

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

57.<sup>a</sup> Reunião  
(1 de março de 2013)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 49 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Vítor Almeida, membro, em representação do Ministro de Estado e das Finanças, da comissão de renegociação das ex-SCUT e das concessões Norte e Grande Lisboa. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Duarte Filipe Marques (PSD), Manuel Seabra (PS), Adriano Rafael Moreira (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Altino Bessa (CDS-PP) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 14 minutos.

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

*Eram 14 horas e 49 minutos.*

Como sabem, vamos hoje proceder à audição do Dr. Vítor Manuel Baptista de Almeida e o tema da reunião são as concessões Norte, Grande Lisboa, Beira Interior, Costa de Prata, Algarve, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta, Norte Litoral e Grande Porto.

Como não é a primeira vez que o Sr. Dr. Vítor Almeida está nesta Comissão, já conhece a metodologia, pelo que não preciso de o elucidar acerca dessa matéria.

Em todo o caso, pergunto se pretende fazer uma intervenção inicial.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida** (membro, em representação do Ministro de Estado e das Finanças, da comissão de renegociação das ex-SCUT e das concessões Norte e Grande Lisboa): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra o Sr. Dr. Vítor Almeida.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Srs. Deputados, muito boa tarde.

Se me permitirem só uns breves minutos, gostaria de, por um lado, prestar um breve esclarecimento e, por outro, vos fazer um pedido.

Fui alertado por alguns amigos que, em anteriores audições, teriam sido citadas afirmações minhas relativamente à concessão da Grande Lisboa, designadamente que eu teria afirmado que havia um prejuízo ou que estaria implícito no relatório da comissão um prejuízo nessa concessão.

Confesso que nos últimos dias, enfim, até por causa das avaliações da troica nas quais tenho estado envolvido, não tive muito tempo, mas pedi a um dos meus filhos que revisse a gravação e confirmei aquilo que era a minha expectativa.

De facto, não depreendi da minha intervenção na última audição a existência de qualquer constatação quanto a um prejuízo na Grande Lisboa. Aliás, os números que constam do relatório da comissão de negociação relativamente à Grande Lisboa, com base nos dados que existiam à data, até apontavam para um ligeiro benefício para o Estado nessa concessão.

Era uma concessão que, quando foi negociada, no primeiro semestre de 2009, ainda não estava em operação: dois dos troços entraram em operação no final de 2009 e o terceiro troço apenas em 2010.

Portanto, os dados que foram utilizados pela comissão para a avaliação foram apenas as projeções de tráfego que constavam do caso-base da proposta vencedora — que, por sinal, até eram ligeiramente inferiores aos da outra proposta perdedora na fase final do concurso.

Como tal, se alguma dúvida pudesse depreender-se, reiterava aqui a minha convicção de que, daquilo que consta no relatório da comissão de negociação e com base nos dados que estavam disponíveis à data, não era perceptível qualquer prejuízo ou menos benefício para o Estado na concessão da Grande Lisboa.

A segunda questão é mais um pedido, se me permitirem. Como provavelmente será do conhecimento de alguns dos Srs. Deputados, integro a comissão de negociação que atualmente está a renegociar quer as sete ex-SCUT, quer as duas concessões de portagem real, quer ainda as sete subconcessões adjudicadas numa fase posterior pela Estradas de Portugal (EP).

Nesse sentido, se fosse possível, gostaria de não me pronunciar sobre qualquer detalhe deste processo negocial, na medida em que isso pode ser entendido como prejudicial para o próprio processo negocial. De alguma forma, como também não entra no âmbito do que suponho ser o objetivo desta audição, deixo este pedido, se me fosse permitido.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, muito obrigado.

Vamos passar à primeira ronda de questões.

Hoje, seria o Bloco de Esquerda a começar mas, não estando presente, passamos ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Dr. Vítor Almeida, obrigado por estar aqui, mais uma vez, nesta nossa Comissão.

Conforme pediu, procurarei fazer perguntas sobre a matéria do passado e não sobre aquela em que está envolvido agora.

Gostava de lhe perguntar, para início de conversa, há quantos anos acompanha estas matérias, representando o Estado da parte das Finanças, no que toca a parcerias público-privadas (PPP) ferroviárias e rodoviárias.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Eu tenho estado envolvido nestes processos de parcerias público-privadas desde março de 2003.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, quase sem exceção acompanhou praticamente tudo aquilo que se fez nesta matéria em Portugal da parte do Estado.

Esta Comissão de Inquérito tem sobretudo como missão perceber o que correu mal, inquirir os envolvidos e também verificar, da parte do Estado, em que matérias é que o Estado não atuou devidamente. Não pretende ser uma Comissão que quer julgar as empresas ou os privados envolvidos, mas sobretudo avaliar da parte do Estado português — e da própria Assembleia e do Governo — o que foi feito que possa ter levado à situação que hoje queremos investigar.

Gostava de lhe perguntar, segundo a sua experiência desde então, a que se deve este aumento exponencial das PPP em Portugal e se nalguma coisa ou de alguma forma o Estado terá contribuído para facilitar ou para fragilizar a sua própria posição no que toca a contratação de PPP.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Quando eu iniciei funções, todo aquele conjunto a que hoje designamos por SCUT já estava totalmente adjudicado.

Portanto, desde que iniciei funções ou que comecei a colaborar, apenas foram lançadas como novas concessões a Grande Lisboa e o Douro Litoral em sistema de portagem real.

Depois, já numa fase posterior, digamos, veio uma outra geração, a das chamadas subconcessões, portanto, o conjunto de mais sete subconcessões. Estas foram lançadas, salvo erro, em 2008, 2009 e num contexto em que, pelo menos naquilo que eu fazia que era apoiar o Ministério das Finanças, já não havia uma intervenção direta na avaliação dessas parcerias.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Já não havia intervenção do Ministério das Finanças? Faço esta pergunta pelo seguinte: o Sr. Doutor acompanhou só pela parte das Finanças, o que quer dizer que, nessa altura,

já não acompanhava tanto porque as Finanças não tinham tanta intervenção? É isso?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — O regime legal das parcerias que foi inicialmente regulado em Portugal pelo Decreto-Lei n.º 86/2003, previa, de facto, que, perante o lançamento de cada parceria, seria constituída uma comissão de avaliação composta por membros indicados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da tutela sectorial.

Depois, em 2006, houve uma alteração a este pacote legislativo, salvo erro, pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, que altera substancialmente o contexto de avaliação prévia no lançamento de parcerias e, designadamente no caso em que essas parcerias fossem lançadas por sociedades anónimas de capitais públicos, deixa de haver uma intervenção prévia do Ministério das Finanças nas chamadas «comissões de avaliação» quer nas comissões de avaliação prévias ao lançamento das parcerias quer depois nas próprias comissões de avaliação das propostas.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Quer dizer que a alteração ao decreto-lei das PPP, o vulgo decreto-lei das PPP, o Decreto-Lei n.º 141/2006 fragilizou a posição do Estado ou do interesse público na avaliação das PPP, ou seja, o Estado deixou de ter tantos poderes como tinha, neste caso as Finanças diretamente, para acompanhar o processo PPP?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sobre a fragilização ou não da posição do Estado em sentido lato, não me posso pronunciar. Agora, sobre a intervenção direta do Ministério das Finanças, claramente ela ficou substancialmente reduzida.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Posso dizer, então, que as Finanças viram o seu poder de intervenção reduzido com a alteração feita pelo Decreto-Lei n.º 141/2006 nessa matéria? Podemos afirmar isto?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sim. Deixou de haver a intervenção direta de representantes do Ministério das Finanças.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — E não acha estranho esta alteração numa altura de procura de grande rigor financeiro e de maior controlo sobre este tipo de encargos que ficam para o futuro e quando antes havia necessidade do parecer de duas entidades diferentes, da tutela e das Finanças? Não acha que deveria ter sido ao contrário, ou seja, no sentido de reforçar os poderes e nunca de aliviar poderes? É que dá a ideia que isto foi um fato feito à medida.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Eu, nessa altura, estava integrado na Parpública (ou colaborava com a Parpública) que era a entidade ou, pelo menos, onde tinha um núcleo que apoiava o Ministério das Finanças.

A versão inicial da revisão do regime legal das parcerias público-privadas, que deu depois origem ao referido Decreto-Lei n.º 141/2006, não criava esta exceção para as sociedades anónimas de capitais públicos. Portanto, foi já no âmbito do processo de revisão do diploma, naquelas fases em que roda pelos vários ministérios, que essa exceção foi introduzida. E foi introduzida, enfim, provavelmente, por vontade política prevalecente à data.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Se me diz que houve vontade política, ela até pode não ter partido das Finanças, mas alguém tirou de lá esse requisito.

O Sr. Doutor agora referiu um ponto, que eu por acaso não tinha reparado. Da leitura que fiz, tinha percebido que, no caso em concreto, as Finanças deixavam de emitir parecer prévio à contratação de PPP. E essa alteração, no fundo, vem permitir que as concessões lançadas por sociedades anónimas do Estado deixem de necessitar desse visto prévio das Finanças. É isto?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — É exatamente isso. Aliás, é isso que decorre do decreto-lei com a exceção que cria em relação às sociedades anónimas.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — É curioso.

Sr. Doutor, se me permite esta interpretação — e não é nenhuma pergunta, mas uma interpretação que eu devo fazer —, dá a ideia que o Estado montou aqui uma espécie de polvo, em que, por um lado, fragiliza o controlo das Finanças nesta matéria e, depois, altera o modelo de gestão da Estradas de Portugal que, curiosamente, pouco tempo depois, passa a ser uma sociedade anónima!

Lembro-me de, em intervenções passadas, a minha colega Carina Oliveira falar do modelo de gestão da Estradas de Portugal e foi este novo modelo que permitiu o aumento do endividamento que, claro, se nota que nesses anos cresceu exponencialmente.

Penso que posso dizer — e acho que é uma matéria muito importante para o relatório final desta Comissão — que, de facto, a posição das Finanças se fragilizou e o Estado, a seguir, por sua própria iniciativa,



adequou o modelo da Estradas de Portugal para permitir que, como uma sociedade anónima, pudesse lançar novas parcerias sem que as Finanças tivessem alguma coisa a dizer!

Lembro também — e o Sr. Doutor deve recordar-se melhor do que eu — que foi depois dessa alteração na Estradas de Portugal que se lançaram as novas sete subconcessões. Isto é correto?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, não me posso pronunciar se é ou não correto.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Mas é verdade!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — É a constatação dos factos.

Talvez a qualificação de «polvo» é que me pareceu um bocado exagerada.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, nós aqui também fazemos uma avaliação política e ética das decisões. Só queria saber se, da sua parte, confirma que estes dados estão corretos.

Olhando para a matéria de facto, verificamos que o Estado alterou a lei retirando a intervenção das Finanças, alteração feita em Conselho de Ministros, pelo que todos os Ministros que lá estavam são solidários — apesar de haver alguns que vêm cá e dizem que não estavam presentes e nem da tutela respondem —, depois o próprio Governo altera o modelo de gestão da Estradas de Portugal, que passa a ser uma sociedade anónima, e logo de seguida o Estado lança novas sete subconcessões.

Eu não sou de Finanças nem de Economia, mas há aqui claramente um fato feito à medida para permitir retirar do setor do Estado, das contas

públicas, verba para poder financiar mais umas quantas obras, feitas, neste caso, pela Estradas de Portugal.

Não sei se estarei correto, mas dá-me a ideia de que, desta forma, através de uma sociedade anónima, estes valores saem das contas públicas ou, pelo menos, desse apuramento.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não necessariamente.

Uma coisa é a apreciação prévia da premência ou não do lançamento de uma nova parceria e a avaliação que se faz *ex ante* dessa parceria, outra coisa completamente diferente é o impacto nas contas públicas.

Portanto, a Estradas de Portugal nunca desconsolidou da órbita de consolidação orçamental do Estado e, portanto, nessa perspetiva, enfim, não chegou a acontecer.

Naturalmente que, quando olhamos para o próprio despacho e os objetivos que foram fixados à comissão de negociação que negociou estas sete parecerias — mais duas, considerando as de portagem real —, um dos objetivos claro que estava fixado era o da adequação da solução que se encontrasse com aquilo que referiu do novo modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário que tinha implícito um objetivo de desconsolidar a Estradas de Portugal da órbita da consolidação pública.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Esse objetivo, de facto, foi bem disfarçado e conseguido. Para quem vê isto do lado das Finanças dá a ideia de que a Estradas de Portugal e o próprio setor da tutela andaram um bocadinho aqui «à larga» para poder fazer o seu trabalho político.

Vou fazer-lhe outra pergunta, recordando a sua última vinda aqui, que foi onde penso que li essa matéria. O Sr. Doutor participou na última

renegociação de 2010 e terá dito aqui que tinha sido bem conseguida, que tinha sido uma boa renegociação.

Faço uma pergunta: então, se foi uma boa renegociação por que é que o Estado agora teve de voltar a fazer renegociações dessas estradas todas e dessas concessões? Quer dizer, se foi boa, por que é que se voltou a mexer?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Penso que, quando se avalia se os resultados de uma renegociação são bons ou maus, tem de se ter presente quais os objetivos que foram fixados. E, dentro dos objetivos que foram fixados à comissão de negociação, sou levado a concluir que os resultados foram alcançados. Portanto, os objetivos que foram fixados foram alcançados.

Resumindo, muito sinteticamente: foi definido que deveria ser obtida uma resolução global para o conjunto das concessões; todas elas foram integradas nesse processo negocial, excepcionando uma com a qual não foi possível chegar a acordo; outro objetivo fixado foi que as receitas de portagem passassem a ser contabilizadas como receitas mercantis da Estradas de Portugal, e esse objetivo também foi alcançado; mas havia um outro que era, de alguma forma, salvaguardar as expetativas da rentabilidade acionista que estiveram presentes no momento da formação dos contratos e *grosso modo* esses objetivos também foram alcançados.

Portanto, a avaliação de que a negociação foi boa, do meu ponto de vista, deve ser feita em função dos objetivos que lhe foram fixados.

Naturalmente que desta negociação resultou também uma redução substancial do esforço financeiro que era exigido à Estradas de Portugal na medida em que as receitas de portagem permitem diminuir os encargos brutos com essas concessões.

O surgimento da necessidade de renegociar de novo ou de encetar um novo processo de negociação prende-se com uma questão diferente, do meu ponto de vista, que é, face ao agravar da crise internacional, uma situação de insustentabilidade financeira da própria Estradas de Portugal mantendo-se o mesmo nível de esforço financeiro que lhe está a ser exigido no presente. Ou seja, se projetarmos aquilo que será a evolução da dívida da Estradas de Portugal para os próximos 20 anos, chegaremos, seguramente, a uma situação de risco muito significativo de incumprimento das responsabilidades contratuais assumidas.

