

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

45.^a Reunião
(16 de janeiro de 2013)

SUMÁRIO

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

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Vasco José de Mello, Presidente do Conselho de Administração da Brisa - Autoestradas de Portugal, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Duarte Cordeiro (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Bruno Dias (PCP) e Paulo Cavaleiro (PSD).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 19 horas e 43 minutos.

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

Eram 17 horas e 55 minutos.

Vamos dar início a mais uma reunião desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Hoje, temos a presença do Sr. Dr. Vasco Maria Guimarães José de Mello, que está aqui na qualidade de Presidente do Conselho de Administração da Brisa, que é a parceria público-privada (PPP) que a Comissão tem vindo a trabalhar nos últimos dias.

O Sr. Doutor já me informou que não se opõe a que a reunião seja pública.

Sr. Doutor, sabendo que não deve estar familiarizado com a forma como os nossos trabalhos se processam, dou-lhe nota que, se pretender, pode fazer uma exposição inicial; se entender que não precisa de a fazer, passamos imediatamente para as fases de perguntas e respostas.

Nestas fases os grupos parlamentares têm limitação de tempo, mas o Sr. Doutor não tem, para que a resposta possa ser o mais cabal possível, sendo certo que fazemos sempre um pouco apelo à capacidade de síntese dos nossos convidados para que os trabalhos decorram de forma eficaz e o mais célere possível.

Assim, temos uma primeira ronda, onde cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para levantar questões, às quais o Sr. Doutor vai respondendo; depois, há uma segunda ronda, caso os Deputados entendam necessário fazê-la, em que cada Deputado inscrito dispõe de 3 minutos e o Sr. Doutor, novamente, responderá no tempo que muito bem entender.

Posto isto, tendo o Sr. Doutor me informado que pretende fazer uma declaração inicial, dou-lhe a palavra.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello** (Presidente do Conselho de Administração da Brisa — Autoestradas de Portugal, SA): — Muito boa tarde, Sr. Presidente e Srs. Deputados.

Consciente de que cumpro um dever perante um órgão de soberania, que, como tal, merece todo o meu respeito, é também com gosto e interesse que aqui estou, esperando poder contribuir com a minha presença para o esclarecimento de uma questão que vejo muitas vezes tratada, em muitas sedes, de forma superficial e pouco informada.

Uma vez que, fruto das circunstâncias históricas, a Brisa constitui um caso *sui generis* no panorama das concessões rodoviárias em Portugal, gostaria de tomar alguns minutos para fazer uma breve introdução de enquadramento.

Fui eleito administrador da Brisa em 2000 e Presidente do Conselho de Administração, qualidade em que aqui me encontro, em março de 2002.

Foi apenas entre essas duas datas, em setembro de 2001, uma vez concluída a privatização, que, com o desmantelamento da blindagem dos estatutos, o Estado deixou de efetivamente controlar a empresa.

Até esse momento, o modelo de desenvolvimento da Brisa e a sua plataforma de relacionamento com o concedente resultaram, exclusivamente, de opções feitas pelos sucessivos governos e pelos diversos órgãos de Administração Pública que então atuavam enquanto supervisores ou fiscalizadores da atividade.

O contrato de concessão da Brisa constitui, naturalmente, o principal ativo da empresa e foi esse ativo, numa base de estabilidade e segurança, que serviu para fixar o valor de venda das ações pelo Estado aquando da privatização.

Trata-se, por razões históricas, de um contrato substancialmente diferente dos que vieram a resultar do modelo de *project finance* de concessão rodoviárias entretanto adotado, desde logo porque não implicou a negociação entre Estado, bancos e promotores privados de um caso-base e de uma matriz de afetação de riscos.

Posteriormente à privatização, o contrato de concessão foi sofrendo algumas vicissitudes, próprias da gestão dinâmica de um contrato complexo e da maior relevância no âmbito da política de mobilidade adotada por cada Governo, a qual se foi traduzindo ao longo dos tempos desde a introdução de meras alterações técnicas, em matéria de segurança, por exemplo, até à necessidade de adaptação a novos modelos evolutivos de governação do setor rodoviário.

Estas alterações consolidaram-se na revisão do contrato de concessão, levada a cabo em dezembro de 2008, que elenca os fundamentos e objetivos da negociação então havida, mas que, obviamente, terei todo o gosto em clarificar no que for necessário.

Tratou-se, além do mais, de um marco relevante na história da empresa, porquanto permitiu que esta se organizasse corporativamente nos moldes já então praticados pelos demais grupos empresariais portugueses cotados em bolsa.

A Brisa é hoje uma empresa de referência do setor a nível mundial, encontrando-se consistentemente em lugares cimeiros nos *rankings* internacionais relativos à adoção de boas práticas e políticas sustentáveis, e orgulhosa do seu posicionamento em matéria de responsabilidade social e de liderança na inovação.

Também nestas matérias, a Brisa, beneficiando da maturidade decorrente da sua história de 40 anos, se distingue no panorama das concessionárias de autoestrada.

A singularidade da concessão Brisa não a isenta de uma análise crítica nem da prestação de contas e dos esclarecimentos que se mostrem necessários numa base de transparência para a clarificação de quaisquer dúvidas que legitimamente se suscitem. Mas não pode este caso ser olhado da mesma forma que as concessões rodoviárias em regime de *project finance*, sob pena de se estabelecerem comparações sem sentido.

Como em qualquer contrato, acredito que também os de concessão rodoviária, incluindo o da Brisa, naturalmente, devem refletir um equilíbrio em que ambas as partes se revejam e sintam confortáveis e, em minha opinião, é a verificação dessa circunstância que explica a estabilidade, a solidez e a confiança que têm presidido à relação da Brisa com as suas contrapartes públicas na gestão da concessão, sem prejuízo das naturais tensões próprias destas situações.

Como Presidente do Conselho de Administração da Brisa, apenas posso, porém, prestar esclarecimentos sobre a forma como, do lado da concessionária, esse equilíbrio se define e essa gestão contratual se vai efetuando em face dos problemas concretos que inevitavelmente surgem.

Muito obrigado. Estou à disposição da Comissão.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Obrigado, Sr. Doutor.

Hoje, na distribuição que está convencionada, caberia ao Bloco de Esquerda abrir os trabalhos. Na ausência do Bloco de Esquerda por razões parlamentares, uma vez que ainda está a decorrer o Plenário e há Deputados nesta Comissão que têm intervenções a fazer no Plenário, passamos ao Partido Social Democrata.

Tem, assim, a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, para, durante 8 minutos, colocar as suas questões.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o nosso convidado aqui, a esta Comissão de Inquérito.

Gostaria de lhe fazer uma primeira pergunta enquadradora do tema que nos traz aqui, atendendo também àquilo que tem sido um pouco o resultado das nossas audições aqui, na Comissão de Inquérito.

Em abril de 2008, era anunciado, com grande pompa e circunstância, ao País que Portugal iria ter mais uma autoestrada — na altura, o PSD até lhe chamou «autoestrada cor-de-rosa» —, ou seja, um território tão pequeno como é o nosso País ficaria servido com três autoestradas nesta dimensão, entre Lisboa e Porto. Na altura, a tutela, pela voz de Mário Lino, falava mesmo do investimento público útil, com uma importância acrescida em momento de crise.

No somatório das audições que já tivemos até aqui, desde os vários especialistas aos vários intervenientes, começa a ficar claro que o modelo de construção de infraestruturas rodoviárias neste País sofreu de um claro abuso por parte das tutelas dos últimos anos, atendendo a que se abusou na dose. Cheguei mesmo a questionar um dos nossos inquiridos, dizendo-lhe: «Não mata o veneno, mata a dose do veneno.» A esta altura das audições já se percebeu que, de facto, houve um abuso do modelo de parcerias público-privadas.

Sendo o concessionário da maior concessão de Lisboa e Porto, a A1, que serve perfeitamente os fluxos de tráfegos relativos a este dois pontos, origem e destino, o que lhe pergunto é o seguinte: não acha que se abusou daquilo que eram as infraestruturas que serviam uma região tão curta? Na sua opinião, sendo o concessionário da maior concessão que serve precisamente estas duas localidades, como é que via a criação de três autoestradas num curto espaço de território, numa densidade tão curta de autoestrada por km²? Faço-lhe esta primeira pergunta.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Penso que é muito claro que a decisão de avançar com a construção de novas autoestradas é uma decisão política e, desse ponto de vista, a Brisa não tem de se pronunciar sobre esse tema.

