

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

66.^a Reunião
(26 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 53 minutos.

Foram apreciados, tendo sido aprovados, requerimentos apresentados pelos Grupos Parlamentares do PSD e do CDS-PP e, rejeitados, requerimentos apresentados pelo Grupo Parlamentar do PS, tendo-se pronunciado, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Nuno Encarnação (PSD) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Luís Valente de Oliveira, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Fernando Virgílio Macedo (PSD), Eurídice Pereira (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE), Paulo Cavaleiro (PSD) e Manuel Seabra (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 12 horas e 55 minutos.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que podemos começar os nossos trabalhos.

Eram 10 horas e 53 minutos.

Temos várias deliberações para tomar relativamente a futuras audições.

Como sabem, já temos marcadas, para além da audição de hoje, as audições do Dr. Paulo Campos, para dia 3 de abril, e do Dr. Luís Parreirão, para dia 5 de abril. Vamos ver, agora, quais são as próximas audições que temos, creio que até ao final.

Já temos aqui propostas para as subconcessões e concessões Túnel do Mararão e Lusoponte.

Há propostas apresentadas pelo PSD e CDS-PP e também do PS que são já do vosso conhecimento, pelo que iria submeter à votação as várias propostas.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, na proposta do PSD e CDS-PP e na proposta do PS há dois nomes comuns. A saber: o do Dr. Guilherme d'Oliveira Martins, que nós propomos para fazer o encerramento nas quatro audições finais desta Comissão, e o do Dr. Paulo Campos, que ficou claro que vinha cá no dia 3 de abril para os dois temas, para otimizarmos os trabalhos. Por isso, é escusado este segundo pedido do Partido Socialista.

Aquilo que ficou acordado, no requerimento que apresentámos da última vez, foi que o Dr. Paulo Campos vinha cá no fim do ponto 3 e no início do ponto 4, precisamente para fazer os dois pontos num dia só.

Portanto, se for preciso estar aqui 8 ou 10 horas — aliás, na última vez estivemos aqui 6 horas, o que é normal —, debatemos tudo o que são as subconcessões e as quatro audições finais. Acho que era positivo para otimização dos trabalhos.

Para depois não dizerem que se chumba ou que se aprova, uso da palavra para clarificar o que já tínhamos pedido antes e que vem ao encontro da nossa opinião.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, faça favor.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, abordando os vários requerimentos e pegando até na intervenção do Sr. Deputado Nuno Encarnação, devo dizer que nós não concordamos com o dia 3 para que o Dr. Paulo Campos seja ouvido, exatamente pelo que o Deputado Nuno Encarnação aventou. Há a possibilidade de ser uma audição bastante longa, à semelhança da que já aconteceu. Achamos que, quer ele quer o Dr. Sérgio Monteiro, é melhor serem ouvidos numa sexta-feira, a começar às 14 horas e 30 minutos, e não num dia em que a reunião comece às 17 horas e 30 minutos ou às 18 horas.

Portanto, se pudéssemos fazer essa troca, seria útil.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, podemos já arrumar esse assunto, adiando a data da audição do Dr. Paulo Campos do dia 3 para outro dia. Aliás, o contacto é fácil, todos os dias podemos contactar com ele.

Queira prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Em relação a outros requerimentos, não tínhamos percebido que era esse o entendimento do PSD em relação ao Dr. Paulo Campos, daí a proposta que fizemos. Mas damos de barato que assim seja.

Porém, há três coisas com que não concordamos, em termos de arrumação dos nossos trabalhos.

Não concordamos que o Presidente do Tribunal de Contas seja ouvido apenas no final dos nossos trabalhos. Face a tudo aquilo que tem sido falado a propósito da participação do Tribunal de Contas nestes processos e visto que outros nomes do Tribunal de Contas têm sido referidos, entendemos que o Presidente do Tribunal de Contas devia vir antes do prazo em que, depois, se possam deliberar novas audições, porque não temos a certeza de que a audição do Presidente do Tribunal de Contas venha a esgotar o tema. Ele próprio pode remeter algumas das suas respostas para o Diretor-Geral ou para outros juizes e nós podemos considerar ou não que o tema deve estar esgotado ou que é necessário fazer mais diligências por escrito ou, ainda, em termos de audições. É que este tema dos 705 milhões tem sido muito presente em variadíssimas audições.

Portanto, entendemos que o Presidente do Tribunal de Contas deve vir quanto antes para, depois, podermos avaliar em tempo e não termos de dilatar os nossos trabalhos na possibilidade de novas audições presenciais ou por escrito.

Damos por boas as propostas do PSD, à semelhança do que temos feito, com exceção de duas audições que, dado o calendário apertado dos nossos trabalhos, não vemos que acrescentem muito em relação àquilo que já tivemos nesta Comissão.

Desde logo, a audição do Dr. Alberto Moreno. Já o ouvimos variadíssimas vezes e entendemos que vamos ter mais do mesmo e que será uma repetição. Achamos que, se há necessidade de o inquirir especificamente, poderia ser por escrito.

Em relação ao Inspetor-Geral de Finanças, também já tivemos uma longa audição sobre todo o seu relatório e sobre a sua participação nesta matéria. Não achamos que tenham sido muito referidos os seus trabalhos e, por isso, entendemos que, tendo já esta Comissão um prazo curto, poderíamos dispensar esta audição ou, eventualmente, fazer-lhe, nesta fase, alguma inquirição por escrito. Depois, se ainda entendêssemos ouvi-lo, face à resposta por escrito, tudo bem.

São estas as nossas ideias e sugestões.

O Sr. **Presidente**: — Então, vamos procurar «arrumar» as coisas.

Sr. Deputado Nuno Encarnação, faça favor.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, quanto à audição do Dr. Paulo Campos, eu até sugeria, se fosse possível ou se concordassem, ouvi-lo numa terça-feira logo a seguir ao almoço. Sinceramente, acho que era melhor do que uma sexta-feira, porque, provavelmente, a audição prolongar-se-á durante a noite. Isto se concordarem; se não concordarem, está tudo bem, por mim não há problema nenhum. Esta questão ficará em aberto, mas acho que nos dava mais tempo e mais sossego, porque há muito trabalho parlamentar às sextas-feiras, no distrito de cada um. É só uma ressalva, para o caso de concordarem. Se não, «encantado da vida».

Quanto às audições finais, achamos que devem ser as quatro que propusemos, entidades que falarão sobre tudo. O Dr. Guilherme d'Oliveira Martins veio cá em pontos anteriores, mas não veio cá nestes pontos 3 e 4 e

foi várias vezes citado. Por isso, acho que deve, de facto, fechar todos estes pontos. Entendemos que devem ser a IGF (Inspeção-Geral de Finanças), o Tribunal de Contas, a Ernst & Young e o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro as quatro entidades que devem ser ouvidas no final desta Comissão, porque são pessoas que estão habilitadas, e que são visadas constantemente nestas comissões, para falar sobre todas as concessões.

O Sr. **Presidente**: — E se o Conselheiro Oliveira Martins for o primeiro dos quatro, satisfaz o PS ou não?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Deixo duas notas.

A primeira é que damos por bem que as audições do Dr. Paulo Campos ou do Dr. Sérgio Monteiro, que são longas, sejam numa terça-feira mas, em vez de ser depois de almoço, comecemos logo de manhã e, se for preciso, fazemos alguma interrupção dos trabalhos, ainda que ligeira.

Em relação ao Dr. Guilherme d'Oliveira Martins, poderemos dar por bom que seja a primeira das últimas quatro, desde que seja garantido que, depois, podemos fazer mais audições. Não tenho é essa certeza, porque se, depois, do ponto de vista regimental, isso não for possível, então, consideramos que é uma entorse aos nossos trabalhos. É que, face à audição que já tivemos do Presidente do Tribunal de Contas, corremos um sério risco de que ele, ao ser inquirido, «chute para canto» para outras pessoas e, se isso acontecer, naturalmente acharemos relevante ouvir outras pessoas.

Portanto, não queremos colocar aqui uma audição no limite das audições ou no prazo até para as fazermos e, depois, vermo-nos regimentalmente impossibilitados de as fazer.

O Sr. **Presidente**: — Obviamente, há consenso quanto à audição do Dr. Oliveira Martins. Depois, veremos quando é que conseguiremos «arrumar» essa audição.

Portanto, ficaria assente que seria a primeira das quatro últimas, para dar a possibilidade, ainda, de poder haver mais audições. Vamos tentar comprimir isto o mais possível. Segundo o tempo útil que tínhamos programado, faríamos audições até 24 de abril — neste caso, não pode ser até 26, porque a 26 é a data do congresso do PS e, por isso, não há trabalhos parlamentares. Teremos de fazer um *forcing* significativo até lá, nas últimas duas semanas e meia.

Sugiro que votemos as propostas de audições.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, posso pedir a desagregação da audição do Deputado Paulo Campos no requerimento do Partido Socialista, uma vez que é propósito comum?

O Sr. **Presidente**: — Vamos lá ver: a sobreposição, nas duas propostas, é apenas em relação ao Dr. Paulo Campos e ao Dr. Oliveira Martins. É isso?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sim, mas naquela ordem que o PSD tinha previsto. Acho que há acordo com o Dr. Paulo Campos para os pontos 3 e 4 desta Comissão e o Dr. Guilherme d'Oliveira Martins pode ser o primeiro dos últimos quatro, não temos qualquer problema.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem.

Então, por uma questão de facilidade, talvez pudéssemos votar a proposta do PSD e CDS-PP.

Pergunto se o PS pretende desagregar alguma coisa da proposta do PSD e CDS-PP.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sim, nós pretendemos desagregar o número 1...

O Sr. **Presidente**: — Aliás, o PSD não respondeu à sugestão que o PS fez de haver aqui dois nomes que fossem inquiridos por escrito. São o do Dr. Alberto Conde Moreno e o do Dr. José Maria Leite Martins.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, quanto ao Dr. Alberto Moreno, podemos concordar inquiri-lo por escrito, mas o resto mantemos tal como está.

O Sr. **Presidente**: — Portanto, da proposta do PSD, apenas o Sr. Dr. Alberto Conde Moreno passará a ser inquirido por escrito.

Pergunto se o PS pretende desagregar...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Assim sendo, não desagregamos e votamos a favor.

O Sr. **Presidente**: — Então, dado que só estão presentes o PSD e o PS, podemos dar por aprovadas as audições do Dr. António Manuel de Palma Ramalho, do Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, do Dr. António Mexia, do Dr. José Maria Leite Martins, do Juiz Conselheiro Guilherme d'Oliveira Martins, de alguém da Ernst & Young — depois teremos de ver, junto da própria empresa, quem será — e do Dr. Sérgio Monteiro.