Portanto, de alguma forma, é essa necessidade de alterar este conjunto de situações e esta tendência para agravamento muito significativo e claramente insustentável do endividamento bancário da Estradas de Portugal que leva a este iniciar do novo processo de renegociação.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Coloco-lhe outra questão: como está envolvido nestes processos desde 2003, acha que perdemos algumas oportunidades nos últimos anos? Em 2005, por exemplo — e tivemos cá, há uns dias, um ex-Ministro do Governo dessa altura —, numa altura que era supostamente menos dramática, acha que Portugal perdeu oportunidades, visto que há aqui um negócio importante do ponto de vista financeiro? Pelo menos, da parte da banca, o investimento em PPP parece ser um bom negócio. Acha que Portugal terá perdido várias oportunidades de mexer no financiamento das concessões, ou seja, de tentar um novo refinanciamento das concessões? Perdemos oportunidades ou não?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Nessa data, claramente que sim.

Aliás, chegaram a ser encetados alguns processos de estudos e também uma intenção negocial em 2005 e 2006 no sentido de proceder a um refinanciamento global de todas as concessões. Recordo que, nessa altura, as condições dos mercados financeiros eram completamente diferentes das que existem atualmente ou daquelas que passaram a existir a partir de finais de 2008.

O ciclo de vida de uma concessão tem dois momentos completamente distintos. O primeiro momento ocorre durante a fase da construção, que é a fase em que o risco é significativamente mais acentuado e em que é de todo inviável mexer em qualquer estrutura de financiamento. E o que é normal, em condições normais de mercado, é que após a fase da construção se proceda ao refinanciamento da concessão, substituindo as entidades financiadoras. A partir do momento em que a concessão entra em operação, haveria, em condições normais (talvez daqui a alguns anos volte a acontecer), uma principal apetência por mercados de médio e longo prazo, designadamente fundos de pensões, para investir neste tipo de produtos.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Uma PPP é um bom investimento para um fundo de pensões?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Pode ser um bom investimento para um fundo de pensões concluída a fase de construção e existindo já alguns anos de funcionamento da concessão em condições, digamos, de estabilidade contratual; sem estabilidade contratual, naturalmente que não.

Aquilo que se chegou a equacionar em 2005, 2006 e até princípios de 2007... Aliás, houve vários trabalhos que foram feitos entre o núcleo da Parpública da altura com a Caixa - Banco de Investimento no sentido de

estudar operações de refinanciamento que poderiam reduzir, de uma forma muita significativa, os encargos com as PPP que existiam na altura — basicamente com as sete SCUT que eram aquelas que eram críticas.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, vou colocar a minha última questão, com a permissão do Sr. Presidente

Esta audição tem sido, para mim, muito relevante, porque acho que podemos deduzir das suas declarações que, de facto, há uma alteração legislativa da responsabilidade do Governo de 2006 que altera a lei das PPP, introduzindo sobretudo duas grandes alterações. Por um lado, retira a necessidade de visto prévio das Finanças dos contratos de PPP, do lançamento de concessões, sobretudo nas que são lançadas por sociedades anónimas. Depois, coincidentemente, ocorrem duas situações: após o Governo alterar a legislação, as Finanças deixam de ter qualquer tipo de visto prévio nesta matéria, isto é, contrariando uma alteração do Governo de Durão Barroso e da Dr.<sup>a</sup> Ferreira Leite, o Governo seguinte retira essa necessidade do decreto-lei, e depois aproveita e transforma a Estradas de Portugal numa sociedade anónima.

Ou seja, o Governo altera a lei, retira poder às Finanças e, a seguir, transforma a Estradas de Portugal em sociedade anónima para poder corresponder ao lançamento de concessões sem visto prévio das Finanças. Felizmente, o Governo atual já voltou a alterar isto e as Finanças já voltaram a ter um papel importante nas PPP.

Posso também concluir daqui que o Estado perdeu várias oportunidades não só de renegociação, mas também de refinanciamento das PPP em curso, objetivamente em alturas em que o mercado estava melhor.

Parece, no fundo, que Portugal, quando devia ter aproveitado para refinanciar, dá a ideia de que ainda foi lançar mais, sobretudo quando a situação já era mais gravosa.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, se me dá licença, neste momento, não tenho presente, com total segurança, se a sequência é essa que refere.

Tenho a ideia (mas isso pode ser confirmado) de que a transformação da Estradas de Portugal em sociedade anónima ocorre, salvo erro, em finais de 2005. Penso que é prévia à alteração legislativa, mas, enfim, também não tenho a certeza absoluta.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, é indiferente. Antes ou depois, foi o Estado que a fez e, se não adaptou a Estradas de Portugal à lei, adaptou a lei à Estradas de Portugal. Ou seja, é indiferente para a moral da situação. O que aconteceu foi que o Estado, no fundo, fez a camisola à medida: ou da Estradas como sociedade anónima ou da lei tornando a Estradas numa sociedade anónima.

Penso que é claro verificar que o Estado, por iniciativa própria, fragilizou a sua situação no que toca à contratação de PPP. Isto é uma matéria que diz respeito a decisões do Governo — nem, sequer, foi da Assembleia da República — e parece-me claro que é o próprio Estado que tomou a iniciativa de diminuir os seus poderes de fiscalização e, no fundo, fê-lo de mote e de vontade própria. Não percebo qual a razão e acho que hoje em dia é muito clara a fatura que temos para pagar relativamente a isso.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se o Sr. Doutor tem alguma consideração a fazer.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, passar ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Vítor Almeida, queria agradecer-lhe a sua reiterada disponibilidade para cá estar. Aliás, já não a primeira vez que cá está e corre seriamente o risco de «bater aos pontos» o Bloco de Esquerda, que requereu esta iniciativa e nunca cá vem. As minhas saudações por isso.

Estive a analisar com detalhe o vastíssimo currículo que o Sr. Doutor exhibe nesta matéria e tive o cuidado de perceber que foi nomeado pelos Governos todos — pelo Governo de Durão Barroso, pelos Governos Sócrates e pelo atual Governo — para as comissões de renegociação das parcerias público-privadas. Isto leva-me a concluir que o Sr. Doutor tem uma vastíssima experiência e uma competência técnica, que é reconhecida e atravessa transversalmente o panorama político português. Portanto, é por todos conhecido como muito meritória a sua atividade, o seu currículo, a sua prestação e o seu empenhamento nestas questões.

Por isso mesmo, começo por lhe perguntar o seguinte: tendo toda essa experiência, sendo a mesma reconhecida por todos nós, é um dado absolutamente consensual, como é que o Sr. Doutor analisa a notícia que saiu na segunda-feira no Correio da Manhã e que falava de batota nas parcerias público-privadas, afirmando, entre outras coisas, que o prémio por inexistência de sinistralidade pago às concessionárias poderia duplicar



a renda que lhes era paga, caso, em concreto, não houvesse sinistralidade nessa concessão?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não conheço em detalhe a notícia. Não a li, mas ouvi na comunicação social, na rádio salvo erro, algumas referências. Terá sido um estudo de um investigador ou de um académico sobre esta temática.

Não conhecendo a notícia e admitindo, eventualmente, que possa (não sei se é o caso) existir algum erro nas fórmulas de cálculo das penalidades por indisponibilidade, não creio que seja possível essa afirmação de duplicar pagamentos ou duplicar benefícios. Parece-me de todo impossível.

No âmbito da comissão de negociação, a questão relacionada com a definição das fórmulas associadas ao cálculo das penalidades por indisponibilidade das vias...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não queria interrompê-lo, Sr. Doutor, mas o Dr. Francisco Soares disse, ontem, aqui, que era uma absoluta inviabilidade, uma impossibilidade, uma atoarda!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Pessoalmente, também estou convencido disso, completamente. Não acho que seja possível uma situação dessas.

De qualquer modo, devo também referir que a comissão de negociação, na elaboração dos contratos e naquilo que diz especificamente respeito à definição das fórmulas associadas às cláusulas de indisponibilidade, agiu com base no trabalho que nos chegou vindo do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR). Basicamente foram técnicos

do InIR que definiram essa fórmulas e depois a comissão limitou-se, no fundo, a verter no clausulado as fórmulas de disponibilidade com base nos estudos que o InIR tinha feito.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas confirma que isto é absolutamente inverosímil?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Na minha opinião, é.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, vou passar agora a uma questão que tem a ver com o que foi suscitado na inquirição anterior pelo Sr. Deputado Duarte Marques. Resultou da intervenção do Sr. Deputado que há uma subtração do Ministério das Finanças ao controle das parcerias público-privadas em resultado de uma intervenção do Governo anterior em 2006, ou seja, teria deixado de haver controlo sobre as parcerias público-privadas.

Gostava de lhe colocar duas questões em resultado dessa conclusão que eu acho que precipitadamente o Sr. Deputado Duarte Marques tirou.

Quem é que tutela a Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A Estradas de Portugal, como qualquer sociedade de capitais públicos, está sujeita a um sistema de tutela chamado bitutela, ou seja, a uma tutela financeira e a uma tutela setorial: a tutela financeira do lado do Ministério das Finanças e a tutela setorial do lado da, na altura, Secretaria de Estado das Obras Públicas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi o Conselho de Ministros que decidiu a criação da empresa Estradas de Portugal e a afetação à empresa

Estradas de Portugal da tutela financeira do Ministério das Finanças. Para esse efeito, nomeou algum administrador do Ministério das Finanças?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não se pode dizer que haja administradores do Ministério *a* ou do Ministério *b*. Há um conselho de administração.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Dr. Castelo Branco?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — O Dr. Castelo Branco, no seu percurso profissional, foi Diretor-Geral do Tesouro e Finanças, depois foi administrador da Parpública e, depois de administrador da Parpública, foi para administrador da Estradas de Portugal.

Confesso que não sei se foi o Ministério das Finanças que o indicou, se foi o Ministério das Obras Públicas. Essa é matéria que eu desconheço.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas a tutela do Ministério das Finanças sobre a Estradas de Portugal era ou não era efetiva no controle da atividade da Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, há que distinguir duas coisas. No âmbito da minha intervenção, acompanho processos de parcerias público-privadas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou só a falar do que é seu conhecimento.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A maneira como os ministérios interferem ou não, orientam ou não a gestão das empresas públicas é uma matéria que eu não conheço e, portanto, não me posso pronunciar sobre ela.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Havendo uma tutela das Finanças sobre a Estradas de Portugal, é ou não abusivo dizer que estamos perante um «polvo» quando se fala de uma eventual subtração das Finanças ao controle sobre as parcerias público-privadas?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Eu não utilizei a expressão «polvo», de forma nenhuma!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Utilizou o Deputado Duarte Marques! É ou não abusivo, do seu ponto de vista?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não me compete pronunciar sobre isso. Aquilo que eu constato como já tive oportunidade de referir várias vezes, é que, a partir da alteração do regime jurídico das parcerias público-privadas, passou a haver representantes do Ministério das Finanças nas comissões de análise prévia ao lançamento das parcerias público-privadas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Que passaram para a Estradas de Portugal, a qual também era tutelada pelo Ministério das Finanças?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sim, senhor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Era essa a conclusão que queria que fosse aqui tirada.

Sr. Doutor, tenho vindo a assistir com alguma atenção aos desenvolvimentos que se vão passando nesta Comissão e uma das coisas que me fez alguma confusão foi verificar as declarações do Deputado Adriano Rafael Moreira, na inquirição que fez ao Eng.º António Mota, em que disse que o Sr. Dr. Vítor Almeida acusou alguém, não sabemos ainda quem em abstrato, na sequência da renegociação das concessões Norte e Grande Lisboa, de ter causado ao Estado um prejuízo acima dos 1000 milhões. Tem algum comentário a fazer sobre isto?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não acusei ninguém, ponto um.

Ponto dois, presumo que isso tenha que ver com aquele esclarecimento que procurei fazer no início, ou seja, de acordo com os dados que constavam dos relatórios da comissão de negociações, era estimado que no caso da concessão Norte poderia haver um prejuízo. E repare: quando falo em prejuízo, é preciso ter a noção de que só podemos avaliar isto quando as concessões acabarem, porque estamos a fazer estimativas de tráfego, portanto toda a receita que antevemos para o futuro é uma mera estimativa e, obviamente, todas as estimativas são falíveis, como sabemos.

Contudo, de acordo com os dados que constam do relatório da comissão de negociação, era estimada a possibilidade de existência de um prejuízo de 571 milhões na concessão Norte. Na concessão Grande Lisboa o mesmo relatório apontava para a possibilidade de um benefício de 47 milhões de euros. Portanto, diria que 1000 milhões seria impossível.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, vou colocar um vídeo no meu computador.

*Neste momento, o orador mostra à Comissão um vídeo no seu computador.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, acho que o vídeo não é registável.

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, assim é impossível ouvir o vídeo.

Estou a reproduzir as declarações do Sr. Deputado Adriano Rafael e gostava que todos pudéssemos ouvi-las! Se as pudermos ouvir, será vantajoso, até porque o Sr. Doutor, depois, terá a oportunidade de as comentar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, espere só um momento, pois estamos a ver como é que tecnicamente é possível reproduzir o que o Sr. Deputado quer que seja reproduzido. Agora, se falarem todos ao mesmo tempo, ninguém ouve nada!

*Pausa.*

*Reprodução das palavras escutadas no vídeo:*

«Ora, foi precisamente o Dr. Vítor Almeida que acusou — não sabemos ainda quem, mas acusou em abstrato — que alguém, na sequência da renegociação das concessões Norte e Grande Lisboa teria causado ao Estado um prejuízo acima dos 1000 milhões.»

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, quando quiserem transmitir audiovisuais, avisem com antecedência para criarmos condições técnicas para o efeito.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, confesso que não queria nenhum efeito surpresa relativamente a isto, mas da próxima vez avisarei, naturalmente.

Estas declarações do Deputado Adriano Rafael Moreira não são únicas, não são pioneiras, e muito menos deixam de se estender ao resto da coligação que suporta este Governo, porque, por exemplo, o Deputado Hélder Amaral, na mesma inquirição e na inquirição ao Dr. Gonçalo Moura Martins, disse: «O representante das Finanças diz que são 400 milhões.» Portanto, o Deputado Adriano Rafael disse que são 1000 milhões, o Deputado Hélder Amaral disse que são 400 milhões, e o Deputado Altino Bessa, depois, também reiterou essa declaração.

Gostava que o Sr. Doutor me dissesse onde é que estão estes 1000 milhões de prejuízos relativamente às concessões.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Eu não afirmei, seguramente, que haveria um prejuízo para o Estado de 1000 milhões. O que afirmei são os números que estão no relatório.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quais são?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Se juntarmos os dois relatórios, o da primeira fase de negociações e o da segunda fase de negociações, o benefício líquido para o Estado é da ordem dos 2,8 mil milhões de euros — de benefício líquido.

Este benefício líquido tem duas componentes de sentido contrário: tem cerca de 3,3 mil milhões de euros de benefícios decorrentes das sete SCUT onde foram introduzidas portagens e, depois, tem um benefício de sentido contrário de 524 mil milhões das duas concessões de portagem real — sendo que estas duas concessões de portagem real em si mesmo também são de dois sentidos contrários ou seja, os tais 571 estimados da concessão Norte e um benefício de 47 milhões estimados na Grande Lisboa.

