volta dos 120 000 €. Está, portanto, a ver a diferença e não pode haver uma diferença. A Estradas de Portugal podem estar a contar com o valor bruto, sem as isenções, e o Governo pode ter dado o valor já com as isenções, uma vez que a Estradas de Portugal não tem, de facto, que assumir as isenções.

A verdade é que não sabemos, com rigor, quanto é que isso custa. Pergunto-lhe, como responsável da Estradas de Portugal, como é possível introduzir portagens, criar um novo negócio, que é a gestão dos pórticos, a gestão de portagens, e tudo isso ser feito sem uma base certa, rigorosa, de estudos custo-benefício. Como é que isso é possível?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, eu queria corrigir aquilo que disse.

Eu não disse que não fazíamos estudos de tráfego para a introdução das portagens nas SCUT, que não havia qualquer previsão. Eu não disse isso! Peço desculpa!

Sr. Deputado, fui bem claro: contratámos uma consultora de *top* para a previsão de tráfego. Foi isso que eu disse.

Nós fizemos a previsão do tráfego — sem isso não conseguíamos fazer a renegociação da introdução das portagens SCUT. E tornamos a fazê-lo, a nossas expensas, para a ajuda à comissão do segundo pacote de SCUT que introduziram as portagens.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro disse que ninguém previa a crise, que ninguém previu e que ninguém fez, de facto, estudos rigorosos...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, desculpe, mas não pode extrair da minha afirmação de resposta a uma pergunta para ser resposta a outra.

Essa resposta foi dada quando alguém me perguntou se eu estava inteiramente satisfeito com os resultados dos estudos de tráfego.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas, ainda assim, segundo o Governo, as previsões de receitas para 2012 estão muito longe dos 200 e poucos milhões que o Sr. Engenheiro disse.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vou dizer-lhe quais são as nossas previsões e qual é a realidade, porque tenho isso no Relatório e Contas.

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

Pausa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O nosso encargo bruto com as concessões foi de 633 milhões de euros em 2010, 546 milhões de euros em 2011 e a previsão para 2012 é de 476 milhões de euros.

Fizemos agora uma revisão, em maio, na qual há de facto uma subida dos encargos para 530 milhões, que tem a ver, obviamente, com a redução do nível de tráfego e ainda prevendo que as isenções terminem em 1 de julho.

Alguns destes desvios de encargos devem-se, obviamente, ao protelar da introdução de portagens nos anos anteriores, tanto em 2010 como em 2011, nos projetos em que assim aconteceu.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Em todas as PPP?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Em todas as PPP que são suportadas pela EP.

Pausa.

Quanto a receitas, tenho aqui as de 2011. Como é óbvio, ainda não temos as de 2012, mas a previsão de receitas para 2011 era, de facto, de 237,1 milhões de euros e foi de 127,3 milhões de euros. Inicialmente, para o Orçamento do Estado, tínhamos previsto a introdução de portagens no dia 1 de julho e ela passou para 8 de dezembro. Portanto, cá está a diferença de 110 milhões de euros que referiu.

As nossas previsões têm de ser entregues a tempo do Orçamento do Estado. São feitas em agosto. Ou seja, estamos a trabalhar agora na revisão dos estudos de tráfego para ficarem prontos em finais de junho. Em princípio, teremos então os primeiros relatórios de tráfego concluídos para

fazermos as previsões a tempo de, em agosto, virem para o Orçamento do Estado para 2013.

Mas, obviamente, nesta matéria de portagens, muita coisa tem acontecido ao longo do ano que obriga, depois, a rever sobretudo as receitas, porque a introdução de portagens foi, de facto, a medida que mais adiamentos teve, tanto a de 2010 como a 2011.

Portanto, a receita de 2011 foi de 127,3 milhões de euros.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Conforme referimos, o PCP não utilizou o tempo da primeira ronda, pelas razões conhecidas.

Se todos estivessem de acordo, utilizaria agora o tempo da primeira e da segunda ronda, nesta fase, para depois retomarmos a ordem normal.

Pausa.

Não havendo objeções, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Eng.º Rui Manteigas, agradeço a possibilidade que me dão de colocar as várias questões nesta altura, mas julgo que é devida uma explicação.

Durante a realização desta audiência, estava a decorrer, em simultâneo, a sessão plenária e eu tive de participar nesse debate, razão pela qual tive de me ausentar durante parte da presente reunião. Por isso, agradeço a compreensão de todos e passo, desde já, a colocar as minhas questões.

Sr. Engenheiro, começo pela última informação que deu, que agradeço, relativamente aos valores. Disse que 127 milhões de euros foi a receita líquida que o Estado arrecadou com a introdução de portagens.

Gostava de perceber melhor se isto se refere a todas as ex-SCUT que passaram a ter portagens e qual o intervalo de tempo.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Isto é relativo ao ano de 2011 e, obviamente, refere-se a todas as concessões de portagem cuja receita é da EP. Portanto, não é só das SCUT, mas também das concessões de portagem real, cuja receita passou a ser da EP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em relação a 2011, portagem real total da Estradas de Portugal e não apenas com as SCUT.

Gostava de fazer uma pergunta que talvez possa parecer um pouco desfasada em relação às perguntas já feitas mas, se bem entendi, o Sr. Eng.º Rui Manteigas é o Diretor de Concessões da Estradas de Portugal vai para oito ou nove anos e, portanto, quando há uma decisão de avançar para uma subconcessão — porque a Estradas de Portugal é concessionária do Estado e subconcedente, digamos assim, neste modelo de gestão —, é ao senhor que compete a concretização desse trabalho de lançar as subconcessões.

Gostava que nos enquadrasse um pouco melhor, para além da designação, qual é exatamente a sua função no quadro da Estradas de Portugal e em que parte da cadeia é que começa a intervir a partir do momento em que se decide construir uma estrada.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Construir uma estrada em regime de parceria público-privada, porque é apenas nesse regime que intervenho, porque a EP, como sabe, desenvolve a sua atividade também com administração direta, provendo a execução dos projetos, realizando obras diretamente, através do recurso a contratos de empreitada, obviamente, mas

aí são outros intervenientes dentro da EP. Eu, obviamente, sou chamado a lançar as subconcessões — neste caso, agora, são as subconcessões.

Portanto, a partir do momento em que o Governo decide, por resolução do Conselho de Ministros, este tipo de projetos e os calendariza, o conselho de administração reúne os meios dentro da EP para que tal se faça e, obviamente, nesse particular das subconcessões, assumo um papel-chave, uma vez que tenho de mobilizar os recursos para que seja feito o lançamentos desses concursos.

No lançamento do programa de subconcessões estiveram envolvidas sete comissões e eu fiz parte apenas de uma delas. Nessas sete comissões estiveram elementos das mais variadas valências da EP: jurídicas, financeiras, locais, regionais. Enfim, houve um conjunto de pessoas que trabalharam para que as concessões fossem feitas. Como disse, participei apenas numa delas.

Para lançar os concursos de consultadoria tenho de mobilizar os recursos de alguns consultores que nos ajudam, nomeadamente os financeiros, jurídicos e de tráfego, que são os principais, também de seguros, que é uma matéria muito específica em que também recorremos a consultadoria externa, e ainda a mobilização das equipas internas, específicas, que vão apreciar as propostas. Ao nível jurídico, temos recursos jurídicos próprios. A própria direção de concessões tem um departamento jurídico-administrativo, com três juristas.

Portanto, mobilizamos essas capacidades para esses concursos e, depois, acompanhamos a realização da parceria ao longo do tempo e também com a ajuda de outros serviços da EP, que apreciam projetos, que vão ao terreno, que acompanham o desenvolvimento dos trabalhos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, é a montante da sua direção, dos serviços que o senhor dirige, é a montante da sua participação que se decide avançar para um investimento e para um modelo PPP, no sentido de concretizar esses investimentos. Estou a perceber bem?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. No nosso contrato de concessão estão claramente definidas as responsabilidades do Governo nesta matéria e cabe ao Governo a calendarização das obras a fazer, no âmbito do nosso contrato, e também lhe cabe a decisão de dizer quais são as vias portajadas e quais as que não são. A nós, cabe-nos executar e cumprir, no fundo, esse articulado do contrato de concessão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E o senhor sabe como é instruída, digamos assim, essa decisão política? Ou seja, quais são os meios de apoio, de suporte, do ponto de vista técnico, para essas decisões? É que aqui o direito divino não conta e, portanto, há uma decisão que não pode ser arbitrária nem aleatória e, assim, a decisão política de avançar para um investimento, de o calendarizar e de definir prioridades deve ser assente em alguns pressupostos. Já agora, pode indicar-nos qual o papel da Estradas de Portugal nessa tomada de decisão, a montante do concurso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Digamos que a priorização é feita num registo regular, anual e, portanto, de alguma forma, o Governo tem em mãos o pacote de estradas que já têm a tramitação concluída, em termos de projeto, em termos de avaliação de impactes ambientais. Assim, a formação de uma programação é feita com a informação que a EP lhe dá dos projetos que estão em condições de serem lançados, daqueles que foram considerados prioritários, no passado, em termos de tráfego, para

serem feitos. Enfim, há um conjunto de informações que lhe foi dada a montante pela Estradas de Portugal. Portanto, o Governo não manda lançar concessões que sejam impossíveis de lançar, como é obvio, pelo que se assegura, em diálogo permanente com a EP, de quais aqueles que pode agregar num projeto e lançar a concurso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, ajude-nos a perceber um pouco melhor esse processo, porque, para um leigo, para alguém que não é conhecedor dos processos internos nesta matéria e muito menos de obras públicas e de engenharia, esta parece a história do ovo e da galinha. É um carrossel.

O Governo determina politicamente como é que se avança e a Estradas de Portugal cumpre. Com base em quê? Na informação da Estradas de Portugal sobre o que está em melhores condições de avançar, do ponto de vista técnico, jurídico, etc. Mas esse trabalho teve de ser lançado de alguma forma. Portanto, é preciso que esta Comissão enquadre do ponto de vista da decisão política e da base técnica para essa decisão, por exemplo, se se avança para uma autoestrada que não tem portagens porque faz falta à população e, depois, afinal, a portagem aparece, retirando uma grande fatia, digamos assim, da utilidade social e económica daquela estrada. Não sei se me faço entender...

Quando uma decisão política é baseada num processo de avaliação técnica que, por sua vez, já lá estava, a montante — afinal, os dados estavam lançados desde o início —, quando chega às suas mãos, digamos assim, está tudo encaminhado e é uma questão de concretizar. A minha pergunta é a seguinte: em que parte desse processo é que se decidiu que aquele investimento ia avançar e quando, e que ia ser uma PPP? Como é que se decidiu que ia ser uma PPP, antes de chegar às suas mãos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — São várias perguntas numa só e vamos separá-las, porque têm respostas diferentes.

Obviamente, quem tomou a primeira decisão de que os investimentos iriam avançar foi quem foi responsável por fazer o PRN. O PRN é, de facto, o grande orientador da atividade da EP. O PRN, como sabe, é um instrumento da Assembleia da República, que diz quais são os IP e os IC que existem, quais as estradas que pertencem à EP e quais as características que elas devem ter.

Depois, existe um segundo nível de intervenção, que é o da programação dos projetos. Essa já é uma prerrogativa do Governo. O Governo é que manda avançar os projetos.

Obviamente que nalgumas destas fases, se houver um problema pontual relacionado com o tráfego, com a procura, com a necessidade de satisfazer esse tipo de situações, a EP tem autonomia para fazer um projeto para resolver o problema. Por exemplo, executar um nó de ligação, porque o entroncamento não tem capacidade, resolver problemas de segurança rodoviária. Esse tipo de problemas está, obviamente, ao nível da esfera de decisão a EP.

Mas, em termos de grandes projetos — e nós estamos aqui a falar de grandes projetos —, essa calendarização, obviamente, depende do Governo e é o próprio Governo que manda concluir os projetos e prepará-los para um concurso público.

De facto, assim foi. Esses projetos foram lançados com as orientações do Governo, como deve calcular.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E como é que se decidiu que tal ou tal investimento era feito com um modelo de financiamento PPP e não por gestão direta da Estradas de Portugal, por empreitada ou de outra forma?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O próprio decreto que aprovou as bases do contrato de concessão da EP refere isso, ou seja, a EP deve privilegiar os partenariados público-privados e, portanto, este regime de projetos em parceria público-privada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o comparador público era uma figura de retórica e era um proforma que não servia para nada?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Tanto não era que o fizemos para as subconcessões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E servia para quê?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Servia para comparar o custo feito pelo público e...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas iam para as PPP na mesma?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Os comparadores demonstraram que o custo era mais barato feito pelo privado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu lembro-me de um relatório da auditoria, não este de que se fala mais agora, mas de um, salvo erro, de 2008, do Tribunal de Contas, relativamente a essa opção ser feita com base

na comparação, por exemplo, de vários traçados, sempre em regime de PPP e que, nessa comparação, havia estudos de viabilidade económica da concessão, o que dificilmente permitiria o grau de profundidade e de rigor — nessa, como noutras, acrescento eu — que possibilitasse, de forma efetiva, a comparação entre como seria a concretização do investimento em regime PPP ou noutro modelo de financiamento.

Isto não aconteceu assim, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Relativamente a relatórios do Tribunal de Contas sobre comparação e realização de empreendimentos com parceiro público ou empreendimentos realizados com parceiro privado, lembro-me de um, o do IP 3, em que compararam os troços feitos pelo Estado e os feitos pela concessionária e a conclusão do relatório do Tribunal de Contas era de que, naquele caso concreto — aliás, que me lembre, foi o único que o Tribunal de Contas fez no passado —, a realização deste grande empreendimento feito pelo Estado resultou mais caro do que o empreendimento feito pelo parceiro privado.

Tenho lido vários relatórios do que se passa no estrangeiro e até em países pertencentes ao G8, como, por exemplo, a Austrália, o Reino Unido, os Estados Unidos, e a conclusão também é semelhante, ou seja, os desvios em grandes projetos públicos são sempre superiores a 20%, andam na casa nos 25% e chegam, em alguns casos, a 40% ou 50%.

Esses são estudos que eu conheço de comparação, mas não conheço outros que se inclinam para outros valores.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, é uma espécie de comparador público genérico, que é feito sobre o histórico do nosso País e que, depois, é aplicado para cada investimento. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. De facto, o Sr. Deputado não estava na sala quando eu disse isso, mas o assunto do comparador, para mim, era um assunto encerrado.

Nós fazíamos uns estudos, que, no nosso entender, continuam a ser melhores e superiores aos que são exigidos na lei para lançamento das parcerias, eu elenquei aqui o tipo de estudos que fazíamos. Isso serviu para lançar a concessão Grande Lisboa, serviu para lançar a concessão Douro Litoral — isto já depois de terem sido exigidos nos termos da lei — e a concessão Túnel do Marão. Ainda assim, todas as concessões tiveram o visto do Tribunal de Contas, em todas elas se falou do comparador, mas não sei se, coincidindo com uma fase em que já toda a gente considerava que o comparador estava obsoleto, em que já se discutia que o próprio Tribunal de Contas inglês considerava a existência de comparadores completamente obsoleta porque não demonstraram nada no passado, como fazíamos estudos mais completos, o Tribunal de Contas deu o visto.