Aquilo que posso, de facto, referir é que, perante o desenvolvimento económico que o País teve nos últimos anos — e já são longos os anos em que o crescimento foi muito baixo ou inexistente —, claramente a rede existente de autoestradas é mais do que suficiente para cobrir as necessidades do País.

De resto, aquilo a que se tem assistido nos últimos anos é a uma queda muito significativa do tráfego nas várias autoestradas. E na rede Brisa, onde hoje temos mais cerca de 300 km do que tínhamos em 1998, estamos com o mesmo nível de circulação dessa altura. E isto, portanto, tendo mais de 300 km de autoestrada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — O mercado não é elástico e facilmente se percebe que o nível de infraestruturização não foi consequente com o aumento da população no País ou com um aumento de circulação que dotasse as autoestradas cada vez de mais e mais carros.

Queria falar-lhe também do ano de 2008, porque foi um ano fértil em acontecimentos. Nós temos o acordo global que foi assinado entre a Brisa e o Estado português. Já temos vindo aqui a questionar os outros nossos convidados relativamente a esse acordo global e eu faço-lhe praticamente as mesmas perguntas.

Relativamente à prorrogação de 3 anos do prazo de concessão da Brisa, de 2032 para 2035, friso que é a concessionária com maior prazo de concessão no País. De todas as concessões que existem, há uma com 27

anos, todas as outras têm 30 e apenas a Brisa tem um prazo de concessão de 35 anos.

Falo, precisamente, da prorrogação do prazo por mais 3 anos do que aquilo que estaria contratado, depois de ler o que dizia o Tribunal de Contas em 2003. Portanto, muito antes de terem assinado o acordo global e de ter sido dotada a prorrogação de prazo à Brisa de mais 3 anos, já o Tribunal de Contas alertava para o facto de que qualquer outro reequilíbrio financeiro que viesse a ser feito teria de ter em conta e em consideração que já haveria um prazo excessivo de concessão à Brisa.

Vou citar o que diz o Tribunal de Contas: «Dito de outro modo, não pode deixar de se registar que, com estas novas condições de prazo e a manterem-se as actuais participações directas e os benefícios fiscais previstos nas bases da concessão, estar-se-ia a atribuir lucros supra normais à concessionária, sem quaisquer contrapartidas financeiras ou outras com utilidade pública.» Isto é dito relativamente ao benefício que era dado à Brisa face ao contrato que já tinha, com benefícios fiscais, com investimentos avultados e também com prorrogações de prazo sucessivas, esta última, então, em 2008.

Faço-lhe essa pergunta: como é que chegaram ao valor dos 3 anos? Segundo o que leio na ata da renegociação, em apenas um mês conseguiram chegar, e ainda bem, a resultados de negociação. Mas como é que chegaram ao prazo dos 3 anos numa negociação que decorreu num mês?

É que depois leio também, ao detalhe, aquilo que foram os 270,7 milhões de euros — que foram devidos a acertos e a responsabilidades financeiras que eram devidas à Brisa, entre outras — e essa compensação dos 270,7 milhões de euros foi traduzida num acréscimo de prazo de 3

anos. Como é que de 270 milhões de euros se passou para 3 anos? Qual foi a conta que esteve na origem destes valores?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — O acordo global resultou de a Brisa considerar que era desadequado o contrato de concessão que tinha face às alterações que tinha havido ao longo dos anos tanto do ponto de vista legislativo, como também de regulamentação técnica, etc.

Portanto, a Brisa solicitou ao Estado, em devido tempo, que se teria de abordar o tema para se assegurar o equilíbrio financeiro da concessão.

Este foi um processo que se iniciou em 2006 ou 2007 e que culminou, exatamente, com a constituição da comissão que a Sr. Deputada referiu em 2008 e, de facto, num mês, conseguiu chegar a bom porto.

Do ponto de vista da Brisa, o prazo era mais do que suficiente. Estavam identificadas as diversas preocupações que a Brisa tinha e também as preocupações que o Estado já tinha manifestado no passado, fruto de diversas atividades, nomeadamente o relatório do Tribunal de Contas de 2003.

Relativamente ao processo de valorização daquilo que seria a forma de o Estado compensar a Brisa pelos montantes devidos, acordou-se que se nomearia uma instituição financeira, um consultor financeiro, que chegaria a uma conclusão, e essa entidade, escolhida de comum acordo, foi a CaixaBI. Portanto, a CaixaBI elaborou um trabalho e chegou à conclusão que o valor de três anos de concessão era 270 milhões de euros, como referiu.

Foi, portanto, dessa forma que se atingiu o valor. Esse era o valor que cobria não só as responsabilidades passadas que o Estado devia à Brisa, como ainda e também o montante de responsabilidades futuras que a Brisa assumiu em termos de terminar com as participações do Estado.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Fiquei relativamente esclarecida quanto à forma como chegaram aos 270 milhões. Foi, então, contratado um consultor que, num mês, decidiu que os três anos valeriam 270 milhões pelas responsabilidades anteriores e futuras. Muito bem.

Nessa partilha de responsabilidades, como é público, há uma série de obras que são de responsabilidade de assunção da Brisa, outras que seriam de responsabilidade de assunção do Estado.

Já agora, faço-lhe uma pergunta, porque gostaria mesmo de a ver esclarecida. Nestes 270 milhões estava incluída a construção de responsabilidades futuras quanto às plataformas logísticas do Poceirão, no valor de 7,4 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Estavam incluídas nesse montante novas ligações que correspondiam à comparticipação financeira de viabilização dessas mesmas obras. Lisboa-Norte acabou por ser concluída e o Poceirão está suspenso por não haver promotor dessa plataforma.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Ou seja, estando suspenso, parte destes 7,4 milhões de euros não foram ainda realizados pela Brisa. Correto?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho aqui presente qual o montante que foi investido na plataforma de Lisboa-Norte, mas não foi investido nada relativamente ao Poceirão.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Gostaria de lhe fazer uma outra pergunta. Este acordo global de 2008 foi levado a Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho presente se foi necessário ir a Tribunal de Contas.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Mesmo não sendo necessário, relativamente a várias outras concessões e subconcessões, atendendo os montantes que estão envolvidos de responsabilidades do Estado com entidades privadas, muitos são submetidos, obviamente, ao conhecimento do Tribunal de Contas. Fazia-lhe esta pergunta no sentido de perceber que a responsabilidade de envio ao Tribunal de Contas também não seria do ente privado, mas seria sempre da parte do Estado. Certo?

Portanto, dos três intervenientes no contrato — a parte financeira, a parte executora e a parte do Estado —, nunca seria, obviamente, responsabilidade nem da parte financeira nem da concessionária remeter o contrato ao Tribunal de Contas. Fica claro, então, que, da parte da concessionária, isso não foi feito e que deveria, sim, ter sido feito pela parte do Estado.

Coloco-lhe uma última pergunta relativamente às responsabilidades que a Brisa tinha e tem quanto a alargamentos futuros da sua rede. Foi também alterado o prazo ou as condições através das quais a Brisa teria de passar a fazer novos alargamentos nas autoestradas em função também do trânsito que nelas circula. O que lhe pergunto é se à altura de 2008 estaria a Brisa a incorrer nalgum tipo de incumprimento de prazo relativamente aos alargamentos que tinha de fazer na rede e se depois de 2008 foi aligeirado o limite pelo qual a Brisa teria de fazer novos alargamentos.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa não estava a incorrer em nenhum incumprimento e não foram aligeirados os prazos relativamente ao contrato de 2008.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sim, mas em 2008 passaram a existir novas regras relativamente ao cumprimento das obrigações da concessionária no caso da construção de novos alargamentos. É relativamente a essas novas regras que eu gostaria de obter o seu comentário, por favor.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Houve um conjunto de alargamentos que seriam responsabilidade do Estado e que passaram a ser responsabilidade da Brisa. Esses alargamentos estão em curso: alguns já terminaram e outros estão em momento de lançamento de concurso. E, portanto, não houve, nessa altura, nenhum aligeiramento das condições de alargamento relativamente às obrigações da Brisa.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Por último, durante todo este tempo, enquanto administrador e responsável por esta concessão, pergunto-lhe qual tem sido o relacionamento com a parte do Estado e se alguma vez alguém vos fiscalizou.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — O relacionamento tem sido um relacionamento profissional e relativamente próximo, como era necessário relativamente a uma concessão como a Brisa, e a Brisa tem sido regularmente fiscalizada.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Passamos, agora, ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Cordeiro, que também dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento também o Dr. Vasco Mello.

Queria começar por lhe perguntar um conjunto de matérias relativas à renegociação de 2008, no sentido de o Sr. Doutor confirmar se a informação que temos é ou não correta.

