

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

53.<sup>a</sup> Reunião  
(14 de fevereiro de 2013)

---

**SUMÁRIO**

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

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota, Presidente do Conselho de Administração da Mota-Engil. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Manuel Seabra (PS), Duarte Filipe Marques (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP), Adriano Rafael Moreira (PSD), Pedro Filipe Soares (BE), Carina Oliveira (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS) e Paulo Cavaleiro (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 26 minutos.

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

*Eram 17 horas e 55 minutos.*

Antes de darmos início à audição do Sr. Eng.º António Mota, queria dar conta do seguinte: em primeiro lugar, estão ali duas pastas com documentação chegada à Comissão — são respostas a questionários —, que vai ficar disponibilizada na sala onde guardamos os nossos materiais.

Em segundo lugar, informo que já deram entrada as propostas do PS, do PSD e do CDS relativas a personalidades a ouvir. Trata-se de uma lista extensa e creio que não temos condições, neste momento, para tomar uma deliberação. Assim, a minha sugestão vai no sentido de, na próxima semana, marcarmos uma reunião onde vamos deliberar sobre as audições a fazer e tentar programar o mais possível os nossos trabalhos, porque temos apenas 10 semanas até ao final.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, queria levantar a questão de haver algumas entidades que não foram notificadas para responder por escrito, e há uma entidade que considero que era da máxima importância termos as suas respostas para decidirmos se devemos ou não ouvi-la em Comissão. Refiro-me ao líder do consórcio bancário.

De acordo com a documentação que chegou à Comissão no dia 9, relativamente às concessões Grande Lisboa e Norte, tratar-se-á do Banco Espírito Santo e do Banco Comercial, pelo que não deve ser muito difícil notificar os respetivos presidentes na sede da empresa para que respondessem por escrito. Face à resposta escrita, poderíamos decidir se os indicariamos para audição em Comissão.

Está no requerimento do Partido Socialista. Não indica a entidade nem o nome, mas cruzando com o documento que chegou à Comissão, neste caso, da Ascendi, já temos indicação do banco que liderou os respetivos consórcios.

Parece-nos que, pelo menos para estas duas, isto seria importante.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, naturalmente, iremos proceder desse modo.

Entretanto, não sei se alguém tem sugestões relativamente ao dia e à hora em que faremos a reunião na próxima semana. Como não temos audições, uma hipótese seria a de a fazer na quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos.

*Pausa.*

Não havendo objeções, a reunião será na próxima quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, e nessa reunião deliberaremos as audições a fazer, procurando concretizar para que se iniciem na semana seguinte.

Srs. Deputados, vamos, então, pedir ao Sr. Eng.º António Mota que se junte a nós.

*Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Eng.º António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota, Presidente do Conselho de Administração da Mota-Engil.*

Sr. Eng.º António Mota, quero agradecer a sua presença e colaboração nos trabalhos desta Comissão e vou dar conta da metodologia que vamos seguir.

Numa primeira ronda, cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar as questões que entender, que são respondidas em diálogo, e haverá depois a possibilidade de uma segunda ronda, em que cada Deputado que quiser intervir dispõe de 3 minutos.

Pergunto-lhe se pretende fazer alguma intervenção inicial sobre a matéria ou se entende que devemos passar, de imediato, às perguntas.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota** (Presidente do Conselho de Administração da Mota-Engil): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, queria apenas agradecer a amabilidade que tiveram de alterar a data inicialmente prevista para esta audição. Tinha regressado de fora nesse dia e, por isso, agradeço a amabilidade.

Para além disto, não tenho qualquer declaração inicial e responderei às perguntas que me forem formuladas.

O Sr. **Presidente**: — Vamos iniciar as perguntas de acordo com a rotatividade que temos estabelecida, cabendo hoje ao PS a primeira intervenção.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º António Mota, muito obrigado pela sua presença.

Começo por lhe perguntar, para nos situarmos, qual é a participação do Grupo Mota-Engil no capital acionista do Grupo Ascendi.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — A Ascendi é detida por dois acionistas, o Grupo Mota-Engil e o Grupo Espírito Santo: 60% da Mota-Engil e 40% do Grupo Espírito Santo. Depois, a Ascendi é detentora de uma participação que varia entre os 75% e os 80% das concessões rodoviárias e tem uma participação de pouco mais de 30% na Lusoponte.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Da renegociação efetuada relativamente às concessões atribuídas ao Grupo Ascendi — SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, Beiras Litoral e Alta (BLA), concessão Norte e concessão Grande Lisboa —, que foi fechada em 2010, resultou uma diminuição de encargos para o Estado? Se sim, em quanto? Qual o valor?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Tanto quanto é do meu conhecimento e do conhecimento público, a comissão de renegociações e de avaliação das negociações, no relatório que fez, refere — e esses são também os números a que chegamos — que terá havido, no conjunto das cinco concessões, uma economia para o Estado da ordem do 1200 milhões de euros.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro seria capaz, ainda que não de forma exaustiva mas conforme se fosse lembrando, de listar as

vantagens para o Estado da renegociação que foi feita com o Grupo Ascendi?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Em termos numéricos, de cada uma das concessões, ou em que termos?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Enfim, há notas que são claras. Há uma vantagem, eventualmente, para futuras operações de refinanciamento, pelo facto de terem sido agregadas; há o ganho de que já me falou; há um pedido de reequilíbrio financeiro que, depois, não foi integralmente satisfeito.

Enfim, se pudesse discorrer sobre isso, evitava que gastasse tempo, porque eu tenho 8 minutos certos e o Sr. Engenheiro não tem limite de tempo. Portanto, se pudesse listar, evitar-me-ia esse gasto de tempo.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, vamos lá ver. A renegociação das concessões vem na sequência de uma decisão política, tomada primeiro em 2004 e depois em 2007, de utilizar o sistema utilizador-pagador e da introdução de portagens nas SCUT. A partir daí, era necessário encontrar soluções que permitissem fazê-lo, desde o modelo, às consequências, a como é que se faria a cobrança de portagens.

Além disto, estavam pendentes ao longo dos tempos diversos reequilíbrios financeiros pedidos, quer na concessão Norte quer na concessão Costa de Prata.

Na concessão Norte por alterações de traçado, por sobreposições de traçados, pela existência de uma via paralela não prevista, que é Guimarães-Fafe, que não estava prevista no Plano Rodoviário Nacional.

Portanto, eram situações que estavam pendentes e que se vinham arrastando há muitos anos.

Quanto à Costa de Prata, pela suspensão do lote 4, que é a mais importante de todas, e também por algumas alterações de traçados e de impactes ambientais não previstos na fase do concurso.

O acordo global incidiu sobre tudo isso. Além da introdução das portagens e de todo o modelo de portagens, foi adstrito a esse acordo global um reequilíbrio financeiro de 155 milhões para compensar todos os reequilíbrios que vinham de trás.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Esses 153 milhões, ou 155 milhões segundo o Sr. Engenheiro disse, são a resposta a um reequilíbrio financeiro de que montante?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Houve dois pedidos de reequilíbrio financeiro ao longo de todo este período, um primeiro de 446 mil, que passou para 216 mil, e outro que, julgo, era de 270 milhões e terminou em 155 milhões, onde está também incluída uma verba que o ACE Construtor tinha adiantado para pagamento de expropriações, de forma a que não houvesse mais atrasos no arranque das obras nem atrasos na conclusão da empreitada.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Uma última nota relativamente à taxa interna de rentabilidade (TIR). Em resultado dessas renegociações, a TIR do Grupo Ascendi nestas operações baixou?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, penso que o Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, quando cá esteve,

já referiu isso. A TIR média das concessões rodoviárias que tínhamos era na ordem dos 11,16% e passou para 9,48%, pelo que teve uma redução de cerca de 16%, o que coincide com as TIR médias das subconcessões que são, desde o início, por disponibilidade.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, Sr. Engenheiro, concluímos que, em resultado da renegociação fechada em 2010, a TIR média das concessões obtidas pelo Grupo Ascendi baixou cerca de 16%.

Foi referir um outro tema, Sr. Engenheiro. Nos governos liderados pelo Eng.º José Sócrates, cuja competência nesta área de intervenção, ao nível da Secretaria de Estado, era do Sr. Dr. Paulo Campos, foram lançadas oito parcerias público-privadas, que correspondem a oito subconcessões.

Dessas oito parcerias público-privadas, a quantas é que a Ascendi concorreu e quantas ganhou?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Concorri a todas quase de certeza. Aliás, não me lembro de nenhuma concessão aqui, em Portugal, desde que há concessões, a que o Grupo Mota-Engil não tenha concorrido. E ganhámos duas concessões: a concessão Douro Interior e a concessão Pinhal.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E consegue listar as oito? Sabe a quem foram atribuídas as outras seis?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Acho que a Transmontana é da Somague e do seu grupo... Não, desculpe, a Transmontana é da Soares da Costa; o Túnel do Marão é da Somague; o Baixo Alentejo é da Edifer/Dragados; o Algarve é também da



Edifer/Dragados; duas são nossas; e há outras duas, o Baixo Tejo e o Litoral Oeste, que têm uma participação da Brisa — não tenho a certeza se a Brisa é maioritária nas duas, mas no Baixo Tejo é de certeza, a outra é de um grupo da Brisa e da Moniz da Maia, Serra & Fortunato.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nas duas subconcessões que a Mota-Engil, o Grupo Ascendi, ganhou, que são Douro Interior e Pinhal Interior, qual foi o critério de adjudicação?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Houve um concurso público, houve uma primeira passagem a uma segunda fase, à apresentação da BAFO (*best and final offer*), e uma decisão governamental de adjudicação, mas foi sempre através de concurso público.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, sei isso, Sr. Engenheiro. O senhor ganhou porque tinha o preço mais baixo ou por outra razão qualquer?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Ganhei, porque tinha o preço mais baixo e porque tinha a melhor proposta em todas as concessões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Faço-lhe esta pergunta, Sr. Engenheiro, e vou dizer-lhe porquê: na audição do Dr. Gonçalo Moura Martins foi aqui dito pelo Deputado Duarte Marques — e tem sido também já reiteradamente afirmado nesta Comissão — que o Grupo Ascendi ou a

Mota-Engil são o empreiteiro do regime. Acho estranho que o empreiteiro do regime, em oito concursos, só tenha ganho dois.

Gostaria de suscitar a questão, porque, como é evidente, se fosse o empreiteiro do regime, teria provavelmente ganho mais qualquer coisa do que aquilo que efetivamente ganhou.

Sr. Engenheiro, queria que me falasse também das vantagens do modelo das parcerias público-privadas (PPP), porque nas subconcessões que a sua empresa venceu designadamente o risco de construção, mas também o risco das expropriações, o risco de disponibilidade e o risco ambiental passaram para a concessionária.

O risco da construção é uma evolução notável no modelo de construção de obra pública em Portugal, uma vez que todos nos lembramos de que, por exemplo, a Casa da Música, o Centro Cultural de Belém, a Ponte Vasco da Gama começaram por ser construídos em regime de empreitadas de obras públicas, começaram com um preço e acabaram cinco, seis, sete, oito vezes mais caros.

Esse risco de construção nas concessões manteve-se no Estado ou passou para si, para as suas empresas?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Sr. Deputado, nas concessões em todas as parcerias público-privadas, até porque há necessidade de financiamentos, o risco da construção está, invariavelmente, do lado das concessionárias que o trespagam totalmente para o consórcio construtor. É impossível montar qualquer projeto neste regime sem que o risco de construção, naquilo que é normal, ou seja, se não forem impostas alterações de traçados, seja sempre do construtor.

Deixe-me fazer-lhe uma pequena correção: a Lusoponte, a Ponte Vasco da Gama também já foi com o risco de construção do lado do construtor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estava convencido exatamente do contrário, porque tenho a nota pública de que, por exemplo, a Casa da Música e o Centro Cultural de Belém dispararam nos custos, dispararam no preço (o que, aliás, é mais ou menos público) e, enfim, associei indevidamente — e peço, por isso, desculpa — a Ponte Vasco da Gama a esta evolução.

Sr. Engenheiro, queria aproveitar para lhe colocar a seguinte questão: no *Correio da Manhã* de há dois dias atrás, o inesgotável Dr. Paulo Morais diz, literalmente, o seguinte: «Só ao grupo Ascendi e seus financiadores foram pagos, a mais (!), quinhentos milhões de euros. Uma patifaria. As poupanças do estado com a redução salarial da função pública em 2011 foram, afinal, diretamente para os bolsos do senhor António Mota, seus associados e financiadores.» Isto foi escrito pelo Dr. Paulo Morais anteontem no *Correio da Manhã*.

Na decorrência dos processos, e do que já aqui falámos, o Sr. Engenheiro perdeu o benefício fiscal, é claro, em resultado da renegociação; no resultado do reequilíbrio financeiro pedia 570 milhões e, pelos vistos, foram-lhe atribuídos pouco mais de 150 milhões; as TIR das suas concessões foram reduzidas em cerca de 20%. Para quem foram, então, estes 500 milhões que o Dr. Paulo Morais lhe atribui?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Se o Sr. Presidente me permitir ser algo jocoso, sobre esse artigo do jornal, só tenho uma alegria: ganhei um almoço, a escolher onde quiser, com um

colega e amigo meu a quem disse, um ou dois dias antes, «vai sair um artigo do Dr. Paulo Morais a pôr o meu nome estampado no jornal». Por isso, ganhei essa aposta. É o único comentário que tenho a fazer. Era esperável que esse senhor fizesse um artigo dessa natureza. A única coisa que tenho a dizer é que, por causa desse artigo, vou ter um bom jantar, não pago por mim. Não tenho mais nenhum comentário sobre o assunto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E os 500 milhões?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Quanto aos 500 milhões, não sei onde é que estão.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É delírio? Eu sei que há gente que ganha a vida a pintar o mundo de negro, mas...

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— As concessões são remuneradas pelo que está acordado. Há um PREF (processo de reequilíbrio económico-financeiro) que foi englobado no acordo global de 155 milhões de euros.

Por isso, desconheço totalmente onde foi buscar esses números e nem me merece mais nenhum comentário, como não merecem todos os outros artigos em que o Prof. Paulo Morais invoca o meu nome.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro e a sua família têm uma longa tradição, já herdada de família, de ligação ao mundo da construção.