Nas subconcessões o Tribunal de Contas considerou que, apesar de tudo, havia uma violação da lei e nós fiemos o *set* de comparadores e, portanto, a partir de agora, a discussão do comparador, disse eu, é um assunto encerrado e nós faremos sempre os comparadores. São estudos, quanto a nós, mais incompletos do que os outros, mas são os exigidos pela lei e fá-los-emos, e não haverá mais nenhuma parceria em Portugal em que não seja feito o comparador. Esse é um assunto encerrado para nós.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, esses comparadores estão onde?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Os comparadores foram feitos para as sete subconcessões, foram divulgados publicamente no *site* na *Internet* na altura desta discussão, em 2008/2009. Estão na posse da EP e poderão ser dados à Comissão quando quiser.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, no *site* da EP, para cada subconcessão, está lá o caderno de encargos e o programa de concurso, mais nada, e no *site* de uma subconcessão, no caso a Baixo Tejo, está lá documentação e essa documentação é o estudo económico a 75 anos — que é uma coisa do mais seguro que há, cenários para 2083...! —, estudos de impacto económico global, análise da viabilidade económica, e mais nada.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, nós criámos *sites* específicos para cada subconcessão...

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

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — ... e, durante muito tempo, estiveram disponíveis nesses *sites* todos os estudos que foram feitos para lançamento das subconcessões: estudos de viabilidade económico-financeira a 30 anos e a 75 anos, os estudos de análise custo-benefício e os comparadores. Todos estes estudos estiveram disponíveis.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, por que é que foram retirados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Os *sites* terminaram, perderam a oportunidade. As pessoas deixaram de consultar e perderam a oportunidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas, se eu tentar consultar, não consigo porquê? Quem é que decidiu retirar a informação da *Internet*?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não faço ideia, o *site* não era mantido pela EP; era mantido pelo Ministério, embora fosse alimentado por nós. Não faço ideia.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A Estradas de Portugal não disponibiliza essa informação porquê?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Disponibiliza. Mas não disponibiliza porquê?!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, não se importa de me dizer onde é que está?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nós temos disponível internamente e podemos fornecê-la.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ah, internamente...!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ah, internamente os senhores têm esse documento! Obrigada! Em termos públicos, pergunto se esse documento é acedível...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Já estiveram disponíveis publicamente durante mais de dois ou três anos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O comparador público não.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O comparador também.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu estou, agora, a ver o *site* e não aparece. É este o único *site* que continua *online*, só que, depois, os documentos não abrem, já se sabe...

O *site* Baixo Tejo continua ligado, os *links* para os documentos é que estão fechados...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — E tem o comparador, mas terei todo o gosto em fornecer à comissão os comparadores que foram feitos, enviados para o Tribunal de Contas e visados e que estão disponíveis para toda a gente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Enquanto Diretor de Concessões da Estradas de Portugal, como responsável da entidade que gere as concessões, qual é o critério que segue na informação ao público para garantir a transparência do conhecimento destes negócios e destes contratos? Qual é seu critério relativamente à publicitação e ao carácter público destes documentos em relação aos contratos de subconcessão?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vamos lá ver: o critério de divulgação de documentos não é um critério diretor a diretor. Não é cada diretor que tem a possibilidade de divulgar os documentos.

Os contratos de concessão têm partes completamente públicas: o corpo do contrato, os encargos. Terá talvez uma parte que é considerada privada, que é a dos preços unitários da oferta do concurso, mas tudo o resto é público.

Penso, pois, que não há nenhuma parte que não seja divulgável aos interessados, como é óbvio.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, sabe explicar-me por que é que no *site* da EP só aparece para cada subconcessão o caderno de encargos, o programa do concurso e mais nada?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, não sei explicar. Eu pensava que, por acaso, os contratos estavam disponíveis ao público. Eu, pelo menos, quando acedo ao *site* consigo ver os contratos. Provavelmente, há aí alguma falha de ligação, mas resolve-se já com o departamento informático.

Os contratos são matéria completamente pública, não têm nenhum segredo. São, aliás, bastante *standard*, são iguais a contratos de concessão publicados em *Diário da República*. Não têm nenhum segredo, como deve calcular, são conhecidos por todos os envolvidos e não há matéria de segredo que justifique não estarem no *site*. Vão estar rapidamente — aliás, eles estarão, provavelmente, no *site* interno.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Engenheiro diz-nos que a avaliação e a decisão sobre o avançar com tal ou tal investimento e quando acontece no momento em que o Governo avança para essa opção, baseando-se numa avaliação do impacto económico do investimento.

Portanto, o que eu pergunto é se a partir daí essas preocupações não estão em cima da mesa e se o critério passa a ser apenas o da avaliação económica da concessão para a EP no que respeita ao vosso acompanhamento.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nós executamos a vontade do acionista, como deve calcular. Portanto, o Governo determina, tem essa prerrogativa no contrato de concessão, e a nós só nos cabe cumprir a vontade do Governo.

Enfim, sabemos o que esteve na génese deste programa de subconcessões, que foi um abaixamento do investimento público na altura, houve necessidade de reanimar o investimento público e de lançar uma série de projetos em vários setores, entre os quais a EP, e, obviamente, a EP cumpriu esse desiderato, lançando rapidamente e cumprindo os prazos que foram impostos, que foram muito curtos, esse tipo de projetos. Mas não temos de emitir opinião sobre isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas esta questão de emitir ou não opinião pode ser também — e estou a falar em termos genéricos — um dever deontológico do ponto de vista profissional para que junto do decisor político haja um alerta, dizendo: atenção que essa decisão tem implicações, atenção que essa opção tem determinadas consequências.

Estou a lembrar-me, por exemplo, de um estudo técnico, aliás, muito interessante, que tinha a ver com as implicações para a rede viária gerida pela EP, nomeadamente no norte, no Grande Porto, sobre o que significaria a introdução de portagens e o impacto que isso teria na asfixia (palavra minha) na rede viária que não tem portagens ali à volta.

Já nem vou falar da avaliação do impacto económico e de tornar-se irrelevante para determinadas regiões uma autoestrada que passou a ter portagem e que perdeu 60% do tráfego. Já não vou falar disso! Estou a falar das implicações ao nível da segurança rodoviária e da própria manutenção das infraestruturas da rede viária gerida diretamente pela EP. Essa questão alguma vez foi colocada?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, a EP não se mete na decisão de introdução de portagens nas vias. Essa é uma prerrogativa do Governo. A EP cumpre. Se tem mais encargos na via, obviamente que o Governo sabe que, quando introduz portagens nas autoestradas, vai haver mais tráfego nas vias. A EP cumpre e não questiona.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Governo sabe isso por senso comum, porque tem obrigação de ter isso em conta, como, aliás, qualquer um de nós sabe isso, ou sabe porque foi informado pela EP?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O contrato de concessão regula claramente quem é que pode opinar sobre a introdução de portagens nas vias e quem é que não pode e essa é matéria da exclusiva competência do Governo; não é competência da EP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, para que é que serviu aquele estudo técnico que a EP realizou sobre as implicações da introdução de portagens em relação à rede viária gerida diretamente pela EP?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Eu desconheço esse estudo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava, agora, de lhe perguntar sobre as condições que tem para negociar, renegociar e controlar as PPP, designadamente no que respeita aos tais serviços técnicos que apoiam a Direção de Concessões na avaliação no terreno.

Tem havido mais meios ao nível da EP, do ponto de vista da própria estrutura da Estradas de Portugal, ou tem havido menos meios no terreno? Verificamos uma saída muito grande de quadros e de técnicos, uma dependência cada vez maior de consultores. E eu pergunto se esta crítica que temos ouvido, várias vezes, de que o Estado — e, neste caso, o Estado acaba por ser a EP — tem cada vez menos condições ao longo dos anos, do ponto de vista técnico, para conhecer, acompanhar, fiscalizar, garantir que as coisas aconteçam como está previsto na contratação, é verdadeira, e qual a evolução que se tem verificado, em termos objetivos, ao longo destes oito/nove anos que tem estado como Diretor de Concessões.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bom, também é preciso juntar a este processo toda a alteração que houve do panorama de acompanhamento das concessões em Portugal. Antigamente, a EP fazia isso em nome do Estado e deixou de o fazer. Digamos que a partir de 2007 libertámos alguns recursos, o que teve a ver com o facto de nos centrarmos apenas na rede da EP.

As subconcessões são apenas parte da rede da EP e os nossos recursos estão apenas na rede da EP. Foi criado um regulador que veio de alguma forma substituir a EP no acompanhamento das concessões.

Em termos de empreitadas diretas, obviamente que a EP passou a contratar de forma diferente. Ou seja, deixámos de ter os cantoneiros, deixámos de ter a administração direta das estradas e passámos a contratar

isso em pacotes de conservação corrente por três anos — isto em termos de recursos diretos.

O que se passou foi que, de facto, houve uma grande redução de quadros, mas ao mesmo tempo o nível de qualificação dos quadros subiu, como deve calcular e pode consultar no balanço social da EP. De facto, hoje somos menos, mas fazemos tarefas diferentes daquelas que fazíamos há uns anos atrás. E essa evolução da qualidade das administrações rodoviárias e do nível dos trabalhos que se fazem é transversal a todos os países. Ou seja, há países em que o estágio de desenvolvimento é inferior e há países em que o estágio de desenvolvimento é chamado maduro, sendo que o nível de intervenção direta tem uma relação direta com isso. Por exemplo, nos países africanos há, por um lado, políticas de emprego feitas diretamente pelo Estado e tarefas que são desenvolvidas pelo Estado e, por outro lado, a prestação de serviços é mais insipiente. Digamos que há um conjunto de tarefas concentradas no Estado que, ao longo do amadurecimento do aparelho do Estado e da própria economia do país, vai diminuindo, formando indústrias parcelares que oferecem os seus serviços de manutenção ou operação e também qualificando o trabalho dos funcionários do Estado, libertando as tarefas que podem ser subcontratadas. É uma evolução natural e a EP, em Portugal, sofreu também essa evolução.

Obviamente, a EP, hoje, subcontrata mais tarefas do que as que fazia diretamente. Só para lhe dar um exemplo, quando entrei para EP, o nosso quadro era de cerca de 5000 pessoas e, efetivamente, 3600 pessoas tinham preenchido esse quadro, mas tínhamos quase 2000 cantoneiros, e hoje temos muitos menos. Mas o perfil da EP em termos de licenciados é superior e o nível de tarefas subcontratadas é obviamente muito maior.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Engenheiro, não tenho tempo para discutir consigo essa tese de associar o *outsourcing* aos níveis de desenvolvimento. Se tivesse tempo, discutia, mas como não tenho pergunto só se, na prática, o que tem não é uma estrutura menos enraizada no terreno, com condições mais fragilizadas para acompanhar no terreno diretamente, sem dependência dos consultores, a evolução dos contratos em que a EP é parte enquanto concedente.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nenhum consultor vai para o terreno. Portanto, o acompanhamento no terreno é feito exclusivamente por nós. Pelo contrário, temos até muito mais acompanhamento no terreno. Conforme já viu, temos unidades móveis de acompanhamento e fiscalização das estradas que não tínhamos há quatro/cinco anos e são essas unidades que fiscalizam o cumprimento das obrigações das subconcessionárias. Há cinco anos não tínhamos.

Obviamente que também tínhamos muito mais tarefas de obras; tínhamos mais obras por administração direta, que hoje não temos, e alguns desses recursos estão libertos para outras funções dentro da EP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, aqueles que dizem que há menos condições e menos capacidade do Estado para fiscalizar e acompanhar o evoluir das PPP e da sua concretização, afinal, estão completamente errados, porque há mais capacidade e mais condições. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. É o próprio Tribunal de Contas que diz que há mais condições.

Justamente respondendo a algumas das críticas de acompanhamento das parceiras nos relatórios de 2003 e de 2008, a EP só, por exemplo, no

setor das parcerias público-privadas desenvolveu um departamento jurídico-administrativo próprio que hoje não depende de consultores externos jurídicos, desenvolveu um departamento económico-financeiro que hoje depende muito menos de consultores financeiros em termos de prestação de serviços e reforçou as equipas de gestão de contrato, tendo um gestor de contrato, no máximo, para duas subconcessões acompanhadas. E o Tribunal de Contas, em auditorias sucessivas, já reconheceu esse esforço da EP na melhoria dessas pechas que antes foram apontadas, por exemplo, nos relatórios de 2003 e de 2008.

O Sr. **Buno Dias** (PCP): — Mas se me diz que esses juristas já não têm um papel que hoje passou a ser atribuído ao InIR, em que se traduzem esses ganhos de capacidade que nos adiantou?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nas nossas parcerias, nas sete parcerias que são da EP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, há parcerias que ficam dentro da EP e que são acompanhadas e tratadas pela EP, e há outras que são tratadas a acompanhadas pelo InIR, nomeadamente através das comissões de avaliação. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, isso está claro no relatório do Tribunal de Contas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, pergunto em que se traduz, em termos públicos e democráticos, do ponto de vista do cidadão, o

conhecimento e a divulgação desse trabalho que é feito e que, pelos vistos, não é acessível fora da EP.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não percebi a pergunta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por exemplo, refiro-me aos relatórios, ao trabalho desenvolvido e reportado por esses especialistas que entretanto iniciaram funções. Isso tudo é apresentado a quem, se a população depois não tem acesso a isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É apresentado aos interessados. Os relatórios de acompanhamento são feitos regulamente, têm uma periodicidade trimestral — relatórios de visita às obras e relatórios de acompanhamento financeiro — e divulgamo-los a todas as entidades interessadas e que fazem auditoria.

Ainda agora, na auditoria que está a ser feita ao acompanhamento das PPP, nos pediram esses relatórios e fornecemo-los. Sempre que as entidades que têm tutela sobre a EP e que têm de verificar esse tipo de acompanhamento nos pedem os relatórios, nós damos-los.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, trata-se de uma estrutura do Estado: as autoridades competentes podem pedir à EP e ela dá.

Gostava de fazer uma última pergunta sobre uma questão que não sei se já foi tratada enquanto estava no Plenário. Trata-se dos contratos de subconcessão e das alterações supervenientes que têm sido faladas. Já se falou em contratos paralelos. O Sr. Engenheiro falou há pouco, se não me engano, em cartas e em planos de trabalho que não alteram o impacto financeiro. Esses documentos podem ser conhecidos ou foram conhecidos?

Só para perceber, pois estava no Plenário, gostaria que me dissesse, por favor, o que é que dizem e de que tratam genericamente essas cartas e esses planos de trabalho.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bom, vou precisar até à exaustão: não há contratos paralelos. Deixem-me repetir isto, porque a expressão choca-me e não corresponde à realidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A expressão que lhe atribuí foi «cartas e planos de trabalho».

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, peço desculpa, mas disse contratos paralelos outra vez e fixei para o emendar. Portanto, disse contratos paralelos e estou a emendá-lo: não há contratos paralelos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não fui eu que disse! Foi uma expressão que ouvi nesta reunião e fora dela. Depois, acrescentei que o senhor fala em cartas. Essas cartas são dirigidas a quem e dizem o quê?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — No caso concreto de três subconcessões, o Tribunal de Contas pediu umas cartas que abordavam o tema dos pagamentos contingentes, que eram *consent letters*. Portanto, enviámos ao Tribunal de Contas essas cartas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E os pagamentos contingentes sobre os quais o Tribunal de Contas pediu informações estavam previstos, à partida, nos contratos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, estão previstos nos contratos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, para que serviam as cartas se os pagamentos já estavam previstos nos contratos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Serviram, porque as concessionárias pediram uma *consent letter* de clarificação a alguns bancos.