Portanto, em termos líquidos, diria que, de acordo com os dados que existiam à data,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, posso concluir que dos 1000 milhões de prejuízo de que falavam os Deputados do PSD e do CDS para os 28, que foi o número que o Sr. Doutor citou...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — O número que referi foi 2,8 em termos líquidos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, não! Para os 28 milhões só na Grande Lisboa de benefícios...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não! O benefício na Grande Lisboa é de 47 milhões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, de 1000 milhões de prejuízo para 46 milhões de benefício vai uma diferença de 1046. Sim ou não?



O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Mas tem de considerar também a concessão Norte, onde, aí sim, era estimada uma perda...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou só a falar da Grande Lisboa.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sim, na Grande Lisboa, considerando os dados que existiam à data e aquilo que serviu de base à avaliação da comissão de negociação, perspectivava-se um benefício.

Já agora, por que é que se perspectiva um benefício? A concessão da Grande Lisboa, como já disse, quando foi feita a negociação no primeiro semestre de 2009, ainda estava em fase de construção e não havia qualquer dado de tráfego que não fosse os estudos de tráfego que a própria concessionária, bem como o concorrente perdedor, apresentaram em fase de concurso. Foi com base nos estudos de tráfego ou nas projeções de tráfego que estavam associadas à proposta vencedora que a comissão fez a avaliação.

Há, no entanto, dois fatores que fazem gerar este benefício.

Quando a adjudicação foi feita, as condições do concurso previam que a atualização tarifária fosse efetuada com base em 90% do índice de preços ao consumidor (IPC). Quando houve a renegociação, essa atualização passou para 100% do IPC, o que quer dizer que gera um acréscimo de receitas em relação àquilo que foi a disponibilidade acordada.

Por outro lado, nas condições contratadas inicialmente previa-se que nos cinco anos finais da concessão houvesse um pagamento da concessionária ao Estado. Esse pagamento que estava previsto para os cinco anos, quando a concessão foi renegociada, diluiu-se ao longo dos anos, o que permitiu gerar alguma antecipação das receitas do Estado por essa via.

Portanto, foi a conjugação destes dois fatores que permitiu estimar à data o tal benefício de 47 milhões de euros.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, o que quero aqui sublinhar, e de forma vincada, é que de 47 milhões de benefícios para 1000 milhões de prejuízos vai uma distância brutal. Isto é particularmente representativo de duas coisas, e vou já tentar fazer com o que o Sr. Doutor conclua uma delas e, depois, concluirei eu.

Os Srs. Deputados da oposição ter-se-ão suportado numa suposta auditoria do Tribunal de Contas, onde se previa — o Sr. Doutor deve conhecer isto — que o resultado das renegociações poderia gerar um prejuízo ilíquido para o Estado de 10 209 milhões de euros, sendo que, relativamente à Grande Lisboa, se falava em 1023 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Isso é erro total!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É um erro total da auditoria do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não, essa conclusão que me apontou é um erro total.

De qualquer modo, penso que o que está implícito nessa auditoria do Tribunal de Contas, embora talvez não de uma forma muito clara, isso se refere a pagamentos fixos e não ao total dos encargos que o Estado teria com as concessões. Os pagamentos fixos...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que estou a perguntar é se este erro do PSD e do CDS resulta de uma leitura apressada desta auditoria.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não sei, não me posso pronunciar sobre isso. Seguramente, das minhas palavras não foi. Não se pode depreender das minhas palavras que eu alguma vez tivesse...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É a opinião do Sr. Doutor, porque, por exemplo, a opinião do Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira é exatamente contrária. Vimos isso, aqui, no vídeo.

Sr. Doutor, tem sido tradição nesta Comissão de Inquérito — a que todos temos assistido, com exceção do Bloco de Esquerda que a propôs — os Deputados do PSD e do CDS, ao fim de não sei quantas reuniões (ainda no outro dia foi dito que já íamos em 40, 50 ou 60 reuniões), não conseguirem, sequer, pelo menos consensualizar os números erróneos que tentam lançar para a opinião pública.

Já aqui disse uma vez que esta Comissão de Inquérito — o Sr. Doutor não tem culpa rigorosamente nenhuma disto — foi formada com conclusões já tiradas. E, depois, quando em resultado de depoimentos como o do Sr. Doutor, e em resultado de muitos depoimentos, como os que tivemos até ontem, de pessoas que são absolutamente credíveis e que estão acima de qualquer suspeita, os factos não consubstanciam as conclusões que os Srs. Deputados querem tirar, mudam-se os factos! Quando as notícias não satisfazem as conclusões que os Srs. Deputados do PSD e do CDS querem tirar, mudam-se a notícias!

Portanto, da constatação de um facto que o Sr. Doutor aqui nos disse, que é o de que havia um benefício claro de 46 milhões de euros no resultado da renegociação da concessão Grande Lisboa, partir para uma conclusão de existência de um prejuízo de 1000 milhões é, de facto, lançar sobre a opinião pública uma ideia absolutamente falsa! É mentir às

peçoas! É ludibriar, é manipular os números, para que a opinião pública crie relativamente às parcerias público-privadas a ideia de que se trata de um negócio que tem de ser diabolizado, e ele não tem de ser diabolizado em si!

Sr. Doutor, para terminar (já percebi que estou um pouco fora do tempo) e para assentar aqui em termos genéricos as vantagens das renegociações em que o Sr. Doutor esteve presente, gostava que me listasse com algum detalhe quais são essas vantagens. Há um benefício líquido no resultado das renegociações de 1,8 mil milhões de euros; há uma sistematização dos contratos e das operações contratuais que há de permitir, no futuro, um refinanciamento em pacote global de todo este processo; há um conjunto de vantagens que têm a ver com o tratamento global, mas gostava que o Sr. Doutor listasse as vantagens que considera que existem neste processo de renegociação.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, penso que a principal vantagem, tendo em atenção os objetivos que presidiram ao processo negocial, foi criar condições para a introdução de portagens sem gerar decisões unilaterais do concedente e, portanto, evitando processos de reequilíbrio financeiro de montantes que poderiam ser incalculáveis à data. Essa foi a grande preocupação: criar condições para introduzir portagens nestas concessões.

Olhando agora, passado este tempo todo, designadamente no que se refere à concessão Norte que vista isoladamente foi aquela onde os resultados terão sido menos interessantes, e até se poderia dizer negativos,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas o pacote global é positivo? Há um resultado desvantajoso de 571 milhões da concessão Norte...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida** (PS): — Repare: quando se diz que o pacote global é positivo, depende da perspetiva com que se olha. Não estou aqui a analisar, até porque não tenho formação macroeconómica, numa perspetiva social ou de benefícios sociais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Uma perspetiva só financeira.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida** (PS): — Na perspetiva a sustentabilidade financeira da Estradas de Portugal, claramente que é positivo. Sobre isso não há mínima dúvida.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E do ponto de vista da vantagem para o Estado?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Se entendermos numa perspetiva orçamental, também foi positivo, porque diminui substancialmente os encargos líquidos que se suportam como este conjunto de parcerias público-privadas. Nessa perspetiva, há um benefício claro.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Que é estimável em 1,8 mil milhões.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Pelas minhas contas, em termos líquidos, considerando as sete concessões onde foram introduzidas portagens mais duas, o benefício é de cerca de 2,8 mil milhões de euros.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, ainda mais 1000 milhões do que aquilo que tinha dito?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — É o que recordo dos nossos relatórios das comissões de negociação, quer da primeira fase, quer da segunda fase.

Já agora, porque ontem ouvi o que aqui disse o meu colega de comissão, Dr. Francisco Soares, quando falou do benefício de 1,8 ou 1,018, salvo erro, na primeira fase das negociações, importa esclarecer que no primeiro pacote negocial foi introduzida também a concessão Beiras Litoral e Alta, mas não foi decidido, logo nessa primeira fase, introduzir portagens nesta concessão. Portanto, isto permite avaliar o resultado desta primeira fase de uma forma menos positiva, porque não foram computadas neste resultado as receitas de portagem potenciais da concessão Beiras Litoral e Alta, que só entraram na segunda fase. Daí que,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Feita a imputação total, dá os tais...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — ... quando considero o efeito global, chego... Repare: de acordo com aquilo que eram as expectativas...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O *headline* podia ser: Há uma vantagem de 2,8 mil milhões resultante das negociações...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — De 2,8 mil milhões de euros.

Chamo, no entanto, a atenção para o facto de que este benefício era um benefício expectável à data. Obviamente que hoje as condições são diferentes, porque houve uma quebra muito acentuada do tráfego que não

era de certa forma expectável em 2009 e 2010 quando estas negociações se fizeram. E, portanto, hoje a realidade do tráfego é menos favorável.

Não sabemos o que será a realidade do tráfego daqui a quatro ou cinco anos. Estamos sempre a falar de uma estimativa. Nunca podemos falar ou tratar estes números como uma realidade concreta.

Se quisermos ter uma avaliação global, diria que temos de esperar por 2034 ou 2035, altura em que as concessões acabam. Aí é que se pode avaliar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim. Mas estou a pedir uma avaliação hoje.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Com base nas estimativas, à data em que as negociações ocorreram, o benefício global é na ordem dos 2,8 mil milhões de euros.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira foi diretamente visado e pediu a palavra, presumo que para sua defesa, pelo que obviamente lhe dou a palavra.

Tem a palavra, Sr. Deputado, mas peço-lhe que seja breve.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, se me permite, gostaria de solicitar ao nosso convidado uma confirmação.

Tenho indicação de que, na sequência da renegociação e da introdução da taxa de disponibilidade, na Grande Lisboa houve um aumento de encargos brutos no valor de 405 milhões. Não tenho aqui o valor do aumento dos encargos brutos do Norte. Por isso, agradeço se puder confirmar o valor dos encargos brutos do Norte.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Permita-me fazer uma...

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, penso que não preciso de explicar, porque estamos a lidar com pessoas esclarecidas.

Vou repetir o que aqui já decorreu. Foi dito pelo Sr. Deputado que um prejuízo líquido de 524 milhões é irrelevante, porque grave era se fossem 1000. Disse o Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, eu não disse isso!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — O tema andou à volta disto. Portanto, 1000 é errado, 500 é...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos em sede de intervenção, Sr. Presidente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode intervir na segunda ronda talvez!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Convém esclarecer agora...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Isto é a segunda ronda! O Sr. Presidente vai dar-me o direito de me explicar, não vai?



O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podia esclarecer quando for a sua vez!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — E o Sr. Deputado do PCP também fala quando lhe for dada a palavra. Pode ser?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podia esclarecer quando for a sua vez!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vou interromper os trabalhos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, no uso da palavra que me deu...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, dá-me licença? Senão, interrompo os trabalhos!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Com certeza. Agora sou eu que dou licença ao Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos a falar quatro de cada vez e creio que assim ninguém se entende!

O Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira foi diretamente visado e pediu a palavra, presumo, para esclarecer, mas depois começou a fazer perguntas ao Sr. Dr. Vítor Almeida. Ora, isso já cabe numa próxima ronda.

Portanto, pergunto-lhe o que pretende dizer neste momento em sua defesa. Caso contrário, fica inscrito, obviamente, para a segunda ronda.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, fico inscrito para a segunda ronda.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem.

Nesse caso, vamos passar ao CDS-PP. Tem a palavra o Sr. Deputado **Hélder Amaral**.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero cumprimentar Sr. Dr. Vítor Batista.

O Sr. Doutor é um homem com larga experiência neste setor e já tivemos oportunidade de falar variadíssimas vezes. Quero cumprimentá-lo por isso e dizer que tenho, inclusivamente, estima pela honestidade com que tem feito os seus depoimentos, quer aqui quer na Comissão de Obras Públicas.

Sr. Doutor, li as respostas que nos deu. E não vou embarcar nem subscrever ou fazer comentários quanto àqueles que acham que temos as conclusões pré-definidas, porque não temos. Acredite que não temos! A única intenção que temos é a de saber se do lado do Estado tudo foi feito para defender o interesse público ou se há melhorias a fazer para defender esse interesse público.

O Sr. Ministro das Finanças já reconheceu aqui que deixou um conjunto de recomendações, porque percebeu que, de facto, era possível melhorar os mecanismos de aferição, de controlo, de fiscalização, tendo inclusivamente deixado legislação no sentido de melhorar o papel das Finanças, de melhorar o papel do controlo do Estado.

No entanto, também perpassa nas respostas que nos deu que há uma tentativa de dizer «bom, mas os coitados dos privados, afinal, não são assim tão beneficiados quanto isso», quando eu esperava que um homem

que está há tantos anos ao serviço do interesse público dissesse, de forma clara e perentória, que nunca esteve em causa o prejuízo do Estado e que foram tidos todos os cuidados para que isso não acontecesse.

Só que perpassa na sua resposta, desde logo na 13, que, discordando das conclusões que temos tirado na Comissão, até diz que uma leitura atenta, desinteressada e imparcial dos contratos inicialmente celebrados permitirá validar este entendimento, mas é bom que se possa concluir que estamos a falar de processos inovadores e sem experiência acumulada relevante.

Portanto, perpassa a ideia de que houve uma tentativa de justificar o que estamos a confirmar após audição, isto é, que na partilha de riscos havia uma intenção de que ela fosse equilibrada, mas que, no concreto, na análise fina, os privados estão a ter mais lucros, estão a ter mais benefícios do que o Estado.

É evidente que ontem o seu colega de comissão dizia: «Bom, fazemos uma previsão. Pode correr bem e as empresas distribuem dividendos,...» — o que a Ernst & Young considera «benefícios sombra» — «... pode correr mal e elas têm prejuízo.» Pois, mas a verdade é que em todas as concessões que estamos a estudar, se leu o relatório da Ernst & Young... Não vou perguntar-lhe se leu ou não, porque já percebi que ninguém leu. Toda a gente lê os relatórios do British Council, todos leem os relatórios do Tribunal de Contas, mas chega o da Ernst & Young e ninguém leu. Leem os relatórios do Tribunal de Contas, mas têm erros. Ontem até ficámos a saber que o relatório terá sido feito por um aluno de 25 anos. Não sei se o aluno é mau ou se o professor é que não é lá grande coisa, mas alguma coisa falhou na formação do jovem. Portanto, ninguém leu e ninguém quer dar credibilidade. No entanto, a verdade é que os números que lá estão, com ligeiras diferenças, batem certo com os números

do Tribunal de Contas, batem certo com as análises do InIR e até batem certo com aquilo que várias pessoas vêm aqui dizer.

Gostaria que me pudesse dizer, porque queria perceber, no caso da TIR real e negociada, por que é que ela, não sendo relevante nem decisória, não está em linha com a assunção de riscos. O Estado passou a assumir o risco que alguns especialistas dizem que é o risco que o Estado nunca deveria assumir, que é o risco de tráfego — mas assumiu; passou a pagar por disponibilidade; e as TIR quase não mexeram e, se mexeram, na resposta de ontem e nas respostas que aqui deu, vemos que também não é um fator tão relevante, porque é mera previsão, isto é, elas podem oscilar e não pôr em causa o valor global das parcerias.