Gostava que fizesse uma avaliação, no que se refere à evolução da construção em Portugal nos últimos anos, da sua consideração até há muito

pouco tempo como âncora da economia, da sua consideração como âncora na indução de emprego e do seu estado atual. Gostava que nos falasse sobre essa evolução.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— O setor da construção é um setor que vem a entrar em crise desde 2006/2007. Tem baixado todos os anos, tem sido um dos polos fulcrais do desemprego neste País. É um setor que foi sempre muito causticado, muito por culpa dos empresários — ninguém mais tem culpa, no setor, do que os empresários.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E, neste momento, os empresários são os únicos responsáveis por esse processo?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Acho que não. Quer dizer, o País está em crise, o País em cada momento tem de definir o nível de investimento e, por isso, os empresários têm de se preparar para sobreviver nos momentos bons e sobreviver nos momentos maus. Eu pensava...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Desculpe interrompê-lo, mas estou a tentar induzir a sua resposta — induzir no sentido de me responder e focar a sua atenção em pontos concretos.

Acha aceitável que o tipo de política económica que está neste momento a ser desenvolvida contribua para esta dimensão mais exaurida do setor da construção?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Sr. Deputado, a política é a política. A política tem de ser definida. Temos de estar preparados para viver com isto.

Se me permite, tenho de dizer que as empresas não se prepararam a tempo, não ganharam dimensão, não fizeram o que deviam ter feito. Neste ponto, passo a imodéstia de dizer que a Mota-Engil seguiu o caminho certo. Há 10 anos fundiu-se e transformou-se num grupo grande em Portugal e médio-grande na Europa, internacionalizou-se, diversificou-se, reestruturou-se, profissionalizou a sua gestão e, por isso, estamos hoje numa situação económica bastante confortável, mas numa situação financeira muito complicada, como estão todas as empresas em Portugal, e o setor da construção não soube, em devido tempo, organizar-se para o futuro.

Já tivemos momentos de grande volume de investimento em Portugal, momentos piores. Os últimos anos, apesar de muita polémica sobre os projetos, foram de decréscimo do valor total da construção, e hoje assiste-se a uma crise total no setor da construção, porque existe paralisação no investimento público e paralisação no investimento privado.

Por isso, a alternativa, no caso da Mota-Engil, foi internacionalizar-se. Em 2012, faturámos 65% fora do País e 35% em Portugal. A carteira de encomendas é, neste momento, 75% fora de Portugal e 25% em Portugal, o que cria problemas. Já conseguimos deslocalizar de Portugal 1200 colaboradores. Somos hoje o maior empregador de portugueses no estrangeiro, de longe. Não sei se vamos continuar. Se a crise no setor da construção continuar a acentuar-se, não sei se vamos continuar a colocar muita gente lá fora, porque, a certa altura, os países também exigem que utilizemos cada vez mais quadros locais.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas qual foi, se me pode dizer, a evolução nos últimos dois anos da faturação em Portugal do grupo a que preside?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Dir-lhe-ei que nos últimos dois anos temos estado a decrescer e vamos atingir em 2013 e 2014 um nível mais grave do que os dois últimos anos. Por isso, a nossa expectativa, no final de 2013, será a de que teremos níveis de faturação equivalentes a 2004/2005.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Em termos percentuais e também em termos de valores absolutos, pode situar qual foi a baixa de volume de faturação, em Portugal, do Grupo Mota-Engil em 2011 e 2012?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Deverá ter sido na ordem dos 15%, à volta disso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Em termos de número de trabalhadores, de emprego direto da empresa, quanto perdeu também nestes últimos dois anos?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Não tenho esses números. Umas centenas largas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É mais ou menos público que o setor da construção foi, durante muitos anos, uma âncora da economia. É completamente assente que, do ponto de vista da afetação de emprego, era um setor absolutamente incontornável.

O Sr. Engenheiro acha que as políticas restritivas e as políticas de corte no investimento público afetaram, decisiva e definitivamente, o setor da construção em Portugal?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— A situação do setor da construção em Portugal é visível: a maior parte das empresas estão com dificuldades; há um conjunto de empresas de alta tradição, em termos de qualidade e de capacidade, que estão a atravessar problemas de crise financeira. Por isso, foi criado o Grupo Vallis para tentar viabilizar as empresas. Esse é um setor evidente que gerou 150 000 desempregos em Portugal, em números redondos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O drama do País, o drama dos portugueses e o nosso drama — não podemos deixar de o replicar aqui — é que estávamos ontem já com 16,9% de desempregados em Portugal, o que significa quase um milhão, em termos absolutos, de desempregados. E, como o Sr. Engenheiro acabou de dizer, houve esta perda de 150 000 postos de trabalho no setor da construção, pelo que só este setor contribuiu, nos últimos dois anos, de uma forma determinante e decisiva para este descalabro social, que é o desemprego crescente, numa escalada que não se sabe muito bem onde vai parar e que tem acontecido nos últimos dois anos.

O Sr. Engenheiro acha que, se o País regressasse a uma política de investimento público que de alguma forma estimulasse as empresas de construção, poderíamos reverter este processo declinante em que o setor se encontra?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— Sr. Deputado, eu sou um empresário do setor, sou um prestador de serviços.



Quem tem de fazer política são os governos, são as oposições, é o Parlamento. A minha intervenção política é...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas o Sr. Engenheiro sente-se bem com esta política?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**:— A minha intervenção política é votar de quatro em quatro anos, e nada mais.

Como o Sr. Deputado disse, sou considerado o construtor do regime. Já me chamaram «construtor laranja», depois passaram a chamar-me «construtor cor-de-rosa» e, se me chamarem «construtor regime» seja com qualquer Governo, é o que desejo, porque sempre fomos assim considerados. Em Angola, era o «construtor do regime» no tempo colonial, no tempo posterior ao colonial, do bloco de Leste, de uma política pró-soviética, de uma política altamente capitalista. Presto serviços e é isso que pretendo.

Sou a maior construtora, sou a melhor construtora portuguesa. Não tenho tecnologicamente nada a dever, em qualidade, aos grandes parceiros europeus, a não ser precisar de uma carteira de encomendas que me permita faturar 2,4 mil milhões por ano e tentar crescer todos os anos. Uma VINCI precisa de 24 mil milhões e, por isso, tem 10 vezes a dor de cabeça que eu tenho, que é arranjar 2,4 mil milhões, no mínimo, de carteira seja onde for.

Hoje estamos em Angola. Estamos a caminho do Uganda, do Quénia, do Cazaquistão, provavelmente. Vamos à procura onde houver. No dia em que houver em Portugal, viremos para cá de novo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro não sente algum desalento que resulta do facto de ter de ir para o Cazaquistão e para outros

sítios em detrimento da possibilidade que poderia ter de investir no País, se da parte do Governo existisse uma outra indução e um outro estímulo?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, como empresário, vou à procura...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não lhe estou a pedir uma avaliação política, Sr. Engenheiro. Estou a pedir-lhe uma caracterização da situação económica, e essa caracterização vai muito além dessa avaliação política que o Sr. Engenheiro não quer fazer e que eu até percebo que não faça.

A caracterização da situação é importante. Uma vez que é a principal construtora do País, uma vez que viu declinar a sua carteira de encomendas, uma vez que estava exaurido o mercado em Portugal, de que forma é que acha que isto poderia de alguma forma reverter? Talvez indo pela indução de investimento público?

Esta não é uma pergunta de cariz político-partidário,...

*Risos.*

... tem a ver com a avaliação que o Sr. Engenheiro eventualmente possa fazer das políticas futuras.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, se me permite, vou responder.

Pessoalmente, quando confrontado com a situação que se vive na Europa, penso que, desde há cinco ou seis anos, temos um problema europeu e não temos um problema nacional.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Essa não era a tese das oposições há dois anos atrás.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Há um problema europeu de solidariedade, de estabelecimento, que é preciso resolver. Ou somos Europa ou não somos Europa.

Obviamente, se me perguntar se eu gostava de ter mais obras em Portugal — gostava; se eu gostava de não ter um filho no Brasil e outro em Angola a trabalhar, mas de os ter mais tempo aqui, em Portugal — gostava. Mas não é possível. Vão para onde houver trabalho.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Pois, a política do Governo é mesmo exportar as nossas competências, é mesmo enviá-las...

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu o tempo de que dispõe.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu sei que já excedi, Sr. Presidente, e nem sequer...

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. Presidente percebe que, por um lado, o ruído de fundo que se faz durante as minhas intervenções torna quase insuportável a audição a quem está nesta sala e que, por outro,...

O Sr. **Presidente**: — O ruído de fundo foi mais para chamar a atenção para o facto de que o Sr. Deputado já tinha ultrapassado o tempo. Por isso, peço-lhe que conclua.

Se tem mais alguma questão a colocar, peço-lhe que o faça, mas seja breve.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, eu queria mesmo obter do Sr. Eng.º António Mota uma explicação e uma sugestão que ultrapassasse a dimensão da querela político-partidária sobre este tema.

*Apartes inaudíveis na gravação.*

Não é fácil, porque os Srs. Deputados do PSD apoquentam-se imenso com as minhas perguntas e introduzem um elemento de perturbação na sala que, de facto, torna mais difícil não só a minha pergunta, como a resposta de quem tão deferentemente aqui veio.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, vou dar-lhe uma sugestão.

Há uma coisa com que me sinto desconfortável aqui. Sou membro da European International Contractors, represento Portugal há muitos anos. Infelizmente, provavelmente para Portugal e para mim também, fui o único representante lá, e estou há sete ou oito anos. Esse organismo, que engloba um construtor de cada um dos países, faz quatro ou cinco reuniões por ano e prepara relatórios.

Já que os senhores me forçam a falar, não sei se sabem que o setor da construção, entre contratos para as próprias empresas portuguesas ou de suas subsidiárias no estrangeiro, faturou, em 2011, 4 mil milhões de euros.

Tinha, em 2012, uma carteira de encomendas no estrangeiro — quando falo de estrangeiro, refiro-me a tudo menos Portugal — no valor de 6 mil milhões de euros.

Ora, ouço tantas vezes a parte política falar sobre apoiarem as exportações e pergunto-me por que é que o setor da construção não é olhado como um setor capaz de gerar receitas para Portugal, capaz de gerar exportação, capaz de gerar emprego.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não sou eu que estou a ser interrogado.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não sei se tem a noção, mas o setor português da construção faturou, através das empresas portuguesas ou através das empresas subsidiárias que tem noutros países, 4 mil milhões de euros em 2011 e deve ter faturado, em 2012, perto de 5 mil milhões de euros, porque a carteira de encomendas era de 6 mil milhões de euros.

Penso que isto merecia — estou no sítio adequado para o dizer — mais atenção da parte política, porque também o setor da construção pode contribuir para gerar a entrada em Portugal de receitas provenientes de outros mercados.

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

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não pode.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É uma nota final, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Peço desculpa, mas estabelecemos que havia um limite de 8 minutos e o Sr. Deputado vai quase em 10 minutos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, tenho assistido a intervenções que chegam aos 11 minutos.

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem a possibilidade de colocar questões numa segunda ronda.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Resigno-me! Já vi intervenções até aos 11 minutos, mas resigno-me e percebo isso.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, hoje não verá de certeza.

Penso que não tem visto intervenções de 11 minutos. Seja como for, algumas também são do PS. Portanto, a tolerância tem sido porventura excessiva, mas tem sido equitativamente repartida por todos os grupos parlamentares.

O Sr. Deputado Duarte Filipe Marques pediu a palavra para que efeito?

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Queria fazer um ponto de ordem, se me autorizar, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado. Peço-lhe que seja breve, para não preterir o direito do CDS a usar da palavra em seguida.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — De todo, Sr. Presidente.

Queira apenas repor a verdade, porque, citando o que alguém disse, o Sr. Deputado Manuel Seabra «economiza um bocadinho na verdade».

Eu não disse, jamais, porque é uma expressão que não uso (não que não possa usar expressões semelhantes, mas essa não uso de certeza), que a Mota-Engil era o empreiteiro do regime. Apesar das 25 concessões em análise, 8 são da Mota-Engil. Mas estamos cá para avaliar o Estado, não as empresas.

Por isso, quero apenas de dizer que não é verdade que eu tenha dito isso, jamais usaria palavras desse género. Posso ter dito algo que queira dizer o mesmo, mas jamais usaria esse tipo de expressão neste contexto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Posso dar explicações, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Pode, com certeza. O Sr. Deputado Duarte Filipe Marques referiu-se diretamente a si. Peço-lhe também que seja breve, como o Sr. Deputado foi.

Tem a palavra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, quero apenas deixar duas notas.

Em resposta ao que o Sr. Deputado Duarte Marques referiu, gostava de realçar uma declaração do Sr. Eng.º António Mota, que disse — aliás, é público — que ganhou dois dos oito concursos lançados pelos governos

socialistas. Isto é, foram lançados oito concursos de parcerias público-privadas rodoviárias e o Sr. Engenheiro ganhou dois. Portanto, não ganhou na percentagem que o Sr. Deputado Duarte Marques acabou de referir.

*Apartes inaudíveis na gravação.*

Por outro lado, o Sr. Deputado Duarte Marques, na última audição com o CEO da Mota-Engil, foi muito claro na nota de favorecimento que deu, referindo até a lógica tentacular que supostamente presidiria à intervenção da Mota-Engil no País.

*Apartes inaudíveis na gravação.*

Sr. Presidente, lamento profundamente que os Srs. Deputados do PSD se apoquentem com esta adjetivação, mas está gravado! Portanto, é uma questão de ir ver.

*Protestos do PSD.*

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos retomar. Se entramos neste pingue-pongue, não saímos daqui. Peço imensa desculpa, mas vamos prosseguir os nossos trabalhos.

Tem a palavra, pelo CDS-PP, o Sr. Deputado Hélder Amaral. Dispõe de 8 minutos para colocar as questões que entender.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Eng.º António Mota. É um prazer tê-lo aqui connosco.



Não vou perguntar-lhe quais são os países onde prefere investir. Em vez disso, dou-lhe nota que registamos de forma bastante agradada e positiva que o *know-how*, a qualidade e o esforço de internacionalização da Mota-Engil é coberto de sucesso, nomeadamente num país que me é caro, como é o caso de Angola, onde tive oportunidade de ver alguns investimentos da empresa. Com isso, é também o nome de Portugal que ganha, portanto, sobre esta matéria, quero apenas dar-lhe os parabéns.

Também não lhe vou perguntar quanto é que o Estado ganha, porque para isso ouvimos aqui os representantes do Estado. Gostaria, sim, de saber quanto é que a empresa ganhou, e se ganhou, nas negociações em 2010, nestas várias concessões.