Como disse, há dinâmicas de financiamento no mercado secundário que levam a que algumas concessionárias tenham necessidades específicas de clarificações e às vezes pedem-nas ao concedente, neste caso à EP, e nós trocamos essa correspondência com elas.

Mas, como disse, nada disso acrescenta 1 € aos encargos previstos nos contratos, aos encargos que foram divulgados pela EP — já o disse, aqui, noutras respostas — e até à redação dos contratos. Nada disso altera.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o contrato assinado entre a EP e a subconcessionária não era claro quanto bastasse, o que fez com que um banco tivesse que pedir uma clarificação da cláusula que diz respeito aos pagamentos contingentes. Foi isso que aconteceu?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Para nós era, mas para o banco não era. Fez-se uma clarificação.

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.^a Deputada Isabel Oneto quer interpelar a Mesa?

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, pretendo apenas dar uma informação que poderá ter alguma utilidade.

Há dias, tentei aceder a um relatório do Tribunal de Contas através do servidor da Assembleia da República e não consegui. O bloqueio era do servidor da Assembleia da República e não do Tribunal de Contas. Só queria deixar este alerta.

Não pondo a questão que isso se passe relativamente à Estradas de Portugal, intervim só para que o Sr. Deputado saiba que isso poderá estar a acontecer e, assim, possa alertar os responsáveis pelo servidor para o facto de não conseguir aceder.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Vamos prosseguir. Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, ainda sobre as cartas para as três concessionárias que o Tribunal de Contas considerou que tinham encargos a mais no valor de 705 milhões de euros, e o Sr. Engenheiro disse que isso não é possível, que não havia nem mais um cêntimo, pergunto-lhe, a título de informação, porque está a escapar-me alguma coisa, o que é que o Tribunal de Contas interpretou mal para concluir que há ali um sobrecusto de 705 milhões de euros, quando na realidade, segundo as palavras do Sr. Engenheiro, não existe.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas não vou fazer comentários relativamente à posição do Tribunal de Contas. Prezo muito o relatório do Tribunal de Contas. Temos cumprido à risca o que o Tribunal de Contas refere. As críticas que tem feito ao longo do tempo têm servido

para melhorar as parcerias. Obviamente, esse tipo de conclusão tem de perguntar ao Tribunal de Contas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo o facto de o Sr. Engenheiro não querer ferir a idoneidade do Tribunal de Contas, nem é isso que lhe estou a pedir.

Contudo, há uma afirmação sua em que nos diz que não há nem um cêntimo adicional nessas cartas e há um relatório de uma auditoria do Tribunal de Contas que nos diz que essas cartas — o Tribunal de Contas chama-lhes, até, contratos paralelos — representam encargos adicionais de 705 milhões de euros.

Admitindo que possam os dois estar a falar verdade, gostava de perceber qual a diferença de interpretação que está em cima da mesa. Sobre essa matéria, imagino que o Sr. Engenheiro deva, pelo menos, ter uma opinião.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Tribunal de Contas não fala em contratos paralelos. Peço desculpa por corrigir, novamente, outro Sr. Deputado sobre isso.

Já disse, e reafirmo, que não há nenhum contrato, nenhum acordo, nenhuma carta ou nenhum aditamento ao plano de trabalhos, como disse outro Sr. Deputado, que acrescente 1 € aos contratos. Os encargos com estas subconcessões estão nos contratos originais — estão lá todos! Estão em dois documentos nos casos-base das concessões, estão na folha de encargos que o Tribunal obriga a enviar com o processo de instrução de visto, encargos plurianuais especificados por ano, estão em todo o lado. No nosso entendimento, foram para o Tribunal de Contas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Quando refere «no nosso entendimento», pressupõe-se no entendimento da Estradas de Portugal. É isso que nos está a dizer?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa. Sim, no meu entendimento.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Peço desculpa, mas não vou sair daqui com essa dúvida esclarecida. No mínimo, é uma dúvida de 705 milhões de euros, Sr. Engenheiro, e há aqui uma necessidade de esclarecimento.

É certo que ouviremos também o representante do Tribunal de Contas nesta Comissão de Inquérito, mas em abono da verdade nem sequer no espaço de contraditório do relatório do Tribunal de Contas existe qualquer esclarecimento sobre esta matéria. Por isso, seria de esperar que nesta Comissão a Estradas de Portugal ou o Sr. Engenheiro pudessem defender essa ideia de que não há nem mais um cêntimo.

Mas, dado a sua irredutibilidade, passo a colocar uma outra pergunta, que é a seguinte: em algum momento, enquanto membro das diversas comissões, se sentiu pressionado por quem estava acima de si, pelo presidente da comissão, por algum membro da Estradas de Portugal que esteja acima da sua patente, digamos assim, ou por algum membro do Governo para tomar determinada posição ou decisão?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, respondendo frontalmente à segunda questão, não.

Voltando à primeira questão em que fala no espaço do contraditório, quero dizer que no contraditório firmámos a nossa posição ao Tribunal de

Contas. Por acaso, há um pequeno lapso no relatório, que não invalida o respetivo texto — o texto do relatório é relativamente claro —, visto não ter publicado na íntegra os nossos contraditórios. No segundo contraditório referíamos-nos ao primeiro, dando-o como integralmente reproduzido, mas, depois, o primeiro contraditório não foi reproduzido. Portanto, é um pequeno lapso. No contraditório tivemos oportunidade de expressar esta nossa opinião de que não há nenhum encargo adicional.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Voltando ainda às comissões de renegociação, o Sr. Engenheiro fez parte de várias delas, onde esteve enquanto membro da Estradas de Portugal, sob a tutela do Ministério das Obras Públicas. Nessas comissões existia sempre uma baliza, que era o próprio mandato da comissão, a qual a comissão estava obrigada a respeitar. Gostava que confirmasse se um desses valores a respeitar e indicados pela tutela era o de que se mantinham as condições para os acionistas privados.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, ninguém é obrigado a pertencer às comissões, não é um trabalho para o qual se vai «de espada ao peito». No dia em que não quisesse pertencer a uma comissão, saía, ponto. Portanto, se me sentisse pressionado algum dia, saía da comissão, ponto, e deixava de estar pressionado! Queria que isto ficasse bem claro. Não estamos ali a fazer trabalhos forçados, trabalho escravo. Portanto, ninguém está nas comissões obrigado, primeiro ponto.

Assumo tudo o que ficou escrito nos relatórios da comissão, nomeadamente na minha parte. Portanto, não vou estar aqui com falsa demagogia sobre esse aspeto.

Obviamente, os termos de referência seriam esses. Não me parece que a manutenção das características das TIR acionistas fosse uma obrigação transmitida por qualquer pessoa, tanto mais que, por exemplo, nas concessões que teve ocasião de ver e, pelo menos, na comissão a que pertenci, até houve uma descida da TIR acionista. Isto aconteceu, pelo menos, numa das concessões: na concessão Norte.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, com certeza que não me vai obrigar a encontrar aqui a frase em concreto, mas uma das frases que diz que está nos pressupostos da negociação é a de não defraudar as expectativas dos parceiros privados.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, isso é uma prerrogativa de um Estado de direito! Se contrata um conjunto de concessões, lança no mercado em 1997/1998 um investimento importante, vai captar recursos internacionais — como lhe disse, a concessão Costa de Prata tinha 22 bancos, mas as outras tinham sempre, no mínimo, 10 ou 15 bancos internacionais —, investe em Portugal, as concessões ficam prontas entre 2002 e 2009 (o lote 4 da Costa de Prata), e em 2007, com as concessões praticamente prontas... Ah, os pagamentos começam cinco anos depois, portanto, se estamos a falar de um primeiro contrato de 2002, a primeira concessão começou a ser paga em 2007 e as outras mais tarde. Ao fim de dois ou três anos de começar a pagar a concessão, chega e diz: «Isto agora não existe. O tráfego agora vai ser muito pior. Já não queremos pagar o que contratámos. Você construiu tudo, mas agora já não há risco de construção»?

Quer dizer, há um mínimo de regras de contratação que não é preciso, sequer, transmitir aos membros da comissão de negociações!

Estamos num Estado de direito. Portanto, há um contrato assinado, há obviamente direitos e obrigações que foram cumpridos pelo parceiro privado que o Estado tem de fazer cumprir e se orgulha de eles terem cumprido. Nenhum daqueles riscos estava ainda vencido.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certo. Pegando, porém, nas palavras do Dr. Vítor Almeida, que não são *ipsis verbis* mas são similares às palavras do Dr. Ernesto Ribeiro, teríamos inicialmente, antes da introdução de portagens, o risco de tráfego largamente do lado do parceiro privado, mas com a ideia das bandas, em que a banda inferior — palavras deles — era impossível não ser cumprida, sendo que essa banda inferior garantia o pagamento dos requisitos de financiamento. Devo dizer que, daí para cima — e estávamos num patamar médio, na altura —, já não estamos a falar de serviços mínimos para os privados mas, sim, da expectativa de ter um lucro considerável com as parcerias público-privadas.

O que está a dizer-nos é que tudo isso é respeitável, tudo isso é inamovível, porque há um Estado de direito que deve respeitar as expectativas dos privados. Devo dizer-lhe que esta ideia de exceção que, como ainda há pouco referiu, motivou a introdução de portagens nas SCUT fica um bocado em causa quando nos coloca essa ideia de exceção do lado do Estado, mas a sua defesa inamovível das condições iniciais, quando tudo estava a correr aparentemente bem, do lado dos privados.

Nunca houve a tentativa de colocar algum bom senso, no sentido de, se é uma divisão de riscos, então, dividir os riscos para os dois lados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Obviamente, houve bom senso na comissão de negociação. Aliás, até me ficaria mal não dizer isso.

Às tantas, pela forma como aqui é apresentada a questão, parece que todos os riscos ficaram do lado do Estado e que nenhum risco ficou do lado dos privados. Nenhum dos riscos que estavam do lado dos privados tinha sido vencido, ou seja, havia um risco de construção que tinha começado, que tinha sido vencido, e havia apenas dois anos de pagamento às entidades financiadoras, portanto estávamos no princípio dos pagamentos da concessão. Portanto, há o direito unilateral se o Estado reequilibrar o que está no contrato ou os indicadores do contrato. Mas, ainda assim, conseguimos capturar alguns dos «benefícios sombra» que estavam nessa negociação. De resto, esse relatório de que falaram, e que existe desde novembro, diz isso mesmo.

Houve um risco fiscal que estava a beneficiar as concessionárias que o Estado quis tornar neutro, ou seja, fixou uma nova taxa de IRC e, a partir de agora, se subir o IRC, o Estado dá o dinheiro dessa subida à concessionária, se descer, a concessionária dá ao Estado o dinheiro dessa descida.

Havia também um «benefício sombra» das extensões que estavam nos contratos iniciais, que eram extensões fictícias. Retificámos esse «benefício sombra», puseram-se as extensões reais e esse benefício também acabou. Houve ainda outros riscos fiscais que também terminaram.

Portanto, dentro das balizas que tínhamos, tal como disse, tentámos tornar a concessão num risco aceitável para as novas condições.

Como lhe disse, o único risco que passou para a esfera do Estado foi o risco de tráfego. É verdade. Ainda assim, devo dizer-lhe que uma das grandes TIR acionistas em projetos internacionais desta natureza — mais no passado do que agora —, nomeadamente em sítios de grande crescimento, como a América Latina, a Índia e a Ásia, são os *upsides* de tráfego. E, de facto, os concessionários, neste momento, apesar de terem a

mesma TIR, não têm expectativas de *upsides* de tráfego, porque o tráfego ficou limitado. Apenas em duas concessões, onde eles já tinham as concessões de portagem, as concessões Norte e Lisboa, se houver *upside* de tráfego, ou seja, tráfego não previsto que dê uma rentabilidade superior ao Estado — só em duas destas seis concessões que foram negociadas —, ainda assim, esse *upside* de tráfego é retido a 75% pelo Estado e só 25% para os privados.

De facto, o risco de tráfego passou para o Estado, mas também deixou de haver essa expectativa de *upsides* de tráfego que as concessionárias tinham no passado, ao longo de um período tão grande como este de 30 anos.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir a segunda ronda de perguntas, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos, do PSD.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, apresento os meus cumprimentos e agradeço-lhe as explicações e os contributos que tem dado neste nosso debate, que começa a tornar-se um pouco longo.

Começaria por evocar a sua qualidade e conhecimentos também na área financeira. Desconhecia que tinha essa especialização e felicito-o também por isso, uma vez que estas matérias, infelizmente ou felizmente, transformaram-se, sobretudo, em matérias de natureza financeira.

Certamente acompanha-me na afirmação de que o País está confrontado com um problema que não é pequeno, porque os encargos com as parcerias público-privadas custaram, em média, a cada português, só em 2011, mais de 160 €, sem falarmos na contribuição para o setor rodoviário e nas portagens que cada um de nós paga cada vez que passa nessas

estradas. Portanto, estamos a falar aqui num problema de dimensão financeira grave num período difícil, pelo que haja aqui alguma tónica nas questões financeiras.

Sem me desviar deste ponto, porque queria voltar a ele, a primeira questão que coloco tem a ver com o seguinte: o Sr. Engenheiro já falou aqui várias vezes no plural, representando a Estradas de Portugal, dizendo que não houve mais 1 € de despesa associada em relação às tais cartas complementos de programas. Mas, então, como é que explica que a Estradas de Portugal tenha decidido avançar com uma auditoria para apurar o impacto das omissões que foram relatadas pelo Tribunal de Contas?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É relativamente normal. Sempre que há um relatório do Tribunal de Contas e há críticas, internamente, o conselho manda verificar a natureza e a justeza dessas críticas. De resto, não sei será às omissões ou se à consequência jurídica daquilo que é referido. O Tribunal de Contas, às tantas, afirma que, se houver pagamentos contingentes, há uma infração financeira da EP. A EP, estando convencida de que os pagamentos contingentes sempre estiveram nos contratos iniciais, obviamente, quer averiguar o alcance jurídico dessa afirmação, e é natural que mande averiguar internamente esse tipo de consequência jurídica.

É um procedimento perfeitamente natural e que acontece quanto a todos os relatórios do Tribunal de Contas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, que é normal, admito que sim, mas terá de concordar que é um bocadinho estranho, porque na sua visão a conclusão da auditoria está feita. Na sua visão, foi

perentório a dizer que não há mais um 1 € de despesa associada àquilo que o Tribunal de Contas referiu. Pode confirmar?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Posso confirmar, mas, ainda assim, o Tribunal disse que não pode haver lugar a esses pagamentos contingentes e que isso dá lugar a infração financeira. Essa é uma afirmação nova e, obviamente, tem de ser aprofundada.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, não acha estranho que no contraditório apresentado pela Estradas de Portugal, embora tenha ressalvado há pouco, segundo percebi, que é sua convicção que a versão que chegou ao Tribunal de Contas não é exatamente aquela que a Estradas de Portugal remeteu para o Tribunal de Contas... Não foi assim?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, completamente errado! O que enviámos para o Tribunal de Contas foi o que o Tribunal de Contas recebeu, como é óbvio!

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Peço desculpa, mas há pouco referiu que houve partes que foram omitidas.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — São partes que não pertencem ao contrato.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Estou a referir-me ao contraditório da Estradas de Portugal relativamente a esta matéria.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, percebi mal.