Contudo, gostava de saber por que é que o Estado, ficou com o risco dos riscos, aquele que nunca deveria assumir, porque, ao contrário do que agora acabou de nos dizer, ou seja, que eram as expectativas e que não tinham dados, tinham! Aliás, em 2010, disse-nos o Presidente da Ascendi, disseram todas as pessoas, já o tráfego estava a cair. Se eu olhar para as previsões de tráfego médio diário no caso-base e para o real, havia já uma diferença.

A minha pergunta é: como é possível? Sabendo que o tráfego já estava a ter quebras à data da negociação, sabendo que os estudos indicavam essa mesma quebra, quebra essa que se verifica no tráfego médio diário desde o contrato-base e no real previsto em todas elas, como é que ainda se põem no contrato aumentos de previsão de tráfego de 4% e de 5%? Como foi possível, quando saltava à evidência aquilo que hoje confirmamos?

Portanto, quando nos diz que era uma mera previsão, pergunto: era uma previsão mesmo ou havia intenção de induzir esta previsão? É que ela

nunca se confirmou e, à data da negociação, ela também já não existia. Tenho aqui os dados.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, quanto à questão de haver aumento de tráfego ou não, o cerne da renegociação foi passar para um regime de remuneração por disponibilidade, exatamente para criar condições para que, com a introdução de portagens onde era seguramente expectável que se ia gerar uma quebra de tráfego (não sabíamos era o quanto da quebra), as condições de funcionamento da concessão não fossem afetadas por essa quebra de tráfego. Portanto, a passagem para um regime de remuneração por disponibilidade não teve em consideração, no cerne da negociação, uma previsão de tráfego futuro. A previsão de tráfego futuro é utilizada para calcular o potencial de receitas do Estado geradas por essa cobrança de portagens, mas num cenário completamente diferente que já não é de uma concessão SCUT.

O grande problema que presidiu a toda a negociação — e não sei se é perceptível por todos — é que o Estado, para introduzir portagens, o que para todos os efeitos é uma determinação unilateral, ou criava condições para chegar a acordo prévio com as concessionárias ou, então, sujeitava-se a um processo de reequilíbrio financeiro que, em última instância, teria de ser decidido em sede de tribunal arbitral.

Portanto, a lógica da negociação foi encontrar um sistema de remuneração das concessionárias que não fosse influenciado pelo tráfego. Ou seja, a passagem para um regime de remuneração por disponibilidade tem exatamente esse objetivo: depois poder introduzir portagens sem com isso se criar uma situação anómala na vida da concessão que gerasse qualquer processo de reequilíbrio financeiro. Foi este motivo essencial que leva à renegociação.

Por outro lado, devo frisar que o próprio despacho que nomeia a comissão de negociação estabelece, como um dos objetivos, que deveriam ser salvaguardadas as expectativas de rentabilidade acionista que presidiram à vontade de formar o contrato. Ou seja, aquilo que foi transmitido como objetivo à comissão de negociação quando ela foi constituída foi manter a mesma rentabilidade acionista que estava subjacente ao que foi contratado inicialmente. Isto foi um objetivo. Está escrito no despacho.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Está, portanto, a querer dizer que o Estado resolveu assumir o maior dos riscos e o mais perigoso dos riscos que à data se verificava e que era um risco evidente tendo em conta os estudos de tráfego médio diário, e ainda assim deu indicações à comissão de que teria de manter a TIR. E VV. Ex.<sup>as</sup> só não a alteram, porque estavam balizados por essa recomendação da tutela.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não necessariamente só por isso.

Se me perguntarem quais foram os interesses que não foram minimamente beliscados em todo o este processo negocial, o interesse mais preservado em todo este processo negocial foi o interesse do serviço da dívida. Portanto, quem manteve totalmente inalteradas as suas expectativas foram as entidades financiadoras. Devo chamar a atenção de que mesmo no caso da concessão Norte, que é aquela mais crítica, a TIR inicial era de (não tenho aqui presente) de 11,3% ou 11,7% e passou para 5,39%. Ou seja, houve uma redução da TIR de mais de 50% nesta concessão e está escrito no nosso relatório que só não se exigiu condições mais agressivas, porque isso punha em causa o serviço da dívida e a própria aceitabilidade pelos bancos daquela renegociação.

Portanto, houve uma condicionante muito forte de todo este processo negocial, que esteve presente em todas as fases do processo, até na discussão cláusula a cláusula das alterações contratuais, que foi a necessidade de aprovação prévia dos bancos de qualquer alteração contratual. Nesse sentido, esta condicionante levou obviamente a que todo o processo negocial fosse conduzido de forma a que o serviço da dívida não fosse condicionado.

Repare no próprio caso da concessão Norte, que foi o único caso em que houve uma redução daquilo a que se chama o rácio de cobertura do serviço da dívida — que não é mais do que um rácio de segurança que visa acautelar que a concessão tem em cada momento condições para fazer face à dívida bancária —, o que, no caso da concessão Norte, passou de 1,20 para 1,05, portanto aumentando substancialmente o risco. E isso só foi possível porque os acionistas da concessionária se comprometeram a criar uma linha de *standby* acionista que podia, em caso de incumprimento bancário, obrigar os acionistas a aportarem novos fundos à concessão, exatamente para fazer face a esta dívida bancária.

Portanto, se há uma preocupação que esteve presente pelas próprias condições da negociação foi a de salvaguardar a posição das entidades financiadoras, que tinham um direito de veto previsto contratualmente para bloquear qualquer alteração contratual.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Agradeço a sua resposta. Vem confirmar que, de facto, há uma responsabilidade da tutela, que cede ou não às pressões do grande capital, dirá o Partido Comunista, e cede até a outras pressões, dando indicações às comissões para que possam negociar de uma determinada maneira.

É curioso que, quando lhe digo que perpassa aqui a tentativa de disfarçar que estamos a defender o interesse privado, na resposta 20 tenha dito que «no caso específico da concessão Interior Norte, onde ocorreu o processo de reequilíbrio financeiro de montante mais expressivo (...)» temeram que o contrato ou que este pedido de reequilíbrio financeiro fosse desfavorável ao Estado. Ou seja, por que é que chega à conclusão de que poderia ser desfavorável ao Estado?

Logo no parágrafo seguinte V. Ex.<sup>a</sup> diz: «No caso da Circular Sul de Braga, o processo de reequilíbrio decorreu de uma decisão do tribunal arbitral que foi desfavorável ao Estado (...)». Ou seja, a prática a que temos assistido...

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É o que está escrito na sua resposta.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, se está escrito, confesso que terá sido algum lapso da minha parte.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — «No caso da Circular Sul de Braga, o processo de reequilíbrio decorreu de uma decisão do tribunal arbitral que foi favorável ao Estado (...)».

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, tem razão!



O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Peço desculpa. Aliás, a situação é tão caricata que, no caso da Circular Sul de Braga, o Estado teve de pagar às duas partes envolvidas!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas não retira o meu argumento.

Um dos argumentos para partir para as negociações de 2010 foi a existência de reequilíbrios financeiros. Havia muitos reequilíbrios financeiros e, portanto, fomos impelidos à renegociação.

Já vimos aqui que os reequilíbrios financeiros, de facto, têm montantes iniciais assustadores, mas depois os tribunais acabam sempre por ser mais equilibrados, porventura fruto da negociação normal. É preciso chegar a um equilíbrio e os pedidos não me parecem tão evidentes. Aliás, há pedidos completamente absurdos e vamos chegar à conclusão de que não serão satisfeitos.

A questão é a de saber por que é que, tendo essa noção, o Estado parece que teve aqui pressa «é melhor assinar já» e introduziu inclusivamente, como V. Ex.<sup>a</sup> e bem reconhece, os dois únicos casos em que o tráfego estava totalmente do lado das concessionárias, em que o Estado, aí sim, teve um prejuízo e, segundo sabemos, não havia necessidade nenhuma de ter de assumir esse risco, ou seja, esse risco estava do lado dos privados. Por que é que o Estado, com medo dos reequilíbrios financeiros, com a expectativa, legítima e política, que não contesto, de querer introduzir portagens, aceitou estas? Essa é que é a grande questão!

V. Ex.<sup>a</sup> diz agora 2,8. O Sr. Secretário de Estado Costa Pina e o Sr. Deputado, ex-Secretário de Estado, Paulo Campos diz 1,8. E, de facto, lamento desiludi-lo, mas fizemos aqui várias perguntas para tentar saber se

esses números (que não vou repetir por falta de tempo) correspondiam e quer o Sr. Secretário de Estado, quer o ex-Secretário de Estado e agora Deputado, quer todos os que ouvimos reconhecem que houve no Norte um prejuízo de 571. Até a Ernst & Young, no estudo feito pelo tal jovem de 25 anos, confirma este valor. Mas depois confirma, no valor das duas, cerca de 977.

Se eu fizer uma conta simples, chego à conclusão de que V. Ex.<sup>a</sup> é bom em Matemática, porque V. Ex.<sup>a</sup>, na tal disputa de 1000 milhões, quer com o meu colega Altino Bessa quer com o meu colega Adriano Rafael Moreira (e vou a ler a ata, que lhe posso distribuir) diz: «Diria que isso é totalmente impossível! Os encargos de disponibilidade da concessão Grande Lisboa, considerando as variações que se possam ponderar, andam na ordem dos 400 milhões de euros.»

Segundo a Ernst & Young e os dados que eu e o Dr. Paulo Campos temos, não é 400, mas 406, para sermos precisos. Portanto, não serão os tais valores, mas são, pelo menos, 406, ao contrário do que dizem de 46 milhões de benefícios.

No final, poderá dar lucro — veremos —, porque estamos perante reequilíbrios financeiros pedidos a toda a hora e, por isso, podemos não chegar a essa conclusão, porque estes são valores no final das concessões.

A verdade é que o Estado estava aqui perante uma situação e é preciso saber por que é que o Estado, por que dever de cautela, entra naquilo que é aparentemente prejuízo; por que razão assumiu estas duas, ambas a darem prejuízo, quando esse prejuízo, esses riscos estavam onde deviam estar, ou seja, nos privados; e por que razão o Estado não assumiu, apenas e só, os riscos decorrentes da sua decisão política unilateral de querer pôr portagens — como tal, teria de chegar a acordo e, tendo de chegar a acordo por contingência das entidades financeiras, porque tinha de

chegar a acordo e obviamente ceder em alguma coisa, aceitou nas outras ficar com o tráfego, manter as TIR.

Explique-me por que é que teve necessidade de assumir estes prejuízos e por que é que introduziu este ruído onde ele não era necessário.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, se me permite, em relação à Grande Lisboa, vamos clarificar, de uma vez por todas, o que está em causa.

Os valores que constam do relatório da comissão de negociação são: «Encargos de disponibilidade — 404 502 milhões de euros».

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

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, são encargos de disponibilidade de 404 502.

Em contrapartida, a expectativa de receitas de portagem que existiam à data eram de 451 093.

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

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, não havia tráfego!

Volto a frisar que isto foi negociado no primeiro semestre de 2009. Não havia estrada. É preciso ter noção disso. O que havia...

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

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, estamos a falar da Grande Lisboa.

Portanto, os 47 milhões de euros que referi de benefícios expeável à data é a diferença entre 451 e 404. Não se pode falar de 404 de encargos, esquecendo a receita de portagem.

Devo frisar uma outra questão. No caso da concessão da Grande Lisboa e no caso da concessão Norte, aquilo que foi negociado significou, por exemplo, que o risco de cobrança está do lado da concessionária. Ou seja, apesar das receitas de portagem passarem a ser titularidade da EP, aquilo que é pago à EP não é a receita de portagem, mas é a receita gerada pelo tráfego que lá passa. Quer dizer que, se houver carros, e há seguramente, que não pagam — e em sistemas de concessão de portagem fechada o risco de incobráveis anda em cerca de 2% da receita —, esta perda de receita não é perda da Estradas de Portugal, é perda das concessionárias.

Na concessão da Grande Lisboa, os dados que existiam à data, que era o estudo de tráfego que esteve presente no momento da contratação porque não havia quaisquer outras informações posteriores, apontavam para um benefício de 47 milhões.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas no Norte foi evidente!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — No Norte era evidente.

Respondendo à sua questão final no sentido de saber por que é que estas duas concessões foram integradas na concessão, tem a ver com os objetivos que foram fixados à comissão de negociação. Portanto, não é uma questão de decisão da comissão, é uma solução global envolvendo todas as

concessões. Logo, isto era um objetivo fixado a comissão, não estava no arbítrio da comissão incluir ou, digamos, excluir algumas das concessões.

Se ler atentamente o relatório da comissão de negociação, designadamente o primeiro relatório de junho de 2009, verifica que há um conjunto vasto de referências, por parte da comissão, aos riscos potenciais que decorriam da inclusão destas duas concessões, em particular da concessão Norte.

No entanto, devemos ter igualmente presente que um dos objetivos que também foi fixado à comissão foi o de gerar receitas mercantis na esfera patrimonial da Estradas de Portugal. Nessa perspetiva, quanto mais concessões fossem incluídas neste processo, maior era o volume das receitas mercantis.

Recordo que uma solução idêntica foi proposta à Brisa e a Brisa não aceitou, porque era, digamos, condição essencial à luz daquilo que eram os critérios do Eurostat à altura (e não os atuais), ou seja, se as receitas de portagem da Brisa também passassem a ser integradas como receitas da EP, a EP teria condições para desconsolidar com base nos critérios que existiam à data. A negociação, nessa vertente, gorou-se, porque a concessionária Brisa não aceitou essa passagem de receitas para a EP.

Foi, no entanto, um objetivo que foi fixado à comissão. A comissão não teve, sequer, capacidade ou liberdade negocial para decidir «põe-se a concessão *a* e não se põe a concessão *b*».

Olhando, agora *a posteriori*, passados estes anos... E recordo que, quando estive aqui há nove meses, salvo erro, em junho, um dos Srs. Deputados (que não me recordo quem) me perguntou se fosse eu a decidir, incluía ou não estas concessões na negociação, e eu disse claramente que não, porque, como é óbvio, isoladamente, não há vantagem para o Estado em incluir estas negociações.

Agora, passado este tempo — e não é que eu tenha alterado a minha posição —, há outro aspeto que, pelo menos, me obriga a refletir adicionalmente sobre esta questão. Há mais duas concessões que têm uma tipologia muito idêntica à da concessão Norte: a concessão Brisal e a concessão Douro Litoral. São duas concessões de portagem real, geridas maioritariamente pela Brisa, com processos de arbitragem contra o Estado que atingem cerca de 2,4 mil milhões de euros. Os argumentos essenciais que estão subjacentes a estes pedidos de reequilíbrio financeiro têm que ver com a introdução de portagens em concessões subjacentes. A questão essencial é que a introdução de portagens em redes subjacentes, digamos, diminui o afluxo de tráfego a estas concessões.

Pessoalmente — mas é meramente uma opinião —, não creio que estes argumentos sejam defensáveis face ao clausulado contratual destas concessões, mas o certo é que elas estão em processo de tribunal arbitral, porque o Estado recusou liminarmente negociar, sequer, estes processos de reequilíbrio financeiro.