Começou por haver um protocolo entre o Estado e a Brisa em 19 de setembro de 2007, que tinha como objetivo renegociar os contratos de concessão, incluir a reorganização societária, definir o novo papel da Brisa, como disse, no setor rodoviário, resolver alguns assuntos pendentes, nomeadamente algumas obras que tinham sido efetuadas, algumas por efetuar, e implementar o novo sistema de leitura, digamos assim, de autoestradas. Confirma?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Confirmo.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Posteriormente, a 10 de novembro de 2008, foi nomeada uma comissão de negociação que tinha como presidente Murteira Nabo e depois tinha responsáveis das Finanças e das Obras Públicas em igual... *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador).*

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Exatamente.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — As negociações entre as partes foram assessoradas, já disse há pouco, pela Caixa – Banco de Investimento e foi nomeado um consultor financeiro assessorando quer a comissão de negociação quer os representantes da concessionária em matéria de valorização da concessão.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Exatamente.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Os assuntos pendentes tratavam-se da Circular Sul de Braga, da ligação ao Alto da Guerra, das participações financeiras relativas a investimentos já realizados, das participações financeiras relativamente ao futuro acesso ao aeroporto, do alargamento das vias da responsabilidade do Estado, da ligação às plataformas logísticas, do ajustamento da A2, dos limites da concessão Brisa e imposição de uma nova taxa que financiava o... *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador).*

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Exatamente.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — A 15 de dezembro de 2008 o relatório da comissão previa, entre outras coisas, que — e agora vou entrar em detalhes do relatório — passava a existir o que não havia, ou seja, uma partilha de benefícios no que diz respeito às atividades conexas à concessão, partilha de benefícios que provinham de alterações autorizadas pelo Estado, nomeadamente em obras, isto é, se conseguisse fornecedores mais baratos, por exemplo, revertia para o Estado parte do benefício.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Sim.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Foram revogadas algumas participações financeiras do Estado, nomeadamente 20% de investimentos da responsabilidade da concessionária que o Estado participava, em alguns troços 100%.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Exatamente.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — O Estado aceitou a reorganização societária da Brisa e a comissão não aceitou o princípio de neutralidade fiscal feito pela... *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador).*

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu não diria que a comissão não aceitou o princípio de neutralidade fiscal. A comissão referiu que isso era algo que teria de ser averiguado *a posteriori*. Para a Brisa esta operação acabou por ser fiscalmente neutra, como, de resto, era pressuposto para a Brisa desde o início da negociação.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Na definição do novo papel da Brisa no modelo do setor rodoviário foi proposto, na renegociação, que passasse a haver um modelo de remuneração da concessão por disponibilidade, o que não foi aceite pela Brisa.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu não tenho presente essa circunstância.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — A informação que temos é a de que foi feita, pela comissão de renegociação, uma proposta à Brisa para alterar o modelo de remuneração da concessão e passar a ser remuneração por disponibilidade, o que a Brisa não aceitou.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu não tenho a certeza que tenha sido no âmbito da alteração do contrato de 2008 que surgiu essa proposta. Portanto, não tenho presente que tenha havido essa proposta no decurso das negociações de que a ata de 2008 trata.

O que houve foi que, a partir do momento em que a Estradas de Portugal (EP) passou a ser concessionária, era preciso encontrar novas receitas para a EP. Nesse âmbito houve, digamos, algumas abordagens nas quais se refletiu sobre esse assunto, mas isso acabou por nunca se materializar.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS). — Compreende o alcance da minha pergunta, porque variadíssimas vezes é referido aqui o modelo de disponibilidade como um negócio muito atrativo para o concessionário e pelo facto de a Brisa não ter aceite colocava a questão: então, por que é que não aceitou, se é assim tão interessante para o concessionário? É uma questão que a oposição coloca variadíssimas vezes e, portanto, para nós, era importante a sua clarificação em relação a esta matéria.

Em relação...

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Dá-me licença? A Brisa é uma concessão que iniciou a sua atividade em 1972. É uma concessão que sempre geriu e sempre assumiu o risco de tráfego e sempre considerou que a forma adequada de desenvolver a atividade concessionada rodoviária era

através do modelo do utilizador-pagador. Portanto, faz parte do ADN da Brisa e foi um elemento que foi tido sempre em conta nas alturas em que se equacionou a possibilidade de se poder alterar o modelo de funcionamento da empresa.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Acredito, mas também creio que, se o modelo de disponibilidade fosse mais vantajoso para a Brisa, com certeza que reequacionaria o que acabou de dizer. E, portanto, tendo isso presente, não deixa de ser uma questão fundamental para colocar e coloquei-a, porque acho que é muito importante essa clarificação.

No que diz respeito à resolução de assuntos pendentes, gostaria que confirmasse que o valor total reclamado pela Brisa na altura foi de 305 milhões de euros, mas que o valor acordado foi cerca de 270 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho presente o valor pretendido inicialmente. O valor final que se acordou foi, de facto, 270,7 milhões de euros.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Mas tem presente que o valor na altura reclamado era substancialmente superior ao valor obtido?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Era superior ao valor obtido.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — É ou não verdade que no acordo a Brisa prescindiu do reequilíbrio por ter perdido tráfego na A1 para a concessão SCUT Costa de Prata?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — É verdade, faz parte do acordo global.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Por que é que o aceitou na altura?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa considerava importante adaptar o contrato de concessão e foi necessário chegar a um acordo. O acordo a que chegámos pareceu-nos defender os interesses da Brisa e fechámos o acordo nessas condições.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — É igualmente verdade que a Brisa prescindiu da queixa sobre o concurso da Grande Lisboa e aceitou a interligação do nó de Alcabideche da A16 com a A5?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Desculpe, pode repetir essa última parte?

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — A Brisa prescindiu da queixa sobre o concurso da Grande Lisboa e aceitou a interligação no nó de Alcabideche da A16 com a A5.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho presente essa situação. Aquilo que aconteceu foi, de facto, que a Brisa veio a prescindir do processo relativamente à Grande Lisboa. Quanto ao nó de ligação da A16 com a A5, em Alcabideche, de facto, a Brisa encontrou e acordou uma fórmula em que seria compensada pelo tráfego que entraria na A5 vindo da A16, compensação essa que seria feita através da alteração da tarifa a cobrar na A5 no troço Cascais-Carcavelos.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Vou fazer, agora, um conjunto de afirmações. Se estiver em desacordo, por favor, diga-me no fim.

A renegociação de 2008 foi benéfica para o Estado, na medida em que deixou de ter riscos com a concessão, deixou de ter encargos extraordinários com alargamentos; teve direito, até ao fim da concessão, de receber receitas de portagem, que poderiam variar entre 170 e 220 milhões de euros e que, de acordo com o relatório da Ernst & Young, até eram superiores em 330 milhões de euros; o Estado deixou de pagar 305 milhões de euros, obtendo uma poupança superior a 600 milhões de euros; conseguiu que a Brisa abdicasse do pedido de indemnização pela introdução de portagens na SCUT Costa de Prata; assegurou a custo zero a interligação de Alcabideche à A5; o Estado ficou com a utilização da Via Verde e, em contrapartida, deu três anos de concessão e permitiu a reorganização societária da Brisa.

Para além da questão do nó de Alcabideche, discorda de alguma das afirmações que referi?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Diria que, relativamente ao nó de Alcabideche, como já tinha dito, aquilo que está acordado é haver uma compensação, que é um ajustamento da tarifa na A5 do tráfego Cascais-Carcavelos. Esse é um compromisso do Estado que ainda não está realizado.

Em relação aos valores que o Estado garantiu e que mencionou, essa é uma questão factual. Relativamente aos benefícios que o Estado retirou, além daqueles que são factuais, quanto a esses, como perceberá, não poderei pronunciar-me se é vantajoso ou não. O Estado considerou que era

vantajoso para si. Este acordo foi considerado que era vantajoso para a Brisa.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Pode pronunciar-se se considerou que era ou não vantajoso para o Estado. É nesse sentido que lhe estou a perguntar. Pode perfeitamente pronunciar-se. Pode optar por não o fazer, mas pode pronunciar-se.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Considero que não me devo pronunciar sobre isso.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Tenho mais uma questão. Há pouco referiu-a, mas é inevitável. Trata-se da questão do caso-base. Considera que o facto de esta concessão não ter caso-base prejudica de algum modo o Estado na forma de analisar os resultados e os custos da concessão?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Considero que a não existência de caso-baso não prejudica o Estado. Considero que é um contrato de concessão, como disse, *sui generis*. A Brisa é um contrato de concessão já com muitos anos, com uma grande maturidade e, mesmo com esta maturidade, é muito visível que em períodos de expansão tem resultados que podem parecer resultados excepcionais e em períodos de recessão ou de maior crise, como aquela que estamos hoje a viver, também é muito visível que é fortemente afetada nos seus resultados. É por isso que os contratos de concessão devem ser longos, porque só os contratos de concessão que ultrapassem os ciclos permitem que haja uma rentabilidade adequada para os privados.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Tenho mais três perguntas para lhe fazer.