Referi que houve apenas um lapso ligeiro. Há um contraditório. Como sabem, antes do relatório final, houve dois relatórios preliminares. Portanto, a EP teve a oportunidade de, no passado, enviar duas respostas a esse contraditório. Ora, o que eu disse aqui é que na segunda resposta ao contraditório começávamos por relembrar ao Tribunal a resposta dada ao primeiro contraditório, dizendo «dando-se aqui como integralmente reproduzida», e passávamos a acrescentar ao contraditório só as novas questões que vinham no segundo relatório. Reparámos que, por lapso, a primeira resposta ao contraditório não está em anexo. É um lapso. Mas a nossa resposta chegou ao Tribunal; entregamo-la em mão e fazemos registo disso. Portanto, ficamos com um carimbo de entrega e com um recibo.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — De maneira nenhuma compara este lapso com aquilo que o instituto regulador referiu, sobre a possibilidade de os dados, neste caminho, terem sido truncados naquilo que o Tribunal de Contas recebeu? Foram entregues diretamente pela Estradas de Portugal, é isso? Não passaram pela tutela.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não percebi a pergunta, peço desculpa.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O instituto regulador sinalizou que houve alguma troca de informações ou omissões de afirmações, quando prestou a sua resposta ao Tribunal de Contas, e vem relatado. Essa troca de informações foi atribuída possivelmente à tutela. No caso da Estradas de Portugal, a vossa resposta não passou pela tutela?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, não estamos a falar das mesmas coisas. A nossa resposta não vai para a tutela. A nossa resposta vai direta para o Tribunal de Contas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — No caso do InIR, não foi assim, pelo menos é o que está relatado no relatório do Tribunal de Contas.

Mas, aproveitando a sua presença, voltamos às questões financeiras.

Conhece o relatório da Inspeção-Geral de Finanças às contas da Estradas de Portugal?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, conheço.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tem ideia que resulta desse mesmo relatório uma avaliação financeira que não é exatamente o quadro que o Sr. Engenheiro tem aqui mais ou menos transposto de alguma sustentabilidade económica e financeira destas parcerias rodoviárias?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Até agora, ninguém me perguntou sobre a sustentabilidade financeira das parcerias rodoviárias. Portanto, imagino que não passei ainda nenhuma imagem.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Mas queria perguntar-lhe eu: qual é a sua visão? Acha que as parcerias público-privadas hoje são sustentáveis? Os mapas que o Sr. Engenheiro apresentou em algumas comunicações como esta, relativamente ao programa das PPP e ao seu desenvolvimento, mantêm-se atualizados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — As condições financeiras de Portugal hoje são muito diferentes do que já foram, em termos de acesso aos mercados bancários. É verdade. Essa é uma verdade inequívoca. Não sou eu que vou contrariá-la.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — A degradação financeira destes projetos resulta exclusivamente do mercado internacional e das condições macroeconómicas. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Vamos lá ver: temos de separar os projetos da sustentabilidade financeira dos projetos. Convinha separar isso e eu gostaria que fosse mais concreto para poder responder-lhe.

Uma coisa é a sustentabilidade financeira dos encargos assumidos em parcerias público-privadas, que é diferente daquela que tínhamos em 2007, em 2008 e em 2009, através dos instrumentos de financiamento que havia na altura e que, hoje, de facto, praticamente não há. Como sabe, o acesso ao crédito era relativamente fácil. A EP tinha acesso a financiamento muito bom. Hoje, o acesso ao crédito não é o mesmo. Portanto, as condições de sustentabilidade financeira não são as mesmas. Mas isso não tem nada a ver com a degradação dos projetos. Os projetos têm contratos de financiamento firmados e não se degradaram.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Então, como é que o Sr. Engenheiro comenta os resultados que hoje estão em evidência de o Estado português ter de inscrever uma verba de mais de 500 milhões de euros no Orçamento do Estado para 2012, para reforçar o orçamento da Estradas de Portugal, através da contribuição do setor rodoviário, de ter inscrito no Orçamento rectificativo para 2012 mais uma verba de 400 milhões e de o

endividamento da Estradas de Portugal, num curto espaço de tempo, de 2008 a 2010, se ter degradado de cerca 900 milhões de euros para 2880 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não quero comentar, obviamente, afirmações que não são da minha exclusiva competência.

O que posso dizer é que o contrato de concessão da EP, que é um contrato concessão que tem 75 anos, tinha previsto um período de investimento forte, nestes primeiros anos, a concretização do PRN — que, como já disse, é um instrumento feito aqui, na Assembleia da República —, portanto, o completamento do PRN, que é aquilo que me está adstrito; e, depois, há um segundo período desse contrato, do meio para a frente, que é o da recolha de receitas. Não é muito diferente de um contrato de investimento normal de uma concessão. Tem uma parte de investimento inicial, tem uma parte de endividamento inicial e, depois, tem uma parte final de receitas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, aquando da audição da Inspeção-Geral de Finanças, a propósito desta auditoria às contas da Estradas de Portugal, o Sr. Deputado Paulo Campos apresentou um gráfico, onde dava conta que, a preços atuais de 2011, as parcerias público-privadas rodoviárias teriam uma receita estimada de 88,8 milhões de euros e tinham encargos totais de 44,2 milhões de euros. Até posso mostrar o gráfico, apresentado pelo Sr. Deputado Paulo Campos.

Repito: esse gráfico previa, em termos de receitas, a preços de 2001, 88,8 milhões de euros e, em termos de encargos, apenas 44,2 milhões de euros. Pergunto se estes valores têm alguma adesão à realidade que hoje conhece.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, não conheço o quadro, não conheço os pressupostos de elaboração do quadro e não estou em condições de comentar.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Os valores inscritos no Orçamento do Estado, por exemplo, para 2012, que dão como estimativa de encargos projetada para as parcerias público-privadas rodoviárias valores líquidos (porque é um valor mais agradável ao PS) na ordem de 15 000 milhões de euros, é um valor que já se aproxima da realidade dos números que conhece neste seu trabalho?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não tenho comigo todos os encargos das parcerias rodoviárias. Já disse aqui quais eram os encargos com as parcerias que a EP tinha inscrito no seu orçamento. Posso repetir, mas não reconheço esse valor de 15 000 milhões de euros.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Se puder, deixe os documentos. Não tenho o da Estradas de Portugal, pelo que, se puder deixar, também agradeço.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Estão no Orçamento do Estado.

Está a falar-me do valor total? Se está no Orçamento do Estado é porque está bem feito.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Eu não estou a fazer perguntas. Não sei se conversaram, previamente, antes desta audição, mas a minha ideia é perguntar ao Sr. Engenheiro, se tem a facilidade de ter aí os

números... Se já os distribuiu, peço desculpa, pois não estive presente em toda a audição. Pergunto ao Sr. Presidente se já foram distribuídos.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Perguntaram-me sobre os encargos de 2011 e 2012. Foi os que eu dei. Não fiz, agora, aqui, um cálculo de projeções...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Mas, se pudesse distribuir, era útil, porque tem havido, de facto, aqui algumas dúvidas em relação aos valores.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Mas os nossos dados são os dados que estão no Orçamento do Estado, não são outros, são os dados que são enviados para o gabinete de acompanhamento das parcerias, estão publicados na *Internet* e são os dados que damos a toda a gente.

Obviamente que poderemos distribuir os dados relativos aos encargos que temos projetados para estes anos. Não tenho aqui comigo, mas poderei enviar depois.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos a segunda ronda, Como sabem, há a possibilidade de uma terceira ronda, em que cada Sr. Deputado disporá, querendo, de 3 minutos. Tenho, neste momento, quatro inscrições e pergunto se há mais.

Pausa.

Srs. Deputados, temos 11 inscrições dos Srs. Deputados Duarte Filipe Marques, Rui Paulo Figueiredo, Hélder Amaral, Emídio Guerreiro,

Isabel Oneto, Altino Bessa, Mendes Bota, Manuel Seabra, Bruno Dias, Adriano Rafael Moreira e Fernando Sorrasqueiro.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, queria fazer-lhe algumas perguntas muito simples.

Embora o Sr. Engenheiro tenha sido muito cuidadoso nas palavras como na sua intervenção — e vê-se que o guião está bem pensado e bem organizado —, quando foi confrontado várias vezes (e percebi que, a certa altura ficou um bocadinho irritado com a insistência), recusou liminarmente a existência de contratos paralelos ou adicionais, mas confirmou claramente que existiam aditamentos aos contratos. Certo?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Queria fazer só várias correções.

Não preparei nenhum guião para esta audição. Nunca vim a uma audição parlamentar. Não sabia o que vinha encontrar e, portanto, não vi e não preparei, peço desculpa.

Também quero pedir desculpa se pareci irritado, o que está longe de refletir o meu estado de espírito aqui, Se pareci irritado, peço desculpa e vou corrigir.

Voltando à pergunta, obviamente que sou cuidadoso com as palavras, porque, como sabe, ouvi aqui várias vezes «contratos paralelos» e quis corrigir. Agora falou-me em aditamentos aos contratos.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — São palavras suas!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, são palavras minhas, mas noutro contexto. Falei em aditamentos aos contratos — penso que em

resposta a um comentário do Sr. Deputado cujo nome não me recordo, que está o lado do Sr. Deputado Mendes Bota e do Sr. Deputado Hélder Amaral do CDS — relativamente à alteração do plano de trabalhos. Aí, sim, o termo correto é aditamento ao plano de trabalhos. Foi aí que falei em aditamentos ao contrato.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — De facto, disse que houve alterações ao contrato. Usou outro termo — podia chamar-lhe o que quisesse, até lhe podia chamar «Manel» — para dar um nome a uma alteração ao contrato, que foi aquilo a que chamou de «aditamentos aos contratos». Isso representou, ou não, mais algum encargo face ao que estava estabelecido anteriormente?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Conforme eu disse na altura, não. Nem mais um tostão.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Então, por que alteraram?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Alterámos por razões várias, algumas vezes até para ter benefício económico para o Estado, como no caso da concessão Douro Interior, em que essa alteração significou uma mais-valia de 21 milhões de euros, e na Transmontana de 15 milhões de euros.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Quando eu disse, há pouco, que estava irritado, não se tratava de nenhum comentário depreciativo. Quando me confrontam com muita coisa, às vezes não acho graça e é normal que outra pessoa ache o mesmo.

O que lhe queria dizer é que, de facto, parece-me muito estranho que o Sr. Engenheiro tenha começado por dizer, tal como outras pessoas já disseram o mesmo aqui, noutras comissões, que estas renegociações não acrescentam um único euro de encargo para o Estado, dizendo até que dá lucro e que foram mais vantajosas.

É curioso, porque tudo o que são órgãos de fiscalização em Portugal não concordam consigo, nem com o anterior Secretário de Estado, mas o que é facto é que continua a dizer-nos isto e espero que venha a ter razão. A bem das novas gerações, a bem dos portugueses, garanto-lhe que gostava imenso que o Sr. Engenheiro tivesse toda a razão.

Faço-lhe outra pergunta que nos parece importante: quem é que fez os estudos de tráfego nos quais se baseia a Estradas de Portugal nestas renegociações?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A que renegociações agora se refere? Fiquei baralhado. Nas subconcessões não há renegociações. Não sei a que é que se refere.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Nos contratos iniciais, quem é que fez os estudos de tráfego? Quem é a entidade que os faz?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nos contratos iniciais, como disse, há sempre duas partes: na nossa, tivemos vários consultores envolvidos na sede de subconcessões. Não me recordo de todos os nomes, mas quase todos os consultores de tráfego trabalharam nas subconcessões da EP.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Pode garantir-me que não são, com certeza, os mesmos que fazem atualmente os estudos de tráfego para as concessionárias?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não posso garantir com rigor. Os consultores precisam de trabalho e arranjam trabalho. Mas, quando estão a trabalhar connosco, são independentes e trabalham para nós e os estudos de tráfego são verificados pelos departamentos internos, pelo departamento de tráfego e pelas entidades que veem os estudos de tráfego.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Imagine um caso abstrato em que uma das concessionárias, por exemplo a Ascendi, tem uma consultora que lhe faz o estudo de tráfego. Esse estudo de tráfego é enviado diretamente para a Estradas de Portugal ou passa pela concessionária? Qual é o mecanismo? É a consultora especializada que faz chegar esse estudo à Estradas de Portugal sobre as vias concessionadas a determinada concessionária?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vamos lá ver: a EP faz os seus estudos de tráfego para lançar a concessão. Aliás, até fez em duas fases: numa primeira fase, fez os próprios estudos individualizados das estradas que integram a concessão e, depois, numa segunda fase, quando houve concessão. E as concessionárias fazem os seus estudos de tráfego.

É por isso que o critério mais importante na avaliação das subconcessionárias não depende, em nada, do tráfego, justamente porque cada um pode fazer o estudo de tráfego que quiser. São apenas os pagamentos fixos que contam para a avaliação e a separação dos concorrentes; os estudos de tráfego servem para balizarmos os nossos

encargos, as nossas receitas, e sabermos exatamente quanto vamos receber. E nós, obviamente, só nos apoiamos nos estudos de tráfego que fizemos com os consultores que trabalham para nós. Não me interessa nada o estudo de tráfego da concessionária. Está lá, arquivado, faz parte da sua proposta, é uma obrigação, elas têm de apresentar estudos de tráfego para dimensionar por que tiveram determinadas opções técnicas e, no fundo, para suportar a sua proposta, mas não é seguido por nós.

O Sr. Duarte Filipe Marques (PSD): — Muito bem! Curioso!

Há pouco, o Sr. Engenheiro — e termino com esta questão — leu uma passagem do relatório do Tribunal de Contas, e não vou precisar aquilo que leu, mas disse qualquer coisa do género «há fortes possibilidades de, em 30 ou 40 anos, estas previsões de tráfego não se confirmarem» (foi algo deste género) e considerou que isto não era grave ou não era o mais relevante.

Tendo em atenção a fase em que muitas destas decisões foram tomadas, e que, há pouco, também disse que as condições do País se degradaram nos últimos anos e se tornaram mais difíceis, tendo dito, igualmente, mais do que uma vez, que, como funcionário da Estradas de Portugal, não lhe cabia chamar a atenção do Governo para algumas coisas, pergunto-lhe se, como engenheiro e, sobretudo, com a formação que teve, sendo a pessoa-chave a acompanhar todos estes processos, ao longo dos últimos anos, não achou estranho tomarem-se decisões de obra, de projeto, de construção, numa fase já tão complicada do nosso País, nos anos mais recentes, e partir-se para investimentos tão grandes, de tão elevada monta, com tanta responsabilidade, nos próximos 20 ou 30 anos. Pergunto-lhe isto como se pergunta a alguém que conhece muito bem o meio, a construção e, sobretudo, os encargos que daí advêm.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Vamos lá ver: a decisão de lançar estas concessões e os concursos foi numa fase em que as condições financeiras não eram as que existem agora. Penso que, historicamente, devemos colocar as coisas como elas são.

Estes projetos foram lançados entre dezembro de 2007 e junho de 2008 e foram adjudicados e assinados os contratos entre dezembro de 2008 e 2009. Muitas destas decisões foram tomadas num panorama socioeconómico diferente daquele que, agora, existe. Enfim, provavelmente, passou a uma parte dos intervenientes.

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Manteigas, muito se tem falado hoje, aqui, das despesas contingentes, da crise financeira, do relatório do Tribunal de Contas, do InIR, do contraditório, e sobre estas matérias gostava de citar algumas declarações do Juiz Conselheiro Ernesto Cunha, exatamente sobre este relatório, que o Sr. Engenheiro comentará ou não.