Agora, também lhe digo uma coisa, Sr. Deputado: olhando, historicamente, para aquilo que são decisões dos tribunais arbitrais desta natureza, não são frequentes decisões de tribunais arbitrais em que se dê 100% de razão a uma das partes. Isto, infelizmente, é assim.

Portanto, se admitirmos, estou apenas a pôr uma mera hipótese, uma decisão do tribunal arbitral — em que são três juízes que estão presentes e a decisão cabe só a estas três pessoas —, por exemplo, de 20% de razão às concessionárias, já estaremos a falar de um encargo para o Estado que poderá andar na ordem de 500 milhões. Se não se tivesse incluído esta concessão Norte neste processo de acordo (é evidente que estou a fazer uma suposição), os argumentos que são invocados pela Brisal e pela Douro Litoral provavelmente poderiam também ser invocados — e, se calhar,

nalguns casos, até por maioria de razões, porque estão mais circundados por concessões ex-SCUT — pela concessão Norte. Provavelmente, teríamos hoje um outro processo de arbitragem, também com um pedido de indemnização, diria, quase «pornográfico» (desculpem-me a expressão) ao Estado.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Vítor Almeida, mais uma vez, bem-vindo de regresso a esta Comissão. Obrigado pelos seus esclarecimentos e pelas suas informações.

Esta semana, tivemos uma reunião com o Dr. Jorge Coelho e, quando, da parte do PCP, lhe perguntámos sobre esta questão das opções tomadas em sede de poder político pelos governantes e pelo Governo de que ele tinha feito parte relativamente à opção estratégica pelo modelo de financiamento PPP face a outra qualquer possível alternativa, a resposta que nos deu foi muito clara e apontava para uma razão muito forte —e até a destacou acima de todas: tinha a ver com a disponibilidade da banca para o financiamento, condicionada, digamos assim, a essa opção e a essa modalidade de contrato PPP. Foi essa a explicação que nos deu na altura.

Essa resposta, que não foi assim há tanto tempo quanto isso, foi há poucos dias, do ex-Ministro aqui na reunião, relacionando as condições impostas pela banca para financiar este tipo de obras, vem-me à memória quando, ainda há momentos na sua resposta, nos explicou com muita objetividade, clareza e, diria, honestidade intelectual que, neste processo comercial de que estamos a falar de renegociação dos contratos destas PPP

rodoviárias, o serviço da dívida era uma preocupação no sentido de que não fosse alterado.

Antes de fazer mais perguntas, partilho, desde já, consigo uma convicção que vai ficando cada vez mais profunda na minha leitura destas informações: se houve interesses que foram sendo colocados eventualmente em situações mais arriscadas, se houve momentos em que tal ou tal empresa foi posta em causa, nomeadamente até nos momentos da construção da obra, há, em todo este processo e em toda esta história e, de uma forma transversal, em todos os processos e em todos os contratos, um interesse e um poder que nunca é beliscado, que é, de facto, o poder dos bancos.

As entidades financiadoras nestes processos nunca são postas em causa. Aliás, qualquer dia vamos precisar de alterar o provérbio «ao menino e ao borracho põe Deus a mão por baixo». Podemos parafraseá-lo: não sei se será ao «borracho», mas aos bancos certamente, e não será «Deus», mas serão os Governos. É que há aqui alguém que lhes põe «a mão por baixo» e garanto que eles nunca caem para o lado, para trás ou para a frente, vão sempre subindo. E no momento em que...

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — 2009, como nos estava a explicar.

No momento em que a crise económica e os cenários para o tráfego expectável faziam cair por terra as previsões do ponto de vista das receitas de portagem previsíveis, encontramos aqui um seguro de vida ou, digamos, uma blindagem absolutamente poderosa para as concessionárias, em particular relativamente aos bancos, que ficaram à prova de bala,



incólumes, desfilando através da crise económica e das quebras de tráfego de 50% que as estradas tiveram.

Pergunto-lhe: estou a perceber mal quando verifico que, independentemente do risco de cobrança de 2% de portagens, que foi tipificado como o habitual, o problema está em que o encargo do Estado com o pagamento por disponibilidade às concessionárias é certo e garantido e a receita de portagens é apenas expetável e previsível e a vida está a demonstrar que não correspondeu à realidade? É assim, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A própria natureza dos conceitos tem subjacente essa lógica.

A disponibilidade é paga se a via estiver disponível, há cláusulas por indisponibilidade. Logo, se não houver indisponibilidade da via, é devida a remuneração da disponibilidade. Portanto, diria que é uma remuneração tendencialmente certa desde que não haja indisponibilidade da via.

A receita de portagem é obviamente uma remuneração com carácter incerto. Pode subir ou pode descer, depende do comportamento do tráfego e este está fortemente indexado à evolução do PIB. Há um nível de correlação muito elevado, e até a médio prazo superior a 1, entre o tráfego e o PIB. Se o PIB subir a 1%, por exemplo, tendencialmente, ao longo de 10 anos, é expetável que o tráfego possa crescer entre 1,4% ou 1,5%. Portanto, tem um efeito multiplicador sobre o PIB.

Quando eu falo destas previsões à data de 2009 e de 2010, é importante termos presente que aquilo que eram à data as projeções de evolução do PIB não tem nada que ver com o que é a realidade atual e mesmo com o que é a projeção atual para os próximos anos.

Portanto, quando se fala, por exemplo, das diferenças entre os números que constam do relatório da Ernst & Young — não digo que tenha

lido as 5000 páginas do conjunto dos 36 relatórios, mas preocupei-me em ler a parte mais substancial —, importa ter presente que são estimativas feitas com dois anos de *décalage* em relação às estimativas feitas na data da comissão de negociação, e dois anos que são particularmente atípicos em termos de evolução económica, com uma degradação muito significativa.

Em abono da verdade, importa também que, quando se leem os relatórios da Ernst & Young, se leiam os diversos *disclaimers* que são apresentados no relatório. Enfim, o *disclaimer* é uma expressão típica de auditoria, é o descompromisso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E que são muitas dessas 5000 páginas de que falou!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Exatamente. Tem imensas, designadamente não faz qualquer avaliação jurídica das propostas que efetua, não há verdadeiramente estudos de tráfego. O que há é o modelo matemático de um senhor escocês que projeta a evolução de tráfego com uma grande indexação a uma projeção de PIB. Mas tudo isso são projeções, como foram as que estiveram subjacentes à comissão de negociação que têm de ser lidas de acordo com aquilo que era a informação disponível à data. Se calhar, se agora, em 2013, revíssemos as projeções dos relatórios da Ernst & Young, provavelmente chegaríamos também a valores diferentes. Recordo, sem qualquer desprimor — é a natureza das estimativas —, que em dois meses alterámos a expectativa de evolução do PIB para este ano em 100%!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — «Alterámos», é como quem diz, Sr. Doutor...! Houve quem alterasse, mas nós não nos surpreendemos com isso!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, o que importa aqui dizer e que não tem qualquer apreciação qualitativa é que o contexto da economia, sobretudo internacional, leva-nos a estas alterações muito radicais.

Ainda há dias — enfim, não vou falar, obviamente, das novas negociações —, estava a procurar encontrar o indicador de correlação entre o PIB e o tráfego, porque era muito importante para mim. Um dos contactos que se fez foi com um dos especialistas em Portugal, que trabalha numa das duas grandes consultoras de tráfego que existem em Portugal, que nos dizia que nos tempos atuais nada joga, isto é, não se consegue encontrar variáveis explicativas do tráfego que se conjuguem com a evolução do PIB, com a evolução do preço dos combustíveis, com outras evoluções demográficas. Desculpe-me a expressão, mas estamos um «bocado perdidos» em termos de justificação de tendências. Isto é, de facto, um momento — poderá ser, no futuro, um *case study* — de alguma perturbação que existe quando se pretende fazer qualquer estimativa com um mínimo de credibilidade. Isto afeta, obviamente, qualquer resultado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá-me licença?

Como se costuma dizer, isto «somos nós a conversar». O problema é que estamos a tentar estudar hidrografia no meio de uma tempestade em marés vivas, que é a crise económica que estamos a atravessar!

Portanto, isso levanta exatamente o problema de estarmos numa situação altamente desfavorável do ponto de vista económico que não era assim tão surpreendente se nos reportarmos há três anos.

Muita atenção: eu não estou a culpar a comissão de negociação! É muito importante que isto fique sublinhado. Estou a apontar a responsabilidade aos responsáveis políticos que dão o mandato às comissões de negociação e que, em termos económicos e políticos, veem ao fundo uma explosão com fumo negro e dizem: «Não sei se aquilo é um desastre, mas vou continuar a conduzir até lá em vez de travar ou de mudar de estrada.» É isto que aconteceu em 2009! Quando vamos na autoestrada e vemos uma fumarada lá à frente, convém pelo menos travarmos, ou seja, já que não há saída, travamos.

Mas em 2009 — e peço-lhe ajuda, porque estou convicto que foi isto que aconteceu —, num contexto em que se estava mesmo a ver o desastre lá à frente, que é agora 2013, o Governo deu um mandato à comissão de negociação que foi: «Os senhores vão negociar uma coisa que é introduzir portagens, que é desde logo...» Ia dizer que é «dar o ouro ao bandido», mas não, é dar a chave de casa ao outro lado da mesa. O PS, o PSD e o CDS, o Governo, estes três partidos decidem: «Vamos pôr portagens e vamos pôr portagens para todas as estradas, para todas as SCUT! Não é só uma ou duas, são todas! Vamos fazer aqui uma negociação global! Vamos fazer aqui, aliás, um novo modelo de financiamento!» Para quê? Precisamente, para garantir que é preciso colocar todas as concessões no mesmo processo de renegociação.

Em termos de processo negocial, isto são alterações unilaterais que entregam a posição negocial, do ponto de vista de força, ao lado de lá da mesa, às concessionárias — o que nunca imaginavam, se calhar, que

poderia acontecer. E isto verifica-se dois anos depois do desencadear da maior crise económica do século, provavelmente.

Ora, isto levanta um problema concreto. Os senhores, na comissão de negociação, estavam a cumprir muito claramente orientações que tinham sido dadas, um mandato por parte da tutela. Estavam a cumprir as indicações da forma mais honesta e mais clara que, eventualmente, poderiam. O problema está no contexto de um processo negocial que, na minha opinião, na leitura do PCP, estava viciado por estes dois elementos: alterações constantes a montante no que diz respeito ao contexto do próprio modelo de financiamento da rede viária e estas questões muito relevantes de que falou do objetivo de gerar receitas mercantis para a Estradas de Portugal — lá voltamos aos critérios do Eurostat e à realidade mascarada para critérios estatísticos, o que vem impor condições e circunstâncias negociais altamente complexas.

Tendo já ultrapassado o tempo de que dispunha, gostaria de lhe pedir duas coisas em termos mais concretos e de registo: que retomasse o exemplo que deu daquela concessão, a concessão Norte, em que o rácio de cobertura do serviço da dívida passava (queria perceber se registei bem) de 1,20 para 1,05, o que teve como condição *sine qua non* um compromisso de *standby* acionista que significava a disponibilidade do acionista para uma dotação de capital, porque o financiador colocava-se fora dessa situação em caso de necessidade. Pedia-lhe que confirmasse isto e que esclarecesse que necessidade e circunstâncias seriam essas.

Isto significa, de facto, pôr os bancos à prova de bala em todo este processo.

Considerando as circunstâncias negociais de um processo que tem a montante a exigência unilateral de imposição de portagens e, por outro lado, o modelo de financiamento todo revisto obrigando ao englobamento

de todas as concessões no processo negocial, pergunto-lhe se não estaríamos perante uma espécie de margem negocial «metida numa camisa de 11 varas», porque também não estamos perante um qualquer santo milagreiro que, numa sala de reuniões, conseguisse o impossível.

Gostaria, assim, de lhe pedir o seu testemunho sobre as condições para o processo negocial e as circunstâncias em que essa comissão se encontrava. Penso que me fiz entender, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — De facto, os objetivos que foram fixados à comissão eram muito claros e, portanto, não havia um grau de liberdade negocial significativo. Não houve condicionantes à negociação, mas foi uma negociação, em que se disse: «Vão negociar de acordo com estes critérios.» Portanto, foi isso que a comissão cumpriu.

Quanto à questão que referiu da concessão Norte e da redução do rácio de cobertura do serviço da dívida de 1,20 para 1,05, repare: olhando para isto como o modelo de negócio, a remuneração por disponibilidade permite garantir o lado da receita, mas não garante o lado dos custos. O que significa que, se a concessão, por qualquer razão, na sua exploração, fosse menos eficiente do lado dos custos, isto é, gerasse encargos superiores aos que estavam previstos no caso-base (que é apenas o modelo de referência), obviamente, isso poderia condicionar o serviço da dívida. Daí a exigência da linha de *standby* acionista, ou seja, se o desempenho operacional da concessionária fosse menos feliz, os acionistas teriam de ser chamados a aportar. E essa contingência mantém-se e manter-se-á até dois anos antes do final da concessão, que é quando acaba o financiamento.

Portanto, quando se fala na eventualidade, no risco, na contingência dessa linha acionista adicional poder ser, digamos, chamada a disponibilizar fundos, isso ocorrerá se, do lado dos custos, a concessão for

menos eficiente. Logo, se for menos eficiente, obviamente vai afetar o *cash-flow* e, pondo-se em causa o serviço da dívida, naturalmente os acionistas serão chamados a aportar fundos adicionais à concessão.

Por natureza, uma parceria público-privada, por todas as cláusulas contratuais que tem, obviamente que tem uma parte que está bastante protegida contratualmente, que são as entidades financiadoras. Isso é claro. E, quando falo das entidades financiadoras, estou a falar não só da banca comercial, como também do Banco Europeu de Investimento (BEI) que é o responsável por cerca de 36% do financiamento global de todas estas concessões.

Essas proteções contratuais estão refletidas, designadamente, nos tais rácios de cobertura do serviço da dívida — e, quando falo de um rácio de cobertura de 1,2, significa que o *cash-flow* do ano deve superar em 20% aquilo que é serviço da dívida mais os encargos operacionais da concessão naquele ano; está também refletida noutra proteção, que são as chamadas cláusulas de *step-in*, isto é, se houver alguma situação de incumprimento contratual da concessionária, os bancos têm a prerrogativa de se substituir ao poder acionista e passarem eles a tomar conta da concessão.

Portanto, isso são condições normais nos contratos de parceria público-privada.

Eu não sei, porque não ouvi, mas o Dr. Jorge Coelho, quando se terá referido a que era talvez uma forma mais apetecível para os mercados financeiros de financiar, provavelmente teria que ver com este tipo de cláusulas. Não sei o que estaria na sua cabeça quando fez essa afirmação, mas admito que seja assim.

Repare: isto é, digamos, a lógica normal daquilo que designamos por *project finance*, ou seja, é um projeto financiado substancialmente por

capitais alheios, que exigem, nas cláusulas contratuais, este tipo de proteções.