A primeira é relativamente à A4. De acordo com o contrato de concessão, as obras de alargamento deviam estar concluídas no final de 2012. Sabemos que estão atrasadas. Pode dizer-nos o motivo do atraso?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — São questões essencialmente ligadas à definição da solução técnica para o túnel. Estou a falar da quarta via Águas Santas-Ermesinde. Foi necessário o realojamento e transferência de uma escola. Portanto, tem a ver com temas mais técnicos e também ambientais.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Quero colocar-lhe outra pergunta relativamente a algumas matérias que estão a acontecer neste momento.

Há pouco, confirmou que, na renegociação de 2008, a Brisa tinha aceitado retirar a queixa de indemnização por redução de tráfego na SCUT Costa de Prata. No entanto, tem um pedido de indemnização na Litoral Centro.

Não acha que é, de alguma forma, incongruente ter desistido da sua indemnização no acordo de renegociação da SCUT Costa de Prata e manter um pedido de indemnização na Litoral Centro, quando na prática a redução de tráfego na Litoral Centro por introdução das portagens veio reequilibrar o tráfego na A1?

Esta é uma pergunta muito concreta que lhe queria colocar, porque nos parece que a decisão que foi tomada no passado poderia, de alguma maneira, afetar a decisão que neste momento está pendente.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Penso que é importante referir que são concessões diferentes. Sendo concessões diferentes, têm de ter diferente tratamento... E são circunstâncias também completamente diferentes.

A concessão Brisal é uma concessão em *project finance* e, portanto, por aquilo que sei, a empresa era obrigada a exigir a reposição do reequilíbrio. Obviamente que, apesar de tudo, é preciso também referir que a Brisa, nessa concessão, só tem 70% e essa concessão tem órgãos de governo próprios e são esses órgãos de governo que tiveram de se pronunciar sobre essas decisões.

Aquilo que posso dizer relativamente à Brisa é o seguinte: a Brisa perdeu tráfego de uma forma muito substancial aquando da abertura da SCUT Costa de Prata; apesar de tudo, a Brisa recuperou uma parcela, uma parte desse mesmo tráfego, a partir do momento em que houve a introdução de portagens nessa mesma SCUT.

Portanto, a Brisa perdeu uma parte muito significativa de tráfego, cerca de 7%, e recuperou cerca de metade desse tráfego.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Exatamente por isso é que lhe coloquei a questão. Se, na altura, com um efeito exterior na redução de tráfego da A1, desistiu do pedido da indemnização, pelos mesmos motivos, uma vez que o efeito neste caso não era tão significativo e até era no sentido do favorecimento da A1, poderia reverter a favor... Sei que são duas concessões diferentes, que a participação é distinta, mas a mesma entidade Brisa não sai prejudicada neste processo. Daí a minha questão.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Como referiu, os acionistas são diferentes e esse é um fator chave numa decisão deste tipo.

Portanto, considero que, de facto, são situações totalmente diferentes e totalmente separadas.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Recebeu algum pedido no sentido de uma reunião para uma renegociação da concessão Brisa? Se não, no seu entender, por que é que... *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador).*

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A concessão Brisa teve uma alteração do seu contrato em 2008 e nesta altura, que eu saiba, não foi contactada para nenhuma alteração.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Por último, queria fazer-lhe uma pergunta muito concreta relativamente a uma intervenção que há pouco foi feita pelo PSD. Quem é que lançou o concurso da Autoestrada Douro Litoral? Queria que me confirmasse se foi, ou não, o Governo PSD/CDS, na altura, a 13 de janeiro de 2004.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu não tinha presente a data, mas, sendo em 2004, julgo que sim.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Vamos passar, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa. Dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar o Sr. Dr. Vasco José de Mello e agradecer-lhe a sua presença. Vou colocar-lhe algumas questões.

Quanto à questão do reequilíbrio, aqui referida, pedido pela Brisa no Litoral Centro, a minha pergunta é simples: neste momento, qual é o pedido de reequilíbrio que a Brisa solicita neste caso em concreto?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Sr. Deputado, como referi, não é a Brisa que pede reequilíbrio relativamente à Litoral Centro. É a concessionária da Litoral Centro, a Brisal, onde a Brisa detém uma participação de 70%, que tem órgãos de governo próprios, dos quais não faço parte.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas sabe qual é o valor, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho presente, com rigor, qual é o valor, mas são cerca de 1200 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 1200 milhões de euros de reequilíbrio financeiro?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — 1200 milhões de euros de reequilíbrio financeiro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já agora, também gostaria de lhe perguntar o que é que a Brisa faria no caso de o Governo português implementar aquilo que é sugerido pelo Partido Socialista, ou seja, a introdução de uma taxa de solidariedade para as parcerias público-privadas; e, no caso de ela ser aplicada à Brisa, se, eventualmente, pediria reequilíbrio financeiro pela introdução dessa taxa de solidariedade.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa teria de analisar aquilo a que estaria submetida e se haveria alguma forma de poder ser ressarcida. Se fosse uma medida de carácter geral, provavelmente, a Brisa não poderia fazer nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se diz que não poderia fazer nada, significa que a Brisa aceitaria a introdução desta taxa de solidariedade, sabendo que é uma alteração ao risco fiscal.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Sr. Deputado, aquilo a que me estava a referir é o seguinte: se for uma medida de carácter geral, a Brisa não tem de se pronunciar; se for uma medida específica para a Brisa e com efeitos na concessão, a Brisa teria de estudar as medidas que estariam ao seu alcance.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Na altura, quando prescindiu do reequilíbrio financeiro por causa da introdução da Costa de Prata, esse acordo acabou por ser bom, porque defendeu os interesses da empresa. Mas a sensação que temos, enquanto eleitos e enquanto cidadãos, é que normalmente os interesses do Estado não são devidamente acautelados nestas renegociações ou nestas negociações.

Nessa altura, pelos vistos, como já aqui afirmou, foram pedidos cerca de 305 milhões de euros e foram acordados 270 milhões de euros.

Julga que, quando se faz um acordo em 2008, sob a tutela do Secretário de Estado Paulo Campos, os interesses do Estado foram devidamente acautelados com este pedido e esta atribuição de 270 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa tem de acautelar os seus interesses e os interesses dos seus acionistas. E foi isso que fez. Penso que o Estado acautelou os seus.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas a Brisa sente-se satisfeita porque conseguiu acautelar, tal qual como o Sr. Doutor afirmou, os seus interesses. Parece-me um pouco inconciliável que se consigam acautelar os interesses de ambas as partes, quando a própria Brisa admite que os seus interesses foram acautelados e que foi um bom acordo. Normalmente, um bom acordo para ambas as partes não é muito fácil. De qualquer forma, vamos ter fé que esse acordo, efetivamente, tenha sido bom para o Estado.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Dá-me licença, Sr. Deputado?

Permito-me divergir da sua opinião. Eu penso que um bom acordo é aquele que vai ao encontro das duas partes e, portanto, que encontra uma solução equilibrada para as duas partes. Eu diria isto neste caso ou em qualquer outra situação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, como comentaria o facto de o próprio acordo não ter sido submetido a visto do Tribunal de Contas em 2008?

O próprio Tribunal de Contas faz esta crítica, porque este contrato, este acordo, que implicou 270 milhões de euros de pagamento para o Estado, não teve o visto do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Este acordo implicou, portanto, o recebimento por parte do Estado de 270 milhões de euros.

Não tenho presente se haveria ou não necessidade de este acordo passar pelo Tribunal de Contas e se terá sido submetido ao Tribunal de Contas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pelos vistos, não foi submetido ao Tribunal de Contas.

Sr. Doutor, às vezes, também temos aqui uma discussão política que tem a ver com a questão das privatizações. Confirma que as três fases de privatização da Brisa ocorreram num Governo socialista, que tinha, na altura, o Eng.º Guterres como Primeiro-Ministro?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Penso que sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o Partido Socialista e o Eng.º Guterres foram os...

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Foram quatro fases de privatização, que ocorreram no período de 1997 a 2001.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Exatamente. Na altura do Governo socialista, em que o Eng.º Guterres era Primeiro-Ministro.