Vamos, agora, ater-nos à proposta do Partido Socialista, em que requer a audição dos seguintes nomes: Dr.^a Teresa Falcão, Dr.^a Maria Luís Albuquerque, Dr. Luís Ferreira (responsável da comissão de negociação relativa à Lusoponte), Dr. Francisco Silva (Túnel do Marão), Eng.^o Rui Manteigas (subconcessões), Dr. Carlos Costa Pina e Dr. Paulo Campos.

Quanto ao Dr. Paulo Campos, consideramos aprovado nos termos que já acordámos, tendo em atenção que deverá ser uma audição extensa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Aliás, na verdade, se bem me lembro, penso que a proposta referente à audição do Dr. Sérgio Monteiro também já foi aprovada numa das nossas reuniões.

O Sr. **Presidente**: — Sim, porventura.

Vamos, então, votar a proposta do PS atrás referida, com exceção da audição do Dr. Paulo Campos, uma vez que já foi aprovada.

Submetida à votação, foi rejeitada, com votos contra do PSD e votos a favor do PS, registando-se a ausência do CDS-PP, do PCP e do BE.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, votámos contra, mas, à semelhança do que fizemos em relação ao Dr. Alberto Moreno, pedimos que as pessoas, cujos nomes constam da proposta do PS e que foram chumbados por nós, sejam inquiridas por escrito.

O Sr. **Presidente**: — Presumo que não há objeções. Quer dizer, há objeções nos termos em que o PS propunha que fossem ouvidos, mas presumo que o PS não objeta a que sejam inquiridos por escrito.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não, não objetamos a que sejam inquiridos por escrito, mas preferíamos que não tivessem sido chumbadas as audições.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS) — De todo o modo, no caso da Lusoponte — e queríamos apresentar perguntas nesse sentido —, não querendo a maioria detalhar todo o problema da Lusoponte, nomeadamente o das suas renegociações em audições presenciais, gostávamos que fossem feitas perguntas específicas e não o questionário.

Por exemplo, quando falamos da Dr.^a Teresa Falcão, queremos inquiri-la sobre a sua participação e trabalho que fez para o consórcio da Lusoponte e para empresas que têm a ver com a Lusoponte e sobre a intervenção decisiva para que esse duplo pagamento tivesse sido feito, embora depois tenha sido desautorizado pelo Ministério das Finanças e houve o conflito de todos conhecido. São perguntas específicas sobre o caso do duplo pagamento à Lusoponte e sobre as renegociações do FRA IX, em relação aos quais tivemos várias audições.

A propósito desta matéria e uma vez que a maioria não quer que seja um tema abordado aqui nas audições presenciais, gostávamos que esta Comissão solicitasse à Comissão de Economia e Obras Públicas o espólio das audições que foram feitas sobre esta matéria. O Dr. Alberto Moreno e o Dr. Sérgio Monteiro foram inquiridos sobre o caso do duplo pagamento à Lusoponte, sobre a renegociação da Lusoponte e sobre o FRA IX. Há documentação que está na Comissão de Economia e Obras Públicas e, salvo erro, audições cuja gravação foi feita e deve estar disponível.

Gostaria de saber se isso poderia ser solicitado para fazer parte do material desta Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Creio que não há objeções a esse procedimento. Podemos pedir a Comissão de Economia que nos sejam facultados esses elementos.

Relativamente a pedidos de inquirições por escrito ou a aperfeiçoamento das perguntas a fazer, sugeria que isso pudesse ser feito durante a próxima semana, para que as pessoas possam ter tempo útil de resposta. Assim, quanto a entidades a inquirir por escrito ou reformulação ou precisão de questões a suscitar, a minha sugestão é que durante a próxima semana, até 5 de abril, possam ser feitas as propostas para que se possa dar andamento e as pessoas tenham tempo de responder a tempo útil da elaboração do nosso relatório. Faço essa sugestão.

Relativamente ao que está decidido, vamos «arrumar» estas audições para tentar conformar com o nosso calendário.

Portanto, fica assente que as audições do Dr. Paulo Campos e do Dr. Sérgio Monteiro serão feitas à terça-feira, começando às 10 horas e 30 minuto, com possibilidade de haver uma interrupção para retemperar forças e continuarem à tarde, mas isso dependerá também do andamento dos nossos trabalhos.

Srs. Deputados, há mais alguma questão ou podemos dar início à audição do Sr. Eng.º Luís Valente de Oliveira?

Faça favor, Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, queria apenas dizer que concordamos com esta questão dos questionários dirigidos. Tem todo o nosso acordo.

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

O Sr. **Presidente**: — Seguirá, seguramente. Estamos a tratar da formulação.

Srs. Deputados, não fiz as contas, mas parece que são 11 audições. Vamos ter duas semanas e meia a um ritmo elevado. Mas é incontornável.

Podemos, então, chamar o Eng.º Luís Valente de Oliveira.

Pausa.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Eng.º Luís Valente de Oliveira.

Começo por agradecer, mais uma vez, ao Sr. Eng.º Luís Valente de Oliveira toda a colaboração que nos tem dispensado e a sua nova presença nesta Comissão.

Como já conhece o nosso modo de funcionamento, dispenso-me de o elucidar acerca disso. Pergunto-lhe, em todo o caso, se pretende fazer alguma intervenção inicial.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação): — Não, Sr. Presidente.

Receberam as respostas ao questionário?

O Sr. **Presidente**: — Recebemos as suas respostas por escrito.

Hoje competia ao PCP iniciar os trabalhos, mas o Deputado Bruno Dias não pode estar presente, por impedimento pessoal. Também não está

presente o Bloco de Esquerda, pelo que é o PSD que começa a colocar questões.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, queria cumprimentar o Eng.º Valente de Oliveira e agradecer a sua presença, mais uma vez, nesta Comissão.

Vou começar por colocar-lhe perguntas de carácter mais genérico para depois irmos a perguntas de carácter mais específico relativamente a uma SCUT.

Existe um sentimento comum, generalizado, junto dos portugueses, de que, durante longos anos, pelo menos durante uma década ou pouco mais de uma década, foram lançadas imensas obras em termos de parcerias público-privadas (PPP) que quase perfilavam um sentimento de recursos ilimitados. Sabemos que na economia existe sempre um grande paradigma, que é: necessidades ilimitadas e recursos limitados ou escassos.

No entanto, o lançamento de um conjunto de obras relevante fez nascer na população em geral o sentimento de que os governos que lançaram essas obras tinham por base uma filosofia diferente, ou seja, que os recursos financeiros do País eram ilimitados e conseguiriam absorver essa imensidão de custos que iriam ser pagos no futuro — com a agravante de que se estava a fazer despesa presente para pagamentos futuros por parte das gerações vindouras.

Gostava de saber se, na sua opinião enquanto técnico reputado, ex-Ministro, ex-Presidente da CCDR-N (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte), efetivamente, houve um lançamento exagerado deste tipo de obras públicas.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr. Deputado, gostaria de retomar uma parte da resposta que dei na outra vez em que estive aqui.

O sistema de parcerias público-privadas não é, em si, um mau sistema. O uso exagerado ou em setores desajustados é que pode ser inconveniente. Se for um instrumento usado para coisas que tenham, efetivamente, um efeito gerador à volta do próprio empreendimento de lubrificação de outros tipos de ligações, pode muito bem ser virtuoso.

Esclareço com um exemplo, que referi na minha segunda resposta ao caso de hoje: se houver, em relação a uma cidade, muitos eixos radiais e esses eixos radiais não tiverem uma coroa, não tiverem uma circular, não tiverem uma via de cintura interna, uma CREL ou uma coisa qualquer desse género que lubrifique esses acessos e que permita aos diversos eixos radiais entrarem na cidade pelo local mais próximo do destino, aí será bom termos uma SCUT. Que quero eu dizer com isso? Seremos todos nós a aguentar uma boa parte dos gastos que podem vir a ser determinados pela construção de novo eixo. Agora, para construir mais ou indiscriminadamente eixos que não estão justificados ou que só serão justificados com apoios substanciais debaixo do título, por exemplo, de desenvolvimento regional, quando não há, efetivamente, do outro lado, uma massa produzida em termos adequados para ser transportada e que ela própria justifique os gastos que se vão fazer, aí é errado.

Portanto, acho que não devemos diabolizar (foi o termo que utilizei) as PPP, mas devemos olhar para cada uma com o maior dos cuidados, porque nem sempre ela é ajustada.

E, agora, vai passar-se mais... Como sabem, está em curso um novo esquema dos eixos transeuropeus. Os eixos transeuropeus são muitos e vão ser de dois tipos: os eixos do esquema nuclear e os eixos do sistema compreensivo. E vão precisar de muito dinheiro.

Foi definida e já está aprovada pelo Conselho e pela Comissão, falta o Parlamento Europeu aprovar, uma coisa que se chama *Connecting Europe Facility*. Aqui está um incentivo a ir buscar fundos privados para virem em auxílio dos públicos que não vão ser suficientes para concretizar estes eixos. Há mesmo uma coisa chamada *Project Bond* que se quer vender a fundos de pensões e a companhias de seguros, mas a questão das parcerias está em aberto.

Portanto, vamos ser chamados a ver e a escolher quais os locais em que queremos usar as parcerias.

Agora, como disse que há um sentimento generalizado de que foram lançadas parcerias a mais, devo dizer que concordo com essa conclusão. Foi, efetivamente, lançado muito. Quando se perguntava por que foram tantas e ao mesmo tempo, algumas vezes recebi a resposta «há dinheiro, há recursos comunitários que nos ajudam a fazer isto». Eu não estive de acordo, mas já não tinha responsabilidade nisso.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Obviamente que, como deve compreender, não ponho em causa, por exemplo, a necessidade da construção de uma CRIL ou de uma Via de Cintura Interna. Isso é inquestionável. Teriam de ser vias obrigatoriamente construídas com recursos públicos, etc. Assim como também não ponho em causa essa nova necessidade de se equacionarem esses novos investimentos, através do recurso a *Projects Bonds*, mas como sabe trata-se de endividamento. Terá de ser, obviamente, equacionada a sua rentabilidade em termos de utilidade pública, para ver se é exequível ou não, dadas as condições do País, avançar para esse tipo de projetos e fazer uma avaliação criteriosa dessa situação.

Gostaria de lhe fazer uma pergunta relativamente ao papel do Tribunal de Contas. Como ex-Ministro, pergunto-lhe, na sua opinião, se considera que o Tribunal de Contas tem tido um papel de independência. Eu julgo que tem, porque, de base, sou auditor, sou revisor de contas e, portanto, parto do princípio de que todos os auditores têm por base, na sua ética profissional, um princípio de independência. Assim, gostaria de saber se, na sua opinião, enquanto responsável no Governo, sentiu esse papel de independência por parte do Tribunal de Contas.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É verdade, sempre senti esse papel. Durante muitos anos, tive posições em que tinha de lidar com o Tribunal de Contas e sempre achei que cumpria com independência as suas funções. Sempre achei que os presidentes e os juizes eram gente que cumpria as suas funções com elevação e com independência.