Outro tipo de proteção é que qualquer alteração aos contratos carece sempre de aprovação prévia dos bancos. Essa é outra restrição que é inquestionável e que estava subjacente à própria comissão de negociação e, até, à concessionária. Portanto, os acionistas da concessionária de alguma forma não tinham liberdade total para negociar com o Estado, porque havia a necessidade de aprovação prévia por parte dos bancos.

Adiciono apenas mais uma característica...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, num processo destes, manda mais o banqueiro do que o Ministro!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não diria isso, mas provavelmente manda mais que o acionista da concessionária. No entanto, repare, isso é a natureza natural de um *project finance*.

Há um outro aspeto que importa ter presente: a generalidade destas concessões tem instrumentos de cobertura contratados, o que significa que, para além do financiamento, há os chamados *swap*. O *swap*, no fundo, é um contrato adicional de garantia de taxa de juro, mas cujos custos de desmontagem a meio do processo são brutais.

Para lhe dar um exemplo — e não estou aqui, obviamente, a cometer nenhuma inconfidência, porque isso já veio a público —, esta operação que se fez recentemente de transferência de um financiamento do projeto da velocidade que foi cancelado para uma entidade pública evitou que o Estado assumisse um compromisso muito significativo (e, quando digo muito significativo, estou a falar largamente de mais de uma centena de



milhões de euros), que significaria o custo da desmontagem do *swap* que estava constituído.

Portanto, isto é um instrumento financeiro que acautela o risco de variação de taxa de juro, mas que, obviamente, é vocacionado para contratos que não são interrompidos ou não são alterados no decurso da sua vigência. Como, aliás, repare, é a natureza de uma parceria público-privada. Eu, pessoalmente, pode ser uma deformação profissional, estou convicto da bondade desta forma de contratação no pressuposto que são contratos estáveis, de longo prazo, que não são alterados ao longo da sua vida, porque, a partir do momento em que se entra na alteração, obviamente, começa a surgir um conjunto de debilidades.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, passar à segunda volta, para a qual estão inscritos os Srs. Deputados Altino Bessa, Adriano Rafael Moreira, Manuel Seabra e Bruno Dias.

Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Vítor Almeida, cumprimento-o e agradeço a sua presença mais uma vez nesta Comissão.

Quando estive aqui da última vez, perguntei-lhe «se fosse o senhor que mandasse, se colocava estas concessões...» — estou a referir-me à Norte e à Grande Lisboa — «... nesta renegociação». Na altura, disse que não.

A pergunta que lhe faço é exatamente a mesma, porque parece que hoje, ao fim de nove meses, alterou a posição relativamente àquilo que disse na última audição em que aqui estive.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Já tive oportunidade de dizer que não alterei a minha opinião.

Vistas isoladamente não identifico vantagens na inclusão destas concessões no processo negocial.

Contudo, tendo em atenção, por um lado, que esse foi o objetivo que foi fixado à comissão, portanto não dependeu da capacidade negocial da concessão incluir ou não incluir, e vendo, por outro lado — e agora já é apenas uma consideração adicional —, o que entretanto aconteceu com duas outras concessões que estavam em circunstâncias idênticas e que estão em processo de arbitragem, apenas me interrogo, sem alterar a minha posição, se esta concessão não fosse renegociada nesta data, se não teríamos (é apenas uma dúvida que eu coloco) um outro processo de reequilíbrio financeiro ou um processo de arbitragem em tribunal arbitral exatamente pelas mesmas razões que são invocadas pela concessão Brisal e pela concessão Douro Litoral, que também, como consequência da introdução de portagens, moveram ações de pedidos de reequilíbrio contra o Estado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, esta alteração é, de alguma forma, um «suponhamos que». É o que o Sr. Doutor aqui nos está aqui a dizer.

No entanto, há pouco também disse que o risco de inclusão destas concessões foi alertado. A minha pergunta é exatamente essa. Pergunto a quem foi alertado, de que forma, se foi por escrito e, considerando que achavam que a inclusão destas concessões tinha um risco acrescido e que foi alertado, se foram convencidos pela tutela que as tinham de incluir obrigatoriamente.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, listei aqui, muito brevemente, cerca de 10 referências, pelo menos, mas são seguramente muitas mais, que constam do relatório da comissão de negociação de junho de 2009, o chamado relatório preliminar sobre a primeira fase de negociações, onde já estavam acordadas as condições financeiras do acordo para um conjunto de incertezas sobre a evolução das receitas particularmente na concessão Norte, para a própria estimativa feita pela comissão do défice que era previsível que desse a inclusão da concessão Norte no processo negocial... Porque, repare, os 571 milhões de euros de défice previsível, que já aqui foi amplamente referido, é um número que consta do relatório da comissão de negociação. Ou seja, a comissão de negociação alertou, de forma, diria, inquestionável, que a inclusão daquela concessão poderia geraria uma estimativa de perda para o Estado dos tais 571 milhões de euros.

Portanto, foi algo que foi relatado no relatório da comissão de negociação, mas foi também relatado que, em termos globais, e considerando esta componente com sinal negativo e todas as outras componentes com sinal positivo das outras concessões onde foram introduzidas portagens, dão um benefício líquido que, conjugando os dois processos negociais, conduz aos tais 2,8 mil milhões de euros que também já referi e que só na primeira fase era os tais 1,18 milhão não considerando as receitas da Beiras Litoral e Alta.

Diria que, no cômputo global, o resultado final de todo o processo negocial foi claramente favorável, sobretudo, volto a frisar, na perspetiva da sustentabilidade financeira da Estradas de Portugal. Portanto, em termos do esforço financeiro que será exigido ao longo de todo este período da concessão à Estradas de Portugal, há sete concessões que é expetável que gerem um benefício líquido positivo — e é claramente positivo, porque

qualquer que seja a evolução do tráfego aquilo que foi acordado em termos de pagamentos de disponibilidade são montantes muito idênticos ao que era expetável que fosse pago no regime SCUT. Portanto, a receita de portagem é sempre um benefício. Agora, este benefício poderia ser maior se não fosse incluída a concessão Norte. Sendo incluída a concessão Norte, é uma parcela de valor negativo que, no cômputo geral, faz passar dos tais 3,3 para 2,8 o benefício global de todo este processo negocial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, já mostrámos aqui várias vezes um gráfico apresentado pelo Dr. Paulo Campos que fala num benefício líquido para o Estado com a negociação de 2010 de 1,8 mil milhões de euros.

Agora, o Sr. Doutor está a dizer-me que, afinal, são 2,8 mil milhões de euros?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Estou a referir-me aos dois processos negociais, ao de 2010 e ao de 2011. Porque, repare, em 2010 foram negociadas as concessões Norte Litoral, Beiras Litoral e Alta, Costa de Prata e Grande Porto; e, depois, Grande Lisboa e Norte. Em 2011, foram renegociadas as concessões da Beira Interior, do Algarve e do Interior Norte.

Apesar de o relatório da comissão de negociação não ter sido despachado pelas entidades decisoras, o certo é que foram introduzidas portagens nestas concessões. E, tendo sido introduzidas portagens, começou a gerar-se benefício para o Estado.

Portanto, quando estou a falar dos 2,8, estou a computar o resultado final apurado em 2010 e o resultado final apurado em 2011 dos dois

processos negociais. Provavelmente, o número de 1,8 que mencionou refere-se apenas ao primeiro processo negocial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eventualmente. É um documento que foi apresentado publicamente e que fala na renegociação de 2010.

Quando o Sr. Doutor nos fala desse benefício nessa negociação global, estão incluídos os valores de reequilíbrio financeiro que foram pedidos pelas concessionárias e estavam na altura em causa.

A minha pergunta é: qual o montante de reequilíbrios financeiros pedidos pelas concessionárias que estava em cima da mesa nesta negociação?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Estes montantes não têm absolutamente nada que ver com o processo de reequilíbrio financeiro. São projeções — no caso das receitas de portagem — de benefícios futuros associados a uma determinada previsão de evolução de tráfego.

Quanto a reequilíbrios financeiros que foram negociados nesta fase — e estamos essencialmente a falar de reequilíbrios financeiros associados às concessões do grupo Ascendi, ou seja, basicamente estamos a falar da Costa de Prata e do Grande Porto e também uma parte, mas muito pouco significativa, da concessão Norte —, em termos globais, o valor acordado anda na ordem dos 137 milhões de euros, que depois com juros para a data do pagamento vai para os 155 milhões de euros, de um montante que era requerido ou, digamos, invocado pela concessionária na ordem dos 270 milhões de euros.

Portanto, de 270 milhões de euros que era o pedido da concessionária, sem juros, foi acordado um valor de acordo de 137 milhões que depois, com os juros que decorreram entre a data do pedido e a data da

fixação do acordo em 2009, vai para os 155 milhões de euros em números muito redondos.

Estes processos de reequilíbrio estão relacionados, essencialmente, na Costa de Prata com a interrupção ou a suspensão dos trabalhos no célebre e muito falado lote 4; no Grande Porto com um conjunto de obras nas zonas circundantes de Matosinhos e também a uma série de processos de impacte ambiental e de atrasos nas expropriações por parte da Estradas de Portugal; no caso da concessão Norte com questões ligadas àquilo que já aqui referimos da Circular Sul de Braga e de mais uns atrasos na ligação a Felgueiras.

Estes montantes não estão computados, ou seja, estes montantes foram acordados, foram pagos às concessionárias e não têm que ver com os números de que estamos aqui a falar de benefícios futuros. Porque, repare, independentemente de haver ou não a passagem para um sistema de remuneração por disponibilidade, os processos de reequilíbrio financeiro ou os pedidos de reequilíbrio financeiro já existiam e teriam de ter uma decisão sobre eles. Portanto, são situações distintas e não interligadas entre si.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — No caso concreto do Norte fala de um prejuízo para o Estado de 571 milhões de euros. À data de hoje, é capaz de garantir que este vai ser efetivamente o prejuízo para o Estado?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Seguramente que não.

Este era o montante que era estimado à data com aquilo que eram as previsões de tráfego feitas pelo consultor de tráfego da Estradas de Portugal em 2009.

Repare naquilo que foi a evolução do tráfego nestes três ou quatro anos e tendo em atenção que qualquer estudo de tráfego tem uma indexação muito forte à evolução do PIB. A previsão de evolução do PIB hoje é completamente diferente do que eram as previsões de evolução do PIB em 2009. Portanto, à data de hoje, um estudo de tráfego que fosse feito para o futuro seguramente chegaria a um diferencial maior, porque é expetável que a projeção de tráfego de 2009 atualizada para hoje dê uma previsão de evolução de tráfego substancialmente inferior.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, admite que o que vem no relatório da Ernst & Young relativamente a esta concessão, ou seja, que o prejuízo será de 768 milhões de euros, é possível que venha a acontecer?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, estamos sempre a falar de projeções futuras.

Quando foi feito o relatório da Ernst & Young, considerando os pressupostos que foram assumidos pela Ernst & Young, os vários *disclaimers* que foram assumidos pela Ernst & Young, este foi o melhor número a que a Ernst & Young chegou à data de 2012.

Portanto, têm todas as condições para serem números mais atualizados do que aqueles que foram feitos em 2009. Provavelmente, se chegarmos a 2020 e fizermos nova projeção, seguramente chegaremos também a um valor diferente. Tudo depende do que for a evolução do PIB — basicamente do PIB —, porque é isso que condiciona muito a evolução do tráfego futuro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, é uma falácia afirmar que houve um benefício para o Estado de 2,8 milhões de euros ou 1,8 milhões de euros no global.

Porque, se só nesta concessão aumentarmos o valor dos 571 para 768, estamos logo a falar em mais 200 milhões de euros.

Relativamente à Grande Lisboa e àquilo que o Sr. Doutor aqui apresenta como um benefício para o Estado, por exemplo, a Ernst & Young fala num prejuízo para o Estado de 288 milhões de euros. Só aqui, estamos logo a falar de quase 500 milhões de euros de diferença, comparativamente com o que foi a vossa base de trabalho na altura.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Parafraseando uma frase já sobejamente conhecida de um antigo jogador de um clube de futebol, «prognósticos só no fim do jogo».

Repare: qualquer dos números é um prognóstico. Qualquer dos números apresentados, seja os da comissão de negociação, seja os da Ernst & Young, seja quaisquer outros, são previsões, porque só conseguiremos apurar um valor definitivo quando as concessões acabarem, em 2032 ou 2033, consoante o final de cada uma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se ainda cá estivermos!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Exatamente! Até lá, são meras projeções.

É evidente que, quanto mais atualizados forem os pressupostos de partida que são utilizados nessas projeções, mais fiável será a informação com base naquilo que é a projeção.



Agora, repare: neste momento, temos uma projeção de PIB para este ano, salvo erro, de -2 pontos percentuais e só o passar de um ponto para dois pontos no início de uma série gera uma alteração muito significativa numa previsão a 20 anos. Se considerarmos a atualização do PIB para 2014, para 2015 e para 2016, obviamente que altera completamente os resultados.

Em 2009 não era expectável, de forma nenhuma, face às informações disponíveis à data, oficiais, que o PIB tivesse um decréscimo sucessivo, durante vários anos, como está a acontecer.

Portanto, só isso altera substancialmente qualquer previsão! Se daqui a dois, três anos ou mesmo um ano — todos esperamos isso — se inverter o ciclo e se gerarmos uma recuperação económica, teremos um efeito multiplicador sobre o tráfego que é muito superior à evolução do PIB e, provavelmente, já estamos a chegar a outros resultados. Tudo depende do que for a evolução do futuro!

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

Queria ler uma parte do relatório do InIR do primeiro semestre de 2011, por isso estamos a falar num período logo a seguir à assinatura do contrato. Diz, relativamente à concessão Norte, o seguinte: «O caso-base atualizado com valores reais até 2009 prevê um TMDA (tráfego médio diário anual) em 2010 ligeiramente inferior ao do caso-base inicial, 21,3 mil carros TMDA em 2011 e mantém os valores médios de crescimento de tráfego de cerca de 2,4. No final da concessão, o TMDA previsto é de cerca de 33,3 mil veículos, aproximadamente 7,6 abaixo do previsto no caso-base inicial. Para que este cenário viesse efetivamente a verificar-se o tráfego teria de crescer 103% entre 2010 e 2011, o que se afigura totalmente improvável.»

Este é um relatório do InIR que foi produzido pouco tempo depois da negociação que os senhores fizeram com base num pressuposto que teria de haver um acréscimo de tráfego de 103%.

O senhor estava convencido, na altura, que esses estudos que lhe eram apresentados iriam levar a um aumento de 103% de tráfego no caso-base entre 2010 e 2011?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Deixe-me só confirmar se eu percebi bem. O Sr. Deputado falou do tráfego do caso-base inicial?

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

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A negociação que foi feita não tomou nunca como referência nem o caso-base...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não! O caso-base atualizado. É o que diz o relatório do InIR na página 36: o caso-base atualizado, com valores reais até 2009.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Mas está a falar-me de tráfego de caso-base ou de estimativas de tráfego revistas?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Estou a falar-lhe do que diz o relatório do InIR, isto é, o caso-base atualizado com valores reais até 2009 prevê um TMDA em 2010 ligeiramente inferior. E, depois, no fim, diz: «Para que este cenário viesse efetivamente a verificar-se o tráfego teria de crescer 103% entre 2010 e 2011, o que se afigura totalmente improvável.»