O relatório do Tribunal de Contas de 2003 também nos diz que a concessão Brisa, até dezembro de 2001, tinha beneficiado de um conjunto significativo de apoios do Estado com impacto na consolidação económica e financeira da concessionária que, para além do alargamento do âmbito material do objeto da concessão e do prolongamento do respetivo prazo, se distribuíram da seguinte forma: subsídios para reequilíbrio financeiro,

comparticipações financeiras no investimento, atribuições de benefícios fiscais.

Mais à frente, diz-nos que a nível de participação global no investimento em imobilizado corpóreo foram atribuídos 261 milhões de euros, benefícios fiscais ao investimento não participável foram concedidos 671 milhões de euros, sendo que uma parte deste valor é um crédito de imposto de cerca de 391 milhões de euros a utilizar até 2007. Diz ainda que o custo de oportunidade do fundo de equilíbrio e desenvolvimento são mais 76 milhões de euros. Num total de dinheiros públicos atribuídos pelo Estado à concessionária, princípio do contribuinte-pagador, de 1,025 milhões de euros.

No entendimento do Tribunal de Contas «As participações directas e indirectas revelam que esta concessão tem beneficiado de uma forte componente do princípio do contribuinte pagador, desviando-se, assim, da regra segundo a qual a iniciativa privada financia e executa as obras, ficando, depois, a explorá-las patrimonialmente, com base no princípio do utilizador pagador, durante um tempo determinado com vista à recuperação do capital investido e à obtenção de um lucro legítimo.» Tal não aconteceu, porque o Estado atribui aqui mais de 1000 milhões de euros nestas várias componentes, uma delas em benefícios fiscais de 671 milhões de euros.

Julga que o Estado e os interesses dos contribuintes foram acautelados?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu penso que era importante referir que o contrato de concessão é o principal ativo de uma concessionária e esse contrato de concessão foi livremente negociado dentro do quadro legal vigente e no momento em que o próprio Estado era

o principal acionista da Brisa e controlava a respetiva gestão. Penso que este é um aspeto importante a ter em conta.

Para além disso, o Estado, no período de privatização, recebeu mais de 1500 milhões de euros pela privatização da empresa.

Obviamente que o valor da Brisa, numa parte muito importante, assentava exatamente na robustez do contrato de concessão. Portanto, o Estado tinha um conjunto de compromissos que livremente assumiu e na venda das ações que detinha foi pago por esses mesmos compromissos que tinha assumido.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, diz o mesmo relatório que «Por outro lado, a referida comparticipação indirecta tem acabado por ter um importante efeito sobre os lucros da concessionária, a qual, em 2001, apresentou 212 milhões de euros (...) de resultado líquido de exercício, mais cerca de 5% do que no ano anterior (...)». E lembro que em 2001 já estava na quarta fase e julgo que o Estado já tinha alienado, pelo menos, as últimas ações que detinha na empresa. A empresa teve 212 milhões de euros de resultado.

Segundo o Tribunal de Contas, comparando com as autoestradas em Itália, em França e em Espanha, «A elevada rendibilidade accionista da concessionária portuguesa explica-se fundamentalmente pelos benefícios fiscais que o Estado concedente lhe atribuiu» e a remuneração dos capitais próprios foi de 24%, um dos melhores resultados de todas as concessões do género na Europa.

Acha normal que em Portugal, num mercado como o nosso, seja possível ter esta rendibilidade, comparativamente com outros países europeus? Acha que os interesses do Estado foram devidamente

acautelados nesta pareceria, nomeadamente com esta questão dos benefícios fiscais de 671 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Eu penso que é preciso olhar para o contrato de concessão no seu todo e, portanto, esse conjunto de elementos que refere, esses benefícios concedidos à Brisa não são mais do que contrapartidas de obrigações que a Brisa assumiu. Portanto, a mim, não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tais como? Lembra-se que obrigações eram essas, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — São compromissos. O contrato é um contrato muito longo, como eu referi há pouco. É preciso ter em conta não um determinado ano em que a Brisa possa ter tido um resultado muito significativo, mas a totalidade da vida útil do contrato.

Se hoje olharmos para as contas da Brisa, elas são muito diferentes daquilo que eram nessa altura e os compromissos que existiam eram de, atingindo determinados níveis de tráfego, alargamentos a expensas da Brisa, também grandes reparações, a própria operação da rede concessionada. E, portanto, eu considero que o contrato é um contrato equilibrado.

Como referi já anteriormente, a defesa dos interesses do Estado deve se feita pelo próprio Estado.

Se me pergunta em termos do valor que o Estado conseguiu arrecadar com a privatização, aquilo que eu posso referir é que foram valores muito significativos e que na altura foi considerado uma excelente operação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só para terminar, pergunto-lhe se também reconhece que foi uma excelente operação para a Brisa e que neste momento é uma concessão estável e bastante lucrativa para a Brisa.

O que estou a referir e a ler são documentos e partes do relatório do Tribunal de Contas, no qual também é dito que «a BRISA é a empresa que apresenta a maior taxa de distribuição de lucros (...), cerca de 60% dos resultados líquidos obtidos», facto que, à data do relatório do Tribunal de Contas, já não contribuía para as receitas patrimoniais do Estado, pois este já não era acionista da Brisa.

Repare numa coisa: o Sr. Doutor diz que defenderam os interesses da empresa, mas o que parece — é a dúvida que fica — é que os interesses do Estado não foram devidamente acautelados nestas renegociações. E essa dúvida, pelos relatórios do Tribunal de Contas, mantém-se e não a conseguiu dissipar de uma forma cabal, o que esperava que aqui fizesse.

Por isso, mantemos as mesmas dúvidas de que efetivamente os interesses do Estado não foram devidamente acautelados.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Gostaria de dizer que sou favorável à privatização — esse é um aspeto que é importante referir aqui. Considero que a privatização não é algo que vai contra os interesses do Estado e que o Estado, de facto, é que tem de defender os seus interesses. Obviamente que o Estado, quando vende uma empresa, não pode pretender manter os dividendos relativos a essa empresa. Isso é algo que me parece óbvio e normal em todo este processo.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do Partido Comunista Português. Dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Dr. Vasco Mello, agradecer a sua presença e as suas respostas, concretas, claras e concisas.

Queria agradecer, designadamente, a clareza com que, na última resposta que acabou de dar, pôs as coisas nos devidos lugares, ou seja, pôs a nu a contradição que muitas vezes surge da parte daqueles que ao nível do poder político defendem as privatizações e depois acham muito estranho que elas tenham determinados resultados.

O senhor acabou de afirmar que, perante a opção do poder político em privatizar, é um defensor dessa opção — e, olhando à minha volta, naturalmente que não está sozinho nem é o único a defendê-la nesta sala —, mas depois lembrou-nos, como se fosse preciso lembrar alguém, que a partir do momento em que o Estado privatiza uma empresa não pode contar com os dividendos dessa empresa, que há de haver quem os receba e que, depois, na negociação do Estado junto dessa empresa privada, o Estado tem de acautelar os seus interesses.

Não lhe vou pedir que nos convença que o Estado acautelou os seus interesses, porque essa não é a sua obrigação. A sua obrigação, como administrador de uma empresa, é garantir que a empresa defende os seus interesses e tem os seus interesses acautelados.

O problema é que, pelos vistos, tem havido aqui uma expectativa da parte de alguns Deputados de que o defensor do interesse público seja a empresa privada. Há muitos anos que nós temos avisado que não é assim. O problema é que alguns não acreditam no que nós dizemos.

Verificamos que para a maioria parlamentar as boas PPP e as boas concessões são aquelas que não de ser feitas — em teoria são todas boas, mas na prática não há nenhuma que se salve — e cada vez que a realidade

nos dá razão os responsáveis políticos que connosco debatem estas questões e que nos tentam convencer do contrário dizem: «Pois, mas para trás não conta, daqui para a frente é que vai valer!»

Indo ao concreto, há questões que já foram abordadas relativamente ao acordo de 2008 entre o Estado e a Brisa.

Assim, relativamente aos 7,4 milhões de euros que o Estado assumiu em termos de crédito a favor da Brisa no que diz respeito às novas ligações para a plataforma logística Lisboa Norte, portanto, Castanheira do Ribatejo, presumo que seja essa, e Poceirão, gostava de lhe perguntar que consequências tem quanto aos encargos futuros, quaisquer que sejam, em relação a esse investimento que não foi realizado.

Coloco-lhe a mesma pergunta relativamente a outro investimento que é assumido a favor da Brisa em termos de encargo financeiro, no mesmo acordo, quanto a acessibilidades ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).