Deu um valor de 1200 milhões de lucros para o Estado, mas uma vez que estamos perante o presidente da empresa gostava de lhe perguntar se a empresa teve ou não ganhos nessas negociações, se sim, quanto e quem eram os interlocutores da empresa junto do Governo.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não ouvi a última parte da pergunta.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quem eram os interlocutores com quem falava no Governo, na altura?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelas suas palavras.

Quero apenas dizer-lhe que os resultados que vamos conseguir em relação às concessões serão aqueles que, ao longo dos 30 anos em que estivermos nas concessões, for possível obter.

A única coisa que sabemos é que a referência que temos é que a TIR média das cinco concessões passou de 11,16% para 9,48%. Por isso, é previsível que a margem com que os contratos foram assinados seja inferior ao que está. No entanto, iremos fazer tudo, tudo, em todos os contratos, para ter melhores *performances*, sermos mais equilibrados a gerir, gastar menos e conseguir ser mais eficientes, porque essa é a missão das empresas: ser eficientes. Por isso, não posso dizer-lhe.

Os resultados das concessionárias irão ser hoje entregues aqui nas respostas quer do Dr. Gonçalo Moura Martins quer minhas. Ou seja, não vale a pena ler as duas respostas que os Srs. Deputados vão receber, porque são iguais. Mas vão serão entregues e estão lá os resultados das explorações de todas as concessionárias até este momento.

Relativamente às negociações, elas decorreram sempre ao nível dos representantes das empresas nomeados para o efeito. Foram sempre os administradores ou da Lusoscut, na primeira fase, ou do conselho de administração da Ascendi. Eu próprio estive em três ou quatro reuniões: nas primeiras reuniões, em 2004, quando recebemos a informação de que haveria que introduzir portagens e, posteriormente, quando iniciaram. Portanto, fui a uma reunião no início e fui a outra a meio das negociações sobre as concessões.

Por isso, foi o Eng.º Fontes de Carvalho, que é o administrador executivo das concessões, e esta fase final foi liderada pelo Dr. Gonçalo Moura Martins, que, no último mês, acumulou o cargo de presidente executivo da Mota-Engil com a presidência da Ascendi.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, não nega, portanto — pergunto-lhe se confirma ou não —, que na Beiras Litoral e Alta houve encargos financeiros reais inferiores ao previsto no caso-base,

entre 2004 e 2011, de 84,7 milhões; na Costa de Prata houve encargos financeiros inferiores ao previsto no caso-base de 59,7; no Grande Porto de 17,9 milhões ou, entre 2004 e 2005, 105,7 milhões inferiores ao caso-base; e no Norte, entre 2004 e 2011, também houve poupanças consideráveis.

Utilizamos aqui uma expressão... Isto poupanças da empresa, como vem no relatório da Ernst & Young. Não me conseguiu aqui confirmar. Eu registo que, normalmente, somos sempre muito ágeis a dizer que o Estado poupou 1200 ou 1300 e damos um valor, mas, quando fazemos a pergunta ao contrário, há sempre umas dúvidas. Mas tenho aqui o relatório.

Estou a avaliar o que o Estado poupa. Não me interessa o que as empresas possam ganhar, desde que não esteja previsto nos contratos. Mas aqui, sob a capa de «benefícios sombra» — que é um nome que aprendemos nesta Comissão de Inquérito e que se refere àqueles benefícios que vão para lá do que estava contratado, do que era previsível —, a Ernst & Young refere estes valores em cada uma destas concessões.

Confirma que isto existiu ou não?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, não tenho elementos para lhe responder, mas vou tentar responder-lhe daquilo que sei. Sou presidente de um grupo e, por isso, não tenho presentes esses detalhes, mas esses detalhes virão nas respostas que dermos.

Primeiro, não há «benefícios sombra» em nenhuma empresa. Há ganhos de produtividade ou não há ganhos de produtividade. Por isso, não há «benefícios sombra».

Depois, existe um conjunto de eficiências que são...

Como disse o Dr. Gonçalo Moura Martins, na audição em que aqui estive, houve uma mudança de critério contabilístico relativamente às concessões por introdução das novas normas contabilísticas.

Por outro lado, não conheço o relatório da Ernest & Young. Nunca o vi. A Ernest & Young merece-me toda a consideração possível, mas, quando me informam que o relatório da Ernest & Young, naquilo que fala da Ascendi e das concessões, diz que a Mota-Engil ou a Ascendi tem 155 milhões de reclamação na concessão Norte, mais 155 milhões de reclamação na Costa de Prata, mais 155 milhões de reclamação na BLA, mais 155 milhões de reclamação no Grande Porto, mais 155 milhões na Grande Lisboa, como isso não é verdade, porque foi só uma vez, já foi pago e ninguém nos deve nada, eu às vezes fico meio baralhado com a qualidade de informação.

Mas não posso comentar a não ser aquilo que vi e não conheço o relatório da Ernest & Young. Provavelmente, as pessoas da empresa terão mais informação do que eu e, se for necessário, ela poderá vir.

Agora, sobre se houve «benefícios sombra», eu não conheço. Conheço benefícios de eficiência, benefícios de boa gestão. Isso eu conheço e a Mota-Engil luta por isso todos os dias.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas confirma, pelo menos, que na Beiras Litoral e Alta houve distribuição de dividendos superiores ao caso-base no valor de 14,1 milhões?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Provavelmente! Se o Sr. Deputado o está a dizer é porque viu essa informação. Estará no relatório que o Sr. Deputado irá receber.

Provavelmente, o critério contabilístico permitiu que isso acontecesse. Tenho a certeza é que ao fim dos 30 anos a TIR não andar´a muito diferente da que foi acordada.

O Sr. **H´elder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, por falar em TIR, confirma, pelo menos, que na Grande Lisboa a TIR do caso-base era de 7,70%?

O Sr. Eng.º **Ant´onio Manuel Queir´os Vasconcelos da Mota**: — Julgo que sim.

O Sr. **H´elder Amaral** (CDS-PP): — E que ap´os a negocia¸˜o continua em 7,70%?

O Sr. Eng.º **Ant´onio Manuel Queir´os Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, a TIR m´edia... N´os, a Ascendi, nˆo fizemos nenhuma negocia¸˜o concess˜o a concess˜o. N´os fizemos uma negocia¸˜o das cinco concess˜es. N´os t´nhamos uma TIR m´edia de 11,16% e pass´amos a ter uma TIR m´edia de 9,48%. Se depois fica mais na concess˜o *a* ou na concess˜o *b*, esse ´e um exerc´icio... Agora, que houve uma redu¸˜o da TIR isso houve!

O Sr. **H´elder Amaral** (CDS-PP): — Neste caso nˆo houve, mas acredito que na negocia¸˜o global possa ter havido.

Essa negocia¸˜o global, do ponto de vista do Estado, tem dado aqui para grandes manipula¸˜es de valores, e j´a l´a iremos. E, repito, o termo: manipula¸˜es de valores.

O Sr. Engenheiro já disse que havia reequilíbrios financeiros. Já nos tinha sido referenciado de 440 milhões, mas aqui falou em 155 milhões de valor global dos reequilíbrios financeiros e juntou a isso a decisão unilateral do Governo de introduzir portagens, e daí o facto de se ter de negociar.

O Governo diz que teve de fazer uma negociação global, teve de incluir tudo, porque tinha um conjunto de reequilíbrios financeiros por decidir. Entre o que as empresas pedem e aquilo que depois é pago há sempre uma diferença, e aqui também acabou por se confirmar com os 155 milhões de reequilíbrio.

Agora, como é que é possível negociar tudo globalmente para a introdução de portagens, tendo apenas reequilíbrios no valor de 155 milhões, e o Estado englobar nessas negociações, pelos vistos a pedido da empresa (foi-nos aqui confirmado), duas concessões, sendo que só uma delas, a Grande Lisboa, gerou 571 milhões de prejuízo ao Estado? Confirma ou não este valor?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não! Nunca vi esse valor. O Dr. Gonçalo Moura Martins já fez...

A única coisa que sei é que, de acordo com os relatórios que a comissão de renegociações fez, o Estado tinha menos 1200 milhões de encargos.

Nós pusemos sempre como condição que havia que resolver todos os problemas do passado. Não era possível e o Sr. Deputado se olhar para o *Jornal de Negócios* de ontem verá a razão que nos assistia. Nós íamos negociar a introdução de portagens em três das SCUT e depois, a seguir, íamos pedir um reequilíbrio financeiro sobre a concessão Norte para sermos indemnizados da redução do tráfego!?

O Sr. Deputado tem o texto que saiu ontem no jornal, que diz que todas as concessões portajadas contíguas a concessões ex-SCUT estão a pedir essas indemnizações, e a Mota-Engil nunca aceitaria fazer isso. O título do jornal seria *Ascendi assina um contrato para introduzir portagens e depois reclama, porque meteu portagens nessas concessões*. Por isso, essa condição era obrigatoriamente para nós.

Por isso, a notícia do jornal é tão clara que temos razão! Estaríamos agora a ser ouvidos aqui, provavelmente, numa outra comissão, sobre por que é que tínhamos aceitado um acordo e depois não avisámos das consequências desse acordo e estávamos a pedir uma indemnização noutra concessão ao lado.

A Grande Lisboa é diferente. Desde o início das renegociações na fase intermédia foi colocada como condição o direito de o Estado, no dia em que definisse a política de refinanciamento do setor rodoviário, poder incluir a Grande Lisboa nesse modelo. E foi isso que se fez, porque a Grande Lisboa, efetivamente, não tinha nenhum problema de continuidade com concessões não portajadas.

Os números que tenho das concessões e das renegociações revelam que há, efetivamente, um custo para o Estado na concessão Norte e custos elevados em todas as outras concessões, incluindo a Grande Lisboa, e que o saldo é positivo em 1200 milhões de abaixamento de custos para o Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, o problema é que já ouvimos aqui muita gente e há dados que são estranhos, mas confirmáveis.

Por exemplo, o risco de tráfego passou para o Estado com subidas de 5 e 6% ao ano até ao final da concessão, quando o próprio presidente da empresa assumiu aqui que, em 2010, já tinha havido quebras de tráfego, ou

seja, o Estado aceitou estudos, mas aqui a culpa é do Estado, não é da empresa.

E os valores que lhe vou dar também não são meus: o representante do Ministério das Finanças, Dr. Vítor Almeida, que esteve na negociação e que representou o Ministério das Finanças... Aliás, estes dados foram confirmados na anterior audição pelo ex-Secretário de Estado Costa Pina e pelo hoje Deputado e ex-Secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos, que, na folha que tenho comigo e que foi feita por ele, refere os benefícios nas outras subconcessões, mas quando chega ao Norte e à Grande Lisboa... No caso da Grande Lisboa, refere 571 milhões e confirma o que disse o ex-Secretário de Estado quanto a prejuízos para o Estado...

**Vozes do PS:** — Essa é a Norte!

O Sr. **Hélder Amaral** (CD-PP): — Sim, essa é a Norte, exatamente! Na Grande Lisboa o representante das Finanças, Dr. Vítor Almeida, diz 400 e o papel do Sr. Deputado Paulo Campos ex-Secretário de Estado refere lucros para o Estado de 46. Ora, aqui é que há uma grande diferença: enquanto o representante das Finanças diz que são 400 de prejuízo, aqui aparecem 46. Há só uma diferença de mais de 300 milhões de euros...!

Portanto, é evidente que sabemos que foi uma sugestão do Estado de incluir estas duas concessões na negociação, parece-me legítimo até pelo que acabou de explicar, sendo que aqui o Estado incorre em dois erros: primeiro, não foi cauteloso nos estudos de tráfego, na qualidade e na veracidade, porque o tráfego real está muito abaixo do que estava previsto nos casos-base e no caso negociado; e há esta diferença.



Assim, a pergunta que se põe é: por que é que o Estado, perante apenas reequilíbrios financeiros de 155 milhões, aceita incluir estas estradas com este prejuízo? Há alguma explicação para isto?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, vamos ver as questões separadas.

A Grande Lisboa é uma imposição do Estado. Está no contrato inicial... Desculpe, no caderno de encargos está previsto que o Estado tem o direito de incorporar a Grande Lisboa no dia em que quiser, para as subconcessões. Está no caderno de encargos e está nas atas das reuniões antes da adjudicação.

A autoestrada do Norte é, efetivamente, uma imposição nossa. Nós pedimos para todos os problemas do Norte serem resolvidos: desde o PREF que se acordou em 155 milhões contra os 200 e muitos milhões pedidos na Costa de Prata, todas as questões e também esta que aqui está, Sr. Deputado. É que, se não tivesse havido a introdução do Norte no regime igual a todas as outras, estaríamos com pedidos de reequilíbrios financeiros, provavelmente, da ordem dos 1000 milhões...! São autoestradas idênticas!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, mas depois o tribunal poderia ou não dar esse valor...

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Veremos! Veremos!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nós temos exemplos desses pedidos e...

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Veremos! O pedido que aqui está de 3 mil milhões, provavelmente, não seria esse valor, seria de 4,5 ou de 5 mil milhões! E foi isso que nós quisemos dizer. Nós não aceitaríamos negociar nenhum contrato que não resolvesse também o problema que aqui está de redução do tráfego pelo impacto da introdução de portagens: uma delas nossa, que é a do Grande Porto, duas que não são nossas, o Norte Interior e o Norte Litoral. Por isso, não poderíamos aceitar um acordo e depois ir reclamar sobre esse acordo.

Esse prejuízo que está englobado na redução de custos de 1,2 que é um custo para o Estado da concessão Norte tem como compensação não ter havido mais nenhuma reclamação da Ascendi sobre nenhuma concessão até hoje: nem sobre a Costa de Prata, e teríamos muitas coisas a reclamar, nem sobre o Grande Porto, e teríamos muitas coisas a reclamar. Penso que o Dr. Gonçalo Moura Martins fez aqui referência a todos os problemas que estavam pendentes, e foram resolvidos, assim como a questão do impacto negativo na concessão Norte pela introdução das portagens nas autoestradas contíguas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, obviamente que a empresa defenderá os seus interesses, mas, como deve calcular, nós aqui estamos a tentar perceber como é que foi tomada a decisão. E vou dizer-lhe que todos os membros que pertenceram à comissão de negociações disseram aqui... Perguntámos-lhes quem tomou a decisão e os políticos dizem «tomámos as decisões por causa dos técnicos» e os técnicos dizem, sobre essas duas concessões, que se fossem eles a tomar a decisão nunca o teriam feito. Aliás, o Dr. Vítor Almeida disse isso mesmo, ou seja, disse que a concessão da Grande Lisboa, considerando as variações que possam

ponderar, anda na ordem dos 400 milhões. Acabou de nos dizer que essa foi uma imposição do Estado.