Uma outra coisa, tal como escrevi durante muito tempo e está registado em escritos meus, é a intervenção demasiada e prévia, o visto prévio. Aí sou muito crítico. O visto prévio, que é preciso para muitas despesas, em meu entender, tira alguma responsabilização dos agentes, que deveriam ser, eles próprios, os zeladores das regras.

Portanto, se me pergunta se a experiência deles é de independência, eu não posso não confirmar: é de independência, sim senhor, e de exercício muito elevado em termos do que fazem. Se me pergunta se se justifica muita da sua atividade, eu digo-lhe que o visto prévio está exagerado e muitas vezes há agentes que estão à espera do visto prévio durante meses. Como disse, são heranças de uma cultura de falta de confiança. Isso, no entanto, é outra coisa, mas que não queria deixar de dizer, até porque já tenho escrito muitas vezes que há um exagero do recurso ao visto prévio.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Posso entender, no pressuposto dessa independência, que uma crítica que foi feita num relatório do Tribunal de Contas em 2003 ao programa das SCUT é uma crítica correta. Diz nesse relatório de auditoria o Tribunal de Contas o seguinte: «Apesar de as boas práticas internacionais o recomendarem, o lançamento deste programa de concessões não foi precedido de uma avaliação sobre a sua economia, eficiência e eficácia, face ao modelo tradicional, via orçamento do Estado. Por outras palavras, o programa foi lançado sem se avaliar se o mesmo acarretaria *value for money* para o Estado.»

Ou seja, do ponto de vista desta independência técnica, como acho que tem, na sua opinião, esta é ou não uma crítica justa ao programa das SCUT por parte do Tribunal de Contas?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É uma crítica justa.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Queria também saber a sua opinião relativamente a algumas afirmações que foram feitas na Comissão de Economia por parte de ex-responsáveis governamentais que eram contra a introdução de portagens nas SCUT, achavam-na um erro.

A ex-Secretária de Estado das Obras Públicas e Deputada Ana Paula Vitorino, por exemplo, pediu, na audição da Comissão de Economia e Obras Públicas, a suspensão imediata da cobrança das portagens.

Na sua opinião, isso era útil do ponto de vista de interesse público? Era exequível? Abandonarmos o conceito de utilizador-pagador é o caminho certo?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É. Tive ocasião de herdar uma situação — aliás, objeto da nossa audição de hoje —, a SCUT Grande Porto, que vinha já com muitos anos de atraso e que é uma SCUT complicada, porque tem os tais eixos circulares, os tais anéis à volta do Porto, e ainda por cima tem uma ligação especial a uma zona exportadora, que noutras funções eu tinha visto como estava «afogada» por falta de acessibilidade especialmente a dois terminais importantes, o Porto de Leixões e o Aeroporto de Pedras Rubras, e quanto à carga ao resto do País, que era o mercado dessa zona: estou a referir-me à zona de Paços de Ferreira, de Felgueiras e imediações que precisavam escoar a sua produção e precisavam de o fazer com ligação.

Como havia uma pressão pública muito grande e como, no Governo a que pertenci nessa ocasião, tínhamos entrado, dentro do programa, com a análise do problema das SCUT e o abandono do esquema de SCUT para se fazer tudo em vias portajadas, porque mesmo algumas que já estavam portajadas tinham sido libertas das portagens pelo Governo anterior, nós achávamos — neste caso, tive alguma responsabilidade, porque fui eu que inspirei essa parte do programa juntamente com a Ministra das Finanças — que deveria ser portajada grande parte de tudo o que se fazia.

Quando tive de decidir isso e de propor a questão do Grande Porto, a primeira coisa que fiz — porque já havia quatro anos de espera e iriam existir não só indemnizações, mas especialmente o impacto económico negativo pelo facto de não se fazer aquele eixo que estava previsto e que iria permitir o desencravamento de uma zona que, estando perto de um grande centro, estava efetivamente encravada em matéria de ligações — foi falar com o concessionário e perguntar-lhe «isto é possível mudar isto imediatamente?» E ele disse: «Nós desconfiávamos que isso ia acontecer, que essa pergunta viria mais tarde ou mais cedo, diante do Programa do

Governo e das discussões no Parlamento para a sua aprovação e perante tudo o que o senhor tem dito, de maneira que já começámos a trabalhar nesse sentido.»

Nessa ocasião, em 2002, pensava-se que só era possível com praças de portagem e foi nessa altura que tomei contacto com aquilo que hoje é corrente, que são os pórticos. Portanto, foi nessa ocasião que se fizeram os primeiros ensaios dos pórticos e a primeira utilização dessa forma de vir a definir e a cobrir as portagens.

Estou em posição de dizer que foi feita nessa ocasião essa pergunta cautelar relativamente a esse eixo, que se justificava que fosse construído. Portanto, não foi sem uma consolidação prévia e sem o assentimento prévio relativamente a essa possibilidade que ele foi feito.

Para resumir, à pergunta «a introdução das portagens era possível», digo que era possível e aconselhável, porque é a única maneira que temos de assegurar que o utilizador tira vantagem do que está posto à sua disposição e que o próprio provedor do serviço vai prestar uma atividade que se sabe irá ser utilizada e que deverá ser útil. O princípio é o do utilizador-pagador. E, portanto, foi a viabilidade dessa aplicação que eu indaguei antes de tomar a decisão.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Quer dizer que o Sr. Engenheiro, como técnico qualificado na matéria, acha que o caminho que está a ser apontado por este Governo no sentido de alargar a universalidade e o conceito do utilizador-pagador é o caminho certo em termos de cobrança de portagens e em termos de recuperação de parte, pelo menos, do investimento realizado? É esse o caminho certo?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É verdade. Estou de acordo e foi isso que eu fiz em 2002.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, esta audição não é apenas sobre a concessão Grande Porto, é também sobre a concessão Costa de Prata, e sobre esta última queria colocar-lhe uma questão.

Muitas vezes tem sido falado nesta Comissão, e eu penso que de forma injusta, que o Sr. Engenheiro, quando tomou posse como Ministro das Obras Públicas, tomou a decisão de interromper a construção de um troço específico apenas por questões de carácter político.

Queria perguntar-lhe se isso é verdade ou se essa interrupção dos trabalhos teve por base questões de interesse público, conforme já foi dito aqui pelo ex-Presidente da Estradas de Portugal (EP), Eng.º Pedro Serra. Ou seja, gostaria de saber se a interrupção da construção desse troço teve por base também e sobretudo a sua convicção de que a construção daquele trecho não satisfazia totalmente o interesse público.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — A razão de ser da suspensão foi muito diversa.

Era uma concessão que estava em curso, que já tinha sido atribuída, e a suspensão entre o trecho Angeja-Estarreja foi decidida porque havia uma pressão local perfeitamente organizada e muito determinada. Tinha sido constituído um movimento de que faziam parte os dois autarcas, da Murtosa e de Estarreja, que delegaram até num antigo autarca de Estarreja, suponho, a tarefa de animar esse grupo. Quem consultar os jornais dessa ocasião vê bem que havia pressões evidentes sobre os decisores no sentido de encontrarem outra solução que não fosse a que acabou por ser definida.

Havia a esperança de que o trajeto pudesse passar para a parte ocidental de Estarreja e tive inúmeras reuniões com os técnicos da concessão para ver se era possível fazer. Quando eles disseram que era impossível fazer, fomos, então, ver se era possível fazer a que já estava definida.

Por que é que foi interrompida naquele trecho? Foi interrompida por uma razão: é que não queríamos, de maneira nenhuma, prejudicar aquilo que vinha, porque isso implicaria indemnizações, e era muito importante que o trecho a norte e o trecho a sul estivessem prontos a tempo.

Depois de se ver que não era possível, foi instada a concessionária a dar compensações, como a de fazer um novo eixo dentro do concelho da Murtosa para a autoestrada aceder em melhores termos à sede do concelho, e o argumento de Estarreja era «isso isola-nos algumas freguesias» e foi colocada ao concessionário a hipótese de fazer algumas melhorias de vias para ligar a essas freguesias — exposição que o grupo de pressão ou de representação de interesses expunha de forma tão veemente.

É certo — e eu não sei se é a isso que se quer referir — que durante a campanha eleitoral tinha havido umas promessas relativamente à procura de outro traçado. E foi para responder ao grupo local de representação que se interrompeu e se foi ver se aquilo que eles diziam que era praticável, como as ligações às freguesias e melhor conexão do nó ao centro da Murtosa, contentava as populações locais. As populações locais foram, efetivamente, muito expressivas na maneira de quererem que aquele traçado não fosse o definitivo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O Eng.º Pedro Serra, em resposta ao questionário a esta Comissão, enviou uma carta que eventualmente teria enviado ao Sr. Secretário de Estado, em que afirmava:

«O traçado aprovado em agosto de 2001, sendo melhor do ponto de vista ambiental, é pouco razoável do ponto de vista rodoviário e, porventura, do ordenamento do território das autarquias envolvidas, como estas têm reiteradamente afirmado.»

Ora, isto leva-me a uma conclusão e, como posso estar a concluir mal, gostaria de saber se estou a concluir bem ou mal. Ou seja, gostaria de saber se esta sua opção de ponderar se aquele traçado previamente definido era o aconselhável, ou não, teve componentes, para além das componentes políticas, isto é, das opiniões dos presidentes de câmara envolvidos, se houve da sua parte o cuidado, antes de tomar a decisão de avançar para a construção definitiva ou não desse troço, de ter na sua posse todos os dados de que aquela seria a melhor opção do ponto de vista do interesse público.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — A decisão de construir, a que finalmente foi feita, já não foi comigo.

A minha interrupção foi pela razão de que o mal-estar local era de tal modo que aquilo que se fez foi questionar: «Terão os autarcas razão para serem tão expressivamente contra esta situação?» Por outro lado, como pode imaginar, não seria nada interessante para o desenvolvimento da construção que ela fosse interrompida por atos de obstaculização no terreno. De maneira que a interrupção na zona, a interrupção da construção entre Angeja e Estarreja foi só para tentar encontrar uma resposta que satisfizesse as populações, que de forma tão expressiva protestavam contra a proposta que lhes tinha sido feita.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Ou seja, essa interrupção foi no sentido de tentarmos encontrar a melhor solução para o interesse público, e não por questões meramente de pressões políticas.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não! Era o interesse das populações, que diziam que não queriam aquilo, porque ficava muito próxima da que já existe; que queriam aquilo do lado ocidental de Estarreja, porque ficava mais próximo da Murtosa; que esta teria de cortar uma série de vias, que tinham de ser refeitas. Isso está tudo muito explicado...