Ou seja, pergunto-lhe se confirma que se trata de 7,4 milhões de euros para plataformas logísticas e acessibilidades, mas sem desagregação, digamos assim, e de 24 milhões de euros para acessos ao Novo Aeroporto de Lisboa e quais as consequências de uma obra não realizada, mas paga até 2009 e 2017, respetivamente.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Relativamente às novas ligações, Lisboa Norte, como disse, está concluída e o Poceirão está suspenso por não haver promotor da plataforma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A obra não chegou a arrancar, pois não?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não chegou a arrancar.

Relativamente ao NAL, foram considerados valores para a futura comparticipação de 24 milhões de euros. A Brisa assumiu o risco do investimento e das comparticipações. A alteração da data ou a anulação do projeto também tem consequências em termos de menos tráfego para a Brisa. Portanto, se isso vier a ser permanente, é um tema que teremos que abordar com o Estado: teremos de devolver os fundos afetos ao novo aeroporto e teremos de discutir em que termos é que haverá reequilíbrio relativamente à perda de tráfego pela não existência do aeroporto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, só para eu perceber, o que pode acontecer é que, não se construindo o novo aeroporto, o Estado, tendo pago 24 milhões de euros para comparticipar um acesso que não se constrói, pode ter de compensar a Brisa por tráfego que não acontece?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Aquilo que referi é que, não se construindo o aeroporto, teremos de devolver o montante que foi entregue para a construção do aeroporto, teremos de analisar qual o efeito adicional da não existência do aeroporto na concessão e discutir o seu reequilíbrio.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de me focar agora na questão das comparticipações do Estado.

Presumo que estes 24 milhões de euros, a título de exemplo, para o acesso ao novo aeroporto, significaria uma percentagem do investimento total estimado. Estou correto? Ou esse valor não tem correspondência a uma percentagem do investimento?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Está correto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode dizer-nos qual seria a estimativa?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — O Estado, na última fase antes da alteração do contrato, participava com 20% do novo investimento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que significa que há um enquadramento para o qual o Sr. Doutor remete essa formulação ou essa metodologia que, presumo, tem a ver com a Base XI das participações do Estado no quadro do contrato de concessão. Ou seja, o Estado participa em 20% os investimentos que tenham a ver com custos dos estudos e projetos, aquisição dos terrenos, incluindo avaliação, registo, publicitação e notariado, indemnizações pagas em processos de expropriação, execução das obras, incluindo publicitação dos concursos públicos, revisão dos preços, trabalhos a mais, custos com equipamentos diretamente afetos à exploração da rede concessionada e com a construção dos centros de assistência e manutenção.

Portanto, de tudo isto que vai sendo realizado pela Brisa o Estado paga 20% desde 1997, não é assim?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Pagou até 2008. A partir de 2008 o Estado deixou de participar os projetos de investimento da Brisa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, os 110 milhões de euros que fazem parte dos tais 270 milhões de euros que falou têm a ver com estas participações, mas, digamos assim, a título retroativo. É assim? Ou têm a ver com investimentos que ainda iriam ocorrer?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Os 110 milhões de euros eram investimentos já ocorridos e, portanto, em relação aos quais o Estado devia pagar a sua participação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou colocar-lhe uma última questão sobre o aspeto do investimento que diz respeito ao alargamento das autoestradas.

Disse que uma das questões que tinha a ver com os encargos assumidos pelo Estado na concessão com a Brisa tinha implícito um conjunto de investimentos como estes que acabou de citar, nomeadamente a questão do alargamento de autoestradas.

Pergunto-lhe em que contexto se enquadra aí o pagamento, salvo erro, de um total de 92,5 milhões de euros pelo alargamento na A1, na A3 e na A4. Era suposto e estava dependente do aumento do tráfego a partir de determinados valores — a partir de x de tráfego médio diário anual, salvo erro — a obrigação de a Brisa alargar para mais uma faixa, e isso estaria implícito no contrato de concessão. Mas neste acordo de 2008 há este montante para a A1, a A3 e a A4 que totaliza 92,5 milhões de euros. Não se importa de nos explicar o enquadramento desta verba, por favor?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não sei se chego aos mesmos números do Sr. Deputado. Tenho aqui 19,1 mais 57,8...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mais 15,6.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Mais 15,6, exatamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, o somatório disto é 92,5.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Este valor era de alargamentos de lanços sem portagem e, portanto, era custo a ser suportado pelo Estado na integralidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas a mesma coisa acontecia na A2 e isso não se refletiu nestes valores. Até ao Fogueteiro, durante muitos anos, andamos numa via-sacra a ver se aquilo se concluía e lá se concluiu. Pergunto-lhe se isso também foi pago inteiramente pelo Estado. Isso aconteceu?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Os alargamentos dos troços não portajados são pagos pelo Estado.

Portanto, estes montantes foram incluídos no acordo na medida em que passou a ser responsabilidade da Brisa executar estes trabalhos, e a receita será uma receita da EP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha última pergunta, ainda dentro deste capítulo, digamos assim, tem a ver com situações de alargamento de autoestradas, com processos muito atribulados e atrasos enormes, que envolveram falência de subempreiteiros, etc., e em que os utentes das autoestradas foram confrontados com demoras de anos para a conclusão das obras nas autoestradas — estou a lembrar-me da A1, da A5, da A2 —, com problemas tremendos de segurança rodoviária, situações muito graves que aconteceram, mas entretanto as pessoas iam passando e iam pagando na mesma a portagem.

Nós levantámos problemas a esse nível, até com propostas de alteração legislativa, que, por força das maiorias, não se saldaram com o resultado que seria desejável.

A pergunta que lhe quero colocar tem a ver com estes processos e com estes atrasos enormes, muito para além da fasquia contratual, isto é, do valor de tráfego médio diário anual. Portanto, até que se tenha consumado e concluído aquela obra, muito tempo, muito dinheiro e muito prejuízo aconteceu.

Do ponto de vista da responsabilidade contratual da Brisa para com o Estado e da Brisa para com os utentes das autoestradas, que implicações e consequências decorreram para a Brisa dessa situação e desse atraso?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa obviamente que tudo faz para causar, durante os alargamentos, o menor impacto possível aos seus clientes. É óbvio que são obras normalmente complexas, onde há um nível de tráfego muito elevado e, portanto, não é possível não afetar o nível de serviço, por mais regras que existam e por mais que a Brisa se esforce para minimizar esses impactos.

A nova legislação é mais exigente e a Brisa cumpre rigorosamente essa nova legislação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, Sr. Doutor, concretizando a explicação que nos dá, nesse contexto quais foram as implicações para a Brisa? Pedia-lhe que nos ajudasse nisso. Quais foram as consequências?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — As implicações desses atrasos são ter uma menor capacidade durante o período de obra e menos tráfego nesse troço. Portanto, são essas as consequências.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Apenas ao nível do risco económico e da questão interna da gestão da Brisa.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminámos, assim, a primeira ronda.

Para a segunda ronda, estão inscritos os Srs. Deputados Paulo Cavaleiro, Duarte Cordeiro, Bruno Dias e Carina Oliveira.

Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Cavaleiro. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Presidente da Brisa, esta concessão de que estamos a falar, cujo prazo findava em 2030, passou, de acordo com uma modificação apenas ocorrida em 1999, a terminar a 31 de dezembro de 2032.

Esta alteração baseou-se no princípio da alteração do contrato em qualquer momento mediante o acordo das partes. Esta modificação conduziu a que todos os lanços da autoestrada com portagem, seja os que tiveram início na exploração anterior a 1999 seja os que foram abertos em 2002 e que, no seu conjunto, perfaziam mais de 90% da realização do objeto da concessão, ultrapassassem mais de 30 anos de exploração para a concessionária.

Segundo o Tribunal de Contas, o novo prazo tornou-se demasiado longo na sua globalidade, indo para lá do tempo necessário à garantia da amortização dos investimentos e à remuneração razoável dos capitais investidos.

Em 2008, apesar deste comentário do Tribunal de Contas, esta concessão ainda ganhou mais três anos no prazo, passando para 35 anos.

Gostaria de saber que razões levaram à extensão do prazo da concessão, que comentários lhe merecem as críticas feitas pelo Tribunal de Contas e também se, na sua opinião, o interesse público foi salvaguardado com esta decisão.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Penso que já respondi à última parte da sua pergunta, Sr. Deputado.

Relativamente ao relatório do Tribunal de Contas, não irei pronunciar-me, na medida em que considero que o relatório do Tribunal de Contas era dirigido ao próprio Estado e não à Brisa.