Quando os pareceres técnicos dizem que este é um negócio que nunca devia ter sido feito, percebe-se que, do ponto de vista do Estado, houve aqui alguém que não foi diligente. Mas essa é matéria que, nas próximas audições, teremos de clarificar, ou seja, por que é que o Estado infligiu a si próprio este prejuízo, visto que podia esperar pelos pedidos de indemnizações, podia lutar por eles nos tribunais arbitrais, etc.

Queria fazer-lhe uma outra pergunta. Confirmou, agora, que ganhou duas das subconcessões. Sabe que não tiveram visto do Tribunal de Contas, sabe que, ao contrário do que é normal nos concursos públicos, da primeira fase para a segunda fase, as condições pioraram, coisa que é motivo para o não visto pelo Tribunal de Contas, pergunto-lhe: sabe em que valor é que as condições pioraram, por que é que pioraram e qual foi a solução encontrada para isso?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Deixe-me fazer uma retificação. No caso do Douro Interior é verdade que houve uma recusa do visto pelo Tribunal de Contas, no Pinhal o visto foi concedido desde o princípio, *ab initio*, sem nenhum problema.

A questão é bem conhecida. Os encargos financeiros à data da apresentação da BAFO não permitiam cumprir com os critérios e por isso houve uma recusa do Tribunal em atribuir o visto.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ainda assim, os contratos foram assinados com a degradação da primeira para a segunda fase. Quem é que assumiu essa diferença?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Vamos lá ver: hoje eu... Não vale a pena estarmos aqui...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Eu posso ajudar.

O Presidente da Estradas de Portugal (EP) disse que tinha perdoado às empresas um valor que era devido ao Estado, que hoje discutimos todos, que anda à volta de, no global, 705 milhões, que serão os acordos contingentes, ou cartas de favor, ou o que seja. Mas o que o Presidente da Estradas de Portugal dizia é que haveria um valor, que seria uma renda a pagar ao Estado, que o Estado abdicou por causa da degradação das condições financeiras que levaram ao que acabou por dizer. Confirma?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não confirmo nem desminto, porque devia de ter perguntado isso ao Dr. Gonçalo Moura Martins, porque ele é que é o executivo da empresa. Eu não tenho conhecimento disso.

A única coisa que sei, Sr. Deputado, sobre as concessões — e como estava à espera que me perguntassem qualquer coisa sobre as concessões, apesar de não ser o âmbito destas concessões — é que nos modelos financeiros, que são públicos, estão lá os pagamentos contingentes. Há uma linha de pagamentos contingentes. Toda a gente conhece isto! Nada foi sonegado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas o Tribunal de Contas diz que não.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não, não! No modelo financeiro... Quando eu vi o modelo financeiro,

perguntei: «O que é que são estes pagamentos contingentes?» E explicaram-me o que era. Está, desde o início, nos modelos financeiros apresentados.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Tem razão, porque não é no âmbito, mas como deve calcular, aproveitando a sua vinda aqui, e até para evitar chamá-lo cá depois, porque vamos entrar nessa discussão a seguir, das subconcessões, fico já aqui com dados para saber se vale a pena chamá-lo ou se só chamamos os decisores políticos.

Queria fazer-lhe uma outra pergunta, que também não está no âmbito, mas aproveitando estar aqui, porque é matéria que já analisámos, e que tem a ver com o Lisboa-Poceirão, a Alta Velocidade.

O Sr. Ministro das Finanças disse que não sabia por que razão é que anulou essa PPP, embora, no despacho, se diga que tenha sido por causa da degradação das condições financeiras e do financiamento.

Sabemos, há declarações públicas de V. Ex.<sup>a</sup> a dizer não só que a terceira travessia comportava riscos — e, de facto, no critério dos riscos não ficou lá muito bem classificado —, mas que havia até pedidos de indemnizações de que a empresa estava à espera do Estado.

Gostava de lhe perguntar que indemnizações receberam do Estado por causa da anulação desta PPP, que razões encontrou para a anulação desta PPP e, obviamente, qual a avaliação que faz do vencedor, uma vez que a própria Mota-Engil recorreu, levantando uma série de dúvidas. É evidente que me poderá dizer «não respondo, porque não é do âmbito da nossa comissão», mas eu agradecia-lhe uma resposta, mesmo que genérica, para avaliarmos se lhe fazemos ou não mais perguntas por escrito ou se o chamamos cá outra vez.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Virei cá as vezes que forem necessárias, Sr. Deputado.

Deixe-me dizer-lhe que Lisboa-Poçoirão foi anulado não por este Governo, mas pelo anterior Governo. Foi anulado o concurso, todas as empresas concorrentes tiveram direito, se não houvesse alteração num determinado prazo, a pedir que lhes fossem pagos os custos incorridos e, no final do ano passado, ao nosso agrupamento foi acordada uma verba de 7 milhões de euros para pagamento dos custos incorridos.

Relativamente ao outro concurso que foi anulado já depois da adjudicação, não pertence ao consórcio, não sei nada.

Relativamente à Alta Velocidade, se quer já fazer a pergunta, eu digo-lhe: a Alta Velocidade vai fazer-se. Quando? Não sei.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao PCP. Tem a palavra o Sr. Deputado José Alberto Lourenço.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º. António Mota, se fosse hoje, tendo em conta as alterações que se verificaram neste negócio das concessões público-privadas, a Ascendi teria feito o esforço de investimento que fez? Pelas minhas contas, anda à volta de 2600 milhões de euros nestas concessões, pelo menos nas que estarão hoje em análise. Se fosse hoje, teriam feito este investimento?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, concorreremos a concessões em todos os sítios. O modelo de PPP/concessões é o modelo mais corrente, neste momento, no mercado. Estamos em concessões no México, estamos em concessões no Brasil, vamos às concessões na Colômbia, temos uma concessão em Moçambique,

já concorreremos a uma concessão no Senegal há muitos anos, temos uma concessão no Perú. Por isso, este é o modelo normal.

Agora, se quer a minha resposta, eu diria «sim». Tenho de analisar um contrato a 30 anos e não acredito que estejamos 30 anos a decrescer. A Europa vai ter de encontrar o caminho de crescimento!

Por isso, diria que, se houver hoje um concurso em Portugal para (vamos pensar assim) a Alta Velocidade — por exemplo, o concurso agora anunciado não da alta velocidade, mas da velocidade alta para a carga de Sines-Madrid —, vou concorrer! Vou concorrer!

Não posso pensar só no dia de amanhã, que estamos em crise... Assim como esses estudos de tráfego, feitos *a posteriori*, a dizer «hoje está mais baixo e estava previsto estar mais alto». Sim senhor, mas se calhar daqui por sete ou oito anos estará mais alto do que o que estava previsto.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — A Ascendi já tem números sobre o impacto que a introdução de portagens nestas concessões teve em 2012? Há números que têm surgido na comunicação social. Mas, aproveitando aqui a sua presença, podemos ter já uma imagem mais fidedigna e atual dos impactos que a introdução das portagens está a ter nas suas concessões?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, o documento que foi entregue hoje é esclarecedor disso.

Por exemplo, a concessão Norte, cresceu de 2008 para 2009 e de 2009 para 2010, decresceu em 2011 com a introdução de portagens e decresceu depois em 2012 já por forças da crise.

O crescimento não era grande e o decréscimo foi da ordem de 10%. Nas outras concessões esses elementos estão todos nas respostas que os

senhores têm, designadamente nuns gráficos com o tráfico todo, mas há quebras na ordem... Provocadas por duas naturezas: uma, pela introdução das portagens e, outra, pela crise.

A única coisa de que tenho a certeza, e penso que o Dr. Gonçalo Moura Martins também já aqui o disse, é que para a Ascendi era bem melhor um negócio em que não se tivessem metido quaisquer portagens, porque, se calhar, o tráfego não estaria a baixar, mas a crescer, e muito! É que hoje as pessoas, quando fazem uma viagem entre Lisboa e Porto, já não decidem se vão por um lado: ou não vão ou vão pela Estrada Nacional nº 1 para não pagar. Se a concessão Costa de Prata não tivesse portagem, passava toda a gente para lá e, teríamos, se calhar, as outras autoestradas sem portagens sem trânsito. Por isso, não sei... Visto num sentimento do momento, não sei se não teria sido melhor este ano.

Em termos médios, acho que a solução encontrada é uma boa solução para o Estado e é uma boa solução para a concessionária.

**O Sr. José Alberto Lourenço (PCP):** — Eu não tive oportunidade de fazer contas neste caso, porque não tenho as contas concessão a concessão, mas há dias fiz um mero exercício no caso de uma outra concessão — neste caso, era a A23 — com os dados que estavam disponíveis, ou seja, tendo por base o relatório da Ernst & Young. Para 2012, comparei 2011 com 2012, com modelos diferentes: em 2011, no fundo, considerei o resultado da prestação de serviço naquela concessão; e em 2012, com a mudança, considerei as receitas de portagem estimadas pela consultora e o custo de disponibilidade.

A conclusão a que cheguei foi espantosa. Em 2011, com muito mais tráfego na A23, o Estado teve um custo de prestação de serviço à volta de 116 milhões de euros — e com muito mais tráfego, porque há uma quebra



de cerca de 40% de 2011 para 2012. E, em 2012, com menos tráfego na via, menos 40%, com o serviço de cobrança de portagens — que, obviamente, o Estado tem de assumir — e com o pagamento da disponibilidade, espantosamente o Estado paga mais!

Isto é, no caso da A23, eu diria que é o pior dos mundos para o Estado e para os utentes e o melhor para o privado.

Não pretendo dizer que nas concessões da Ascendi seja assim, porque não tenho esse resultado.

Gostava de lhe perguntar o que dizem os dados que têm hoje. Certamente estarão a concluir ou já concluíram os dados de 2012, que é o primeiro ano em que esta alteração se deu. Os resultados para a Ascendi estão melhores, estão piores? Não sei, porque não conheço.

Gostava de ter esse exercício, porque, obviamente, achamos que, se ele for num sentido, é muito elucidativo do que está a acontecer. Se for noutro, será mais complicado fazer as análises.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, não tenho os elementos que o senhor me está a pedir. Eles estão apresentados no documento. Poder-se-á, provavelmente, fazer as contas. Estaremos disponíveis para dar os esclarecimentos necessários.

Agora, Sr. Deputado, não podemos cair no erro de analisar uma concessão a 30 anos com os resultados de 2012, com os resultados de 2011 ou com os resultados de 2025. Estamos a falar de um projeto de longo prazo, onde os pontos negativos... Haverá pontos positivos, e é esse o caminho que está. Estamos influenciados por uma crise, mas momentos de bonança virão.

Sr. Deputado, a Ascendi estará disponível para enviar todos os elementos que precisar para poder chegar às conclusões que quiser, se eles não estiveram aqui, na resposta.

Agora, não caíamos no erro de analisar um contrato que tenha uma vigência de 30 anos pela situação pontual... Faz-me lembrar as vezes em que já me teria divorciado da minha mulher, se tivesse de tomar uma decisão todas as vezes que me zango com ela. O melhor é considerar os momentos bons e os maus. Isso é que dá um casamento feliz de 35 anos!

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Esta comparação tem significado, apenas porque se compara um ano com um modelo com outro ano com um modelo diferente.

É que, se se muda o modelo — do nosso ponto de vista, erradamente —, põem-se os utentes das autoestradas a pagar portagens e, não havendo elementos, mas é possível fazer esse trabalho em termos económicos, com o agravamento que, para além disso, existe, o tecido económico da região é afetado, visto que a utilização daquela infraestrutura passa a ser muito menor, como é óbvio, porque as empresas que estão situadas em determinadas regiões e que tinham uma infraestrutura preferencial para chegarem aos locais de consumo ou aos aeroportos passam a cortar-se, porque os custos... Se para nós, que passamos lá uma vez ou outra e somos classe 1, é o que é, para uma empresa que é classe 4... Enfim, temos conhecimento de casos em que os custos aumentaram 30% a 40%. Este é um problema que não se coloca aí.

Por outro lado, há outra questão que também temos levantado: a infraestrutura, a partir do momento que tem menor utilização, tem obviamente custos menores de manutenção, enquanto a infraestrutura ao

lado, a infraestrutura nacional, por onde passam a ir os camiões, passa a ter desgastes muito maiores, para além da sinistralidade, etc..

Portanto, há aqui custos que, do nosso ponto de vista, é importante analisar. Não é analisar hoje, é analisar nos próximos tempos!

A decisão que foi tomada, do nosso ponto de vista, foi errada, mas foi tomada, e agora têm de se encontrar justificações para que se possa reverter a situação. E, como dizia inicialmente o Eng.º António Mota, nós também achamos que era melhor não haver portagens.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, desculpe, mas isso é política e eu não me vou meter em política. A decisão do critério de utilizador-pagador ou de contribuinte-pagador é uma decisão que só compete ao Estado.

Percebo os argumentos, percebo as dificuldades. Provavelmente, se a economia crescer a 4% ou a 5%, já ninguém se queixa, mas a decisão é só uma decisão política. Só política!

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — É importante que a economia cresça a 4% ou a 5%, é óbvio. Mas a competitividade, crescendo a economia a 4% ou a 5%, da mesma forma, em todas as regiões, continua a ser diferente entre as regiões do interior e as do litoral. Essa diferença continua a existir e continua a ser um fator dissuasor ou pelo menos de atraso o facto de existirem os custos das portagens.

Há uma outra questão que lhe quero colocar, porque acabei por não perceber a resposta que deu ao Sr. Deputado do CDS.

Neste momento, a Ascendi tem algum pedido de reequilíbrio financeiro solicitado ao Estado? Peço desculpa, mas acabei por não perceber se a Ascendi tem ou não pedidos de reequilíbrios financeiros.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não tem. Tem dois pedidos de reequilíbrio financeiro por questões fiscais, um de 8 milhões de euros e outro de 9 milhões euros. Relativamente a reequilíbrios financeiros durante o período da construção, de todas as alterações que houve a projetos e compensações por mais ou menos tráfego ou por introdução de portagens, não há nenhum pedido de reequilíbrio financeiro. Há apenas dois pedidos relativamente a alterações fiscais.