Diz o Sr. Juiz Conselheiro Ernesto Cunha, sobre as despesas contingentes: a apreciação que é feita no relatório é insuficiente e limitada; teria sido necessário analisar e comparar as cláusulas dos contratos a que foi recusado visto e as cláusulas dos contratos reformados; teria sido necessário analisar fundamentos das decisões de recusa de visto e fundamentos das decisões que visaram os contratos visados — pelos vistos, nada disto foi feito; teria sido necessário fazer trabalho de campo na Estradas de Portugal, nas subconcessionárias, nos bancos, para avaliar

variadíssimos estudos de cálculo financeiro atuariais — pelos vistos, também nada disto foi feito; e deveria ter sido dado conta de análises sobre o impacto da crise da dívida soberana de 2008, nesse ano e nos anos seguintes, e das próprias vicissitudes destes processos de visto.

Do mesmo modo, o Sr. Juiz Conselheiro considera que, em cada contrato, deveria ter sido apurado e quantificado o montante deste desequilíbrio financeiro e se estavam reunidos os fundamentos de facto e de direito para essa reposição e, também, se esta crise da dívida soberana se poderia ou não subsumir numa matéria jurídica que é muito discutida na questão do visto do Tribunal de Contas, que é a alteração anormal das circunstâncias e a alteração do equilíbrio financeiro de cada contrato. E volta a repetir, variadíssimas vezes, que deveria ter sido feito trabalho de campo em diferentes entidades, que não foi feito.

Depois, o Juiz Conselheiro Ernesto Cunha refere também, mais uma vez, e detalha, que não foi analisado este impacto da crise financeira, voltando a dizer que quanto a esta auditoria — ele refere isto ao longo da sua declaração — deveria ter feito trabalho de campo nos bancos financiadores, nas subconcessionárias, na Estradas de Portugal, continuando a detalhar muito daquilo que estivemos aqui a falar para dizer que esse trabalho não foi feito.

Foram aqui citados por vários colegas os fundamentos do InIR e o relatório de auditoria cita o InIR. Diz o Juiz Conselheiro Ernesto Cunha, a propósito dessa matéria: este relatório dá realce excessivo a certas declarações de alguns auditados contra as de outros, sendo que a sua postura se altera quando se verifica a mudança de Governo; as mudanças de postura do Presidente do InIR, na vigência do anterior Governo e do atual, são manifestas e reveladoras de um carácter, ou da falta dele, e não deveriam ter sido excessivamente valorizadas. Nesta parte, concordo com o

Juiz Conselheiro, porque já ouvimos o Presidente do InIR mentir, aqui, nesta Comissão, três vezes.

Aparte inaudível na gravação.

Isto é, na Comissão de Economia e Obras Públicas, a propósito até do relacionamento com um ministro destacado deste Governo e da circulação de informação.

Quero terminar, Sr. Presidente, com uma questão que já foi aqui referida, várias vezes, pelo Sr. Engenheiro, que é a do contraditório. O Sr. Juiz Conselheiro diz que não pode deixar de assinalar o desconforto que lhe causa a forma deficiente, ligeira e superficial com que o contraditório é realizado. Até diz que não há menção nem apreciação em relação a várias discordâncias que foram reveladas ao longo do contraditório. É por isso que ele diz — e com isto termino — que o relatório em apreço lhe merece profundas reservas, continuando, depois, a detalhar por que é que o relatório lhe merece profundas reservas.

Não sei se merece ou não, mas temos de analisar e escrutinar com detalhe tudo aquilo que é dito. Por isso, parece-me que seria interessante aprofundarmos muito esta matéria.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, tem a palavra, se quiser...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, não percebi que havia uma pergunta. Mas, já agora, para abreviar, não li as declarações do Juiz Conselheiro, só li o relatório do Tribunal de Contas.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Helder Amaral.

O Sr. **Helder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, quero também voltar a uma questão, dizendo, desde já, que nada me move, em particular, contra ninguém, nem contra as comissões de avaliação, mas, como dizia o Deputado Rui Paulo Figueiredo, alguns de nós, que já andamos nestas andanças há mais tempo, sempre ouvimos os decisores políticos sustentarem as suas decisões nas comissões de negociações e avaliação. Por isso, chegamos a esta Comissão de Inquérito com grande expectativa de ouvir, afinal, os culpados por algumas decisões políticas. Espantosamente, V. Ex.^a, como os seus colegas, diz: «Bom, nós cumprimos ordens, nós não fazemos nada, aliás, nem ganhamos para ter opinião». Perceba, Sr. Engenheiro, que ficamos aqui como uns maluquinhos no meio da ponte, mas teremos tempo para chegar a alguma conclusão.

Nesse pressuposto, gostava de lhe perguntar quem é que decidiu que o Estado assumia os riscos de tráfego. O senhor disse «é verdade que o Estado acabou por assumir», ou seja, entre vários riscos, assumiu esse. Numa altura em que a degradação das condições económicas e as quedas de tráfego já eram evidentes, como é que o Estado, ainda assim, assume o pior dos riscos?! Quem é que decidiu? Quem é que mandou? Foi fruto da negociação? Não houve outra alternativa? Era assim ou nada? Houve decisão política ou foi uma decisão vossa?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, já disse aqui, no princípio, que, de facto, entendia que era a melhor solução.

Num momento de incerteza, seria insuportável que um risco de tráfego destes — a introdução de portagens, ainda por cima um novo

sistema de portagens, com muitas incógnitas sobre o comportamento das pessoas, sobre o comportamento da fraude, sobre o comportamento dos estrangeiros — passasse para o privado, ou seja, o privado iria pôr-lhe em cima três vezes o custo que, na realidade, teria.

Portanto, foi uma boa decisão o Estado ficar com o risco de tráfego destas concessões, neste momento da renegociação, e mantenho essa opinião. Se estivesse agora, novamente, nessas renegociações — e penso que, agora, essa negociação ainda seria pior para o Estado, uma vez que as perspetivas de tráfego até são piores —, manteria a mesma decisão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Há uma afirmação sua que, confesso, me chocou, e a frase é minha, porque nada tenho contra as parcerias público-privadas, entendo, porém, que têm de ser avaliadas do ponto de vista da prioridade de cada projeto, das necessidades globais do País, da compatibilização desses projetos com outros, complementares, da sua viabilidade económica e sustentabilidade. No entanto, também me parece que o cumprimento da lei é algo a que qualquer pessoa deve estar obrigada, aliás, inclusivamente, qualquer cidadão se pode recusar a cumprir uma ilegalidade.

V. Ex.^a afirmou: «Nós fazemos estudos que, no nosso entender, são melhores do que os previstos na lei». Não tem de entender se são melhores do que os que estão na lei. Tem é de cumprir a lei! E há um conjunto de concessões, cuja negociação o senhor fez parte, que não tem o comparador público, que é uma obrigação da lei, e a lei não foi revogada, para além de faltar o estudo de impacte ambiental. Como é que explica que pessoas responsáveis participem nisso, cometam esse tipo de ilegalidades? E ainda faz a afirmação de que entende que até foi melhor do que o previsto na lei.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, na altura, expliquei quais foram as concessões — todas, uma por uma — em que não houve comparador e, ainda assim, houve visto do Tribunal de Contas, porque entendia que os estudos eram superiores aos estudos do comparador...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nestas cinco subconcessões do Tribunal de Contas não houve!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — ... e davam a informação que era preciso para considerar o comparador. E também disse que o assunto do comparador era um assunto encerrado, da nossa parte, pois fizemos os comparadores para as subconcessões e faremos sempre.

Portanto, é um assunto encerrado e não sei por que é que hei de voltar ao tema.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, porque, no ponto 264 da auditoria ao modelo de gestão, efetuada pelo Tribunal de Contas, diz-se, claramente, que cinco destas subconcessões não tiveram comparador público. E, quando ouço alguém dizer «bom, não há, mas a partir de agora vamos fazer», isto significa que, até aqui, se assinaram contratos e se comprometeu o Estado e as gerações futuras com base em ilegalidades.

Bom, não havia comparador público, o que me parece estranhíssimo e que deve ficar registado, embora o Sr. Engenheiro possa entender o contrário.

Gostava de lhe fazer uma pergunta sobre outra matéria. Nesta introdução de portagens surgiu um novo negócio, que foi o da gestão e

cobrança de portagens. Pode esclarecer-me quanto custa à Estradas de Portugal o serviço de cobrança de portagens?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa por não ter trazido os números todos, mas...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Pode enviá-los depois, mas diga-me agora alguns.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Com certeza. Estão divulgados. Os custos de cobrança de portagens são públicos.

Deixe-me ver se os tenho em alguma das tabelas...

Pausa.

Peço desculpa, Sr. Deputado, mas não tenho. Não sabia que me ia fazer essa pergunta e não tenho.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, a pergunta tem a ver com o facto de saber se este novo negócio é ou não tido em conta nestas renegociações, porque estamos a falar...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Vamos lá ver: a cobrança de portagens não é um grande negócio para as concessionárias, obviamente — é preciso dizê-lo.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Gostava que pudesse fazer a avaliação do lado da EP, deixando as concessionárias.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, obviamente, mas, quando for confrontado com os números, verá que é um negócio marginal e que tem, de facto, uma transitoriedade, ou seja, existe um período transitório de dois anos em que serão reavaliados os custos dessa cobrança e reajustados os termos do contrato de prestação de serviços de cobrança.

De facto, o fim dos dois anos ocorrerá em dezembro deste ano, pelo que serão reavaliados os custos dessa cobrança e serão feitos, pelas partes, novos contratos, ou não, porque as partes têm o direito de abandonar o negócio.

Por exemplo, uma concessionária específica, o Grupo Ferrovia, nunca manifestou muito interesse em fazer a cobrança de portagens, há outras concessionárias que entregaram a cobrança de portagens a terceiros. Portanto, nós entendemos, pelo comportamento das concessionárias, que, de facto, não é um grande negócio e serão renegociadas ao fim de dois anos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, sei que já terminei o meu tempo, mas peço só um pouco de tolerância, como a que todos os meus colegas têm tido, porque tenho apenas uma pergunta para fazer, de forma breve.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado, esteja à vontade. Aliás, não é esteja à vontade, mas beneficiará, seguramente, de alguma tolerância.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Respeitarei a disciplina, Sr. Presidente.

O Sr. Engenheiro, numa intervenção que fez em Angola, disse que em Portugal subcontratam-se juristas, financeiros, para discutir esses contratos. E era no bom sentido que o dizia, ou seja, no sentido de termos gente com *know-how* para fazer isso. É verdade!

À exceção do InIR — mas sei que o InIR não merece muito crédito —, todas as projeções de tráfego estão muito longe da realidade. Ora, o que lhe pergunto, genericamente, é o seguinte: qual a explicação para não haver um estudo, seja privado seja de entidades competentes, especialistas, que não fosse capaz de acertar com os tráfegos?

O Ministro Mário Lino dizia que, na A17, a média era de 7700 veículos por dia. Nunca se confirmou...! Às vezes, os governantes também são enganados por estes estudos.

Tem alguma explicação para estarmos tão longe da realidade?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A pergunta é só sobre tráfego, mas o Sr. Deputado fez algumas afirmações que eu queria corrigir. Obviamente, fez uma referência menos elogiosa ao InIR.

Por acaso, estive nesse seminário, em Angola, a convite do InIR. O InIR tem um contrato de parcerias com os países de língua oficial portuguesa e convidou alguns palestrantes a apresentarem a experiência nacional. E eu limitei-me a apresentar a experiência nacional.

Nestas delegações, assumimos, como todos, uma função comercial de divulgação daquilo que é nosso, porque sabemos que existe uma indústria portuguesa que procura lá fora meios de subsistência e, portanto, a nossa apresentação tem também essa vertente.

Voltando à pergunta inicial, a previsibilidade dos estudos de tráfego tem que ver, como eu disse aqui, com as previsões económicas. De facto, ninguém previu — e quem a previu, provavelmente, está milionário — esta

crise financeira e económica. Portanto, falharam as previsões económicas e, por arrasto, falhou o tráfego. O tráfego depende muito da atividade económica; depende mais da atividade económica o tráfego do que outro tipo de setores.

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, queria cumprimentar também o Sr. Engenheiro e agradecer-lhe a presença e a clareza das suas respostas.

Começo por lhe fazer uma pergunta que está relacionada com uma resposta que deu, há pouco, a uma questão suscitada pelo Sr. Deputado Duarte Filipe Marques e que se prende com a baliza temporal. Ou seja, dizia, há pouco, que as circunstâncias de hoje são diferentes das da época e, depois, dava nota de um conjunto de negociações que decorreram entre 2008 e 2009.

A primeira pergunta que, de facto, gostava de fazer é a seguinte: no seu entender, quando é que começou realmente a crise que afeta hoje em dia todo o nosso envolvimento?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bom, penso que, para obter resposta a essa pergunta, deve, enfim, consultar outro especialista, um especialista da crise. Falei aqui da falência do Lehman Brothers, que se dá algures, penso, no verão de 2008. Já não me recordo bem, mas estou tentar a situar, acho que é setembro de 2008. E, portanto, digamos, a partir daí, houve... Isso, depois, foi acompanhado. Primeiro, foi uma crise bancária, o *subprime* — enfim, estarei a entrar em campos que não são os meus e não

queria entrar por aí —, mas, depois, há a crise da dívida soberana, que é posterior e que tem, provavelmente, mais impactos no nosso setor.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Na minha opinião — que é diferente da sua, já percebi, pela dificuldade que tem ou não —, em 2009, todos os sinais eram evidentes, a não ser para as pessoas que acreditavam, de facto, que a crise ficaria na fronteira portuguesa, que era o discurso do então Governo, mas, a nível dos indicadores já se previa que seria uma altura muito difícil.

Houve outra resposta sua — também a uma pergunta do Deputado Duarte Filipe Marques —, que me deixou uma dúvida que eu gostaria que me esclarecesse e que tem que ver com o destino dos estudos de tráfego dos candidatos, dos concorrentes, ou seja, das concessionárias.

Diz que estão lá, que não são determinantes e que determinantes são aqueles, e bem, que a Estradas de Portugal faz.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: sendo obrigatório fazê-los, com certeza que devem ter alguma finalidade. Os senhores não fazem o cruzamento da informação?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Claro que fazemos! Durante muito tempo, aliás, a classificação do estudo de tráfego era — e ainda é — feita através dos serviços técnicos. Portanto, é dada uma classificação à profundidade dos estudos de tráfego, não às projeções em si. Aliás, ao tempo das SCUT, os estudos de tráfego dos concorrentes eram utilizados. Havia um critério que era perfeito para a análise de sensibilidade, em que 50% do tráfego era resultante das projeções do Estado, e 50% do tráfego era resultante da média das projeções de todos os concorrentes apresentados a concurso. Era um critério de avaliação. Hoje em dia, atentos

justamente à grande viabilidade dos estudos de tráfego e à possibilidade — não há que escondê-lo — de que um estudo de tráfego possa ser fabricado por um concessionário, damos menos importância, na classificações das propostas, ao estudo de tráfego dos concessionários.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Engenheiro, agradeço essa resposta, porque a forma como respondeu há pouco parecia que eles não valiam para nada. Por isso, acho que foi importante este esclarecimento para todos percebermos, de facto, que a Estradas de Portugal não pede os estudos só por desporto e que esses cruzamentos de informação são muito importantes.