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Portanto, a sua preocupação foi com as populações e não foi baseada na opinião do agente político *a* ou do agente político *b*.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — As populações, pela voz dos seus autarcas.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Autarcas, genericamente...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — E do movimento que foi criado.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Mas não de ninguém em particular,...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — ... foi do conjunto.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Se consultar os jornais daquela ocasião, especialmente os da zona, verificará que aquilo se tornou num problema de indignação local. E, portanto, não foi nada que não fosse expressivamente de resposta à vontade das populações, expressa naturalmente pelos seus autarcas.

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

Tem a palavra a Sr.ª Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, antes de mais, quero cumprimentar o Sr. Eng.º Valente de Oliveira e agradecer-lhe, mais uma vez, a vinda a esta Comissão.

Vou começar também pela SCUT Costa de Prata, aliás, porque se justifica em consequência quer das perguntas que acabaram de lhe ser feitas quer das respostas que o Sr. Engenheiro deu.

Gostaria de fazer aqui um breve histórico. Em maio de 2000, é efetuada a outorga do contrato de concessão da SCUT Costa de Prata. Havia o objetivo, como sabe, de concluir os trabalhos a tempo do Euro 2004. Ela só veio a ser concluída, posteriormente, em 2008, pelas interrupções de que aqui já falámos.

Recordar-se-á que a escolha do traçado, o lanço Angeja-Estarreja, no seu traçado poente, foi inicialmente submetido a procedimento de avaliação de impacte ambiental entre novembro de 1997 e abril de 1998, ao abrigo da legislação que, na altura, estava em vigor, tendo sido objeto de DIA, de declaração de impacte ambiental negativa, fundamentalmente por se inserir na zona de proteção especial da ria de Aveiro.

Esta foi a razão pela qual o traçado em que o Sr. Engenheiro, posteriormente, veio a insistir não obteve provimento na primeira tentativa.

Em consequência dessa declaração de impacte ambiental negativa, o Estado incluiu no processo de concurso, como solução base do concurso, um traçado mais a nascente. Esse novo traçado e as variantes vieram a obter uma declaração de impacte ambiental favorável.

Portanto, tracei, de um modo muito sucinto, aspetos essenciais desta concessão, particularmente quanto aos contornos da opção que veio a ter vencimento.

A primeira pergunta que quero fazer ao Sr. Engenheiro, e que de algum modo lhe foi feita de outra forma há instantes, é: o que é que se impunha? Coloco-lhe esta questão porque se impunha saber as razões que levaram o Sr. Engenheiro, em dezembro de 2002, passados dois anos da outorga do contrato, por um despacho conjunto em que foi acompanhado pelos ex-Ministros Manuela Ferreira Leite e Isaltino de Moraes, a mandar cessar os trabalhos no lanço que já identifiquei.

O Sr. Engenheiro, nas respostas dadas há momentos, deu como justificação «pressões locais», foi esta a expressão que utilizou, o que me obriga a fazer-lhe, então, a pergunta de uma outra forma. E não é por acaso que a faço, é porque, do que estudei deste assunto, muitas notícias vieram a público relativamente a esta matéria. E, Sr. Engenheiro, a pergunta é a seguinte: não teve o Sr. Engenheiro alternativa senão corresponder à promessa eleitoral do então cabeça de lista por Aveiro, o Dr. Marques Mendes, e fazer vacilar o interesse geral aos interesses eleitoral e local?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr.^a Deputada, o que aconteceu foi que todos os dias eu tinha exposições de que os locais estavam insatisfeitos. E a primeira coisa que fiz, visto que criaram um movimento, foi: venham dizer o que é que lhes assiste. E lembro-me perfeitamente de ter recebido o movimento para a defesa do traçado mais a

ocidente, como referiu, e tive, como tenho sempre, a preocupação de questionar: haverá soluções técnicas? Teriam elas sido todas exploradas? Quanto é que custa, por exemplo, fazer a solução pelo ocidente em viaduto? E de que comprimento tem de ser esse viaduto? E quando é que nos podemos afastar, imediatamente, da zona húmida? Portanto, o problema era de uma sensibilidade política tão grande, na ocasião, e tão audível, porque saiam notícias daquilo nos jornais todos os dias, que eu senti que era interessante parar para pensar, mas sem comprometer o resto, ou seja, sem parar o trecho a norte e o trecho a sul.

De maneira que, depois viu-se que, efetivamente, tinham sido analisadas todas as situações. E devo dizer que fui analisar aquilo que era a insatisfação, por exemplo, do autarca do Murtosa, que dizia que, dessa maneira, ficava muito longe da autoestrada e que, portanto, a autoestrada tinha de ser ripada para ocidente, para ficar mais próximo do seu concelho.

Foi isso que foi feito. Chegou-se à conclusão de que não podia ser. Segunda fase: com esta solução, que era a que tinha sido estudada e reiteradamente apoiada, passei a uma outra fase, que era «então, vamos ver o que é que o concessionário está na disposição de fazer, em adição, para os Srs. Autarcas tratarem de aceitar aquilo que vai ficar». E lembro-me de ter visto, sobre o mapa, que havia uma possibilidade de, a partir de um nó, fazer uma retificação do traçado de ligação à Murtosa, para que ele ficasse satisfeito. Para minha grande surpresa, o autarca disse que não, que aquilo não lhe servia.

De maneira que o tempo que aquilo demorou foi só porque todas as alternativas que se faziam... E a solução que eu aventei de fazermos em viaduto na parte mais próxima de Estarreja era desastrada em termos financeiros. Era terrível. Não havia dinheiro para aquilo. E, mais do que

desastrada, tinha uma outra coisa: é que, mesmo sendo em viaduto, não era aceite pelas autoridades do ambiente.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Diz-me, então, o Sr. Engenheiro que provocou um desastre, ao referir que a solução era desastrada, depois de todas essas diligências. E, de facto, era desastrada, porque custaria qualquer coisa como 311 milhões de euros em obra...

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — Já não me lembro quanto é que custava.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas o Tribunal de Contas vai recordar-lhe, então, Sr. Engenheiro, porque, segundo o seu relatório, os encargos do novo traçado «ascende ao elevado montante de cerca de 311 milhões de Euros» e «A situação é preocupante, e conforme refere a EP, a mesma deverá recomendar uma reanálise do processo por parte do Concedente, atendendo à dimensão e à desproporcionalidade dos encargos envolvidos para o erário público face aos valores inicialmente contratados pelo Estado.»

Mas, se é verdade que o recuo feito pelo Governo — já não seu, mas o Governo posterior fez um recuo — e, portanto, não houve este investimento, não houve este gasto excessivo dos 311 milhões de euros, não é menos verdade que, por força de reequilíbrios financeiros, das paragens que o Sr. Engenheiro constatou e disse ter sido protagonista, levou a que o Estado gastasse qualquer coisa como 186 milhões de euros quer relativamente a compensações de tráfego quer relativamente a obra.

Já agora, e por curiosidade, uma vez que referiu aqui que os jornais locais da altura, também eles próprios, faziam pressão, queria só recordar-

lhe o *Notícias de Aveiro*, de 30 de agosto de 2007, em que disse o Sr. Presidente da Câmara de Estarreja, do PSD, José Eduardo de Matos (e cito, porque é uma citação): «'Mas não podemos continuar a discutir isto mais tempo. Mesmo tendo opinião contrária, é óbvio que é melhor ter uma solução e andar em frente', afirmou o edil».

Como é possível gastar-se dinheiro ao Estado, ceder a pressões, como disse, locais e um Governo tomar medidas, esbanjar dinheiro, porque receia pressões locais?! Eu afirmaria, Sr. Engenheiro, que as pressões terão sido, fundamentalmente, do seu colega de Governo, o Dr. Marques Mendes, que em múltiplos jornais, nomeadamente... E aí, sim, aparece no *Diário de Aveiro*: Marques Mendes quer traçado inicial do IC1. O que, aliás, custou ao Sr. Engenheiro, no jornal *O Independente*, de 4 de outubro de 2002, uma manchete: «Um valente favor: Valente de Oliveira cedeu às pressões dos autarcas do PSD de Aveiro e cancelou as expropriações para a construção do IC1. O Ministro vai mudar o trajeto e satisfazer o partido.»

Sr. Engenheiro, anteriormente a estas questões de que estamos a falar, o Sr. Dr. Marques Mendes, na sua campanha eleitoral, escreveu uma missiva ao Ministro das Obras Públicas de então, Ferro Rodrigues. E Ferro Rodrigues respondeu, também ele, por carta, carta essa que se tornou pública. Só me permito ler um excerto: «A resposta de Ferro Rodrigues a Marques Mendes chegou no dia 4 e o Ministro do Equipamento deixa claro que o Estado não pode retomar, de forma pura e simples, o traçado ambientalmente inviabilizado. Razões? Uma delas, desde logo, porque a nova legislação ambiental aprovada pela Assembleia da República não tolera essa possibilidade. Depois, porque a Comissão Europeia, bem como as próprias entidades financiadoras, não viabilizam esta solução. O Ministro que tutela o Equipamento Social clarifica ainda que a decisão de alterar o traçado aprovado iria envolver enormes riscos para o Estado, tudo

porque a administração central...» — enfatiza — «... unilateralmente esqueceria o que contratou de boa fé, comprometendo inclusivamente as datas que constam do respetivo contrato de concessão.»

Sr. Engenheiro, isto era público e data de 2001, altura da campanha eleitoral. Nunca parou para pensar um pouco e ver se o seu anterior colega de Governo tinha mais razão do que as pressões do seu colega de Governo de então?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr.ª Deputada, quando há, relativamente a uma obra, uma tão grande contestação, como havia em relação a esse traçado, a obrigação de alguém que tem de decidir finalmente sobre ela é...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Ceder a pressões!

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Eu não disse isso.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Disse, disse!

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não é ceder a pressões, é parar para pensar. E questionar: terão eles razão? Haverá, efetivamente, outra solução técnica? Haverá uma outra solução mais ajustada?

Portanto, não se foi interromper toda a concessão, mas só aquela que suscitava...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, essa paragem custou 200 milhões de euros ao Estado!

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não sei como é que custou 200 milhões de euros, porque ela estaria prestes a ser resolvida quando eu saí do ministério.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Então, já não é consigo!

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Pois não! 2007 já não é comigo!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Estamos esclarecidos.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Segue-se o CDS.

Tem a palavra o Sr. Deputado **Hélder Amaral**.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Valente de Oliveira, é um prazer revê-lo.

Sr. Engenheiro, não vou fazer-lhe perguntas em torno desta magna questão da alteração do traçado, embora essas questões sejam sempre pertinentes, mas parto do princípio de que alterações do traçado para servir melhor as populações é sempre o espírito de qualquer via que se pretenda fazer.