Sr. Deputado, pegando nas suas palavras de há pouco, deve lembrar-se que há muito tempo se questionava por que é que o interior não tinha estradas, agora questiona-se se o interior tem ou não estradas portajadas. Mesmo assim, acho que é passo notável.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Isso não se discute, sequer, do nosso ponto de vista. A mais-valia que foi a criação dessas infraestruturas é facilmente mensurável. Isso não está em causa! O que está em causa é que, se se mantiverem portagens ali, o desequilíbrio no desenvolvimento regional é muito grande. É evidente que estarem lá as infraestruturas e terem uma utilização que é muito inferior é um prejuízo para todos. A determinada altura, estamos ao nível da estupidez, porque não dá para eles! Não questionamos, sequer!

Aliás, consideramos que não diria todas, mas grande parte das infraestruturas que se fizeram no interior do País foram importantes no sentido de apoiar aquelas regiões e houve muitos investimentos que se localizaram lá — e essa é a pior questão! —, porque lhes foi assegurado que não iriam pagar portagens e agora pagam. É evidente que os empresários e as populações se sentem defraudadas.

Mas há uma questão que lhe quero colocar, tendo em conta a experiência que referiu aqui de investimentos que a Mota-Engil faz em autoestradas, em concessões, noutros países.

Tem exemplos de alterações deste tipo nos vários países, em que se começa sem portagens e, passado algum tempo, há uma mudança radical, de que lhe falei inicialmente, e que, na ótica da Ascendi, poderia levar a pensar se valia a pena ter feito aquele negócio?

Na verdade, houve uma mudança de paradigma. Este tipo de situação verificou-se noutros países onde estão?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Relativamente ao regime regulatório das concessões, acho que Portugal já mudou mais vezes do que a média dos outros países.

Por exemplo, temos uma concessão no México, que começou por ser uma concessão de uma estrada nacional, por assim dizer, e a certa altura, durante a fase da construção, por força do crescimento que o México teve, passou de duas para quatro faixas de rodagem. Por isso, foi preciso renegociar o contrato todo, com soluções bem engendradas, havendo um financiamento do próprio Estado à concessionária para ela fazer isso e depois há o pagamento da remuneração final, com prorrogação de prazo. E isto cria-nos alguma instabilidade.

Quanto aos níveis de investimento que a Ascendi tem, a Ascendi investiu 780 milhões de capitais próprios (alguns dos capitais próprios são financiados também, como entendem) e depois tem financiamentos — sendo uma parte muito substancial do Banco Europeu — adstritos às concessões de quase 5 mil milhões. Isto nas concessões em todo o mundo e uma parte aqui.

Para continuarmos a crescer, temos de investir de novo e, para isso, é preciso fazer rotação de ativos. Provavelmente, se não fosse esta situação que se vive de indecisão sobre o que vão ser as concessões em Portugal, a Mota-Engil já não teria 60% na Ascendi, só teria 30%, e, se calhar, uma parte já estaria colocada em fundos internacionais que normalmente investem nestas concessões depois de ultrapassado o risco de construção e o risco ambiental.

Estas indecisões também criam problemas às empresas para poderem continuar a crescer.

O Sr. **Presidente**: — Por acordo entre os próximos oradores, passamos ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º António Mota, muito obrigado pela sua presença neste dia em que grande parte do País se prepara para ir namorar, no Dia dos Namorados, e nós estamos aqui a trabalhar.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — E eu estaria também a ver o Benfica!

*Risos.*

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Eu não partilho esse gosto.

Na sequência da intervenção do Partido Socialista, na qual tivemos alguma dificuldade em perceber alguns pontos, queria colocar três notas,

começando por dizer que, como é óbvio, não estamos a julgar qualquer setor de atividade em Portugal, não estamos a julgar o setor da construção, apenas procuramos apurar algumas verdades sobre estes contratos de PPP que contribuíram de sobremaneira para o grande endividamento do País. A ter que julgar alguém, como é óbvio, estamos a procurar julgar políticos.

Ainda a propósito da intervenção do Partido Socialista e das respostas do Sr. Engenheiro, queria dizer que, recentemente, tive oportunidade de estar em Angola e, com muito orgulho, vi o novo Parlamento angolano a ser construído por uma empresa portuguesa e as recém inauguradas obras da baía de Luanda, construídas também por uma empresa portuguesa. Portanto, é com muito orgulho que vemos este sucesso de empresas de construção portuguesas fora de Portugal.

Queria ainda dizer-lhe que hoje mesmo, enquanto parlamentar, tive contacto com o presidente de uma das grandes consultoras do País, a propósito do Programa Empresas Parlamento, um programa que existe no Parlamento e em que, por setores de atividade, um Deputado interage com um empresário de determinado setor. Foi-me lançado o desafio de agarrar o setor da construção. Ainda não sei quem vai ser o meu interlocutor, mas devo dizer que aceitei com muito orgulho e muita honra e vou, com muito empenho, tentar contribuir ativamente para que se faça alguma coisa nesse setor.

A pergunta que o presidente dessa companhia me fazia era se eu achava que valia a pena um grupo deste género, se eu achava que era possível fazer alguma coisa pelo setor perante a situação em que ele está. Para concluir estas três notas iniciais, devo dizer que tive oportunidade de responder que acho que sim, que é um setor que deve ser muito apoiado e o Governo já o está a fazer.

Ainda recentemente, o Sr. Ministro da Economia anunciou uma agenda para a construção. O ano de 2013 vai ser aquele em que a agenda para a construção vai ser desenvolvida, porque se trata de um setor-chave e faz parte do Plano Estratégico de Transportes o investimento nos portos portugueses.

Os portos, em Portugal, precisam urgentemente de obra e para isso é preciso construtores, ou seja, quem faça. As obras não nascem de «ar e vento», é preciso fazedores. Portanto, tudo será feito, no sentido de apostar neste setor.

Indo à questão das PPP, há algumas questões sobre as quais já podemos concluir e outras em que ainda temos algumas dúvidas.

Podemos desde já concluir que, sem prejuízo do modelo em si, alguns políticos foram movidos por outras questões, como desorçamentar. Isto é, este modelo apareceu como um instrumento para desorçamentar, para fugir ao controlo da União Europeia, e retirou-se do Orçamento do Estado endividamento, retirou-se défice. Isso seguiu-se nas PPP de construção, como se seguiu no endividamento e no défice das empresas públicas. Durante anos consecutivos, principalmente pelos dois últimos Governos do Partido Socialista, estes setores foram esquecidos, porque fugiam ao controlo e, fugindo ao controlo, tudo se podia fazer.

A dúvida é que este modelo permitiu a criação de uma nova área de negócios, as concessões, mas também a entrada da banca neste setor empresarial. A banca, que tradicionalmente é vista como estando no mundo financeiro, viu aqui também uma oportunidade de negócio. E temos inclusive situações que nos levantam algumas dúvidas sobre como é que isto é operacionalizado, ou seja, a banca acionista e banca financiadora.

Pensamos que o Sr. Engenheiro também tem de conviver com isto na Ascendi e, portanto, a primeira questão é se este comportamento e



envolvimento da banca está suficientemente claro em termos de conflito de interesses ou se é algo que merece ser aprofundado.

Posso adiantar-lhe que temos tido alguma dificuldade em notificar os presidentes dos consórcios. Ainda hoje mesmo, como ponto prévio a esta Comissão, estivemos a falar em notificar os bancos que lideraram os consórcios financeiros da Ascendi.

Portanto, se pudesse fazer algum comentário sobre isto, penso que seria muito importante.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, primeiro, obrigado pelas referências à internacionalização das construtoras. Temos boas construtoras, não é só a Mota-Engil. Há muito boas construtoras, muito boa capacidade técnica aqui, em Portugal, temos uma belíssima engenharia e não devemos nada, em termos de qualidade, aos outros.

Relativamente à questão da banca, sobre a banca participar ou não num capital, deixe-me só dizer que, se calhar, é um regresso às origens.

Não sei se sabe que, no início, a Brisa eram dois bancos, o banco do Jorge de Brito e o banco Santos Pastor, espanhol. Por isso é que se chama Brisa, ou seja, Brito e Santos. Portanto, a origem das concessões foi no sistema financeiro. Estarem nas concessões é um negócio tradicional.

Os construtores aparecem nas concessões quando o sistema financeiro não quer correr o risco da construção e só é possível que o Estado e os próprios financiadores deixem de correr risco de construção se os próprios construtores se envolverem.

Por isso, a Ascendi é uma empresa completamente independente da Mota-Engil Engenharia. E Mota-Engil Engenharia tem de assegurar um preço de construção à Ascendi quer «chova o faça sol», seja muita ou

pouca pedra. Só tem de haver reposição de equilíbrio se houver uma alteração fundamentada.

Em Portugal, as empresas não eram fortes e, assim, houve necessidade de os bancos financiarem as concessões. E aqui faço referência a que chegámos a ter concessões com 22 bancos, 4 ou 5 portugueses e 17 estrangeiros, sendo o Banco Europeu de Investimento (BEI), de longe, o banco que mais investiu nas concessões em Portugal.

Depois, os capitais próprios eram exíguos para as construtoras, que nunca foram muito saudáveis, salvo raríssimas exceções, e por isso a banca acabou por financiar ou participar ela mesma nos capitais das concessionárias. Em muitas delas, os bancos já saíram como acionistas. No caso da Ascendi, o Grupo Espírito Santo foi o único que ficou e criou-se a Ascendi por uma fusão de interesses.

Acho que o negócio banca de investimento e o negócio acionista/concessionário, se estiverem bem isolados um do outro, podem não ser incompatíveis; se não estiverem, podem ser.

No nosso caso, como há uma empresa, conseguimos sobreviver bem com esse conflito, conseguimos gerir esse conflito. O Banco Espírito Santo é financiador e sofre connosco, sendo obrigado a ter as melhores condições de financiamento. Às vezes digo que os financiamentos das concessões que existem são em condições que já não existem em Portugal. Beneficiámos de condições de financiamento, de financiamentos a 20 anos com taxas de juros que, neste momento, já não existem em Portugal.

Não sei se respondi totalmente à sua pergunta, que não é uma pergunta fácil, mas o problema também se põe às construtoras concessionárias.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Agradeço a resposta e, já agora, pegando numa expressão que utilizou na questão dos reequilíbrios financeiros, esta semana foi manchete que as concessionárias estão a pedir 3 mil milhões ao Estado e já aqui foi feita referência a um artigo de jornal que acusa o Sr. Engenheiro de estar a «meter ao bolso» milhões.

A questão concreta é a seguinte: à data de hoje, está em cima da mesa algum pedido de reequilíbrio financeiro por parte da empresa? Em que moldes é que isso está a decorrer? Gostaria que este tema ficasse claro.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Já tive oportunidade de responder que temos dois pedidos de reequilíbrio financeiro por razões fiscais, um na ordem dos 8 milhões e outro dos 9 milhões. Não há mais nenhum pedido de reequilíbrio financeiro da Ascendi nem das suas associadas, tudo isso foi englobado no acordo global.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — É importante essa clareza, porque aqui, na Comissão, de vez em quando, temos visto que a matemática se torna subjetiva, ou seja, os números vão variando consoante os interlocutores e, portanto, agradeço esta assertividade para tornar claro.

Há outra questão sobre a qual é importante ouvirmos a opinião do Sr. Engenheiro, porque surge tanto no estudo da Universidade Católica como nas conclusões da Ernst & Young, a empresa que foi contratada pelo Ministério das Finanças para fazer uma auditoria às PPP. A determinada altura, e sobre isso gostava de ter a sua opinião, não sabemos se em tom de ameaça, se em tom de solução, se em tom de aviso, começaram a sair manchetes a adiantar conclusões ou a apresentar conclusões, dizendo que algumas das PPP já só se resolvem com a revogação. Esta é uma das manchetes que aqui tenho e que também está no estudo da Ernst & Young.

No fundo, está aqui a falar-se de resgate. Isto é, levanta-se a questão de algumas das parcerias público-privadas serem de tal maneira onerosas no modelo em que estão que é preferível o Estado resgatá-las. Mas, da leitura que temos, ficamos com a dúvida sobre se isto é apresentado, como disse, em tom de solução ou em tom de ameaça.

Assim, relativamente a esta questão do resgate, da revogação, o que é que pensam a Ascendi e o Sr. Engenheiro sobre isso?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, estão a decorrer renegociações. A posição da Ascendi e do Grupo Mota-Engil é que, para nós, qualquer solução é possível, desde ficar como está a encontrarem-se diminuições de direitos e obrigações, até ao próprio resgate. Estamos na disposição de nos sentarmos à mesa quando quiserem e sempre que quiserem para encontrar soluções.

É uma decisão política e teremos de saber adaptar-nos a isso, obviamente, fazendo aquilo que sempre fizemos: defendendo os nossos direitos, defendendo aquilo que é a empresa. Eu e as pessoas da administração da empresa não temos de governar um país, mas temos de governar uma empresa que tem 22 000 trabalhadores pelo mundo fora.

Por isso, qualquer solução é possível para nós. Estamos totalmente abertos a tentar encontrar soluções, já demos possibilidades de soluções a quem de direito, por assim dizer, temos ideias, estamos à espera que haja conclusões e orientações globais para se tentar encontrar uma solução.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Engenheiro, vou colocar-lhe uma última questão, precisamente na sequência da abertura que demonstrou para a negociação.

Como tem conhecimento, foi recentemente nomeada uma comissão de negociação e um dos membros dessa comissão, que já foi aqui ouvido, o Dr. Vítor Almeida, fez também parte de várias comissões de negociação. Ora, foi precisamente o Dr. Vítor Almeida que acusou alguém — não sabemos ainda quem, mas acusou em abstrato —, na sequência da renegociação das concessão Norte e Grande Lisboa, de ter causado ao Estado um prejuízo acima de 1000 milhões.

Esta questão já foi aqui abordada e o que agora se coloca é qual o comentário do Sr. Engenheiro perante esta situação e como é que podemos perspetivar o início de uma negociação quando se vai sentar perante uma equipa que de antemão já sabe que tem uma posição que o Sr. Engenheiro aqui contestou por duas ou três vezes. Agradecia que nos pudesse deixar claro e fundamentar a sua posição, porque é um membro da atual comissão — e esta é uma questão para a qual lhe queria chamar a atenção —, e foi perante o Parlamento que este membro da atual comissão disse que havia este prejuízo para o Estado. Não acusou ninguém, apenas lançou estes números, e concretizou, referindo 575 numa e 400 na outra.