Há também uma nota que registei, e que gostaria de partilhar, que tem que ver com a forma como temporalmente lidou com esta situação. Em resposta ao Sr. Deputado Mendes Bota relativamente à questão da colocação dos pórticos, ou seja, de avançar com decisões antes de haver contrato, referiu que tinha de ser, até porque aquilo precisava de começar a funcionar a partir da data *x*. Mas quando está a responder à Deputada do Partido Socialista dá enfoque à necessidade de haver a assinatura de contrato. Ou seja, o que há aqui de diferente entre um momento e outro para além de estarmos em 2009 e em 2011? Não consegui perceber a diferença de abordagem dessas situações.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Mas não fui eu que falei na diferença.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Foi evidente na sua resposta: para uma, era muito importante já estar assinado o contrato; para outra, não havia documentação, mas era importante meter os pórticos, porque aquilo

tinha de estar pronto no dia tal, daí a relevância da assinatura ou não das coisas.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, Sr. Deputado, não fui eu que dei essa relevância nem essa importância. Apenas disse que se punham os pórticos antes dos contratos assinados. Neste segundo pacote de concessões, também assim foi. Portanto, não dei relevância alguma. Peço desculpa.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não foi isso que disse, mas eu registo. A forma como respondeu é que dá a relevância ao evento. Ou seja, de uma forma, valoriza o facto da não existência do contrato e, em outro momento, não valoriza. Mas eu percebo a sua dificuldade...

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, quero corrigir isso, peço desculpa. Eu não valorizei e, portanto, acho que a sua interpretação está errada, factualmente errada.

Perguntaram-me se era normal haver a colocação dos pórticos antes da assinatura dos contratos, como foi no primeiro caso, e eu disse que sim. Aliás, isso aconteceu, também, no segundo caso, os pórticos são colocados, até já se cobra portagem e não há contratos.

Depois, perguntaram-me se era normal haver ou não, nesta fase, assinatura dos contratos. É uma questão completamente diferente. E eu disse que, no caso em que eu participei, houve assinatura dos contratos, neste não. Não é normal não haver assinatura dos contratos, mas não vou dar relevância a isso, porque não é matéria da minha competência, e não a dei na expressão que fiz, portanto apenas separei as respostas.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Gostaria que me esclarecesse, pois, em 2009, também disse aqui que os contratos não estavam assinados, da mesma forma que em 2011 não estavam assinados.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nos dois casos os pórticos foram colocados antes da assinatura do contrato.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Pois, é exatamente essa a questão e era essa a resposta que eu queria perceber. Por isso, as situações são idênticas, da maneira como foram apresentadas é que, de facto, não seria assim.

Sr. Presidente, peço desculpa, porque, de facto, este debate já vai longo, mas eu gostaria de ter mais 20 segundos, se me der essa tolerância.

Quero colocar ainda uma outra questão, que penso estar muito relacionada com esta primeira ronda de audições e que tem que ver com o facto de estarmos a ouvir um conjunto de pessoas que têm um *know-how* específico enorme, nestas matérias, para tentarmos perceber um pouco de que forma é que há um conjunto de más práticas que possam ser despistadas para evitar erros no futuro e também de boas práticas para potenciar soluções no futuro.

Gostaria de pedir ao Sr. Engenheiro para, se puder, de forma muito rápida, despistar duas ou três situações que de todo neste processo das parcerias público-privadas não deveriam acontecer e duas ou três situações onde, se calhar, se poderia repisar. Nomeadamente, gostaria de lhe perguntar que relevância dá à recente criação da unidade técnica de gestão, ou seja, se considera que esta nova legislação é um passo em frente numa boa prática no âmbito das parcerias público-privadas.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Acho que sim. Devo notar, apenas, que tenho uma ligeira reserva que não deixarei de a referir aqui. Penso que deve haver alguma estabilidade no acompanhamento das parcerias e dou o exemplo concreto da Lusoponte.

A Lusoponte tinha um gabinete criado para lançar a Lusoponte e que a acompanhou nos primeiros anos, penso que até 2003, que foi o GATTEL (Gabinete da Travessia do Tejo em Lisboa). Depois, a gestão do contrato da Lusoponte passou para a EP, penso que de 2003 até 2007 — portanto, acompanhei o contrato da Lusoponte de 2003 a 2007. Em 2008, passou para o InIR. Agora, o InIR foi fundido com um outro instituto e não sei se vai acompanhar a Lusoponte ou se vai ser esse gabinete de parcerias.

Penso que é péssimo para o setor público extinguirem-se e criarem-se organismos ao sabor das marés e esses organismos tomarem conta de projetos, porque há a tendência da desresponsabilização — «isso foi a equipa anterior» — e também a uma descontinuidade da história. Do lado privado, há essa estabilidade; eles procuram garantir a estabilidade do parceiro privado, em termos de acompanhamento da história.

Eu acho que a EP, por exemplo, tem beneficiado, no fundo, em incorporar os erros que se fizeram no passado para o lançamento das novas parcerias e devia ser dada alguma estabilidade, de facto, a esses organismos.

Mas sou completamente a favor da criação de uma unidade que possa, de facto, verter esta minha preocupação no futuro a ter alguma estabilidade de acompanhamento das parcerias.

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

Como o Sr. Deputado Emídio Guerreiro excedeu, um pouco, o tempo e é Vice-Presidente desta Comissão, vai ser penalizado, substituindo-me na presidência por alguns minutos.

Entretanto, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Oneto.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, há pouco, não consegui tomar nota dos números que referiu relativamente aos encargos líquidos das PPP em 2010, 2011 e 2012.

Importa-se, por favor, de repetir?

Pausa.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa. Falei em dois quadros: um global e um por subconcessão. Quer o global?

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sim.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O global: em 2010, 633 milhões de euros; em 2011, 546 milhões de euros. Previsão para 2012 é de 476 milhões de euros.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, como podemos explicar a diminuição sucessiva destes encargos, por um lado, e a que concessões se referem? É o global, não é?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, sim, é o global.

Obviamente, refere-se ao incremento das receitas, não é?

Pausa.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — É que estes valores, de facto, não batem certo com os que constam do Orçamento do Estado. Eu pedia, uma vez mais, se fosse possível, que deixasse esses elementos à Comissão para que pudéssemos confrontar.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já tomámos boa nota disso há pouco. Portanto, agradeço que deixemos o Sr. Engenheiro responder à Sr.^a Deputada.

O Sr. Eng.^o **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, não percebi que havia uma pergunta.

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, então, vamos deixar esta questão. Depois, se for possível, gostaria que nos deixasse esses documentos.

Aquilo que lhe pergunto, agora, é se tem memória em que é que se baseava o estudo de tráfego da Lusoponte.

O Sr. Eng.^o **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, está a perguntar-me?

A Sr.^a **Isabel Oneto** (PS): — O estudo de tráfego da Lusoponte.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não, não conheço o estudo de tráfego da Lusoponte. Conheço a natureza do primeiro caso-base da Lusoponte, a primeira concessão, o termo da concessão, que era em função do número de veículos, e o segundo caso-base que ficou com um prazo fixo, em que o prazo da concessão, o termo da concessão era definido pelo número de anos, e não um prazo fixo.

Penso que será a isso que se refere e não propriamente aos valores do estudo de tráfego.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Sr. Engenheiro, pergunto se tem presente, no caso da Lusoponte, se o estudo de tráfego apresentado pela concessionária tinha em consideração a eventualidade de haver várias infraestruturas na margem sul do Tejo que potenciavam o número de passageiros que utilizaria a ponte Vasco da Gama.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Não conheço o estudo de tráfego da Lusoponte. Como disse, era acompanhado pelo GATTEL, na altura. Acompanho entre 2007 e 2013, onde estamos já bem longe dos estudos de tráfego do concurso.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Uma última questão, Sr. Engenheiro, é a seguinte: o Sr. Juiz Carlos Moreno, no seu livro sobre as parcerias público-privadas, refere, na página 100, que Portugal é campeão das PPP porque o valor das parcerias público-privadas atinge os 1 590 000 milhões de euros em empréstimos. Consegue ter a noção, mais ou menos, se este empréstimo corresponde à realidade?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O Sr. Juiz Carlos Moreno tem mais indicações do que eu. Ele conhece, de facto, todas as parcerias público-privadas. Eu só conheço as rodoviárias e, obviamente, estamos muito longe desse valor. Não consigo sequer comentar esse número.

A Sr.ª **Isabel Oneto** (PS): — Considera-o realista, pelo menos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não consigo comentar e, portanto, isso é válido para tudo.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, muito rapidamente, queria perguntar ao Sr. Engenheiro o seguinte: há bocado afirmou que a colocação dos pórticos para cobrança das portagens é um mau negócio para as concessionárias. Por que é que as concessionárias ficaram com esse negócio? Se o representante da Estradas de Portugal até entende que é um mau negócio, por que é que os concessionários decidiram ficar com esse trabalho?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, distraí-me e não ouvi a primeira parte da sua pergunta.

Está a referir-se ao risco de tráfego?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não. Relativamente à cobrança de portagens, à colocação dos pórticos, há bocado o Sr. Engenheiro disse que

era um mau negócio para as concessionárias. Pergunto-lhe por que é que elas acederam a ficar com esse suposto mau negócio.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não disse que era um mau negócio.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Disse, disse!

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Disse uma coisa diferente. Disse que não era um grande negócio.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quanto é que as concessionárias cobram à EP por esse trabalho?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não sabia que me iam perguntar isso. Temos esses valores completamente registados. O valor por transação é um valor equivalente à transação Via Verde, de 7.6; depois varia se há cobrança coerciva ou não. Obviamente que há custos acrescentados das concessionárias para cobrar coercivamente, como, por exemplo, cartas à Conservatória do Registo Automóvel.

Mas o negócio em si, o grande negócio, eu disse que não era um grande negócio face, obviamente, ao volume de negócio que é o pagamento da concessão, tendo até acrescentado, como exemplo de que não era um grande negócio, que houve algumas concessionárias que não se interessaram por essa parte do negócio. Mas não disse que era um mau negócio.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quais foram as concessionárias que não se interessaram por esse negócio?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A NorScut subconcessionou essa cobrança à Ascendi, a própria SCUTVIAS tem um negócio parceladamente assegurado por um prestador de serviços a terceiros, e a Ferrovia pediu o direito de sair desse negócio de cobrança de portagens quando fosse a revisão bianual, que agora há, dos termos de cobrança de portagens.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas a Estradas de Portugal nunca ponderou ficar com esse mau negócio ou com esse não grande negócio?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Na altura, a Estradas de Portugal não fazia cobrança de portagens. Durante muitos anos não fizemos cobranças de portagens, desde a cobrança de portagens da ponte 25 de Abril, entregue à Lusoponte em 1994, até este ano, em que temos a cobrança direta na A21. A EP está a reequacionar a cobrança de portagens por meios próprios

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A Estradas de Portugal tem um contador de passagem de viaturas nas ex-SCUT?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Temos vários. Mantivemos o sistema de contagem das ex-SCUT, como forma redundante; mantivemos as câmaras associadas a esses contadores e exigimos às concessionárias a colocação de câmaras associadas aos pórticos de cobrança, para uma segunda verificação.

Temos, de facto, esses contadores.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E acha que esse é um controlo adequado? Como é que vão controlar? Como é que a EP controla

efetivamente? É através das câmaras que vão contar os carros que passam pela visualização das próprias câmaras?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Hoje, temos acesso em tempo real aos sistemas de contagem que a concessionária tem, nos nossos sistemas informáticos, como sempre tivemos das contagens SCUT. Portanto, nós próprios fazemos os controlos que queremos àqueles valores.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É um sistema um pouco estranho.

Voltando ao documento que o Sr. Engenheiro nos facultou há bocado, este acordo inicial foi feito em setembro de 2007 e tinha uma calendarização em que teria de estar tudo terminado até 31 de julho de 2008. Pergunto-lhe por que é que demorou tanto tempo para que todo este processo entrasse em vigor. Não havia capacidade por parte do Estado para que esses prazos fossem devidamente cumpridos? O que é que aconteceu para que as portagens só viessem a ser uma realidade quase mais de dois anos depois?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Grande parte do atraso está justificado no próprio relatório. Se ler o nosso relatório, está lá dito por que é que o calendário inicial teve de sofrer ajustes. Está explicado no corpo do relatório que houve várias questões, várias interações, nomeadamente com o dispositivo eletrónico de matrícula, e depois a introdução de portagens ainda teve uma questão política, que é de melhor conhecimento vosso do que nosso, que gerou algum impasse até à concretização final.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já é uma conclusão minha, mas admito que estes atrasos tenham sido devidamente articulados de forma a não coincidirem com as eleições legislativas de 2009.

Neste acordo diz-se: «Adequação do prazo das atuais concessões assegurando que todas, no âmbito do contrato de concessão único, terminem na mesma data.» Como é isto possível quando há desfasamentos de datas entre concessões? Nomeadamente, julgo que a Grande Lisboa só termina em 2037 e as outras terminam em 2030 e 2031.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Terá de perguntar a quem subscreveu esse acordo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, está a dizer-me que o facto de isto estar aqui é da responsabilidade do Secretário de Estado Paulo Campos e do Secretário de Estado do Tesouro?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Estou a dizer que o facto de isso estar aqui é da responsabilidade de quem subscreveu esse documento.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado Altino Bessa, vai ter de determinar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para terminar, Sr. Presidente, pergunto o seguinte: este documento diz ainda que «se as partes o julgarem adequado, a concessão designada por Grande Lisboa e explorada pela Lusolisboa, poderá não ser incluída no designado contrato de concessão único, continuando a ser objeto de um contrato de concessão autónomo, sem prejuízo de, no âmbito do processo negocial, se poder acordar a sua

revisão/inclusão no acordo global». Se, neste acordo inicial, a concessão Grande Lisboa não tinha risco para o Estado — inclusive foi aqui salvaguardada esta hipótese — por que é que posteriormente se incluiu a Grande Lisboa nesta renegociação? Será que foi porque, entretanto, as concessionárias foram fazer mais uns estudos para ver o que era mais benéfico e escolheram, pois, afinal, a inclusão no processo de renegociação global lhes era mais favorável e o Estado cedeu, quando podia, claramente, segundo essa cláusula, não ter incluído a Grande Lisboa?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Conforme já referi aqui, acho que foi benéfica para o Estado a inclusão dessas concessões no conjunto da negociação.

Acredito muito na concessão Grande Lisboa — eu próprio. A concessão Grande Lisboa tem uma TIR de 7,7%, há tráfego na zona da Grande Lisboa, é uma das concessões em que o efeito da crise financeira vai reverter o mais cedo possível. Tráfego em Lisboa existe sempre, é onde está concentrada a maior parte da população e, portanto, acredito fortemente nessa concessão. Acho que o Estado fez um bom negócio ao incluir esta concessão no pacote de negociações. É a minha convicção profunda. É minha convicção profunda que a inclusão da concessão Grande Lisboa nesta renegociação é um excelente negócio para o Estado.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Bota.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sr. Eng.º Rui Manteigas, seguramente que leu com muita atenção relatório do Tribunal de Contas e considero uma

situação verdadeiramente singular que não tenha tido a curiosidade de ler a declaração de voto do Juiz Conselheiro Ernesto Cunha, que foi aqui quase literalmente citado pelo Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Ainda haverá muitas partes para citar, Sr. Deputado!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Sem dúvida, mas o singular é que esse Sr. Juiz Conselheiro, que escreveu o que escreveu, votou favoravelmente o relatório. E eu julgo que isso é um verdadeiro atestado de autodescredibilização.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E explica porquê!