Independentemente do traçado, que obviamente convém que seja o melhor do ponto de vista do interesse público, seja ambiental seja das populações, o que nos tem preocupado na análise destas parcerias é saber essencialmente se o Estado cumpriu bem o seu papel no binómio assegurar o desígnio de cumprir algo que foi aprovado por unanimidade nesta Casa,

que é o Plano Rodoviário Nacional (PRN), um instrumento valioso, e se contrato após contrato o Estado defendeu bem o interesse público, mesmo que num sítio ou noutro, pontualmente, tenha feito ajustamentos. E porquê?

Nestas duas concessões, algo se torna evidente. Os estudos de tráfego pareciam ser sempre mais animadores do que aconteceu na realidade — e isto acompanha estas duas concessões durante toda a sua vida —, ao ponto de, já na renegociação, apesar de todos os dados indicarem que o tráfego se reduzia, não só a concessionária viu mantida a sua TIR, ou seja, a sua taxa interna de rentabilidade, como o Estado assumiu para si um risco que, quer numa quer noutra, apresenta desvios consideráveis. Assim, face ao estimado no caso-base, numa é de 48% e na outra ultrapassa até os 50%. Ou seja, o Estado passou a pagar uma renda fixa à concessionária — e, embora já tenhamos descoberto que há também uma componente de tráfego, o essencial é a renda fixa que a concessionária recebe —, garantindo à concessionária lucros, que são visíveis no EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) destas duas concessões, mantendo uma TIR acionista. Portanto, a sensação que dá é que o Estado quase que se imola a si próprio. Não só faz alterações porventura pouco claras, como se imola a si próprio assumindo o risco como se fosse, de facto, o principal culpado e pagador destas concessões.

É evidente que não deve ser assim. E a primeira coisa que gostava de saber era se, na altura da conceção, esses cuidados da partilha de riscos foram tidos em conta, ou seja, se o Estado avaliou quais são os riscos que o Estado deve assumir e quais são os que o Estado não deve assumir, o que é que temos de passar para o parceiro privado e o que podemos assumir, e como é que essa negociação, essa distribuição foi feita. Esta era a minha primeira pergunta para percebermos qual era a lógica... É que o Estado,

sendo dono do Plano Rodoviário Nacional, obviamente poderia assumir esse risco de tráfego.

E por que é que lhe pergunto isto? É que, por exemplo, na Costa de Prata, o argumento que muitas vezes aqui utilizamos é que temos de cumprir o Plano Rodoviário Nacional. E as concessionárias sabem que o Plano existe, mas o estranho é que, por exemplo, a Brisa pede um reequilíbrio financeiro, dizendo: «Com a introdução da Costa de Prata, nós vamos perder tráfego e há aqui uma alteração ao contrato.» E diz inclusivamente que, de acordo com o contrato, tinha determinados direitos sobre a execução do Plano Rodoviário Nacional nas vias envolventes à A1.

Pergunto: se nós temos um Plano Rodoviário Nacional, conhecido de todos, do Governo e da concessionária, e aprovado por unanimidade nesta Casa, faz sentido pôr num contrato que, se o Estado cumprir o tal Plano Rodoviário Nacional, uma concessionária fica com direito a indemnizações pelo simples facto de se estar a cumprir o Plano Rodoviário Nacional, que todos conheciam?

É que a Brisa diz — e isto consta do relatório da comissão das renegociações — que a simples introdução de portagens não resolvia por inteiro a questão, apenas a atenuava, o que permitia inferir que a questão se mantinha no tempo e, conseqüentemente, que isso violava o princípio consagrado no seu contrato de que as vias de ligação portajadas são concessionadas à Brisa em regime de exclusividade.

Ora, como nós estamos sistematicamente a ser confrontados com pedidos de reequilíbrio financeiro precisamente pela execução de um Plano que devia ser claro e simples para todos, parece-me que o Estado, aqui, também deveria ter algum cuidado.

Para terminar, e embora perceba que me possa dizer que não domina a matéria, aproveito a oportunidade de o Sr. Engenheiro aqui estar para lhe

perguntar algo que tem a ver com o seguinte: estas duas concessões sofreram uma renegociação, a nível de todos os riscos que existiam inicialmente, principalmente o risco de tráfego, que, como referi, era de 40%, numa, e de 58% noutra, o que me parece relevante, ao nível da manutenção das TIR acionistas e de bastantes encargos financeiros para o Estado. Presumo que tenha feito, mesmo que ao de leve, uma avaliação destas renegociações. Gostava de lhe perguntar que avaliação é que fez.

Já tivemos aqui a explicação de que um dos motores para essa renegociação de 2010 era o facto de existir um conjunto de reequilíbrios financeiros exigidos pelas concessionárias, pela tal razão que referi anteriormente, ou seja, pediam porque se fez o que todos sabiam que iríamos fazer, que era cumprir o Plano Rodoviário Nacional. E as prioridades podiam ser várias — políticas, locais, partidárias, não interessa —, mas o Plano estava aprovado. Ora, essa renegociação, em vez de corrigir todos os defeitos anteriormente existentes, ampliou-os. Não sei se sabe, mas à data da renegociação todas as concessionárias se queixavam da perda de tráfego. O aumento da malha viária levava, obviamente, a que houvesse uma dispersão, é evidente que o Estado decidiu unilateralmente introduzir portagens, mas nós já assistimos aqui a pedidos de indemnização e a reequilíbrios financeiros completamente absurdos.

Ora, gostava de saber, na sua opinião de técnico e de especialista, e até de quem esteve na origem deste Plano Rodoviário Nacional, se era possível ter feito melhor nestas renegociações de 2010 (se as estudou) e, já agora, genericamente, que cuidados é que o Estado deve ter no futuro se eventualmente levar a cabo tudo o que está previsto no Plano Rodoviário Nacional. É que cada vez que fazemos mais uma estrada, introduzimos grande *stress* no sistema e porventura perdas e ganhos. Pergunto-lhe

também se o modelo de cobrança de portagens deveria ser esse ou se, porventura, vamos ter de mudar de sistema.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Gostaria de começar por dar uma resposta muito ligada à minha intervenção e, depois, passarei às respostas genéricas que pediu.

Não tive qualquer intervenção nas renegociações de 2010, não acompanhei essas negociações porque não estava em funções. Portanto, não sei dizer-lhe, se estivesse, o que poderia ter feito.

Os reequilíbrios financeiros têm naturalmente a ver com a situação. É natural que o concessionário os peça, porque houve efetivamente uma diminuição das expectativas de tráfego, mas sabiam perfeitamente o que estava a passar-se e, a meu ver, eles próprios deveriam ter feito uma previsão com diversos cenários para terem um campo de variação daquilo que vêm a ser as bases da sua própria concessão.

Primeira resposta genérica: há pouco, já tive ocasião de dizer que sou a favor das vias portajadas. Só em casos muito especiais, por razões de facilitação de acessos de vias portajadas ou de interligação de vias portajadas é que acho que se devem ir buscar dinheiros a outro lado para evitar essas portagens. Não vou repetir o que referi há pouco, porque suponho ter sido entendido.

O que se passa em matéria de alterações ao longo da vida de uma determinada concessão deve ser objeto de uma instância de recurso para apreciar essas variações. Não podemos ter a pretensão de entender tudo e de definir tudo logo de princípio e, por isso, tem de haver uma instância de recurso. A instância de recurso deverá ser muito técnica, deverá ser manifestamente confinada aos parâmetros de uma reclamação que deve ser

bem justificada e, portanto, aquilo que deve ser entendido como motivo justificado de reclamação tem de ter um fundamento ajustado.

Não fico chocado se houver uma readaptação do Plano Rodoviário Nacional face às condições de evolução quer da economia quer das nossas finanças públicas. Quero dizer com isto o seguinte: temos os princípios gerais e, depois, a aplicação desses princípios gerais é que pode ir definindo... É que tenho a maior das dúvidas que um plano que é para realizar a 20 anos possa definir-se de uma vez para 20 anos numa economia que tem situações de grande evolução e de grande alteração interna.

Assim sendo, o que acho é que os princípios devem ser fixados, deve haver uma elasticidade de tradução dos princípios gerais para aquilo que é a materialização das intenções. E, depois, na parte tática, na parte de execução, deve justificar-se cada um, fazendo novas revisões, novas projeções e, portanto, estando sempre muito colado àquilo que é a realidade projetável.

Acompanho-o quando diz que, sabendo o quadro geral de evolução, é muito complicado estar a aceitar reclamações de alguém que vem falar em indemnizações por cessação de lucros expectantes. Portanto, aí, teria muito cuidado na análise dessas reclamações.

Pergunta-me ainda se a partilha do risco foi tida em conta. Devo dizer que não posso, não devo pronunciar-me relativamente a estes dois casos neste momento, porque tanto numa concessão como na outra não tive intervenção na parte da avaliação do risco, pois «apanhei» com duas decisões já tomadas. Portanto, não fui alterar decisões que já estavam tomadas, e seguramente justificadas. E lamento que tenha havido uma tão grande quantidade de casos em cima da decisão, porque isso distorce bastante o quadro do próprio Plano Rodoviário Nacional, que tinha com certeza de ser confinado às possibilidades materiais para ser executado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, não resisto a fazer-lhe uma pergunta.

Este caso não é diferente de todos os outros. O problema é que assistimos sempre à situação de que as empresas conseguiram, apesar da quebra de tráfego, apesar de uma maior concretização do Plano Rodoviário Nacional levar, obviamente, a menor procura, apesar de não termos utilizado as portagens como sistema de controlo ou até utilizar o sistema de cobrança de portagens como indutor de alguma regulação de tráfego, ou seja, pôr eventualmente onde há mais tráfego e deixar onde há menos... Não utilizamos esse modelo, utilizamos um pouco aleatoriamente a introdução de portagens.

De facto, deixou-nos aqui, e por isso agradeço-lhe, uma ideia que nós tínhamos: é que olhando, por exemplo (já não tem a ver consigo), para a dívida portuguesa de 93% em 2008/2009 e para o défice de 10% em 2010, ainda assim, tivemos sete subconcessões com a desculpa de que estava no Plano Rodoviário Nacional. E algumas delas estão aí: Túnel do Marão, Transmontana e alguns troços que somos obrigados agora a cancelar pela simples razão de que densificavam ainda mais a malha...

De maneira que a minha pergunta é se, tendo o mesmo princípio de que, de facto, o Plano Rodoviário Nacional devia ser um instrumento vivo e dinâmico, tendo em conta não só a mobilidade das pessoas, porque não conseguimos prender as pessoas a um determinado sítio, elas movem-se no território nacional, tendo em conta as condições financeiras, tendo em conta até que as próprias concessionárias alteraram as propostas da primeira para a segunda fase alegando deterioração das condições financeiras, se ainda assim o Estado deve ficar nesse papel estanque: faça-se o Plano Rodoviário custe o que custar.