O Sr. Engenheiro já disse que isto não tem nenhuma sustentabilidade, mas agradecia que nos pudesse esclarecer melhor, e não somente a nós, parlamentares, pois, como sabe, agora, temos canal aberto, temos dezenas de milhares de portugueses que nos veem e, deste modo, lança-se a confusão, atendendo aos cargos que as pessoas têm e às afirmações que proferem, no caso o Dr. Vítor Almeida. O Sr. Engenheiro já teve a oportunidade de se pronunciar, mas, como último comentário, era importante que se fizesse luz sobre isto.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não conheço os comentários do Dr. Vítor Almeida.

A única coisa que sei é que os números que foram presentes pela comissão de renegociações, que conduziram aos números aqui referidos há pouco tempo quer pelo Dr. Gonçalo Moura Martins quer depois pelo ex-Secretário de Estado Carlos Costa Pina, efetivamente demonstram que a concessão Norte tem um custo efetivo para o Estado de 570 milhões. Agora, das outras quatro concessões, Grande Lisboa tem um saldo positivo de 1800 milhões e isso é que dá os 1200 milhões de economia para o Estado, que resultam do acordo global que foi feito. Nós sempre encarámos como uma única negociação e um acordo global, que englobava todos esses problemas, os problemas pendentes e os futuros.

Como há pouco tive oportunidade de dizer, Sr. Deputado, não tenho dúvidas nenhuma que o artigo do *Jornal de Negócios* que saiu ontem teria como título *Mota-Engil pede 1000 milhões de indemnização por força de quebras de trânsito numa concessão e como justificação põe as portagens de um acordo que fizeram anteriormente*. Isso, nós nunca poderíamos fazer!

Por isso, falta saber o que é que isso vai dar. Os tribunais não de dizer e ver-se-á se foi bom ou mau. Estou convencido que foi bom para o Estado ter sido feito um único acordo global e ter-se resolvido. Pelo menos no caso da Ascendi, foi uma negociação acerca da qual algumas pessoas podem ter a ideia que foi boa e outras podem ter a ideia que foi má, mas há uma coisa importante: não há mais questiúnculas, não tem mais pedidos de reequilíbrio, ficou tudo resolvido de uma vez.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Para terminar, Sr. Engenheiro, pergunto se podemos concluir que esteve bem a Comissão ao tentar esclarecer estas cinco concessões em simultâneo?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — A minha opinião é que não haveria outra possibilidade para se encontrar uma solução tão equilibrada. Poderia ser melhor ainda, se tivesse sido permitido que, em vez de continuarmos com cinco concessões, passássemos a ter uma única concessão e tentássemos um financiamento global para todas elas. Isso seria o que gostaríamos, mas não foi possível.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Está a defender um contrato idêntico ao contrato da Brisa? Para a Brisa encontrou-se uma solução global.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Estou a falar de uma solução global.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Eng.º António Mota.

Das informações que deu a esta Comissão, em que não pude estar de início, pois estava noutros trabalhos parlamentares, mas relativamente às quais já fui informado, algumas dúvidas me assolam.

Quanto a esta sua última intervenção, quem olhar para as suas declarações e informações prestadas aqui, em Comissão, quase dá a entender que a Mota-Engil, a Ascendi ficou a perder com esta renegociação que existiu. Devo dizer que acho isso muito pouco provável, tal a destreza e o reconhecimento da arte negocial que existe por parte da Mota-Engil.

Mas se olharmos para os dados que referiu e, por exemplo, para esta ideia de que o Estado poupou 1200 milhões — se o Estado poupou, poderia não ter poupado e era uma vantagem para a Mota-Engil —, há a ideia de houve uma perda da Mota-Engil. É assim que devo interpretar as suas palavras?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não, não pode interpretar nem eu nunca disse isso.

O contrato é um contrato equilibrado. Estávamos a falar — foi isso que me perguntaram — de como é que foi para o Estado. E o Estado, entre aquilo que pagaria anteriormente pelas concessões e o que paga agora, fez uma poupança de 1,2 milhões.

Relativamente às perdas e aos ganhos da Mota-Engil, a única coisa que tive a oportunidade de dizer aqui foi que tínhamos uma TIR média de 11,16% e passámos para uma TIR média de 9,48%. Por isso, houve uma redução da TIR, por força da renegociação que foi necessária. Se me perguntar se tenho alguma esperança de, com eficiência, melhorar isso, direi que a última coisa a morrer na minha casa é a esperança de que no dia seguinte não se faça melhor do que no dia anterior.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Registei também, e já tinha tido essa informação, a nota que deu sobre a TIR média, que baixou.

Devo dizer que, olhando para algumas das concessões em causa, percebo que a média pode ter baixado, mas algumas aumentaram e muito.

Por exemplo, se olharmos para o que era a TIR no caso-base na Costa de Prata, 11,7%, depois da renegociação vemos que ficou com o valor de 13,97%. Quem nos diz isto é a Ernst & Young. Não são dados do



Bloco de Esquerda, que poderiam ser criticáveis. Estamos aqui a falar dos dados de uma empresa que aparenta ter idoneidade sobre esta matéria.

Se olharmos também para a Beiras Litoral e Alta, a TIR de 12,77% no caso-base vemos que passou para uma TIR quase estratosférica de 16,05%.

E tudo isto é explicado, todos os fatores para o aumento. Para a Costa de Prata, por exemplo, a Ernst & Young diz que isso decorre de menores custos operacionais, de receitas acessórias acima do caso-base, de menores encargos financeiros e de ajustamento dos *cash-flows* por incorporação dos pagamentos por disponibilidade. No caso da Beiras Litoral e Alta são também menores custos operacionais e a parte do ajustamento dos pagamentos por incorporação dos pagamentos por disponibilidade.

Percebo a questão da média, mas há aqui uns casos que são muito contra a média que tem estado a referir aqui, na Comissão.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, nem há média que resista a isso e por isso esses números têm de estar gatados!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não percebi.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não há média que resista a isso! Para que haja uma TIR média de 9,46% quando o senhor me está a dizer que o relatório da Ernst & Young indica TIR de 16% e de 13%, teria de haver algumas com TIR negativas, e isso não há! Por isso, esses números estão gatados!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, pedia-lhe que nos explicasse qual a TIR, após renegociação, da Costa de Prata e da Beiras Litoral e Alta.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Nenhuma aumentou e a média é de 9,46%.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Registei a sua afirmação, mas queria que me dissesse ou que fizesse chegar depois à Comissão.

Percebi o valor médio e devo dizer que, sendo eu matemático e tendo algum conhecimento em estatística, percebo bem o que significa a média. A verdade é que, para estas terem aumentado e a média ter diminuído, nas outras diminuíram.

Mas gostava, então — se souber e tiver esses valores, senão pode fazê-los chegar —, que nos dissesse qual foi a TIR, após renegociação, da Costa de Prata e da Beiras Litoral e Alta.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não tenho comigo os números, mas eles estão presentes, de certeza (não sei como é o funcionamento aqui) na carta de esclarecimento. Foram solicitados por escrito e estão lá os números todos.

Agora, não há nenhum aumento de TIR em nenhum projeto. E esses números têm de estar gatados por algum efeito.

Já tive, aqui, oportunidade de dizer que não conheço o documento, nunca o li, fui alertado para algumas incongruências do mesmo. E já falei aqui numa, que é a seguinte: se o senhor for ver a parte relativa às concessões do Grupo Ascendi, a Ernst & Young diz que nós temos reclamações pendentes num valor de 155 milhões em todas as concessões.

O valor é sempre igual, é o mesmo, nunca existiu e já foi pago. Não temos nenhum crédito sobre reclamações pendentes!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Desculpe, agora perdi-me. Nunca existiu, mas já foi pago?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não, nunca existiu em todas as reclamações e já foi paga a indemnização, que é de 155 milhões para todas as concessões! Não é de 155 milhões para cada uma delas, como está no relatório!

*Apartes inaudíveis na gravação.*

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro fez agora chegar ao Sr. Engenheiro um documento com as TIR.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Segundo este documento, a TIR média contratada em caso-base era de 10,29% e desceu para 9,33%, e nenhuma das concessões está acima do que eram as concessões. Estes são os elementos que temos.

O nosso pressuposto dentro do Grupo Mota-Engil, e foi isso que nos preocupou, era que a TIR média fosse uma e que baixasse o mínimo possível, e baixou 16% — deve ser isso que aí está.

Há outra coisa que diz esse relatório, se o Sr. Deputado o leu, e só consigo chamar a sua atenção para certas coisas. Por exemplo, o senhor disse-me, quanto à Costa de Prata, também subiu e depois, mais à frente, diz que ela está falida. Como é que o senhor explica isso? A TIR sobe e ela está falida? Será que eles tiveram em atenção que pelo novo acordo, como

é com rendas de disponibilidade, não vai a receitas e vai a financeiros? Se calhar, o documento merece algumas análises mais profundas.

Contudo, Sr. Deputado, a TIR média que foi negociada é abaixo e nenhuma subiu. Pode ter a certeza! Podem fazer os cálculos que quiserem. Se for a TIR do mês em que recebemos as receitas, se calhar, é bem mais elevada, e depois, nos outros meses, a TIR é negativa, porque já não se recebe, uma vez que o pagamento é só feito de seis em seis meses. Mas não sei como é que esses números existem, não os conheço, não sei como foram calculados.

Tenho a maior das considerações pela Ernst & Young, utilizamos os seus serviços muitas vezes, mas há algumas incongruências que fomos detetando, para as quais me foram chamando à atenção. Também têm de ser explicadas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, como deve imaginar, não me compete fazer aqui a defesa da Ernst & Young. A nós, enquanto Comissão, compete-nos cruzar os dados e as informações que temos e tirá-los a limpo. E, da nossa parte, garanto-lhe que também queremos ouvir esclarecimentos de quem fez este estudo, porque foi quem, na última situação, teve acesso à atualização da informação toda, até mais do que esta Comissão parece ter tido.

Gostava, contudo, de perceber melhor essa ideia da queda da TIR média. A TIR implica, por um lado, garantias de pagamento. Segundo ouvimos aqui, há quase uma imposição, por parte do setor financeiro de cada parceria, da TIR que considera necessária para que uma concessão ou uma parceria seja válida e para que aquilo que foi financiado possa ser ressarcido.

Teve algumas dificuldades na negociação com o parceiro financeiro em fazer essa redução da TIR?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — A TIR é um rendimento nosso, enquanto acionistas ou de projeto. As questões do financiamento estavam acordadas. Obviamente, em todos estes contratos não podemos aceitar nenhum acordo com o Estado sem o pré-acordo das entidades financiadoras, seja o BEI seja a banca comercial. Por isso, o acordo teve que ser submetido e foi aceite.

Se me perguntar se teria sido aceite se tivéssemos uma TIR muito mais pequena do que isso, respondo-lhe que, na minha opinião, a banca não gosta de financiar projetos cuja rentabilidade não seja, no mínimo, razoável.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Disse que «não seja razoável», mas falou-nos numa redução de 16% da rentabilidade. Isso não terá afetado essa razoabilidade do projeto?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Os bancos aceitaram o acordo que foi proposto e assumiram-no. Por isso, tenho de achar que eles aceitaram. E, se o senhor for verificar os projetos que são à nascença com disponibilidade, se calhar a taxa média das TIR também andarão muito próxima daquela que agora está prevista para estes contratos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E como considera aceitável esta justificação da redução da TIR do ponto de vista negocial? Isso significa

que é aceitável a sua redução, porque diminuiu também o risco a que estavam expostas a Ascendi e a Mota-Engil?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Nós estamos cá há 66 anos — não eu, que pareço mais velho, mas sou mais novo, mas a empresa — e queremos continuar cá muitos anos. Também estamos há 66 anos em Angola.

Quando há que encontrar uma solução, ela tem de se encontrar. Essa foi a solução possível e equilibrada. Na minha opinião, equilibrada para ambas as partes. E foi um acordo que se fez na altura.

Se me pergunta se preferia ter uma TIR mais elevada, respondo-lhe que sim, obviamente. Não foi possível? Não foi possível. Tenho mais risco?

Há bocadinho, disse aqui que, provavelmente, aquilo que hoje seria o melhor negócio, visto hoje, para os próximos seis meses ou há seis meses atrás, seria meter portagens nas SCUT. Tinha lá os carros todos a passar e o Estado a pagar na mesma! O Estado a pagar, porque pagava por bandas, pagava todos os carros que lá passassem e, provavelmente, as pessoas que hoje saem da A1 ou da Costa de Prata para irem pela estrada nacional estariam todas a circular na Costa de Prata.

Por isso, se tiver de analisar isto à data de hoje, seis meses para trás e seis meses para a frente, teria de dizer que, se calhar, fizemos um péssimo negócio. Mas garanto-lhe que aquilo é momentâneo, porque acredito que Portugal tem solução e que se há de equilibrar.

Nesse sentido, como estamos a falar em contratos de 30 anos, acho que é um acordo equilibrado. Todos gostaríamos de ter melhor, os melhores contratos do mundo, mas o melhor contrato é aquele que deixa as

partes conscientes de que foi um acordo equilibrado para todos. Tem de ser um bom negócio, um negócio *win-win* para as duas partes.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Como compreende e tem conhecimento, até porque já o demonstrou ao longo desta audição, essa sua avaliação, que é fundamentalmente opinativa, sobre se foi um melhor ou um pior negócio passar da renda por portagem virtual para a disponibilidade carece de uma vertente factual, tal com a minha opinião de que foi um melhor negócio para as concessionárias do que para o Estado, porque há aqui dois fatores relevantes.

Um, que referiu ainda agora, é que é sempre um contrato a 30 anos e, por isso, muito difícil de avaliar no primeiro, no segundo e até nos primeiros cinco anos do seu percurso. E um segundo porque houve, efetivamente, uma redução drástica do tráfego, pois verificou-se uma redução drástica da economia, os números estão aí para o mostrar. E, mesmo quando existiam essas autoestradas sem pagamento, o tráfego que tinham estava abaixo do que era previsto.

Essa realidade não me dá mais razão a mim e não tira mais razão ao Sr. Engenheiro, porque qualquer das nossas posições é meramente opinativa.

Mas gostava de dizer-lhe que a minha pergunta anterior foi no sentido de perceber qual é o valor de negócio, porque o que diz a Ernst & Young — já percebemos que considera que os números estão errados, mas é isso que ela nos diz — é que, na prática, mesmo independente da TIR, há uma maior rentabilidade do investimento, porque há menos risco, e a 30 anos o risco é uma questão fundamental.