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Em segundo lugar, o Dr. Vítor Almeida, técnico das parcerias público-privadas do Ministério das Finanças, esteve aqui, nesta Comissão, e declarou considerar que as renegociações das ex-SCUT foram favoráveis ao Estado. Penso que também partilha desta opinião.

No entanto, como comenta o facto de a Brisal estar a reclamar 1000 milhões de euros ao Estado, com base nas renegociações ocorridas para a introdução das portagens? Como analisa esta exigência?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não conheço exatamente o pedido da Brisal.

Obviamente que o concurso do Litoral Centro, que eu lancei, foi um concurso muito concorrido, numa fase em que as concessionárias terão, de alguma forma, cometido alguns exageros. Foi uma autoestrada que foi

lançada com duas vias, pelo Estado. O concorrente resolveu oferecer três vias e, para além, disso ainda pagou 56 milhões de euros ao Estado, nesse processo.

O certo é que houve a queda de tráfego que houve e imagino que o concessionário esteja desesperado a tentar justificar a perda de tráfego. Portanto, é um instrumento esse o de vir reclamar ao Estado factos que não conhecia, como a introdução de portagens nas SCUT. Mas, como disse, não conheço bem esse pedido nem tenho acompanhado esse pedido de reequilíbrio financeiro. O InIR é que acompanha agora essas parcerias.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Falando do InIR, gostaria que me desse a sua opinião sobre se considera o InIR, verdadeiramente, uma entidade reguladora independente, uma vez que se trata de uma entidade que também tem o papel de representante do Estado concedente, é uma entidade reguladora que não tem meios sancionatórios e, portanto, talvez seja verdadeiramente um erro de *casting* dentro do perímetro institucional que regula esta questão das parcerias público-privadas e das concessões rodoviárias.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Pedem-me uma tarefa difícil, que é a de comentar o meu regulador. Mas desconhecia que não tinha poderes sancionatórios, porque, esporadicamente, já fomos multados pelo InIR, em uma ou duas situações. Está a dar-me uma novidade. Vamos analisar isso à lupa.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — É conhecido que há muitos milhões que estão por cobrar e, portanto, há um poder sancionatório que é verdadeiramente virtual.

Uma outra questão: o Sr. Engenheiro, há cerca de dois anos, participando no 7.º Congresso Rodoviário Português, fez uma apresentação onde citou os quatro principais objetivos do programa de concessões. Vou-lhe citar apenas dois: «controlar os níveis de investimento público de forma a cumprir os critérios de convergência europeus» e «reduzir a utilização do Orçamento do Estado, permitindo diferentes alocações dos recursos».

Hoje, perante o Programa de Assistência Económica e Financeira a Portugal, perante o descarrilar completo de Portugal em matéria dos critérios de convergência, em termos de défice orçamental e em termos de endividamento, pergunto-lhe qual é, neste momento, a sua posição sobre esta matéria.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Julgo que as obrigações financeiras da EP não se esgotam em parcerias público-privadas. Há um problema de fundo, que já aqui abordei ligeiramente duas ou três vezes. Não é matéria que seja minha mas, como estão a perguntar a minha opinião, posso dá-la nesse aspeto.

Acho que as obrigações que estão hoje cometidas à EP estão completamente desajustadas das nossas capacidades financeiras de realização dessas obrigações. Ou seja, independentemente das parcerias público-privadas, da forma de contratação das estradas, o volume de estradas que temos de fazer, neste momento, não se compadece com o ambiente financeiro que temos. Portanto, isso tem de ser repensado a montante da própria EP, provavelmente terá de ser repensado ao nível da redução do PRN, da redução das obrigações de realização da EP.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Como sabe, Sr. Engenheiro, decorrem atualmente uma série de renegociações por parte do atual Governo em

relação às parcerias público-privadas, nomeadamente rodoviárias. Pergunto-lhe se tem noção das dificuldades que o Governo está a enfrentar para fazer essas renegociações e que argumentos acha que o Governo pode utilizar para levar a bom termo essas renegociações com benefícios para o Estado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É certo que está em curso um plano de redução de encargos. Digamos que a necessidade de reduzir essas parcerias é uma necessidade que existe dos dois lados. Alguns dos parceiros têm dificuldades que não tinham quando contrataram essas parcerias. Alguns acionistas estão em dificuldades financeiras. Algumas concessionárias têm hoje algumas dificuldades de financiamento, porque as condições de financiamento são hoje irrepetíveis, ou seja, os contratos de financiamento são muito bons e, portanto, os bancos colocam alguma resistência a fazer os desembolsos para esses financiamentos, invocando direitos que têm nos contratos, como, por exemplo, o *rating* da República Portuguesa, o *rating* dos bancos que prestam as garantias aos consórcios, enfim, as garantias prestadas pelos acionistas. Existe, assim, uma série de subterfúgios para os próprios bancos financiadores dificultarem o financiamento às concessionárias.

Portanto, a necessidade de reduzir não é uma necessidade só do Estado. Obviamente, o Estado vai reduzir, e muito, os seus encargos contratados, mas tem encontrado acolhimento da parte dos privados para reduzir o objeto das suas subconcessões. Não há, assim, uma tão grande diferença de opiniões entre as partes.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — Tem sido um tema praticamente obrigatório em todas as audições que já tivemos aqui — e esta é a sétima

— falar de «benefícios sombra», ou seja, de potenciar rendibilidades a acionistas sem que isso reverta em contrapartidas para o Estado.

Gostaria de perguntar-lhe o que é que, no seu conceito, podem ser os diferentes «benefícios sombra» e em que medida é que o Estado está ou poderá vir a beneficiar também desses «benefícios sombra» no decurso dos contratos das parcerias em vigor.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Dei-lhe o exemplo daqueles que fomos tentar capturar no passado. Obviamente, neste momento, alguns «benefícios sombra» que existem nas subconcessões, que são as que conheço melhor, podem ser, ainda assim, o risco fiscal — e aí é partilhado pela EP, enquanto que nos contratos entre o Estado e as concessionárias havia claramente um risco fiscal que era controlado por uma das partes (o Estado controla o risco fiscal e pode colher os benefícios, já a EP não tem tanto esse poder de controlar o risco fiscal e é, ela própria, também sujeita à fiscalidade) —, que o Estado pode transferir para o parceiro privado. E aí, ao transferir esse risco, pode colher ele próprio um «benefício sombra», na medida em que essa fiscalidade for alterada (e os concessionários também).

Outro «benefício sombra», que é o tradicional, é a concessionária melhorar, de facto, os seus critérios de gestão e aquilo que tem previsto gastar naquela concessão, com sinergias, com dimensões várias. Por exemplo, é conhecido que as concessionárias, ao ganhar vários concursos, depois colhem benefícios de sinergia entre as várias concessões, que não tinham quando fizeram a proposta aos primeiros concursos. Este é o tipo de «benefícios sombra» que sabemos que as concessionárias obviamente colhem.

Depois, a subcontratação em empresas com maior dimensão. Por exemplo, a operação e manutenção pode ser subcontratada a empresas que

já operam outras grandes redes e que têm um custo inferior àquele que eles estimaram em custos próprios.

Enfim, há um conjunto de benefícios que poderão retirar nesses contratos.

O Sr. **Mendes Bota** (PSD): — E também o Estado beneficia deles?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Nesses. Falei do fiscal. Nos outros não, nos outros mantêm-se. Fomos capturar alguns nos contratos anteriores, mas estes ainda ficaram nestes contratos.

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, quero só precisar três aspetos — espero não gastar sequer os 3 minutos —, que têm a ver com algumas notas trazidas aqui à discussão pelo Sr. Engenheiro.

Há pouco, falou dos pórticos que foram colocados nas ex-SCUT. Já todos sabemos que os pórticos não foram colocados de acordo com as especificações que o Sr. Deputado Altino Bessa pretendia, mas também nunca seriam. De facto, fosse qual fosse a especificação técnica utilizada, ela seria sempre deficitária na opinião do Sr. Deputado Altino Bessa, ainda que fossem aqueles torniquetes que usamos nos campos de futebol para controlar carro a carro e passageiro a passageiro.

De qualquer forma, há uma evolução ao longo dos últimos anos, relativamente à introdução dos pórticos e à forma de pagamento. Essa evolução inclui também a celebração de contratos que são ou não prévios a essas alterações. Gostava que nos fizesse esse histórico da introdução dos

pórticos e da sua compatibilidade com os contratos celebrados ou não celebrados.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas agradecia que precisasse mais a pergunta.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Os pórticos introduzidos nas SCUT não o foram ao mesmo tempo, mas ao longo dos anos — presumo que desde 2009, 2010 até agora.

A pergunta que lhe coloco é a seguinte: eles foram colocados antes ou depois da celebração dos contratos, nos diferentes anos? Mais do que isso: as cobranças foram feitas antes ou depois de celebrados esses contratos?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Depois, falou-me dos benefícios da segunda cobrança. Aí entra o pormenor, de que falei agora, da sinergia. Obviamente, os pórticos foram medidos e orçamentados antes de ser colocados. E foram colocados ainda antes do contrato assinado, nos termos de uma deliberação do Estado que mandou colocar os pórticos, assim que soube qual era o seu custo e assim que definiu o seu local.

Nesse segundo conjunto de pacotes, a colocação desses pórticos já teve, na sua génese, custos conhecidos, ou seja, já houve um benefício da aprendizagem feita na primeira fase. Assim, houve valores inferiores por pórtico e houve também uma melhor determinação dos custos da cobrança, mantendo-se na mesma o período de transição.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, peço-lhe imensa desculpa por interrompê-lo, mas posso ter formulado mal a pergunta.

O que lhe perguntei foi se o pagamento e a entrada em funcionamento desses pÓrticos precedeu ou não o contrato. Ou seja, se isso foi feito sem contrato e o contrato foi celebrado depois, se o pagamento é feito antes do contrato. E gostava que me desse a evolução histórica, de 2009 ou 2010 para cá, e a sua compatibilização com a celebração ou não celebração de contrato.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Como referi, não acompanhei diretamente este segundo pacote. Ao que sei, existe um contrato provisório, ou seja, existe uma assunção dos custos em que a concessionária incorre, com uma pequena margem de 10%, mas, de facto, não estão fechados os contratos de prestação de serviço...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que está a dizer é que, agora, estão a ser feitas cobranças sem contratos celebrados?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Com um contrato provisório.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que é que isso quer dizer?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Quer dizer que o Estado assume os custos dessa cobrança, os custos em que as concessionárias efetivamente incorreram, com uma pequena margem de 10%.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Por que é que o Sr. Engenheiro lhe chama provisório?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Porque os contratos finais não estão assinados.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Há pagamentos sem contratos celebrados, agora?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Há pagamentos de acordo com um contrato provisório celebrado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, relativamente a este tema, que ficou mais ou menos esclarecido, uma coisa que ficou no ar, à qual, aliás, o Sr. Engenheiro há pouco regressou, tem muito a ver com o equilíbrio global na renegociação das ex-SCUT e com o facto de ter havido dois colegas seus do Ministério das Finanças que aqui disseram que, se fossem eles a decidir, não teriam decidido naquele sentido, de incluir a concessão Norte e a concessão Lisboa no pacote global das renegociações das ex-SCUT.

É possível avaliar esta integração, tendo como princípio o equilíbrio global das negociações?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Acho que todos deram aqui muita importância à história de mandar e não mandar. Os meus colegas, no início da apresentação que fizeram, foram suficientemente claros, ao dizer que, de alguma forma, tinha sido melhor negociar os cinco contratos até ao fim do que haver um reequilíbrio financeiro de apenas três. Acho que eles foram claros nesse aspeto. Eu não queria fugir disso, foi aquilo que sentimos. Depois, no fim, reparei que, no caso do Dr. Ernesto Ribeiro, já era 1 hora

da manhã, quando os senhores insistiam «mas se mandasse...». Acho que ele, a certa altura, disse que sim para se ir embora.

Risos.

Mas isso é contraditório com o que ele disse de início, ou seja, que foi melhor, claramente melhor, para o Estado negociar cinco subconcessões do que três reequilíbrios financeiros. Julgo que eles pensam isso, e pensam os dois isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro. Foi oportuníssima essa resposta.

Mesmo para irmos embora, quero colocar-lhe uma questão, que não tem rigorosamente nada a ver com estas e que o Sr. Engenheiro abordou, ainda que lateralmente, tem a ver com um comentário que gostava que fizesse ao custo por quilómetro linear das autoestradas construídas até 2007, portanto, nos antigos modelos de PPP, e depois de 2007. Há alguma variação? E, se há, em que sentido?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não fiz essas contas, assim, com esses anos. Não lhe consigo dar essa resposta.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, ainda não vamos embora, ainda há três Srs. Deputados inscritos. Mas já faltou mais.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, gostava de lhe ler o seguinte trecho: «As compensações contingentes constituem

um mecanismo para voltar a ser possível ter os encargos a níveis de antes da crise internacional com recurso a refinanciamento feito em época mais propícia. Esta solução deu resposta à questão colocada no Tribunal de Contas de que os benefícios posteriores seriam repartidos quando o encargo da crise tinha sido suportado pelo promotor dos projetos», portanto o Estado.

Fala-se aqui, portanto, no recuo até ao cenário anterior à crise. E fala-se, logo, nos contratos reformados, dizendo-se que foi assim possível atribuir à EP potenciais benefícios do refinanciamento feito no final do período de construção e que os contratos reformados resultam claramente melhores para o concedente.

Pergunto-lhe se mantém a sua afirmação de que aquilo que aconteceu foi o aditamento ao plano dos trabalhos e cartas a clarificar, quando o contraditório da EP ao Tribunal de Contas — porque estive a ler o contraditório da EP ao Tribunal de Contas — só fala de condições de financiamento. Como é que explica isto?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sr. Deputado, quem trouxe para aqui os aditamentos não fui eu, foram os Srs. Deputados Hélder Amaral e Adriano Rafael Moreira. E estávamos a falar de coisas que ocorreram dois anos depois do visto do Tribunal de Contas e que foram as alterações ao plano de trabalhos, o que não tem nada a ver com o processo de visto do Tribunal de Contas.

Assim sendo, pedia que não confundissem os temas, porque, caso contrário, no final, até eu próprio fico confundido.

Portanto, aditamentos ao plano dos trabalhos foi algo que aconteceu agora, há cerca de um ano, um ano e meio...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, por que é que no parágrafo que fala de compensações contingentes — portanto, as tais cartas de que o senhor falou — é que se fala, por parte da EP, nos contratos reformados que apresentam melhores condições para o concedente? Então, há contratos reformados na parte do financiamento ou há cartas que clarificam uma coisa que já lá estava?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Todos os contratos foram reformados de acordo com as recomendações do Tribunal de Contas — foi isso que se passou. E foram reformados justamente nessa questão dos refinanciamentos. A questão fulcral da negociação foi o refinanciamento, a possibilidade de a EP fazer um refinanciamento quando bem entendesse e ganhar para si os benefícios integrais de refinanciamento. A reforma foi só isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E as compensações contingentes entram aí?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — As compensações contingentes estão associadas a esse refinanciamento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que, juntamente com as alterações, dá os tais 705 milhões de euros, segundo o Tribunal.