Hoje temos, de facto, uma situação explosiva. Em 2014 iremos começar a pagar mais sete concessões. Portanto, atendendo à sua experiência, gostaria de saber se, quanto ao Plano Rodoviário, devíamos, ou não, porventura, ter parado para pensar, devíamos, ou não, porventura, junto das concessionárias ter estudado muito bem a introdução de portagens no sentido dessa tal regulação de tráfego e não fazer um pouco como foi feito, isto é, olhar para o Plano Rodoviário Nacional como a «mãe» de todas as desculpas e, entretanto, investir e pôr o País no nível em que está hoje. Obviamente que há coisas boas e coisas positivas. Não tenho nada contra o facto de sermos um País com boas vias de acesso. Tenho um ganho evidente na segurança rodoviária, mas tenho um prejuízo enorme nas contas públicas, tal e qual as conhecemos hoje.

É, no fundo, essa a opinião. Muito obrigado.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Sr. Eng.º Valente de Oliveira e dizer-lhe que tenho apenas um tema para o questionar, que se prende com respostas que já deu anteriormente e, por isso, serei até bastante breve.

Dizia há pouco, em resposta a perguntas anteriores sobre a alteração do traçado da A29, da concessão Costa de Prata, que houve diversas auscultações, tomou a decisão com base em opiniões que foi ouvindo, evitou sempre utilizar o termo «pressões», foi sempre rejeitando essa terminologia.

No entanto, há aqui um reconhecimento público, por exemplo, de Marques Mendes, que assume, até em resposta a esta Comissão, que teve um papel ativo na mudança do traçado da A29. Gostava de lhe perguntar o que para si significou, na altura, este papel ativo de Marques Mendes e a pressão que publicamente também existiu por parte de Paulo Portas. Gostaria de saber o que é que isto significa na prática, ou seja, se se prende apenas com posições públicas ou com algo mais substancial do que isso.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não há nada mais do que isso e não há nada mais mesmo do que o sentimento local. Se quiser, de uma outra maneira, os agentes políticos da ocasião, enfim, que eram concorrentes às eleições, não faziam mais do que ecoar as pressões locais. Portanto, no fundo, tem tudo a ver com uma insatisfação manifesta, reiterada e muito viva das populações locais relativamente a um traçado.

Não posso transmitir a vivacidade das reuniões que mantive, quer com autarcas quer especialmente com o... É que para ficarem mais livres e não comprometerem a sua atividade diária, eles arranjam um grupo e um antigo autarca para chefiar esse grupo. Não pode imaginar a vivacidade com que eles expunham a sua argumentação. Aquilo era, realmente, um caso local de uma intranquilidade e não diria de indignação, mas de uma insatisfação, que era não só visível, como audível e que utilizava todos os meios para chegar ao decisor central.

A solução de interromper, tal como disse já em resposta a alguns seus colegas, foi a de parar para pensar, para ver se... As obras fazem-se para satisfazer certos fins, para satisfazer uma procura de carga ou de movimento, para satisfazer uma movimentação de carga, para permitir às pessoas movimentarem-se e, portanto, tinha que se ouvir as populações. Essas populações, enfim... A Sr.ª Deputada sua colega já referiu extratos

da imprensa da época, mas acho que esses extratos não refletem aquilo a que eu, pessoalmente, tive de desistir, porque o grau de insatisfação pela solução escolhida era manifestamente muito grande.

Imagino que os agentes que referiu, os candidatos que referiu também estavam impressionados por essa vivacidade. Mas a razão teve a ver com uma oposição local muito expressiva.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo e até noto a forma como refere que falta vivacidade às notícias da época para representar de forma fidedigna a posição dos autarcas.

Reparei o cuidado que teve na resposta que deu — que foi idêntico ao que teve nas respostas anteriores — de nunca referir nem o nome de Marques Mendes nem o nome de Paulo Portas. Percebe-se que há aqui essa ponderação.

Custa, no entanto, um pouco a acreditar, e por isso insisto nesta pergunta, que nesse contexto... E percebendo até o contexto local, porque que sou do distrito de Aveiro e, por isso, percebo bem como se mexem esses interesses locais e como dois candidatos de fora do distrito teriam ainda uma pressão adicional por esse facto para responder às vontades das gentes do distrito. Mas custa-me um pouco a acreditar que, nesse contexto e nessa situação, sendo dois nomes de peso como são, quase tenham passado à margem — é a interpretação que se tem da sua resposta — deste processo. Seria muito mais condizente com o peso e a representatividade destes dois políticos que eles tivessem ido bastante para além do que palavras na praça pública e meras notícias de jornais. Não foi assim?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não quero comentar.

Eu não senti... Está, agora, a fazer apelo para uma memória? É possível que tenha ouvido qualquer coisa do género «tenho aí um problema para resolver», mas não mais do que isso. Nunca intervieram, nunca estiveram presentes nas minhas reuniões com o movimento. Lembro-me perfeitamente disso. As reuniões eram tão delicadas e o movimento tão «vivo», chamemos-lhe assim, que eu próprio tive esses contactos com os autarcas, não deixem que fossem funcionários. É evidente que o Secretário de Estado me acompanhou em todas essas diligências. Contudo, nunca nenhum dos nomes que invocou participou em qualquer reunião. As reuniões foram feitas comigo e, portanto, não houve...

Aparte inaudível na gravação.

Não. Admito, mas devo dizer que não me lembro exatamente em que circunstâncias, que alguém me tenha dito: «Olhe que tem lá uma coisa quente para resolver». Admito que sim, mas não me lembro das circunstâncias em que isso foi feito.

Agora, assistir a reuniões e fazer de advogado muito expressivo isso não aconteceu. As queixas vinham diretamente para mim e de forma muito expressiva.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Concluindo: então, a intervenção decisiva que Marques Mendes acha que teve, afinal, foi no mundo dele, porque não teve consequência na ação do Sr. ex-Ministro, na altura Ministro, sobre esta matéria?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não sei se teve consequência, se não. Sei que tratei do assunto diretamente com os

autarcas. Admito que ele me tenha dito: «Há aí um problema». Admito. Mas a verdade é que nunca participou em nenhuma reunião.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não tenho mais perguntas.
Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, passamos, assim, à segunda ronda. Estão inscritos três Srs. Deputados.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, acabou de dizer que o Sr. Secretário de Estado foi quem o acompanhou nestes acontecimentos. O nome Jorge Costa diz-lhe alguma coisa?

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não! O Jorge Costa foi meu Secretário de Estado da Habitação, não foi meu Secretário de Estado das Obras Públicas.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas foi seu Secretário de Estado?

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — O Jorge Costa? Foi. Está publicado no *Diário da República* e, posso acrescentar, foi um estimado Secretário de Estado.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Provavelmente não se lembrará, mas em algum momento o Sr. Engenheiro deve ter-lhe delegado alguma coisa, porque a Rádio Voz da Ria, emissora concelhia de Estarreja, com referências às pressões que o senhor tem feito constantemente à imprensa

local, diz que «o IC1 no concelho de Estarreja já tem traçado definitivo», «Marques Mendes e Jorge Costa apresentaram-no em Fermelã», e continua por aí a notícia que se repete em muitos outros órgãos locais e também em órgãos nacionais. Penso que está tudo dito.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Tem de perguntar ao Engenheiro Jorge Costa.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Quanto à adjudicação da SCUT Grande Porto, Sr. Engenheiro, que Governo tomou a decisão de adjudicar esta concessão do Grande Porto?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Na minha resposta escrita, elaboro sobre isso.

Havia uma firma espanhola que não escondia a vontade de ter uma capacidade dominante em Portugal. Vinha a fazer isso em diversas circunstâncias e, contra as bases da concessão, reuniu uma série de pequenos empreiteiros da zona norte. Em determinada ocasião, não sei bem o que aconteceu, mas deve-lhes ter feito propostas tão aliciantes que eles cederam todas as suas posições a esse grande empreiteiro espanhol.

Todos os outros concessionários que ficaram em posição a seguir, fizeram a sua manifestação, dizendo que as coisas, de certeza absoluta, que não estavam certas, porque havia uma diminuição de valores...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, peço imensa desculpa por o interromper. Peço mesmo imensa desculpa, mas só fiz uma pergunta: qual foi o Governo que adjudicou esta concessão?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Como?

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Qual foi o Governo que adjudicou...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Foi o Governo a que pertenci.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — O Governo em que era Primeiro-Ministro...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — O Governo do Dr. Durão Barroso, em que era eu Ministro das Obras Públicas e a Dr.ª Manuela Ferreira Leite Ministra das Finanças.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Muito obrigada. Só tinha feito essa pergunta.

Quem é que ganhou esse concurso, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Foi um consórcio, cuja composição não sei na totalidade, mas deve estar nos documentos. Eu não tenho comigo a totalidade do consórcio, mas foi aquele que ficou... Não foi o primeiro, porque esse foi excluído visto que não cumpriu a legislação. Foi o segundo que vinha na lista, na ordem.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — LUSOS CUT diz-lhe alguma coisa?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É possível que seja, não sei.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — LUSOS CUT, da Mota-Engil, diz-lhe alguma coisa?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sim, sim. Era essa.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — OK, assim estamos melhor.

Sr. Engenheiro, nas audições que aqui têm ocorrido ficou claramente demonstrado que em todas as concessões contratadas pelos últimos governos do Partido Socialista as propostas que ganharam, que tiveram vencimento, foram as de custos mais baixos, foram as mais baratas.

No caso concreto desta adjudicação por um Governo a que o Sr. Engenheiro pertencia, foi a proposta mais barata que foi adjudicada?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Era isso que eu estava responder.

Como o concessionário ou o potencial concessionário espanhol...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Mas antes de explicar, Sr. Engenheiro, foi a mais barata ou não?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Foi a segunda.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, não foi a mais barata!

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não foi a mais barata. Foi a segunda, porque a mais barata...

Vozes do PSD: — A primeira foi excluída!

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Quem está a ser inquirido é o Eng.º Valente de Oliveira, não são os Srs. Deputados do PSD.

Apartes inaudíveis na gravação.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, por favor, deixem ouvir o Eng.º Valente de Oliveira.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr.ª Deputada, não foi a mais barata, porque a mais barata foi considerada como não tendo correspondido às implicações legais. Depois alterou a sua composição.

Fui eu próprio que comuniquei ao concessionário espanhol, que esteve no meu gabinete e que pensava que haveria outras razões. Eu disse: «Não, não, os senhores não cumpriram com as bases do concurso.» Portanto, ele não teve qualquer hesitação em aceitar as razões que eu lhe dei.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — E quais eram as bases que não foram cumpridas para levar a essa exclusão?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Foi alterar a composição do grupo. Ele alterou as bases e fundiu em si próprio. E essas coisas estão ditas nas bases da concessão.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Isso significa que o segundo concorrente ganhou com mais 33% do valor relativamente ao primeiro. Estou certa?