Há ainda um outro ponto a considerar: é que houve um novo espaço de negócio com a introdução de portagens, como, por exemplo, o negócio

da própria cobrança do serviço. Esse é um espaço novo de negócio: uma aquisição de conhecimento da Mota-Engil subsidiada pelo Estado por ajuste direto até e, como foi aqui reconhecido, sem qualquer conhecimento prévio, sem qualquer mais-valia na área, sem qualquer experiência na área. Foi o que o Estado permitiu, através de acordo entre as duas partes — e não estou aqui a dizer que apontou uma arma em qualquer mesa de negociação, não é isso. No entanto, através do acordo entre as partes, o Estado permitiu que a Ascendi tivesse capacidade de, de forma segura, passar para um novo espaço de exploração e de conhecimento. Isso vale dinheiro, ou não?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, vale dinheiro, mas não é como o senhor diz, em primeiro lugar, porque já cobrávamos portagens na Aenor e, em segundo lugar, porque começámos a estudar um modelo que não existia em 2004. A questão da introdução das portagens remonta a 2004 e, a partir desse momento, pusemo-nos a saber como é que se cobrava — aqui entro naquilo que gosto, que é a engenharia.

Sr. Deputado, a primeira coisa que concluímos... Deixe-me ver se encontro os papéis...

Estamos a falar de uma coisa nova. A Costa de Prata tem 110 km de extensão e 37 nós, ou seja, tem um nó por cada 2,97 km. O Grande Porto tem 54,9 km e 27 nós, isto é, tem um nó por cada 2,03 km. O Sr. Deputado sabe quanto é que tem a Brisa? Na A1 a Brisa tem 296 km e 26 nós, um nó por cada 11,36 km.

Estamos a falar de coisas completamente diferentes. Estamos a falar de autoestradas de longo curso e de autoestradas urbanas, onde é impossível meter nós para fazer cobrança física.



Por isso, esta foi a primeira coisa que concluimos. Em 2004, quando nos disseram «vamos introduzir portagens nas SCUT», chegámos à conclusão que os modelos tradicionais não servem. E pusemo-nos a caminho, porque cá não havia tradição e a que havia lá fora era muito pouca.

Essa tecnologia existia no mercado, era preciso agregá-la e pô-la a funcionar, e alguém tinha de o fazer em primeiro lugar. Podia ser o Estado — diz-me o Sr. Deputado. Podia, mas não havia concorrência para fazer isso. E também não é verdade que não foi, pois todos os contratos de cobrança de portagens têm o visto prévio do Tribunal de Contas — todos!

Foi um processo de negociação direta, porque não havia soluções, era preciso estudá-las, idealizá-las, montá-las. E permita-me a imodéstia de dizer que, se calhar, estaríamos à frente de todos os outros, porque começámos muito mais cedo a fazer esses estudos, visto que fomos confrontados, já tínhamos três SCUT, tínhamos de pensar como resolver o problema, e estávamos muito adiantados nisso.

É um negócio muito significativo? Não. Se algum dia quiserem que deixemos de cobrar portagens, também não será por aí que o problema se vai pôr.

Agora, faz todo o sentido que a gente lutasse por ter essa cobrança de portagens. Quando nós vamos concorrer internacionalmente, quando as empresas portuguesas querem concorrer internacionalmente, quando as concessionárias querem concorrer internacionalmente, é bom que sejam concessionárias globais. E serem concessionárias globais significa serem capacitadas para executarem as obras de construção, capacitadas para fazer a manutenção e capacitadas para fazer a sua exploração. Por isso, como queremos ser uma concessionária com uma visão internacional, fazia todo

o sentido que a Ascendi quisesse ficar com a cobrança disso. E estamos convencidos que ninguém tinha melhores do que nós para oferecer.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Compreendo toda a informação que deu.

Permita-me reafirmar a minha afirmação, porque, na prática, de certa forma, até lhe deu mais solidez. É que tinha uma informação anterior a todos os outros de que havia uma vontade de... É um espaço de negócio! A antecipação dos problemas de qualquer cliente é sempre um espaço de negócio que qualquer empresa tentará seguir.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, eu não tinha nenhuma informação. Há uma portaria de 2004 que diz que todas as SCUT iriam ter portagens.

Depois, poderá dizer que há uns que estavam mais atentos e outros que estavam menos atentos. Nós pertencemos ao grupo dos que estavam mais atentos. No entanto, desde 2004 que há uma clara vontade do poder político em Portugal — e aqui englobo a generalidade dos partidos, pelo menos — de introduzir portagens nas SCUT. Isso é do conhecimento de toda a gente.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo, Sr. Engenheiro. Não estava a questionar isso. Estava a dizer-lhe apenas que isso não invalida a ideia — que é válida e que reafirmo — de que houve aqui uma vantagem por parte de Ascendi de ter um investimento do Estado para a dotar de uma valência, uma competência, que lhe permitiu também a sua afirmação até noutros mercados, como reconheceu.

Volto à pergunta que lhe fiz e à qual não me respondeu, penso que por esquecimento. Considera que isso tem valor económico? Qual? Qual é o valor económico dessa capacidade? Que negócio é que isso permitiu à Ascendi gerar?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Eu pensei que tinha respondido, porque o que eu lhe tinha dito foi que nós já cobrávamos portagens...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não desta forma!

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não. Desta forma ninguém cobrava, somos os primeiros a cobrar.

Nada inventámos. Estava tudo no mercado. Fizemos a agregação dos produtos todos. Tivemos muitos custos, muito investimento, muitas horas de pensamento, saiu uma solução e, pelos vistos, funciona bem.

Sei que o Sr. Deputado fez críticas ao Dr. Gonçalo Moura Martins por não haver outros modelos de cobrança, que não só o eletrónico, mas esse é um problema político, que só se resolve quando politicamente introduzirem os *chips* nos automóveis, não há mais nenhuma solução.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, percebo que isto, do ponto de vista de quem tem um serviço que quer vender (utilizando linguagem de mercado), funciona bem, porque consegue cobrar sempre. Do ponto de vista de quem tem de utilizar uma via pública, devo dizer-lhe (e com certeza que ouviu) que é quase um inferno conseguir fazer pagamentos sem ter um *chip*. E por isso é que há até dois negócios em um: o negócio da

cobrança de portagens e o negócio da venda de *chips* que vem quase acoplado.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Só tem uma maneira: tornar obrigatório e vai ser. Um dia vai ser obrigatório todos os carros terem um *chip*, porque, senão, isto vai tornar-se insustentável. Vai ter de haver um *chip* em todos os carros, ou uma coisa qualquer similar, e compatível em toda a Europa.

Respondo-lhe agora como respondi há pouco sobre a Alta Velocidade: quando é que isso vai acontecer, não sei, mas que vai acontecer vai!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar, agora, à segunda ronda, para a qual tenho as inscrições dos Srs. Deputados Carina Oliveira, Paulo Cavaleiro, Fernando Serrasqueiro e Manuel Seabra. Como sabem, dispõem de 3 minutos.

Tem a palavra a Sr.ª Deputada Carina Oliveira.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, quero dar as boas vindas ao nosso convidado, nesta que é a nossa 45.ª audição, se não me engano...

O Sr. **Presidente**: — Ainda bem que lembra. Ainda temos um grande futuro à nossa frente.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD). — Sim, ainda temos bastantes audições pela frente.

Chegada a este ponto, e depois de ouvir sobre quase todas as parcerias inúmeros comentários e inúmeras explicações, retive uma frase que o Sr. Engenheiro disse quando falou sobre soluções. De facto, o Sr. Engenheiro disse, com propriedade, que registo, que qualquer solução é possível, defendendo-se os nossos direitos — entenda-se, da empresa e da concessionária.

Ora, isto leva-me quase a pensar que as concessionárias estiveram sempre disponíveis para tudo aquilo que foram intenções do Estado (leia-se, políticos), eventualmente até desvarios do Estado (entenda-se, políticos) e para quaisquer condições que o Estado tenha colocado à contratação deste modelo de negócio de construção rodoviária em Portugal.

Chego até ao paradoxo de concordar com o Sr. Engenheiro quando disse que o Estado pagou para que se construíssem estradas em Portugal, o Estado pagou para se introduzirem portagens e o Estado paga pela disponibilidade de não passar nenhum veículo nas nossas estradas.

Portanto, o Estado nem sempre tem sido um parceiro à altura daquilo que são as negociações e os negócios que leva a cabo.

Falou-se muito sobre o acordo global e o facto de ter sido negociado ao mesmo tempo as cinco concessões, que já aqui foram referidas. Compreendo do ponto de vista do raciocínio de quem tem na mesma empresa estes cinco contratos para gerir, mas quero também colocar-me na posição de compreender que a contratação não foi global, ou seja, negociou-se de forma global uma contratação que, ela própria, não foi global.

Daí que perceba e seja sensível às considerações tecidas pelo Tribunal de Contas. Tenho imenso respeito pelas instituições neste País — aliás, já dizia Jean Monet, nada é feito sem as pessoas, mas, de facto, nada perdura sem as instituições — e, quando o Tribunal de Contas diz que a

renegociação daqueles contratos, Norte e Grande Lisboa, foi lesiva para o Estado, uma vez que este veio a consentir que fossem integradas no pacote global das negociações concessões que anteriormente não geravam qualquer risco ou esforço financeiro para o Estado e que passaram a representar um encargo financeiro resultante do défice existente entre as receitas de tráfego entregues à EP e os pagamentos por disponibilidade que são realizados por esta empresa pública às concessionárias, houve, de facto, aqui, uma alteração substancial da forma como eram devidos à concessionária os seus pagamentos.

Há pouco, o meu colega Manuel Seabra falou dos critérios de adjudicação, neste caso, dos contratos de subconcessão. Eu fui também ler a adjudicação dos contratos, em especial do contrato da concessão Norte, e os critérios de adjudicação eram muito claros. Havia, além do financiamento privado e dos apoios que eram também requeridos ao Estado, outros subcritérios que eram a dinamização da componente requerida pelo Estado, a calendarização e a forma de desembolso e eventual reembolso dos apoios financeiros do Estado e a minimização dos riscos a suportar pelo Estado — que foi, então, a alteração que foi conseguida através deste acordo global. Ou seja, o Estado, passou a assumir um risco de tráfego que até aqui era partilhado ou maximizado através da concessionária com o tal contrato, através do qual foi valorizado, e um deles era a minimização dos riscos a suportar pelo Estado.

Portanto, sou bastante sensível àquilo que diz o Tribunal de Contas quando faz uma análise concessão a concessão. Percebo que o acordo global tenha sido concedido à empresa de forma global, mas o que é certo é que a contratação destas duas concessões foram, em grande parte, penalizadoras para o Estado.

Aliás, isso mesmo nos disse o Secretário de Estado Sérgio Monteiro nesta mesma Comissão de Inquérito e cito: «Tivemos, em 2012, 50,139 milhões de prejuízo nestas duas concessões, quando antes o Estado não tinha nenhum encargo.»

Portanto, este foi o panorama de como chegámos até aqui com a renegociação daquilo que está em cima da mesa, e estou a falar da concessão Norte e da concessão Grande Lisboa.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, tem de concluir.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Estou mesmo a terminar, Sr. Presidente.

Neste sentido, queria um comentário por parte do Sr. Engenheiro relativamente ao facto de a concessionária ter estado sempre disponível para aquilo que foram, eu diria, os desvarios do Estado à contratação, ao longo dos anos. E agora não estou aqui a fazer nenhuma crítica política específica a nenhum partido. Portanto, percebo que o Estado, entenda-se, os políticos sempre puseram e dispuseram dos contratos legais que tinham ao seu dispor, sendo que, como disse, qualquer solução é possível.

Queria um comentário do Sr. Engenheiro relativamente à taxa de solidariedade que tem sido muito apregoada nestes tempos de crise, uma taxa acrescida àquilo que já é o lucro, digamos assim, das concessionárias. E perguntar-lhe se, com isso, não embarcaríamos, novamente, numa alteração de um delicadíssimo equilíbrio que temos em cima da mesa, que é o equilíbrio destes contratos todos que a concessionária tem a seu cargo e relativamente aos quais o Estado também tem encargos, e não estaríamos aqui a incorrer também numa alteração que, à primeira vista e moralmente,

até pode ser aceitável, mas que poderia acrescer muito mais aos encargos que o Estado tem em cima da mesa.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr.ª Deputada, vou ter de fazer vários comentários.

Primeiro, a Sr.ª Deputada disse que o Estado paga as obras, depois o Estado paga as portagens, depois... Não! Quem paga as obras são as concessionárias. O Estado não gastou um tostão em construção. Zero! Foram as concessionárias que fizeram e, agora, vão ressarcir-se do investimento que fizeram com as receitas.

Mas a Sr.ª Deputada disse que o Estado paga as obras, que o Estado paga as rendas... Não. Isso é a mesma coisa.

De todas as vezes que penso neste problema, começo a lembrar-me da minha vida. O Estado tem de tomar uma opção... Eu tive a felicidade de nascer numa família com posses (costumo dizer que a minha primeira profissão foi ser filho do patrão), o meu pai deu-me uma casa e eu fui viver para a casa que o meu pai me deu, mas 95% dos meus colegas não tiveram essa sorte. Eu pude comprar uma segunda casa, melhor do que a que tinha, 25 anos depois, com as economias que eu próprio tinha feito. Os meus colegas tiveram de se endividar para comprar a casa. Bem, o Estado ou investe, se tiver dinheiro, ou encontra quem invista por ele, se não tiver dinheiro. Este é o princípio do investimento.

A segunda questão tem a ver com o utilizador-pagador ou não utilizador-pagador, mas isso é só política.

Relativamente a estes 50 milhões de euros referidos pelo Sr. Secretário de Estado, eu acho que ele meteu o IVA num lado e tirou o IVA do outro e, por isso, o melhor é ele deixar... Ou tira o IVA ou mete o IVA, mas faça as contas com IVA tudo ou sem IVA tudo. É que não há ninguém



que consiga chegar a esse número! Não há ninguém que consiga chegar a esse número! Isso não existe!

Ainda não existem relatórios do quarto trimestre, mas já há do terceiro e basta ver os relatórios do Ministério das Finanças e nunca se chegará a estes números!