Gostava de passar a uma outra questão que tem ainda a ver com a disponibilização de informação por parte da EP. Queria perguntar-lhe quem é que decide, na Estradas de Portugal, a abertura, a disponibilização dos documentos que têm a ver com as subconcessões. Isto é, disse-nos há pouco que os estudos económicos que estavam nos *sites* das subconcessões

Baixo Tejo, Baixo Alentejo, etc., foram retirados por ordem do Governo, que geria os *sites*, e eu pergunto-lhe quem é que decide que, no *site* da EP está disponível tal ou tal informação.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Eu não disse quem deu a ordem para retirar os *sites*. Peço desculpa, mas confundiram a minha indicação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, pode repetir o que disse há bocado?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O que eu disse há bocado é que esses *sites* dependiam do Ministério das Obras Públicas, e nós mandávamos para lá os estudos. Foi o que eu disse.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, o que eu lhe pergunto é o seguinte: dentro da Estradas de Portugal quem é que decide que informação é publicada?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O conselho de administração.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, o senhor, como diretor de concessões, não tem, naturalmente, nada a dizer sobre isso.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Em princípio, é sempre o conselho de administração que tem o pelouro da comunicação institucional, não sou eu. Esse é um pelouro de comunicação institucional, portanto é ao conselho que cabe decidir isso. Mas imagino que, sendo uma informação considerada tão relevante, obviamente que vão decidir que estará

disponível. Nós disponibilizámos essa informação noutros *sites*, portanto poderemos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quais *sites*?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Quando enviámos a informação para o Governo. E esteve disponível.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ah, não disponibilizaram nada. Deram a alguém que disponibilizaria. É isso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, mas pediram-nos para disponibilizar.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Mas isso já não é convosco, com certeza.

Queria, agora, colocar uma questão relativa aos comparadores públicos.

Em 2008, no contraditório ao Tribunal de Contas, a EP dizia — e passo a citar: «Poderão não haver termos de comparação que permitam a construção de um comparador público suficientemente fiável». E depois diz o TC: «A EP referiu ao Tribunal de Contas dificuldades no recurso a ferramentas como o comparador público, com base no facto de já há longo tempo o Estado não desenvolver projetos de infraestruturas rodoviárias com as mesmas características das que têm sido desenvolvidas em PPP.» Isto é — agora interpreto eu —, a Estradas de Portugal está a afirmar que não é fiável, que não é possível comparar, que não há termos de comparação possíveis.

Queria perguntar-lhe o que terá acontecido até agora para que essa comparação passasse a ser fiável.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas nunca dissemos que a informação agora era mais fiável do que anteriormente. Achámos que os estudos que fazíamos eram mais fiáveis do que o estudo do comparador. Disse isto aqui anteriormente e mantenho-o: os nossos estudos eram mais fiáveis, mais completos do que os do comparador.

Quanto a essa falta de fiabilidade de alguns indicadores, digo-lhe expressamente — também já aqui falei sobre isso: a EP não tinha portageiros entre 1994 e o lançamento dessas concessões, em 2007, portanto, não tinha custos de portageiros para dizer que «o custo para o Estado fazer uma cobrança de portagem é de X». Era um custo não fiável, tinha de o inventar.

O estudo que nós tínhamos — a que o Tribunal de Contas até chama de «*shadow bid*» — é feito com a média das propostas recebidas na EP para a operação, por privados, do sistema de cobrança de portagem. Esse era um deles. Outro era relativo ao sistema de assistência aos utentes. Nós não tínhamos sistema de assistência aos utentes. Por acaso, agora temos; já há um ano e tal temos sistema de assistência aos utentes e, como disse, há um, dois meses temos portageiros. Mas na altura não tínhamos, pelo que não tínhamos custos da realização, pelo Estado, diretamente, dessas atividades. Portanto, não seria fiável.

O nosso estudo era um pouco mais fiável do que o do comparador, mantivemo-lo mas, obviamente, o Tribunal resolveu não o considerar e passámos a fazer estudos de comparador.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só mesmo para terminar, Sr. Presidente, pergunto: tendo em conta não haver termos de comparação que permitissem a construção do comparador público, se ao nível da gestão direta não existia essa construção, se não existia esse termo de comparação público, quando é ele passou a existir? Estou a falar na construção, não estou a falar nos portageiros, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Mas na construção nós tínhamos dados. Nunca dissemos que não tínhamos dados. A construção de infraestruturas semelhantes nas diversas valências, ou seja...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era o apoio ao utente e os portageiros?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Descontando as praças de portagens, nós tínhamos dados, porque fazíamos construção direta. Mas, obviamente, havia dois aspetos fulcrais — que, de alguma forma, motivam alterações nos custos de operação e manutenção da concessão ao longo de 30 anos — que não tínhamos. Por acaso, agora já temos: temos assistência aos utentes desde há dois anos e temos portageiros desde há uns meses.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Emídio Guerreiro pediu a palavra para interpelar a mesa.

Tem a palavra.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, é para fazer uma retificação em relação ao que aqui foi dito pelo Sr. Eng.º Rui Manteigas relativamente à audição do Dr. Ernesto Ribeiro.

Tomámos boa nota de que o Sr. Engenheiro esteve a assistir à audição até ao final, mas, para precisar uma situação, já no final, em resposta concreta a uma pergunta feita por mim, o Sr. Dr. Ernesto Ribeiro referiu-se, em concreto, ao número exagerado de parcerias público-privadas que o nosso País tem e não ao modelo teórico, abstratamente. Ou seja, aquilo que ele disse foi o seguinte: «Se eu mandasse, não faria era tantas parcerias público-privadas.»

Era só esse registo que eu gostaria de deixar ficar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, queria pedir-lhe alguns esclarecimentos que poderão ser úteis.

Relativamente aos contratos que acabou de referir há pouco, e que foram celebrados dois anos depois de fechados os contratos iniciais — os chamados «adicionais aos contratos» —, desejava que esclarecesse o seguinte: no contrato de concessão, há uma cláusula (no caso, por exemplo, da Litoral Oeste é a cláusula 38.2) que diz expressamente: «O programa de trabalhos não poderá ser alterado pelas partes». Isto porquê? Porque é uma das receitas da Estradas de Portugal. A partir do momento em que os trabalhos estão concluídos, a Estradas de Portugal têm a receita das portagens. Acontece que houve atrasos no trabalho, e esses atrasos implicaram o prejuízo através da falta de arrecadação de receita por parte da Estradas de Portugal.

Ora, questionava-o sobre por que é que foram adicionados esses adicionais e perdoada essa entrada de receita sem qualquer contrapartida.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Ainda bem que me faz essa pergunta. Como se costuma dizer, «quando a pergunta tem uma resposta que nos é favorável...» — peço desculpa pelo lugar-comum.

Não houve, obviamente, nenhum prejuízo da receita, porque os lances que foram atrasados foram os do IC9, que não tinha, de facto, receita direta. Portanto, os lances de portagem abriram na data que estava prevista.

Não pode ser assinada entre as partes, mas o concedente pode autorizar uma prorrogação do plano de trabalho se achar que existe justiça nisso, e foi o que foi feito. Não foi só pelas partes, todas as alterações de trabalho, obviamente, são autorizadas pelo concedente acima da EP.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Penso que o Sr. Engenheiro tem conhecimento de que em outubro de 2010, apenas reportando ao IC2, foi perdoada uma perda de receita de 4,1 milhões de euros. É o que consta de documentos da EP, que o Sr. Engenheiro deve conhecer.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — O IC2? Qual IC2, peço desculpa?

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Incluído na Litoral Oeste.

Sr. Engenheiro, colocaria a questão deste modo: o concessionário recebe pela disponibilidade, e estava previsto que começaria a receber pela disponibilidade a partir do dia 26 de fevereiro de 2014. A Estradas de Portugal começaria a receber portagem a partir do dia 26 de agosto de 2011. Houve atraso na conclusão dos trabalhos e o resultado foi que a Estradas de Portugal mantiveram na íntegra o pagamento, mas perderam na receita. A única simulação que fizeram foi, desde logo, calcularem 4,1 milhões. O restante já nem calcularam — seriam muitos mais milhões.

Sempre que há um atraso de trabalhos, há um atraso na entrada em vigor das portagens, da cobrança. Portanto, há uma quebra de receita. Isto não é verdade?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, mas em todas as negociações que tem havido desse tema, ou seja, em todas as prorrogações de trabalho, a EP tem capturado o valor das receitas perdidas e até, inclusive, a descontento das concessionárias, multas aplicáveis. Isso está patente em vários documentos da EP.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O Sr. Engenheiro pode facultar à Comissão algum documento onde haja essa captura de receita, uma vez que o conhecimento que temos é que se passa exatamente o inverso?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Posso enviar-lhe um documento muito recente, com menos de um mês, da Autoestrada Transmontana, e um outro, ainda mais recente, da Baixo Tejo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Agradecia também que enviasse da Litoral Oeste, por favor. Acho que é importante, porque é aí, precisamente, que temos informação de que houve quebra de receita perdoada. Era importante termos essa confirmação.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Com certeza.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, temos conhecimento — e é público — de que em ambos os contratos, tanto no

contrato inicial como no contrato reformulado, existe o chamado Anexo 12-C. Precisamente no que diz respeito à Litoral Oeste, aos valores em causa no Anexo 12-C do contrato inicial e do contrato reformulado, as diferenças são de tal maneira grandes que é de difícil compreensão para o comum dos mortais como é que se chegou a isso. Porquê? Porque estamos a falar de dinheiros a pagar pela subconcessionária ao concedente. Isto é, temos no Anexo 12-C valores que as subconcessionárias devem pagar à EP que, do contrato inicial para o contrato reformulado, disparam em centenas de milhões de euros.

Se o Sr. Engenheiro pudesse analisar o caso da Litoral Oeste era capaz de ser importante para nosso esclarecimento.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — A única alteração que houve na reforma dos contratos foi, de facto, aquela que agora referi, a dos pagamentos contingentes associados ao benefício do refinanciamento. E isso, nos modelos, está de forma diferente, uma vez que houve que modelar, esculpir os modelos todos, desde o início, mas o balanço total é esse que referimos: é a diferença dos valores entre a primeira fase e a segunda fase. São conhecidíssimos, são os que foram divulgados, mas todos esses encargos foram incluídos no contrato do Tribunal de Contas e não houve 1 € a mais nos contratos reformados face aos contratos originais. Não há 1 € a mais. O balanço é nulo.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Engenheiro, a questão que queria aqui deixar tem a ver com o que se tem vindo a falar sobre os

encargos de 2010 e de 2011. Gostaria de o confrontar relativamente às concessões lançadas e contratadas pelo Governo — cujo Primeiro-Ministro era o Eng.º José Sócrates —, perguntando-lhe se, relativamente a 2010, 2011 e 2012, e se quiser, até, a previsão para 2013, houve algum encargo com essas concessões.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Não. Essas concessões começam a pagar-se em 2014.

Risos do PSD e do CDS-PP

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — É que muitos dos argumentos que aqui apontaram foram no sentido do seu peso em 2010 e 2011. Já ouvi isso ser aqui assinalado por um Sr. Deputado, referindo que estavam lá rúbricas, mas esquecendo-se de dizer que eram da *décalage* de pagamentos de há muitos anos atrás.

Sr. Engenheiro, queria também confrontá-lo com outra questão: era possível dizer-nos quem foram os consórcios financeiros e quem eram os bancos líderes desses consórcios?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Peço desculpa, das subconcessões?

Há variadíssimos consórcios financeiros — trata-se de mais outra documentação que não trouxe para aqui —, são sete consórcios diferentes. Obviamente, são liderados por bancos nacionais. Há também bancos espanhóis, bancos franceses e o Fortis, que penso que é belga...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O CaixaBI está em quantos consórcios?

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Está na maior parte.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Segundo informações, está em todos, menos num.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim. Penso que estará em seis.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Tomei umas notas sobre as conclusões que podemos tirar das suas declarações e gostaria que me dissesse se correspondem ou não ao que quis aqui dizer hoje: que o custo contratado destas últimas concessões é inferior ao custo previamente estimado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, já aqui referi que é cerca de 20% inferior.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Que as concessões foram todas contratadas aos concorrentes de concursos públicos que apresentaram os preços mais baixos.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, é verdade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Que as taxas de rentabilidade dos acionistas privados são as mais baixas de sempre, menos que as TIR contratadas das SCUT.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, em média é 1,5% abaixo, mas há variações de concessão para concessão.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador) ... é muito inferior ao custo das anteriores PPP.*

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — É também inferior.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Que os riscos ambientais das expropriações, de disponibilidade e sinistralidade, que até aqui eram um risco público, passaram para o privado.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, tendo o Estado eliminado o risco ambiental à partida. Quando lançou as concessões, já tinha grande parte do risco ambiental eliminado — a sua parte.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Que não existiram alterações de traçado que gerassem sobrecustos.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, é verdade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E que não há sobrecustos na fase de construção, ao contrário do que se verificou nas PPP anteriores.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Sim, não há sobrecustos.

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

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos quase a encerrar os nossos trabalhos mas, antes disso, queria só referir a nossa próxima audição.

Sr. Deputado Paulo Batista Santos, sinalizou à Mesa um pedido de palavra. Para que efeito?

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, era só para uma interpelação à Mesa.

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

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, pretendia apenas saber se a Mesa podia informar se este documento que foi distribuído amavelmente pelo Sr. Engenheiro, e que agradeço, que consta do relatório e contas de 2011 já foi aprovado e é um documento oficial.

O Sr. Eng.º **Rui Manteigas**: — Bom, eu fui obrigado a dar esse documento.

Sim, o relatório e contas já foi assinado pelo conselho de administração. Obviamente, isso é uma parte daquilo que eu ajudei a construir para o relatório e contas, como deve calcular.

Enfim, eu tive de o fornecer, porque me obrigaram a fornecer, não chequei se ele já está em formato divulgável, se já está visto por todos — o que até me incomoda, pessoalmente.

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

Srs. Deputados, antes de encerrar os nossos trabalhos, queria lembrar que a nossa próxima audição se realizará no dia 19, às 10 horas e 30 minutos, para ouvirmos o Professor Fernando Nunes da Silva.

Temos já agendada, para o dia 21 de junho, no final do Plenário, a audição do Dr. José Maria Leite Martins e temos prevista, para o dia 28 de junho, no final do Plenário, a audição do Professor José Reis, sendo esta a única audição nessa semana.

Ora bem, o Professor José Reis contactou-nos, perguntando se a audição, em vez de se realizar no dia 28, no final da sessão plenária, se poderia ser antecipada para o dia 26, uma terça-feira, às 11 horas.

Não é preciso respondermos agora. Peço apenas aos grupos parlamentares que pensem nisso e proximamente tomaremos alguma decisão. Portanto, o Professor José Reis sugere que a audição seja no dia 26 de junho, terça-feira, às 11 horas, em vez de no dia 28, no final do Plenário.

Há pouco, o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo apresentou um requerimento oral, no sentido de que fosse solicitada à Comissão de Economia e Obras Públicas que nos facultasse a documentação que possui relativamente às PPP. Creio que, sendo matéria interna, a Assembleia, dispense a deliberação e, portanto, diligenciarei, junto do Presidente da Comissão de Economia para que essa documentação nos seja facultada.

Resta-me agradecer ao Sr. Engenheiro Rui Manteigas, a disponibilidade que teve para esta audição, que foi longa, como têm sido, em regra, as audições nesta Comissão. Portanto, queria agradecer-lhe o esforço que fez para estar aqui durante estas horas a colaborar com a Comissão.

Está encerrada a reunião.

Eram 22 horas e 10 minutos.