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — Se vir as justificações dadas na ocasião, todos os outros acharam que o primeiro estava — como, aliás, era corrente nessa época não só para a concessão de estradas, mas também para a construção de hospitais — a dar um preço relativamente baixo, para rapidamente começar a tratar de justificar o aumento das condições em que a obra se operava.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas o Sr. Engenheiro confirma que adjudicou uma proposta 33% mais cara do que a primeira?

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — Minha senhora, aquilo que eu disse foi que a primeira foi considerada como inválida. Portanto,...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — E eu ouvi, Sr. Engenheiro. Pergunto-lhe é se a segunda era 33% mais cara do que a primeira.

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — Era mais cara. Não sei dizer se era 33%, mas era mais cara, com certeza.

A resposta é: a adjudicação foi feita ao concorrente que deu as condições mais baixas, retirado aquele que, por razões de incumprimento das normas legais, foi afastado da corrida.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, o relatório de contas da Estradas de Portugal apresenta, quanto a custos por quilómetro, nas concessões contratadas pelos últimos governos, custos de 3,28 milhões de euros por quilómetro.

A Direção-Geral do Tesouro e Finanças apresenta um investimento na concessão Grande Porto, adjudicada pelo Sr. Engenheiro, no montante de 733 milhões de euros para uma distância de 56 km.

Pode-nos justificar a razão por que nesta concessão em concreto se pagou uma média de 13 milhões de euros por quilómetro e, sou forçada a repetir, nas concessões recentemente contratadas a média é de 3,28 milhões de euros?

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — A resposta é... Eu não posso... Para ser totalmente correto na resposta, não sei dizer por que é que um é 13 e outro é 3.

No entanto, se a Sr.^a Deputada conhece as condições da Grande Porto relativamente a outras concessões, por exemplo, a Beira Interior, designadamente as condições quer de ocupação de solo, quer de obras complementares, quer de reposição de vias, vê que não tem nada a ver fazer uma obra em ambiente de densidade urbana muito densa e outra em terreno completamente deserto ou quase deserto.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Risco que neste momento não existe.

Já agora, Sr. Engenheiro, o PSD, no âmbito destas audições, mas também fora das audições, tem criticado muito e mesmo insinuado que nas subconcessões contratadas nos últimos anos a Estradas de Portugal só começa a pagar em 2014, ou seja, cinco anos depois da adjudicação feita.

Dizem, aliás — são as afirmações que vão sendo feitas —, que este prazo foi escolhido para deixar os pagamentos para outros os governos, para as calendas gregas. Ou seja, assume-se a obras, mas depois alguém há de pagá-la.

Sr. Engenheiro, o senhor contratou esta concessão em 2002 e contratualizou o início dos pagamentos para 2007, portanto, para cinco anos depois. Correto?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É o que estava na base. Não fui eu que defini. Era o que estava na base do concurso.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — O Sr. Engenheiro era Ministro. Portanto, é correto o que estou a dizer?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É possível que sim.

Protestos do PSD.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — A questão é esta: é correto ou não?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Se o está a afirmar...

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Engenheiro, o senhor contratou esta concessão em 2002 e contratualizou o início dos pagamentos para 2007, cinco anos depois. Isto corresponde à verdade ou não? É a pergunta que estou a fazer.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não sei dizer. Tenho de ir ao processo, porque não tenho isso de cor.

A Sr.ª **Eurídice Pereira** (PS): — Muito bem. O senhor vai ao processo e, entretanto, como eu já fui, digo-lhe que é verdade.

Agora, o que tenho forçosamente de lhe perguntar, de acordo com as considerações primeiras que fiz, é se a razão por que contratou desta maneira foi porque queria deixar os pagamentos para outros governos ou se esta é a forma tradicional das parcerias, ou seja, pagar pela utilização e não pela construção. É esta a pergunta que gostaria de ver respondida, se os Srs. Deputados do PSD se acalmarem e deixarem que nós conversemos. Aliás, eu já esgotei o tempo de que dispunha.

Muito obrigada.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr.ª Deputada, eu não alterei nada do que vinha das bases anteriores.

A base da minha decisão era, justificada a necessidade de fazer a concessão Grande Porto, ela estava atrasada em relação a todas as outras nos benefícios potenciais que continha. Por isso, o que fiz foi confirmar uma coisa que admiti, naturalmente, que estava estudada, porque — e suponho que concordará comigo — não pode ser prática de um Governo que entra em funções pôr em causa tudo o que está para trás como sendo negativo e como tendo sido mal feito. Ou seja, há um momento em que se faz uma avaliação, mas não se vai iniciar o processo. Ora, quando eu peguei nele, já ele teria mais de quatro ou cinco anos de expectativas. Portanto, nessa ocasião, está a ver o que era dizer: «E, agora, vamos parar com todo o processo, vamos rever, porque isto está tudo com certeza mal feito.» Isso não se pode fazer.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Com a permissão do Sr. Presidente, porque demoro um segundo...

O Sr. Eng.^o **Luís Valente de Oliveira**: — O processo tinha sido acompanhado por inspetores superiores de obras públicas, tinha sido acompanhado pelo Conselho Superior de Obras Públicas, tínhamos gente nesse órgão do mais alto nível. Portanto, estar a dizer que o que eles fizeram foi tudo errado era completamente inviável. Eles não fizeram tudo errado com certeza e as coisas estavam bem feitas para continuar.

Está a fazer-me perguntas relativamente a preços. Se me pergunta: o Ministro foi ver esses preços? Não, o Ministro não foi ver esses preços.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mesmo para terminar e com a condescendência do Sr. Presidente,...

O Sr. **Presidente**: — Já vai sendo muita, Sr.^a Deputada, mas faça favor.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Diz o Sr. Engenheiro que quem entra em funções não pode pôr em causa tudo o que está para trás. Curiosamente, só pôde pôr em causa a promessa eleitoral do Dr. Marques Mendes que poderia ter custado ao País 500 milhões de euros e custou quase 200 milhões. É curioso, é muito curioso, Sr. Engenheiro...!

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

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o Prof. Valente de Oliveira.

Gostaria de começar esta minha intervenção concordando com uma expressão do Sr. Professor nesta audição, pois, se o PS tivesse parado para pensar, nós provavelmente não teríamos chegado onde chegámos. Esta é que é a realidade! Estamos hoje a discutir e temos vindo a discutir várias vezes os problemas de termos gasto bem mais do que podíamos.

Relativamente à concessão Costa de Prata, Sr. Professor, sabemos que foi um processo que se iniciou em junho de 1998 e sabemos que, na altura, a questão que se colocou e que está na base de toda esta agitação tem a ver com a opção do traçado poente em relação ao traçado nascente no lanço Angeja-Estarreja.

É verdade que este lanço tinha uma declaração de impacte ambiental negativa, mas, dizia o parecer, caso se verificasse a ausência de soluções alternativas e ocorressem razões imperativas de interesse público, nomeadamente de natureza social e económica, tal como estipulado no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 226/97, de 27 de agosto, o projeto em análise deveria ser reformulado e incluídas as necessárias medidas mitigadoras e compensatórias. Esta possibilidade não foi explorada pela concessionária nem tal foi exigido pelo concedente que, ao invés, incluiu a solução base no concurso.

Digo isto, porque também tivemos aqui o Eng.º Pedro Serra, que na altura era responsável da Estradas, e ele disse que o traçado aprovado em agosto de 2001, sendo o melhor do ponto de vista ambiental, era pouco razoável do ponto de vista rodoviário e, porventura, do ordenamento do território, das autarquias envolvidas, como estas reiteradamente afirmavam. Disse ainda que ele se desenvolve fundamentalmente pelo corredor do atual

IP1-A1, ao qual vai fazer concorrência desleal, porque não tem portagem, o que, está convicto, não deixará de ser contestado oportunamente pela Brisa.

A minha primeira pergunta é no sentido de saber se o Sr. Engenheiro tem conhecimento do pedido de reequilíbrio financeiro que a Brisa fez ao Estado, em cartas de 11 de abril de 2001 e 27 de julho de 2001, devido ao facto de a concessão Costa de Prata ir fazer concorrência à Brisa.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Estou inteiramente de acordo com o que disse. O traçado que acabou por ser feito é um traçado pouco conveniente do ponto de vista de localização e de colocação no terreno. Eles vêm-se. Há mesmo ocasiões em que o traçado de uma é a menos de 1 km da outra. E, tal como digo na minha resposta escrita, chegou a pôr-se a questão de fundir a A1 com esta, fazendo um alargamento da A1, para evitar tudo aquilo quanto vimos anteriormente e que não vou estar a repetir.

Portanto, o Eng.º Pedro Serra tem razão. Olhando para o mapa, aquele traçado não é o mais sensato, se o terreno fosse todo uniforme, se não tivesse outras condicionantes.

Nesse sentido, foi exatamente o que o Sr. Deputado disse, ou seja, a preocupação que tive foi a de ver se era possível fazer algumas medidas mitigadoras do impacto, para que fosse aceitável pela autoridade ambiental. Foi exatamente isso que aconteceu.

Quanto à solução rodoviária, é evidente que a Brisa foi aproveitar uma oportunidade que lhe era dada. A concorrência não pode ser mais expressiva. A concorrência estava ali ao lado. Por isso, é evidente que ela teria razão para levantar o problema e compreendia-se. Mais uma razão para entender por que é que eu disse: «Vamos parar para pensar e para procurar novas alternativas.»

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — O Eng.º Pedro Serra fez aqui várias críticas à questão dos pareceres ambientais, relativamente à forma como muitas vezes são feitos esses trabalhos. Disse também no seu documento, numa informação que fez na altura ao Secretário de Estado Vieira de Castro — não sei se na altura, quando era Ministro, o Sr. Engenheiro teve acesso a ela ou não —, que com o desvio do tráfego da A1 para o IC1, que inevitavelmente terá lugar, os custos que são hoje suportados pelos utilizadores da A1 através do pagamento das portagens vão ser transferidos para o Estado, caso se mantenha o IC1 como SCUT. Os estudos de tráfego feitos demonstram-no perfeitamente, uma vez que as prestações a pagar à concessão desta última são proporcionais dentro de determinados limites ao tráfego registado.

Isto para dizer o quê? Se o Estado, quando colocou a concurso em 1998, tivesse colocado estas duas alternativas, não teria isso resolvido todo o problema de não termos de estar a parar para pensar melhor? Não acha que se tivemos em 1998 colocado no concurso...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Que duas alternativas?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — O traçado nascente e o traçado poente. Por exemplo, se tivesse posto a concurso as duas opções, este problema poder-se-ia ter resolvido?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr. Deputado, a resposta é: seria uma avaliação de duas alternativas. Suponho que o resultado seria o mesmo, porque as autoridades ambientais ou de análise do impacto ambiental seriam muito expressivas, como foram.