Quanto ao processo de alteração do contrato de concessão em 2008, de facto, havia um conjunto de responsabilidades que o Estado devia à Brisa, no montante de 270,7 milhões de euros. Uma das prerrogativas que o Estado tinha era a de pagar esse montante através da extensão da concessão e foi essa prerrogativa que foi utilizada.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Uma das principais críticas apontadas às PPP em Portugal tem sido a incapacidade de alocar o risco ao setor privado. O Estado tem, diz-se muitas vezes, assumido uma proporção exagerada do risco, passando a ser responsável pelos desequilíbrios orçamentais das PPP.

Em relação a esta concessão, pode explicar-nos as características da matriz de partilha de risco? Considera que ela foi delineada de acordo com as melhores práticas sobre esta matéria?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A concessão, como já referi, é uma concessão que foi atribuída em concurso público em 1972. Não tem

caso-base e não houve a construção de uma matriz formal de atribuição de riscos.

No entanto, os riscos que o Estado reservou para si foram o político e legislativo e o planeamento da rede rodoviária. Todos os outros riscos, financiamento, conceção e projeto, construção, ambiental, operação e manutenção e tráfego, foram assumidos pelo privado. Relativamente ao financiamento e à construção, houve períodos nos quais o Estado participava nessas operações, mas a partir de 2008 deixou de participar nesses riscos.

Portanto, eu diria que o Estado assume o risco político e legislativo e o risco de planeamento da rede rodoviária; o privado assume o risco de financiamento, de conceção e projeto, de expropriações, de construção, ambiental, de operação e manutenção e de tráfego; e são partilhados o risco arqueológico e o risco de força maior.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — A última pergunta tem a ver com uma intervenção que está a decorrer atualmente na A1, na zona de Soure, a construção de um novo nó entre Pombal e Condeixa.

Uma solicitação muitas vezes pedida por muitos autarcas é a proximidade, a construção de novos nós.

Podia explicar-nos por que está a ser feita essa intervenção?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Foi por solicitação do Estado.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Duarte Cordeiro, que também dispõe de 3 minutos para colocar questões.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Uma primeira pergunta muito rápida, na sequência das perguntas feitas pelo meu colega: após a renegociação de 2008, no seu entender, a Brisa ficou com maior ou com menor risco no que diz respeito àquela concessão?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa no final de 2008, com a alteração de contrato, ficou com maior risco.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — E, portanto, por conseguinte, o Estado com menor risco.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — E, portanto, por conseguinte, o Estado com menor risco.

Risos.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Estas coisas são importantes de serem ditas, meus caros colegas.

Há um segundo aspeto sobre o qual o queria questionar. Tem a ver com uma informação que gostaria que confirmasse. Há pouco, fiz-lhe a pergunta, mas queria, na sequência de tantas perguntas feitas pelos meus colegas, que repetisse.

Temos a informação de que, neste momento, encontram-se em renegociação os contratos relativos a algumas PPP, dos quais não consta a concessão Brisa. Recebeu algum contacto no sentido de se renegociar a concessão Brisa, por parte deste Governo? Alguma vez recebeu esse contacto ou houve alguma manifestação, mesmo que informal, no sentido da renegociação dos termos contratuais da atual concessão Brisa?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não tenho presente que a empresa tenha sido contactada nesse sentido.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Em relação também à renegociação de 2008, queria precisar os termos do que foi o contrato a nível de montantes para o Estado.

Confirma, uma vez mais, que o Estado passou a receber receitas de portagem que na altura não tinha na ordem dos 170 a 220 milhões de euros, valores que foram apurados na altura pela CaixaBI?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Passou a ter o direito de receber esse montante e, portanto, passará a receber esse montante quando decidir a introdução de portagens.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Pedia-lhe para voltar a referir que o Estado perdeu a responsabilidade de participar com obras de 20% a 100% conforme os troços serem ou não portajados.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — É assim.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Qual era o valor do pedido de indemnização da Brisa, quanto à questão da SCUT Costa de Prata, para efeitos de compensação pela redução de tráfico na A1?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Essa análise nunca chegou a ser feita. Aquilo que havia era a solicitação do início do processo com o Estado, que nunca chegou a ter lugar.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Admito que possa ser difícil a resposta, mas pergunto-lhe: se tivesse de fazer uma estimativa do valor da indemnização tendo em consideração outros processos que se possam comparar, qual seria o valor simbólico dessa indemnização?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não posso responder-lhe sem ter isso suportado por um estudo concreto sobre a situação, que não fiz.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Pode, ao menos, dizer se seria superior ao valor de indemnização que foi solicitado a propósito da Litoral Centro?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não posso responder.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Pode responder se a Brisa foi mais prejudicada do que tem sido prejudicada com o processo da Litoral Centro?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não. Posso responder que a Brisa foi muito fortemente afetada e que esse prejuízo foi, de alguma forma, reduzido através da introdução de portagens na SCUT.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Seria abusivo da minha parte admitir que o Estado, caso a Brisa tivesse razão em sede de tribunal, teria poupado, com o acordo que fez, várias centenas de milhões de euros?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Penso que dentro dessa ordem de grandeza...

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Pode-me dizer qual é a taxa interna de rentabilidade (TIR) da concessão Brisa?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Não existe uma TIR da concessão Brisa, como referi na minha intervenção inicial. Não existe TIR, não existe caso-base e, portanto, não havia o cálculo dessa TIR.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Confirma, pelo menos, que, de acordo com um estudo feito em 2008 pelo Citigroup Global Markets, no fundo, o retorno que a Brisa tem em termos de concessões rodoviárias se equipara àquilo que são as principais empresas do setor e será entre 11,5% e 14%?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Isso tem a ver com o preço da ação, portanto, a TIR relacionada com o valor da empresa em mercado, e não com o valor do projeto Brisa.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Por último e em jeito de conclusão, queria agradecer a sua presença aqui, hoje, e as respostas às nossas perguntas.

Queria apenas, para efeitos de conclusão, que voltasse a referir, no que diz respeito à sua avaliação pelo facto de a concessão Brisa não ter caso-base, qual é a sua opinião do ponto de vista de prejudicar ou não a concessão face às restantes situações.

Gostaria ainda que, se pudesse, posteriormente, nos confirmasse aquilo que não pôde confirmar aqui, hoje, quanto ao facto de a Brisa não ter aceite, em sede de renegociação de 2008, que o modelo de

financiamento passasse para o modelo de disponibilidade em vez do modelo de tráfego. Para efeitos do Partido Socialista, para efeitos desta Comissão, era muito importante que pudesse, mesmo que *a posteriori*, enviar-nos essa informação.

Uma vez mais, agradeço-lhe as respostas que nos prestou.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, também por 3 minutos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Vasco Mello, nesta ronda, gostaria de focar as minhas perguntas nos postos de trabalho e nas condições dos trabalhadores da Brisa.

Esta questão, como deve calcular, é da maior importância para nós e surge face a preocupações concretas, que, ao longo dos últimos anos, motivaram iniciativas do PCP na Assembleia da República, inclusive junto dos sucessivos governos quanto ao acompanhamento e à intervenção para situações de destruição de postos de trabalho, de precarização de vínculos contratuais, não só em relação às questões da operação e manutenção geral, à questão da manutenção viária, mas também em relação à cobrança de portagens e aos trabalhadores afetos a esse serviço.

Assim, gostava de lhe perguntar o que é que a alteração introduzida na rede dos pagamentos automáticos, portanto, o sistema automático de pagamento, ao longo dos últimos anos, significou em termos de modificação do número de postos de trabalho e de trabalhadores na empresa, em função dessa alteração na forma de exploração da rede viária e da portagem?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A Brisa é uma empresa reconhecida nacional e internacionalmente como líder em inovação.

A Brisa introduziu, no princípio dos anos 90, a Via Verde, algo que foi muito importante, julgo, para o País e para a empresa em termos de ser hoje conhecida também como uma empresa extraordinariamente eficiente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se me dá licença, quero fazer só um parêntesis: é que esse evento de grande importância dá-se no início dos anos 90 quando a Brisa era pública, portanto, desmentindo aqueles que dizem que o setor público não pode ser inovador.

Mas agradeço que saliente isso. Muito obrigado.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Queria referir que a Brisa tem uma preocupação de eficiência permanente e obviamente que essa eficiência passa por ter de, muitas vezes, ajustar o número dos seus efetivos. Isso tem acontecido de uma forma consensual, tem acontecido de uma forma em que a Brisa tem assumido as suas responsabilidades e tem encontrado mecanismos de mitigação dos impactos negativos que um processo desses sempre introduz. Mas é algo que a Brisa não pode deixar de fazer, correndo o risco de, se não o fizer, deixar de ser eficiente e, portanto, não poder desenvolver o seu negócio de forma adequada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, a pergunta que fiz tem a ver com esta questão fundamental, para nós, da salvaguarda dos postos de trabalho e das condições de trabalho do pessoal da empresa, naturalmente.