Por isso, tem de haver aqui um erro qualquer, que eu também não sei explicar, mas que já pedi que me explicasse. Não sei se foi a Sr.<sup>a</sup> Deputada que questionou também o Dr. Gonçalo sobre este assunto, mas eu depois fui ver o que se passa e até hoje — e ele cá esteve há uma semana — não conseguimos chegar ao número de 50 milhões. Por isso, se calhar, é melhor perguntar ao Sr. Secretário de Estado...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Permita-me um aparte: ninguém consegue chegar a um número!

O Sr. Eng.<sup>o</sup> **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Então, eu também não consigo. Por isso, o melhor é perguntar ao Secretário de Estado.

Depois, a Sr.<sup>a</sup> Deputada pediu-me um comentário sobre o imposto de solidariedade. Nos contratos o previsível é que os impostos baixem para as empresas e, por isso, o Estado, nos últimos contratos e nas negociações, reservou para ele o risco dos impostos, ou seja, se os impostos baixarem o Estado fica beneficiado, se os impostos subirem o Estado vai ter de pagar.

Por isso, a questão da solidariedade é uma questão sobre a qual não tenho mais comentário. É uma cláusula que está, desde há alguns anos, a ser introduzida nos contratos.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, queria começar por o cumprimentar.

Gostaria de aproveitar a sua vasta e enorme experiência, sua e da empresa, designadamente em termos internacionais — aliás, eu próprio estive em Vera Cruz, numa grande concessão, que, espero, já tenha terminado, numa zona muito acidentada, que é uma grande obra da engenharia nacional no México, com vários túneis, etc. —, para lhe perguntar se, em face da sua experiência, nos pode dar uma ideia sobre se o modelo de PPP português é um modelo que se justificará manter ou alterar. Este é o primeiro ponto.

Um segundo ponto tem a ver com a questão do acordo global. Já aqui foram referidas as vantagens, os inconvenientes, os interesses para qualquer das partes do que daí resultou. Gostaria de o ouvir sobre esta integração dos diferentes contratos que creio que passou a permitir ao Estado a liberdade de, futuramente, quando as condições financeiras e de mercado forem diferentes, fazer um refinanciamento global. Creio que desse acordo global nasceu essa possibilidade de haver um refinanciamento, quando as condições do mercado financeiro sejam diferentes e melhoradas. Nesse sentido, também gostaria de o ouvir.

Um terceiro aspeto tem a ver com o Tribunal de Contas. Várias vezes se fala aqui do Tribunal de Contas. Não estamos a falar de dois tribunais de contas. Temos a 2.<sup>a</sup> secção do Tribunal de Contas, que não passa vistos, e temos a 1.<sup>a</sup> secção do Tribunal de Contas que deu o visto. Gostaria, por isso, que, se pudesse, deixasse cá o mapa de pagamentos (várias vezes o tenho solicitado) que serviu de suporte ao visto do Tribunal de Contas e

cuja 1.ª secção, até hoje, nunca levantou o problema de recusa posterior de visto, face ao relatório que a Sr.ª Deputada aqui citou de auditoria, não da secção de vistos.

É que até agora nunca se questionou o visto. O Tribunal de Contas nunca, face até a uma informação do seu colega do lado, recusou o visto, o que significa que, se calhar, não confirma o relatório da auditoria do próprio Tribunal de Contas.

Se pudesse, gostaria que explicasse melhor os custos contingentes. Várias foi aqui assinalado o valor de 705, e é verdade que 705 é o somatório de todos os custos contingentes das respetivas concessões que tiveram de ser enquadradas face à primeira recusa do Tribunal de Contas.

Gostaria de saber se nos pode deixar esse mapa de pagamentos da concessão, que é da responsabilidade da sua empresa, e explicar o que é o custo contingente. É que há bocado, quando foi questionado por um Deputado do CDS, ficou a ideia de que esse valor, primeiro, não estava nesse mapa, foi uma fuga ao Tribunal de Contas, e, segundo, que esse era um valor adicional e não é contingente (foi esse o termo).

Portanto, queria saber se nos poderia explicar, até porque assinou esse contrato, o que significa essa cláusula e em que condições é que o Estado a pagará ou, se porventura houver uma melhoria das condições financeiras e se houver lucro ou um ganho adicional nesse refinanciamento, quem é que usufrui da redução desse custo, se efetivamente se vier a concretizar.

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Relativamente à primeira questão, acerca do modelo português das PPP, acho que todos os modelos podem ser melhorados.

Hoje, fala-se muito do modelo português, das críticas ao modelo português. Há quatro anos, falava-se muito das críticas ao modelo inglês e agora vai começar uma segunda fase com mais de 500 projetos a serem financiados nos próximos 20 anos em regime de PPP. Acho que as PPP são uma necessidade nos países em desenvolvimento e nos outros países vão ser cada vez mais utilizadas, não sei se bem se mal em termos políticos, mas em termos económicos acho que é a melhor solução, porque os custos são mais baratos e não há desvios nos custos de construção.

Por isso, acho que tudo pode ser melhorado. Inglaterra introduziu algumas alternativas e, se calhar, vale a pena olhar para isso na segunda fase, mas creio que é irreversível e cada vez vai ser mais utilizado. Agora, se calhar, em Portugal, há ainda coisas a melhorar.

Relativamente aos custos contingentes, estamos a falar das subconcessões. Amanhã enviarei ao Sr. Presidente, por escrito, todos os elementos, por que o que tenho são fotocópias e é quase preciso uma lupa para ler porque são mapas em A4.

A única coisa que sei disto é que, quando houve a polémica sobre se estavam ou não estavam, para mim, nunca tive dúvidas nenhuma. Quando tive conhecimento da proposta que ia ser apresentada — como presidente do Grupo não fecho a proposta, mas tenho conhecimento —, fui ver o modelo financeiro. É que comecei com as concessões na própria Lusoponte e depois, a certa altura, ganhei um carinho pelos modelos financeiros. E perguntei o que era aquilo. Disseram-me que isto era o pagamento, eventualmente, de um agravamento das taxas de juro, mas também é verdade que, se houver um desagravamento das taxas de juro, este custo não é negativo, pode ser positivo e as receitas são integralmente da parte do Estado.

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

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, já se falou aqui várias questões, nomeadamente da europeia, e a questão mais preocupante é a crise europeia, mas a verdade é que, independentemente da questão europeia, temos todos de fazer a nossa parte e temos de pagar as nossas dívidas. Essa é que é, aqui, a questão relevante. Se a União Europeia estivesse melhor, provavelmente, todos estaríamos melhor, mas cada um tem de fazer a sua parte.

Gostaria de lhe colocar uma questão genérica. Imagine que era governante do nosso País. Se estivesse do lado do Estado, assinava todos os contratos que fez estando na outra posição?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não sou governante. Não quero ser nem nunca tive intenções disso. Nunca me meti na política.

Se me pergunta se acho que é um contrato equilibrado para ambas as partes, tenho de lhe dizer que sim.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Há pouco, já se falou da cobrança das portagens. Ficou assumido nessas renegociações que seria um direito exclusivo das concessionárias e, inclusivamente, foi preciso alterar o contrato da Estradas de Portugal para lhe fazer essa atribuição. Sabemos que foi uma decisão que empatou o processo...

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, não estou a ouvi-lo.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Estou falar da cobrança das portagens, assunto de que já falámos há pouco e que implicou mesmo uma alteração do contrato da EP para essa atribuição às concessionárias. Essa foi uma decisão que empatou o processo mais de um ano, curiosamente, o que aqui também foi dito, mas os pórticos e todo esse sistema foram instalados sem que os contratos estivessem, sequer, negociados ou mesmo contratualizados.

Queria perguntar a sua opinião sobre esta questão. Parece-lhe bem que, primeiro, se instalem os pórticos e, só depois, sejam feitos os contratos? É assim que costuma fazer na sua empresa? Disse aqui no início, na sua primeira intervenção, que é uma empresa profissional, bem apetrechada, com as melhores práticas. Acha normal fazer as coisas desta maneira?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, estávamos a falar de um sistema que estava a ser testado, tinha de ser testado, e por isso houve pórticos que foram colocados para fazer testes durante algum tempo. Foi um risco que ambas as partes correram, quer o Estado quer nós, de investimento que estava feito e por isso só depois é que se passou para o grande investimento, que foram os pórticos todos.

O sistema funciona. Alguns só foram postos a funcionar um ano depois daquilo que era previsível, que é o caso da BLA, mas não se esqueça que estamos a falar de uma tecnologia que precisava de ser testada e tem de ser testada no local.

Conforme lhe disse, o contrato que assinámos foi um contrato que foi visto, teve o visto prévio do Tribunal de Contas, apesar de...

Se teve de ser alterado o contrato da EP, sinceramente, não sei.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Entrando agora noutra questão, gostaria de o questionar relativamente à proposta do PS de criação de uma taxa de solidariedade nas PPP, tendo em conta que a proposta envolve uma taxa sobre o valor excedente das TIR em função do que ficou inicialmente contratualizado, ou seja, o excedente da rentabilidade das concessionárias deveria ser entregue ao Estado. O Deputado Paulo Campos fundamentou que esta taxa não poderá dar lugar a pedidos de reequilíbrio financeiro, porque eles servem para repor o equilíbrio inicialmente contratado e, como esta taxa incide sobre excedentes não previstos no contrato, então, não existe fundamento legal para esses pedidos de reequilíbrio financeiro. Concorda com este entendimento? No caso de estar perante uma taxa com estas características, colocaria a possibilidade de avançar com pedidos de reequilíbrio financeiro?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Vou responder como já respondi à Sr.ª Deputada.

O que está previsto nos contratos, até porque os contratos foram assinados e muitos deles foram alterados, e a tendência é de descida dos impostos às empresas, é que o risco fiscal fique do lado do Estado. Ou seja, se os impostos baixarem, o Estado terá direito a ser ressarcido daquilo que estava a mais na portagem. Obviamente, se houver um agravamento das taxas, teremos o direito de pedir ao Estado.

O que são impostos sobre excedentes? Não conheço. Só conheço impostos sobre lucros. Sobre excedentes, não conheço. Excedentes de quê?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Relativamente à renegociação das concessões, qual era a situação financeira das concessões Norte e Grande Lisboa antes das renegociações e depois das renegociações?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Conforme tive oportunidade de dizer, todos os elementos pedidos vieram na carta. O balanço de todas as sociedades concessionárias, desde o início até agora, será presente, deve ter sido entregue hoje. É a informação que tenho. Por isso, não conheço com detalhe esses números nem tenho a capacidade técnica de os analisar.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Mas confirma que a inclusão destas duas concessões nas negociações de 2010 foi determinante para evitar a falência das mesmas?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Não. Obviamente que não, até porque julgo que a concessão, apesar de ter níveis de tráfego abaixo, tinha a resultados positivos.

Agora, ela gerou um encargo para o Estado, ninguém o está a desdizer, mas compensado largamente pelos outros e evitando novas reclamações — e isso é também muito significativo!

Obviamente que, se tivéssemos feito um acordo que excluísse a concessão Norte, teríamos de pedir um reequilíbrio financeiro por quebra de tráfego. E isso nós nunca faríamos sem avisar as pessoas primeiro.

Por isso, acho que esta foi uma solução equilibrada. Outra poderia ter sido, se calhar mais gravosa para o Estado: «Ficam só as outras concessões, vamos para o tribunal arbitral e ‘peguem lá’ já tanto de indemnização por quebra de tráfego.» Se calhar, poderia ter sido.



O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Para concluir, pergunto: se não tivessem passado a existir pagamentos por disponibilidade, estas duas concessões, Norte e Grande Lisboa, não seriam financeiramente viáveis?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Eu disse-lhe ao contrário. As concessões seriam financeiramente viáveis.

O que é que estava a acontecer na Norte? O *rampant* da concessão estava mais demorado, por razões, algumas delas, que se podia... Por exemplo, quanto a Famalicão-Guimarães, a via rápida foi feita em perfil de autoestrada e não a podiam ter feito, e por isso metade do tráfego que ia de Famalicão para Guimarães não passava pela nossa autoestrada, passava pela outra ao lado, que foi feita sem autorização, sem estar incluída no Plano Rodoviário. Havia indefinições acerca de onde era o nó de Vila Pouca e, se o senhor viesse da estrada de Chaves, perdia-se pelo caminho até chegar ao final da autoestrada e vinha parar a Vila Real, e isso demorou mais não sei quanto tempo, porque a autoestrada Norte Interior foi puxada para o lado para proteger o lobo. Enfim, todas estas coisas eram condicionantes que estavam a influenciar o tráfego.

No dia em que as autoestradas estivessem ligadas, a ligação a Espanha se fizesse pela autoestrada de Chaves, que estava programada e estava em construção, entrasse no nó e fosse por ali abaixo, garanto-lhe que o trânsito ia subir, e muito.

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, queria apenas fazer uma precisão, porque também percebo que, se estivermos sempre a

«cavalgar» as mesmas perguntas, os mesmos temas e os mesmos argumentos, não só não contribuímos para o esclarecimento, como aborrecemos o nosso interlocutor, e não é essa a minha intenção.

Sr. Engenheiro, a precisão tem a ver com o endosso do risco fiscal. Na resposta a esta última interpelação da bancada do PSD, o Sr. Engenheiro disse que o endosso do risco fiscal fez com que, agora, se o IRC baixar, o benefício recaia integralmente para o Estado. Isso foi um acrescento, um *upgrade* que se fez no resultado da renegociação que aconteceu em 2010.

O Sr. Engenheiro quer relatar-me, aqui, a situação do risco fiscal antes da renegociação e depois da renegociação?

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Sr. Deputado, nos contratos antigos o risco fiscal corria do lado da concessionária. Por isso, se os impostos aumentassem as concessionárias tinham prejuízo, se baixassem teriam um lucro.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E como baixaram de 37% para 25%...

O Sr. Eng.º **António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota**: — Nessa altura, fizeram-se acordos em que o risco passou para o Estado e, julgo eu, o Estado deve ter sido compensado em todos os sítios. A partir daí, todas as concessões têm vindo com o modelo do risco fiscal do lado do Estado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Era isso mesmo que pretendia saber, Sr. Engenheiro, muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos a audição do Sr. Eng.º António Mota, a quem agradeço a disponibilidade e colaboração.

Relembro que a nossa próxima reunião terá lugar na próxima quarta-feira, às 17 horas e 30 minutos, para deliberarmos o que necessário for quanto ao prosseguimento dos trabalhos.

Esta encerrada a reunião.

*Eram 20 horas e 26 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.