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — E estamos de acordo!

Sr. Deputado, deixe-me esclarecer uma coisa: se nós considerássemos o tráfego do caso-base, o valor de disponibilidade que seria acordado seria perto de 1,9 mil milhões de euros. O valor de disponibilidade que foi acordado foi de 1291 milhões de euros. Ou seja, a disponibilidade que foi acordada para a concessão Norte não tem absolutamente nada que ver com o tráfego do caso-base; tem que ver com um tráfego revisto, e revisto em baixa, o que conduziu a uma redução dos pagamentos de disponibilidade face ao que seria o tráfego do caso-base de cerca de 600 milhões de euros e, ainda assim, mesmo com este tráfego revisto substancialmente em baixa, a comissão estimou que as receitas de portagem seriam apenas de 720 milhões de euros.

Portanto, quando se fala que a concessão Norte de acordo com as estimativas à data apontava para um prejuízo de 751 milhões, teve-se em consideração que o pagamento de disponibilidade que foi acordado foi 1291 milhões, e não os perto de 1900 que resultariam do caso-base, e a receita expectável à data foi de 721 milhões. Daí chegarmos a uma estimativa de perda para o Estado, nesta concessão, de 571 milhões.

Devo ainda dizer-lhe, e está escrito no relatório da comissão, que o...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A Ernst & Young fala em 637 milhões. Não fala em 721.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Eu permito-me só transcrever (são três linhas) o que está escrito na página 18 do relatório da comissão de junho de 2009, e é textual, que é o seguinte: «A comissão de negociação não teve condições para discutir um perfil de pagamentos de nível inferior ao valor das receitas de portagem decorrentes do cenário de tráfego apresentado

pela concessionária, porquanto esta sustentou que deixaria de ter condições para satisfazer as imposições bancárias.»

Portanto, isto está escrito no relatório da comissão, o que significa, mais uma vez, que o que foi acordado na concessão Norte foi, digamos, o nível de pagamentos mínimo que garantia a manutenção do serviço da dívida bancária, reduzindo a TIR acionista dos tais 11% para 5,39%, reduzindo os rácios de cobertura de dívida de 1,20 para 1,05 e obrigando a concessionária a criar uma linha de *standby* acionista e ainda um outro fator que ainda não referi aqui, ou seja, que pressupõe que a concessionária conseguiria junto do BEI eliminar as garantias ao financiamento BEI — coisa que, tanto quanto sei, à data não conseguiu. Mas esse é um custo assumido pela concessionária, porque esta taxa de 5,39% de TIR tem o pressuposto de que não existiriam garantias bancárias ao BEI, isto é, que o encargo dessas garantias deixaria de existir.

Portanto, aquilo que foi feito na concessão Norte foi assegurar o nível mínimo de pagamentos que permitiria manter a concessão e manter o serviço da dívida. Foram estas, digamos, as baias negociais que foram assumidas para a concessão Norte.

Portanto, a remuneração acionista foi reduzida ao mínimo e aquilo que procurou ser salvaguardado — e recorde que a concessão Norte é financiada integralmente pela banca nacional, logo não há banca estrangeira na concessão Norte — foi a manutenção da concessão com o serviço da dívida garantido. Tem muito menos a ver com projeções de tráfego, mas com a procura de salvaguardar a sobrevivência da concessão.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, pedia-lhe que comentasse as declarações do atual Sr. Secretário de Estado dos Transportes Dr. Sérgio Monteiro, que, quando veio à Comissão, disse que a renegociação dos contratos das concessões rodoviárias Norte e Grande Lisboa custaram ao Estado cerca de 1400 milhões de euros, sendo que a concessão Norte foi de 1140 milhões e a concessão de Lisboa de 281 milhões. Podia, por favor, comentar?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não sei qual foi a fonte dos números invocados pelo Sr. Secretário de Estado, mas admito que, se foram números ou, digamos, apuramento feito numa data posterior ao primeiro semestre de 2009, têm em conta já as quebras de tráfego entretanto ocorridas no momento posterior.

Repare, os relatórios da Ernst & Young também apresentam valores que não serão muito diferentes desses, provavelmente. Portanto, tudo depende dos critérios, dos pressupostos que são assumidos.

Eu tenho falado sempre, ou seja, os números que tenho invocado são a preços constantes, mas, se em vez de preços constantes utilizarmos preços correntes, já chegamos a outros números. Tudo depende do critério.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Vai ficar registado, então, que temos aqui um prejuízo de 1421 milhões, sendo que, quando o Sr. Doutor fez as contas, dava-lhe apenas 524 milhões. Isto é, fez as contas e dava-lhe 524 milhões de prejuízo líquido. Era isso?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, à data do primeiro semestre de 2009, com a informação que existia disponível na altura, com o que eram as projeções de tráfego disponíveis à data, era esse montante.

Já agora, repare: se olharmos para qualquer concessão, até mesmo as mais recentes que foram lançadas, as projeções de tráfego são substancialmente diferentes. Recordo que há uma concessão, que ainda nem sequer entrou em operação, em que entre as previsões iniciais de tráfego e o que são as previsões mais recentes há uma quebra de 80% na estimativa de tráfego, e ainda nem estamos a falar de tráfego real!

Portanto, o impacto que teve esta conjuntura económica na alteração das estimativas de tráfego, como quaisquer outras estimativas, é enorme!

Portanto, não podemos ou, digamos, não é um exercício intelectualmente sério comparar números quantificados em momentos diferentes, ainda por cima se uns são preços correntes e outros são preços constantes. É brincar com números!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Precisando: quando fez as contas deu-lhe 524 milhões de prejuízo.

Pergunto-lhe outro número: para este número líquido qual foi o valor total de custos brutos nas duas concessões?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Se entender como custos na perspetiva do Estado os pagamentos de disponibilidade estimados, os valores globais destas duas concessões eram 1,7 milhões de pagamentos de disponibilidade e 1,2 milhões de receita estimada à data.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Como o Sr. Doutor acabou de referir, essa receita estimada está muito aquém do previsto. É um facto!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, estamos a falar de estimativas! Nenhum dos números é real. Tudo é uma estimativa, e uma estimativa que vai até 2032, 2033. Portanto, quando chegarmos a essa altura, se cá estivermos, poderemos fazer as contas!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, quando cá veio, referiu que a TIR era algo facilmente manipulável.

Gostava que tecesse alguns comentários quanto ao modo como se pode manipular a TIR, ou seja, até que ponto é que dizer que sobe ou que baixa a TIR é totalmente irrelevante para efeitos de renegociação.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A TIR, no fundo, é a diferença de *cash-flow*, ano a ano, entre receitas e despesas, projetada até ao final da concessão.

Estamos sempre a falar de um modelo financeiro de previsões. Se considerarmos, por exemplo, que os custos da operação e manutenção são, por ano, de 10, de 20 ou de 30 milhões, é a liberdade criativa de quem faz o modelo financeiro considerar o valor que entender.

Eu diria que a rentabilidade de uma concessão pode ser obtida por três vias diferentes.

Pode ser obtida sobrevalorizando o custo de construção e, ao sobrevalorizar-se o custo de construção, a rentabilidade é logo apropriada no momento da construção pelo agrupamento complementar de empresas, que normalmente é o construtor e que muitas vezes tem a mesma estrutura acionista da concessionária. Portanto, se eu apresento dois projetos, em que um tem uma TIR mais baixa, mas tem um custo de construção muito superior, a rentabilidade é logo apropriada à cabeça, por via da margem na construção.

Outra hipótese de obter rentabilidade é nos custos de operação anuais. Se eu tenho um contrato de operação que também é com um operador, que normalmente também pode ou não, depende das circunstâncias, ter a mesma estrutura acionista da concessionária, e se esse contrato de operação desnata a própria concessão, ou seja, está sobrevalorizado em relação ao que são os custos efetivos da operação, estou a ter uma segunda componente de rentabilidade que é apropriada ano a ano pelos acionistas através da operadora que faz a manutenção corrente da concessão.

A terceira componente remuneratória é a TIR, que é a rentabilidade que é gerada na concessionária e que é apurada como resultado da concessionária e que depois é distribuída por via dos dividendos.

É óbvio que quem está a modelizar e a preparar o caso-base de um projeto para concorrer tem três opções — ou pode utilizar as três em simultâneo, enfim, é um *mix* que entenderá: ou consegue a rentabilidade imediata por via do contrato de construção, ou consegue a rentabilidade por via de contratos de operação mais onerosos para a concessionária, ou consegue a rentabilidade por via da TIR.

O que significa que posso ter um projeto com uma TIR de 14% e que não seja mais oneroso para o Estado que o outro projeto com uma TIR de 7%, basta que o custo de construção no projeto com a TIR de 7% esteja sobreavaliado.

Como a avaliação que normalmente é feita pelo Estado destes contratos é em termos do esforço financeiro que o Estado suporta com a concessão — aquilo a que designamos o valor atual líquido (VAL) dos pagamentos esperados por parte do Estado —, qualquer que seja a utilização que se faça, com uma TIR mais elevada ou com um contrato de



construção mais elevado, dá exatamente o mesmo resultado em termos de avaliação da proposta em sede de concurso.

Portanto, como vê, podemos ter um contrato com uma TIR de 7% que seja tão ou mais oneroso para o Estado que um contrato com uma TIR de 14%. E, repare, há ainda uma outra questão subjacente: a TIR não é normalmente um critério de avaliação das propostas, quando muito pode avaliar a robustez financeira da concessão, e isso tem um peso relativamente baixo. Portanto, eu diria que não há correlação direta entre a TIR de um projeto e aquilo que é o esforço financeiro do Estado com esse projeto.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, penso que ficou demonstrada toda a estratégia de desorientação que o Partido Socialista seguiu aqui de defesa de uma tese que não conseguimos perceber, porque ficou claro que é irrelevante fundamentar uma boa renegociação numa redução da TIR, pois a TIR tem toda uma manipulação de base que pode não indiciar o que quer que seja.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Foi aqui dito que pode ter...

*Protestos do PS.*

Parece que os Srs. Deputados não querem ouvir.

Ou seja, ficou claro que conseguir uma redução de 9 para 8 não quer dizer que o 8 seja menos que o 9 em termos de benefícios para o Estado.

Também ficou claro, o Sr. Doutor assumiu-o, que houve um prejuízo líquido nestas duas concessões. Mas isto também é irrelevante, porque como o Sr. Doutor disse, isto foi uma negociação global.

Portanto, há aqui uma série de *fait divers*. Dá ideia que o Partido Socialista perdeu o norte quando se começou a falar na banca. Estranhámos o problema, não sabemos o que aconteceu. De qualquer modo, apelamos ao bom senso para que se consiga fazer alguma luz.

Sr. Presidente, peço-lhe para distribuir uma notícia que foi publicada na altura, porque pode ajudar, principalmente a defesa do Partido Socialista, que refere claramente que o prejuízo para o Estado nas concessões Norte e Grande-Lisboa — palavras do Sr. Secretário de Estado — é de 1421 milhões de euros, o que é um pouco acima dos 1000 milhões. Pode ser que também tranquilize o Partido Comunista, porque também não percebemos o porquê de tanto alinhamento hoje nesta estratégia confusa de defesa.

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, só quem não está bom da cabeça acha que isto está tudo bem! A expressão não é minha, é do Dr. Paulo Portas hoje de manhã. E é um bocado verdade. Como é que era possível continuarmos a verificar um acompanhamento do tráfego com o PIB se o nexo de causalidades está rompido? Há uma brutal desaceleração da economia, logo, é evidente que há também, necessariamente, uma brutal queda do PIB.

Queria fazer acompanhar esta nota de uma conclusão que acho que é obrigatória: esta audição, com o mérito que encerrou a declaração do Sr. Doutor, é, do ponto de vista da maioria que a requereu, mais um enorme *flop*.

Vou tentar explicar porquê e vou colocar-lhe três perguntas.

O Sr. Doutor disse «se fosse eu, não incluía a concessão Norte no pacote das renegociações». A primeira pergunta que lhe faço é a seguinte: numa lógica de inclusão da concessão Norte num pedido de reequilíbrio financeiro, à luz daqueles que estão a ser neste momento apreciados, qual seria, do seu ponto de vista, o pedido de reequilíbrio financeiro que a concessão Norte pediria se não tivesse sido incluída no pacote?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, não consigo antever qual seria o montante. Provavelmente, seria um montante muito elevado, assim como são os outros dois. Mas não consigo antever qual seria o montante.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas tendo em conta a média dos outros e aquilo que está em causa nos outros, sabendo, como sabe, o que está em causa neste, o que acha?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Admito que poderia ser um pedido da mesma ordem de dimensão de valores.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Que é?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — 1000 milhões, mais de 1000 mil milhões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — 1000 milhões?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Provavelmente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, 500 milhões é metade de 1000.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Estamos a fazer futurologia... Aliás, aqui nem é futurologia, porque é uma coisa que nunca acontecerá!

Portanto, não é possível antever. Eu só estou a tomar em consideração isso, tomando por referência o investimento em cada uma das concessões.

A concessão Norte tem um investimento muito significativo e, portanto, de dimensão...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas estaríamos perante um pedido de reequilíbrio muito próximo dos 1000 milhões?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sim, porque a concessão tem uma dimensão muito superior à do Douro Litoral.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, este prejuízo de 571 milhões é, apesar de tudo, um mal menor relativamente aos eventuais 1000 milhões que poderiam resultar desse pedido de reequilíbrio?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Uma coisa é um pedido de reequilíbrio, outra coisa é aquilo que fosse acordado em sede de reequilíbrio.

Recordo que, no caso das duas concessões que estão em tribunal arbitral, o Estado não reconheceu o direito da concessionária à indemnização. E por essa razão é que foi para tribunal arbitral.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Há de haver uma decisão, claro!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Agora será uma decisão do tribunal arbitral, naturalmente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, diga-me outra coisa: acha que as negociações tinham chegado a bom porto sem a inclusão da concessão Norte?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Provavelmente não, na medida em que isso, por um lado, era um dos objetivos fixados à comissão...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, pode repetir?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Provavelmente não, porque isso, por um lado, foi um dos objetivos fixados à comissão, mas era também uma exigência do próprio grupo de concessionárias.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A comissão, afinal, propôs ou não propôs ao Estado a assinatura do contrato após a renegociação, concessão Norte incluída?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — A comissão apresentou ao Estado um conjunto global de contratos ou de minutas de contrato que foram

acordadas com as concessionárias, alertando para as contingências associadas àquele processo, designadamente, no caso concreto da concessão Norte e também da Grande Lisboa, o que poderia estar em causa. Não tem de haver, e não havia, uma proposta concreta. Havia, sim, conclusão: «Conclui-se isto. Se entenderem acordar nesta negociação, estão aqui as minutas de acordo.»