Sabemos que, ao longo dos últimos anos, apesar de não podermos quantificar o número, largas centenas de postos de trabalho foram sendo eliminados não relacionados com a Via Verde, mas com o outro sistema de

pagamento automático que não é a Via Verde. Penso que é, essencialmente, nestes últimos anos que um conjunto largo de acessos e de praças de portagens deixam de ter qualquer presença humana, passando a existir apenas a opção de pagamento automático, digamos assim.

Só por si, esta questão dos postos de trabalho e dos trabalhadores já justificava esta preocupação, mas há um outro aspeto: é que o contrato de concessão que a Brisa tem com o Estado prevê a coexistência do sistema de pagamento automático com o sistema de pagamento manual, ou seja, com a presença humana, dos portageiros.

Com esta eliminação tão grande que aconteceu de norte a sul do País em muito pontos de acesso... Peço desculpa, de pagamento, porque no acesso retira-se o *ticket* e depois paga-se à saída, mas nessas saídas, nesses locais de pagamento e de cabines de pagamento de portagem só ficou o pagamento automático.

Não vou pedir-lhe que tenha essa preocupação no lugar do Estado, mas pergunto-lhe se o Estado ou alguém em seu nome, alguma vez, foi ter com a Brisa a dizer «Meus senhores, atenção, porque estão obrigados a ter esta coexistência de dois sistemas», não eliminando, assim, o pagamento aos portageiros, que deixaram de lá estar. Ou seja, pergunto-lhe se alguns dos governantes, ao longo destes anos, suscitou esse problema junto da empresa.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — A obrigação da Brisa, Sr. Deputado, é a de ter um sistema alternativo ao sistema Via Verde. E esse sistema alternativo é um sistema manual ou um sistema semiautomático, que são esses tais equipamentos de portagem que o Sr. Deputado referiu.

Esses equipamentos de portagem necessitam, obviamente, de menos portageiros, mas necessitam de ter um apoio remoto. E esse apoio foi

assegurado pela Brisa, que criou novas funções e novas necessidades de pessoal. Alguns dos portageiros puderam ser reencaminhados para essas novas funções, funções que são mais qualificadas.

Portanto, a Brisa tem tido uma preocupação permanente em mitigar os impactos negativos que a inovação sempre terá.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E alguém do lado do Estado suscitou esta questão?

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Este tema não foi discutido com o Estado na medida em que a Brisa continua a cumprir o seu contrato de concessão.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Por fim, tem a palavra a da Sr.^a Deputada Carina Oliveira, que também dispõe de 3 minutos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, ao ouvir a bancada do Partido Socialista fazer tantas vezes a mesma pergunta, apetece-me dizer que parece que não têm confiança no acordo que assinaram em 2008. Tantas são as vezes que os Deputados perguntam se o acordo vai ser revisto que parece que não têm confiança no acordo que fizeram.

Relativamente à afirmação que o Sr. Doutor nos tem vindo aqui a fazer de que sente que a Brisa foi prejudicada com algumas concessões e daí também, obviamente, exercer o seu direito a pedidos de reequilíbrio relativamente à sua concessão, pergunto-lhe se a Brisa não seria também muito prejudicada se houvesse a conclusão da terceira autoestrada entre Lisboa e Porto.

O Sr. Dr. **Vasco José de Mello**: — Como referi, a Brisa não é parte no processo de reequilíbrio financeiro da Douro Litoral e da Brisal. São sociedades próprias, que têm acionistas próprios.

A Brisa é acionista da Brisal em 70% e é acionista da Douro Litoral em 45%, mas ambas as concessionárias têm órgãos de governo próprio e uma estrutura de *project finance* que levaria a que, necessariamente, com um impacto tão grande como aquele que é levado a cabo com a introdução de portagens nas SCUT, fosse obrigada a pedir o reequilíbrio financeiro.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sim, mas o certo é que, em termos do fluxo de tráfego que é gerado, o que supera nuns e compensa noutros perde. Portanto, há aqui uma espécie de interoperabilidade de tráfego entre estas várias vias.

Queria recordar-lhe, novamente, uma pergunta que fiz na primeira parte da audição sobre a questão dos alargamentos.

Disse-me, na primeira parte, que não teria havido quaisquer mexidas relativamente às alterações às bases de concessão, que o novo acordo global de 2008 permitiu, ou seja, que não teria havido mexidas nessas questões. Perguntei-lhe até se eram fiscalizados e se havia fiscalização e respondeu-me que frequentemente eram fiscalizados.

O que não consigo perceber é que já em 2003 o Tribunal de Contas dizia, relativamente a alargamentos, dizia que, no conjunto da rede de autoestradas, foi na A1, uma das maiores, com 268 km, e das mais utilizadas, que se verificou quer a necessidade quer o maior atraso na realização dos alargamentos, mais precisamente em 11 dos seus sublanços. Contudo, foi nas autoestradas que cobrem distâncias menores, junto dos grandes centros urbanos de Lisboa e Porto que se verificam os maiores volumes de tráfego, tais como na A4 Porto-Amarante, desde o nó de

Ermesinde até Amarante, e na A5, que a questão dos alargamentos sofreu mais derrapagens.

Ou seja, já em 2003 havia derrapagens nos alargamentos. Diz-me que eram fiscalizados. Mas não havia nenhum processo de incumprimento? Não haveria nenhuma multa relativamente ao facto de estarem a incorrer em atrasos nesses mesmos alargamentos?

O que é certo é que no acordo de 2008 que foi assinado passaram a haver novas condições precisamente para os alargamentos. O ponto 2 da Base XXVII, quando refere aumento de número de vias nas autoestradas, dá novas condições a novos troços para alargamentos à Brisa e dá também novos prazos e fixa outro tipo de prazos para esses mesmos alargamentos.

Ou seja, em relação a tudo o que era derrapagens nos alargamentos anteriormente, agora a tutela política passou uma esponja por cima dessas derrapagens, deixou de haver qualquer tipo de incumprimentos relativamente aos alargamentos da Brisa e começou a contar do zero.

O Sr. Dr. Vasco José de Mello: — Sr.^a Deputada, a opinião da Brisa é que não há incumprimentos.

Houve uma multa relativamente a um processo de atraso de conclusão de trabalhos. Por despacho do Secretário de Estado das Obras Públicas de 25 de maio de 2011 foi aplicada uma multa de 1 087 173,47 €. O InIR considerou que o plano de trabalhos apontava para uma conclusão em 31 de dezembro de 2007 e a obra só foi aberta ao tráfego em 12 de junho. A Brisa recorreu desta decisão e, portanto, está em tribunal e aguardamos a decisão do tribunal.

Relativamente ao processo, a Brisa considera que não há incumprimentos. Houve um caso onde, de facto, o InIR aplicou uma multa que está em tribunal para decisão.

Em relação aos alargamentos, como também já referi, os alargamentos são processos complexos, que muitas vezes dependem de autorizações ambientais, dependem de soluções técnicas para o próprio alargamento, e para se encontrar, digamos, aquilo que é a solução adequada muitas vezes vai-se além do que seria o prazo estipulado contratualmente. Mas esse é um tema que é devido às implicações que agora referi.

O que não houve no contrato de 2008 foi um relaxamento, digamos, das condições dos alargamentos para a Brisa.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Só me resta 1 segundo, mas queria dizer que fica claro, desde o relatório do Tribunal de Contas de 2003, em que já se verificavam derrapagens nos alargamentos, ao que aconteceu em 2008, com o acordo global assinado pela tutela política de então, que se passou uma esponja por cima desses assuntos e se resolveram os problemas das derrapagens, porque passaram a fixar-se novos prazos, muitos deles para 2011, 2012, 2013 e 2015.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, chegámos, assim, ao fim da nossa reunião.

Cabe-me agradecer a participação do Dr. Vasco José de Mello e as respostas que nos deu que com certeza contribuirão bastante para o nosso relatório e para os nossos trabalhos. Queria também agradecer aos Srs. Deputados a forma como decorreu a nossa reunião.

Aproveito para informar que amanhã teremos novamente reunião às 17 horas e 30 minutos, para ouvir o Eng.º Alberto Conde Moreno, do InIR.

Assim sendo, declaro encerrados os nossos trabalhos.

Eram 19 horas e 43 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.