Portanto, não é uma situação que se submete à consideração superior. De facto, submete, mas não tem de propor ou deixar de propor. Relata o resultado das negociações.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, acho profundamente esclarecedor que, por um lado, se estime que seria na ordem de grandeza dos 1000 milhões o pedido de reequilíbrio da concessionária se não tivesse chegado a acordo; acho também saudável percebermos que, se a concessão Norte não tivesse sido incluída nas renegociações, muito provavelmente teria abortado o processo negocial; e também acho saudável percebermos que essa, não obstante a baliza que é marcada à comissão, é também uma sugestão, depois, a final, da comissão junto do Estado para que inclua a concessão Norte na renegociação.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Se me permite, já agora, a síntese conclusiva do relatório da comissão diz: «A comissão de negociação entende que foram globalmente assegurados, no âmbito do processo negocial, os objetivos negociais que lhe foram fixados, conforme referido ao longo do relatório.»

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É uma conclusão que coincide com a minha, Sr. Doutor. Agradeço-lhe imenso.

Finalmente, mas não menos importante — e vou terminar, Sr. Presidente —, na audição de ontem, uma audição também ela muito agradável e bastante esclarecedora, uma das novidades, talvez a de maior relevo, que foi introduzida nas declarações do presidente da comissão foi que, no momento, as concessões SCUT que estão a ser renegociadas e que têm já portagem estão a funcionar ainda sem contrato assinado, o que perdurará já há coisa de um ano, ou seja, temos funcionamento de concessões SCUT onde foram introduzidas portagens, mas onde não há contrato.

Há duas conclusões que eu gostava de tirar e saber se o Sr. Doutor concorda comigo ou não. A primeira tem a ver com o seguinte: há ou não benefícios para o Estado dos novos contratos que não estão a ser aplicados a estas concessões pelo facto de os contratos em concreto das concessões não terem sido assinados? O Estado está ou não a perder?

Segundo: estão ou não as concessionárias no melhor dos dois mundos, ou seja, beneficiam do facto de continuarem a ser pagas nos termos anteriores e não são prejudicadas pelo facto de não terem assinado os contratos? É possível tirarmos esta conclusão?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não creio que se possa tirar diretamente essa conclusão.

Faço apenas uma pequena clarificação: não estamos aqui a falar da existência de um vazio contratual. Apesar de os contratos não serem assinados...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu sei, Sr. Doutor. Estão a funcionar de acordo com o contrato anterior.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não, não!

Estão a funcionar de acordo com o acordo provisório, um acordo intercalar...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ah, é um acordo intercalar.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — ... que foi celebrado e acautelava já qual seria a remuneração provisória das concessionárias face a uma decisão de introdução de portagens.

Portanto, as concessões...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Do seu ponto de vista, Sr. Doutor, há ou não vantagem em esse contrato ser assinado?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Se me permite, os pagamentos que estão a ser feitos pelo Estado estão a sê-lo a título de um pagamento por conta daquilo que vier a ser a decisão final.

Portanto, foi acautelado que as concessionárias não eram penalizadas pela quebra de tráfego que decorreu da introdução de portagens.

Repare: se não fosse assim, por exemplo, se a concessão do Algarve, talvez aquela onde a quebra de tráfego foi mais acentuada, estivesse a ser remunerada pelo sistema SCUT, estaria em situação de *default* puro.

Portanto, esse acordo intercalar previu que as concessionárias passassem a ser remuneradas de acordo com um...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, mas havia ou não vantagem, em termos de transparência e de percebermos exatamente qual o modelo, que o Estado assinasse o respetivo contrato com as concessionárias



e não deixasse perdurar uma coisa que é puramente eventual e não está fechada?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Depende das circunstâncias. Eu diria que no momento presente não haveria vantagem. Porque, repare, tendo-se iniciado o novo processo negocial, assinar um contrato que depois vai ser novamente passível de alterações era estar a perder tempo. Se poderia ser...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas acha razoável estarmos num limbo durante tanto tempo?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — O relatório da comissão foi apresentado, salvo erro, em agosto ou setembro de 2011, as portagens foram introduzidas em dezembro de 2011. Poder-se-ia dizer que, se calhar, a prudência acautelaria que, nessa altura, antes da introdução das portagens, se tivessem celebrado os acordos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se a prudência aconselhava, foi imprudente não ter celebrado!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Ainda assim, havia uma situação que estava pendente relativamente à concessão Interior Norte, onde não foi possível chegar a acordo. Portanto, havia sempre uma concessão em que não havia acordo e, portanto, ou se encetava um novo processo negocial ou se decidiram introduzir portagens...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor continua a defender que mesmo aí tem de haver um acordo global, uma negociação em pacote? Não se podia, também aí, excluir a concessão Norte?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não necessariamente...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não se devia, não é? À semelhança do que não se fez...

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — O problema é que não houve... Quer dizer, negociações houve, mas não houve acordo. Se não houve acordo, as negociações...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Abortaram!

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não ficaram integralmente sem efeito, porque foi celebrado esse tal acordo intercalar, que previa que, transitoriamente, fosse assegurada a remuneração da concessionária em caso de introdução de portagens.

Portanto, esse acordo, no fundo, tem plena eficácia e está em vigor.

A única coisa que existirá é que os pagamentos que neste momento estão a ser feitos pelo Estado não têm um carácter definitivo e são suscetíveis de ajustamento ou revisão quando for fechado um acordo final.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Retroativamente?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Retroativamente, exatamente.

Neste momento, estando em curso um novo processo negocial, era de todo despropositado fechar aquele acordo.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Dr. Vítor Almeida, se há coisa que nós fazemos, por norma, questão de reconhecer, desde logo, são pessoas que têm uma experiência e até um quadro de pensamento e de opinião diferente do nosso. Não nos custa nada reconhecer, e reconhecemos com muito gosto, quando temos pela frente pessoas com competência técnica e com seriedade intelectual.

Não quero generalizar, porque também não seria correto, mas ao fim destas horas de reunião nesta sala, perante algumas das intervenções que foram feitas, quero sair daqui com uma convicção: de que, ao contrário do que alguém poderá pensar, a sua intervenção e o seu contributo não foi mal empregue. Às vezes dava-me vontade de desabafar: «Mal empregada informação que o senhor está aqui a trazer, para ser tratada desta forma.»

Quero assegurar-lhe que nós estamos a ter em conta, estamos a ouvi-lo com atenção e a pensar naquilo que está a dizer. Portanto, o testemunho e a reflexão que aqui nos traz são importantes para quem quiser tirar lições e ensinamentos da experiência que o País tem tido nestes anos, com estes processos, com estes modelos e com estas políticas. É um elemento importante e quero agradecer-lhe por isso.

Ouvimos a sua leitura e a sua perspetiva relativamente a este modelo de financiamento e a este tipo de contrato quando referiu que em determinadas circunstâncias poderá ser benéfico — que circunstâncias? — contratos com estabilidade e a longo prazo, sem alterações de

circunstâncias que venham adular as condições negociais. Registámos isso.

Com seriedade também quero partilhar consigo que isto levanta-nos uma preocupação. É que contratos firmados a longo prazo que vinculam o Estado em centenas de milhões de euros, muitas das vezes, baseados em estimativas que, como qualquer pessoa minimamente séria reconhecerá, são inerentemente falíveis... Deu uma exata medida de que, no início de uma série, uma pequena alteração pode resultar, perante um determinado VAL que citou, em alterações profundíssimas ao fim de uma década ou duas. E esse é não direi o tiro no escuro em que o Estado e o País se colocam, mas uma rajada de metralhadora na mais completa escuridão, porque pode ser uma coisa com um rasgo de sorte ou pode ser uma tragédia do ponto de vista económico e financeiro. Isto na melhor das hipóteses, porque, entretanto, pode haver alteração de circunstâncias, como, por exemplo, «vamos pôr portagem em toda a parte».

Aquilo que lhe queria perguntar, porque é muito fácil, depois, fazer parangonas e manchetes com os números que são atirados e tanto se pode falar em 500 milhões, como em 1000 milhões, como em 700 milhões... Há um jornal que, assim como outras pessoas que estejam a acompanhar esta reunião, pegou nas suas declarações e pôs *online* um texto com as mesmas, cujo título é *Negociações de PPP com benefício para o Estado de 2,8 mil milhões*.

Eu tenho dúvidas que se possa retirar esta conclusão da informação que o senhor aqui nos trouxe. Verifico que, relativamente à expectativa resultante do processo negocial e ao tal valor atual líquido que era esperado com os elementos que detinham na altura, pudessem ter essa expectativa.

O que pergunto, em primeiro lugar, é se naquelas circunstâncias era possível fazer alguma negociação segura para o Estado naquele contexto de

intempérie nacional e global, quando o risco era, de duas, uma, ou assumido pelo Estado ou um processo rejeitado pelos financiadores. Esta é uma questão. Alguma vez os financiadores, os bancos, na sua experiência, aceitaram ou aceitariam um resultado e um quadro de acordo que fosse não digo mais desfavorável, mas mais arriscado do que antes, do que a posição negocial em que se encontravam?

Termino com a ideia de termos uma circunstância de uma estratégia de negociação que, à partida, inviabilizava resultados diferentes. Não me refiro à estratégia da comissão de negociação, mas ao mandato dado pela tutela, que, por sua vez, resultava de um acordo político que vinculava os três maiores partidos na altura. Faz-me lembrar um provérbio que, às vezes, se diz, que é «albarda-se o burro à vontade do dono» e, ao albardar-se o burro à vontade do dono, era muito difícil que o alforge ficasse direito.

Gostava de ouvir a sua opinião perante estas três questões que lhe coloquei.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Começando pela questão dos 2,8 milhões, eu frisei que era o benefício que era estimado em 2009, à data. Portanto, obviamente que hoje, com o que aconteceu entretanto, este número perde completamente sentido. Esta é a primeira questão.

Quanto à questão do constrangimento que poderia significar a aceitação ou não dos bancos, estando convicto, como estou, e penso que os meus colegas da comissão também estarão, de que fizemos o melhor que podíamos e sabíamos naquele processo negocial, sinceramente estou bastante convencido de que não seria possível fazer de forma diferente. A tal solução mais ousada ou mais arriscada, provavelmente, não teria a aceitação dos bancos. As alterações contratuais não mereceriam a

concordância dos bancos e, mesmo assim, nalgumas circunstâncias já foi muito difícil.

Recordo que, sobretudo já na parte final das negociações, já depois do eclodir da crise, alguns bancos estavam claramente com vontade de desinvestir em Portugal, assim como se veio a verificar noutros que, entretanto, estão de saída do mercado português, porque aumentou substancialmente o risco do País.

Ora, neste contexto, qualquer argumento poderia ser utilizado para ou vetar o acordo ou porem como contrapartida serem substituídos por outra entidade financeira e, sobretudo quanto à banca internacional, o risco de sair era elevado.

Portanto, diria que, nessa perspetiva, dificilmente se conseguiria fazer de forma diferente.

A circunstância atual é diferente, hoje. Portanto, eu diria que hoje talvez haja condições para conseguir negociar acautelando melhor a posição do Estado, em relação ao que existia à data, porque, apesar de tudo, hoje... Enfim, existe outro risco, embora não seja uma questão que se coloque. Mas vendo o que sucedeu na Grécia, por exemplo, houve bancos que perderam, literalmente, dinheiro, com necessidade de *haircut* sobre muitos financiamentos.

Portanto, a realidade hoje é diferente daquela que existia há uns anos. Não quero antever aquilo que será o resultado do processo negocial, mas percebo que talvez haja (desculpem-me a expressão) um «abaixar de crista» da parte de algumas entidades face àquilo que foi a postura assumida há uns anos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ainda agora começámos, Sr. Doutor. Ainda agora começámos...!

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo pediu a palavra para interpelar a Mesa.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, queria apenas fazer um esclarecimento muito breve.

Há pouco, falou-se muito em termos da expressão «acordos intercalares» e eu gostava que o Sr. Doutor nos pudesse esclarecer qual é a figura jurídica desses acordos — se são protocolos, se são memorandos de entendimento, o que é que são — e qual a sua vigência, ou seja, até quando é suposto eles estarem em vigor. Gostava de saber, se tiver essa informação, quando é que vamos ter contratos assinados.

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Não tenho informação de quando serão assinados contratos. Estes contratos que foram prévios à introdução de portagens e até prévios à alteração de um conjunto clausulado contratual das bases das concessões, portanto deste último pacote de três concessões — basicamente, estamos a falar Beira Interior, Algarve e Interior Norte —, estes acordos intercalares foram celebrados entre o Estado e as concessionárias. Depois, houve outros acordos, mas esses já para a prestação de serviços de cobrança de portagem, que envolveram também a Estradas de Portugal.

Tanto quanto sei, sobretudo no caso dos acordos de cobrança de portagem, já foram renovados esses contratos, porque tinham periodicidade de um ano. Se não o foram formalmente, foram-no tacitamente, mas estão em vigor, digamos, já numa fase de renovação.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Eu percebi que era o prazo de um ano com renovação.

Mas em termos de figura jurídica o Sr. Doutor não sabe o que são? São memorandos de entendimento? São protocolos? Está a referir a expressão «acordos», e a minha dúvida é mesmo essa: o que é que são os acordos?

O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — São acordos. Agora, não sei se se chama acordos de investimento ou... Penso que a designação até é acordos de investimento. Confesso que a componente jurídica não é a minha área. Mas é uma figura de acordo mesmo, não é um memorando de entendimento. É um acordo que estabelece as condições de remuneração da concessionária em caso de introdução de portagens.

O problema é o seguinte: com a introdução de portagens, era expectável uma quebra de tráfego. Não se sabe o quanto da quebra de tráfego. E os acordos estabelecem, após a introdução de portagens, de que forma é que a concessionária é remunerada. No fundo, qual é o tráfego teórico que era assumido em regime SCUT após a introdução de portagens, que é isso que determina, depois, qual será a remuneração das concessionárias.

Portanto, o que estes acordos fazem é simular uma evolução de tráfego em regime SCUT a partir do momento em que são introduzidas portagens.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não vou continuar, porque, senão, pareceria que estava a interrogá-lo. Fiquei, no entanto, com muitas dúvidas sobre a sustentabilidade jurídica do que me está a dizer. Poderá ser matéria para aprofundarmos no futuro.



O Sr. Dr. **Vítor Almeida**: — Sr. Deputado, também não sou, seguramente, a pessoa indicada para esclarecer essas dúvidas.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos a concluir a nossa reunião.

Agradeço ao Sr. Dr. Vítor Almeida a sua segunda participação nesta Comissão.

Lembro que a próxima reunião será na quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, e vamos ouvir o Vice-Presidente Eduardo Ferro Rodrigues. Portanto, a seguir ao debate quinzenal com o Primeiro-Ministro no Plenário, teremos aqui a audição do Vice-Presidente da Assembleia.

Temos também já marcadas todas as audições da próxima semana, como sabem.

Boa tarde a todos e bom fim de semana.

Srs. Deputados, estão encerrados os nossos trabalhos.

*Eram 17 horas e 14 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.