Se houve algum erro de apreciação foi talvez o de pensar que se teria força para vir a encontrar tecnicamente uma solução que respondesse às duas coisas: melhorasse o traçado, porque o afastava mais 2 km da sua versão atual; o pusesse na parte poente, o que resolveria, de forma mais interessante, o acesso da Murtosa; e, em terceiro lugar, fosse capaz de responder à parte ambiental.

Efetivamente, quanto à parte de impacte ambiental, talvez ainda não houvesse, nessa ocasião, uma consciência de quão determinante ela é e quão inflexível ela é. E, uma vez dado o parecer negativo, não me lembro de coisas que tenham alterado muito o correr do parecer ou da solução finalmente aprovada.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sim. Mas a solução que depois se estava a estudar, disse o Eng.º Pedro Serra, era ligeiramente diferente da inicial.

É importante também fazer referência, tal como o Sr. Engenheiro tem aqui dito, que, de acordo com um parecer do Professor Gomes Canotilho, aquando do concurso, em 1998, o município de Estarreja, que tem um parecer favorável, dizia que devia ter sido ouvido, senão o próprio parecer diz que...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Quem é que devia ter sido ouvido?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — O município de Estarreja diz que, quanto a uma decisão deste género, quando foi lançado o concurso apenas com o traçado a nascente, devia ter sido ouvido, e o parecer é claro sobre essa matéria.

É verdade ainda que, falando aqui das questões políticas e dos compromissos eleitorais que existiam na altura — e é verdade que existiram —, o Partido Socialista, neste caso em concreto, também tem aqui a sua responsabilidade, porque já era o Sr. Professor Ministro e o Partido Socialista, em 11 de julho de 2002, apresentou um requerimento onde faz menção aos compromissos quer do Dr. Marques Mendes quer do Dr. Paulo Portas, que tinham sido cabeça de lista pelo distrito e tinham até assumido em projeto de resolução aqui, na Assembleia da República, essa questão. E esse requerimento diz o seguinte: «Nessas condições, os signatários requerem ao Governo, através dos Srs. Ministros dos Assuntos Parlamentares e das Obras Públicas, a confirmação da escolha do traçado poente do IC1 entre Angeja e Maceda, bem como a indicação da data previsível do início das respetivas obras.»

Este requerimento é de 11 de julho de 2002 e quem o assina são, curiosamente, os Srs. Deputados João Cravinho, Maria de Belém Roseira, Rosa Maria Albernaz, Antero Gaspar e Afonso Candal.

Portanto, quando falamos de milhões, quando dizemos que há pessoas a pressionar, que há pessoas com responsabilidade que o fazem, depois ignoramos que há um partido político com responsabilidade que faz...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — É uma pergunta!

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Não, não é uma pergunta!

O que lá se diz é «a confirmação da escolha do traçado poente do IC1 entre Angeja e Maceda, bem como a indicação da data previsível do início das respetivas obras». Escolha do traçado poente. Portanto...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Qual é a data?

Protestos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua, porque já duplicou o tempo de que dispunha.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Eu quero concluir, mas a Sr.^a Deputada que interveio antes também dispôs de mais tempo do que é normal.

O Sr. **Presidente**: — Pois, por isso é que o Sr. Deputado também está a ter alguma flexibilidade.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Agradeço a sua condescendência, Sr. Presidente.

O que quero aqui dizer é que, se tivéssemos todos, em 1998, parado para pensar, se tivéssemos colocado as duas alternativas, se tivéssemos ouvido os municípios em questão, se calhar, todos estes problemas e todos estes milhões de que se vão falando... É que, afinal, a obra acabou por não ser feita ou, melhor, não o traçado poente mas, sim, o traçado nascente. Ainda hoje estamos para saber quanto é que custou ao Estado haver uma autoestrada paralela a outra. É que todos sabemos que, durante muito tempo, o nó de Estarreja da A1 esteve pronto, esse bocado de traçado esteve pronto mais cedo, e toda a gente saía em Estarreja e ia pela A29 para o Porto, porque era gratuito. Quanto é que isso custou ao Estado?

Ora, é também sobre estas avaliações que temos de falar e não podemos só fazer referência a algumas questões.

Portanto, Sr. Professor, o que eu acho é que, como também disse aqui o Eng.º Pedro Serra, estes projetos às vezes precisam ser mais ponderados, é preciso conversar com as populações e perceber todas as lógicas. E, se calhar, se tivéssemos colocado as duas soluções, provavelmente não teríamos chegado a este problema de ter de parar para pensar tal era a dúvida sobre a bondade e sobre a questão financeira que essa obra poderia ter relativamente a concorrer com uma via portajada a menos de 1 km.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tinha 3 minutos e gastou 7.
Sr. Engenheiro, tem alguma coisa a dizer?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr. Presidente, o Sr. Deputado acabou de referir a minha preocupação. É que, efetivamente, havia da parte dos autarcas uma queixa de deficiência de audição, e foi isso que eu tentei colmatar.

O Sr. **Presidente**: — Para um último bloco de questões, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, quero começar por cumprimentar o Sr. Professor Valente de Oliveira, dar nota da minha consideração pessoal pelo Sr. Professor e tentar recentrar as questões, até face a este último conjunto de questões que foram colocadas.

Em primeiro lugar, queria dizer que, de facto, em 1997 e 1998 parou-se para pensar. A verdade é que houve uma declaração de impacte ambiental negativa fundamentada por se inserir na zona de proteção

especial da ria de Aveiro a solução alternativa, que, depois, foi tentada fazer vingar.

E tenho aqui a declaração escrita do Sr. Dr. Luís Marques Mendes, onde ele diz: «Segundo, e talvez mais importante, o signatário Luís Marques Mendes foi, conjuntamente com os então Deputados Paulo Portas, João Amaral e Hermínio Loureiro, subscritor do projeto de resolução n.º 167/VIII, o qual foi apresentado à Assembleia da República e através do qual, no essencial, era recomendado ao Governo que abandonasse o traçado proposto nos concelhos de Estarreja, Murtosa, Albergaria e Ovar e que retomasse o traçado previsto em 1998 com eventuais medidas mitigadoras de natureza ambiental.»

Gostava também de dizer que em 2002 houve um despacho do Sr. Professor Valente de Oliveira e da Sr.^a Dr.^a Manuela Ferreira Leite de cessação daquela solução; que houve um despacho favorável à pretensão do Dr. Marques Mendes, que, aliás, tinha sido cabeça de lista por Aveiro nas eleições de 2001/2002; e que em 2003 se avançou para esta solução, que só foi interrompida depois por um despacho de 19 de julho de 2006, em que se revogaram todas as decisões de alteração, da autoria dos Ministros Teixeira dos Santos, Nunes Correia e Mário Lino.

Queria que o Sr. Professor Valente de Oliveira me dissesse se tem consciência de que esta alteração de traçado, a ter sido consumada, implicaria para o Estado um acrescento de encargos no valor de cerca de 500 milhões de euros.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Era uma das coisas que estava a ser considerada, especialmente quando se pôs a hipótese de fazer toda a parte a ponte de Estarreja num largo e comprido viaduto de 3 km e

as pessoas disseram «nós, em determinada ocasião, temos de enfrentar isto».

Para responder à sua pergunta, houve a hipótese de fazer isso e nunca se chegou à análise do impacto financeiro e das exigências financeiras, porque a autoridade do impacte ambiental disse logo: «Nem isso satisfaz.» Então, se nem isso satisfaz, o melhor era abandonar a análise de uma coisa que custa tanto dinheiro. Percebe? Portanto, qualquer...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas a decisão de abandonar essa solução é uma decisão posterior aos governos PSD/CDS? É uma decisão de julho de 2006?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — É, seguramente, posterior à minha presença no Ministério.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se o então Primeiro-Ministro, José Manuel Durão Barroso, não tivesse, na roda da sorte, ido parar a Presidente da Comissão Europeia, nós teríamos executado este projeto, provavelmente?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Qual?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Este que o Sr. Professor...

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não é natural, porque logo no princípio — e lembro-me bem de discussões a esse respeito — dizia-se: «Bom, mesmo que isso responda à parte ambiental, nós não vamos ter dinheiro para fazer um viaduto de 3 km, 4 km.»

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, mas a simples decisão de parar o projeto na fase em que ele já estava, ponderar regressar a uma decisão que se sabia que era ambientalmente censurável, só repensar isso custou muitos milhões. Sabendo que, mesmo antes de fazer contas, o impacto por grosso era de centenas de milhões de euros, por que razão se sentiram tentados a estudá-lo e, ainda assim, a parar a obra tantos anos?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Sr. Dr. Manuel Seabra, pela razão simples de que, diante de tanta insatisfação manifestada pelas populações locais, nós tínhamos a obrigação de mostrar à sociedade que tínhamos analisado todas as possibilidades...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, com todo o respeito, com toda a estima e com toda a consideração que tenho por si, tem consciência de que essa paragem custou milhões?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Tenho a consciência de que custou... São, se quiser, os custos da audição e da participação das populações, que têm...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Custos esses que podiam ter sido de alguma forma evitados caso se tivesse tido em atenção a declaração de impacte ambiental, que já era absolutamente demolidora da solução?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Ela era demolidora... Sabe que, quando se recebe um parecer negativo do setor do ambiente e os

destinatários ou os afetados protestam, eu acho que a obrigação do governante é explorar vias para contentar as pessoas com...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ainda que com custos?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Ainda que com custos. Naturalmente, dizendo-lhes: «Isto fica mais caro, porque vocês protestaram.» Agora, se eles pedem...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu não quero tirar nenhuma conclusão de que haja aqui uma relação custo-benefício: votos do Dr. Marques Mendes-milhões em obra?

Protestos do PSD.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não, não!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, se quiserem fazer um pouco de menos barulho, podemos concluir os trabalhos.

Sr. Deputado Manuel Seabra, pode continuar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, mudando completamente de tema, o novo modelo de funcionamento e de estruturação da Estradas de Portugal fez com que entre 2007 e 2013 não tivessem existido transferências do Orçamento do Estado para a Estradas de Portugal.

O Sr. Professor tem noção de qual foi a transferência do Estado para a Estradas de Portugal no ano de 2002, ano em que foi Ministro da área?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não me lembro. Não tenho presente. Era preciso recorrer a papéis, que não tenho.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A transferência do Estado para a Estradas de Portugal em 2002 foi de 2210 milhões de euros, por comparação com a transferência nula a partir de 2007 até este ano.

O Sr. Professor acha este novo modelo de funcionamento da Estradas de Portugal vantajoso do ponto de vista da poupança de transferência para o Estado?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não gostaria de me pronunciar sobre coisas que não fui eu que gizei e em que não tive qualquer espécie de intervenção. Não gostaria de me pronunciar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Professor, o seu mérito científico é inatacável e é uma pessoa que, todos sabemos, acompanha com detalhe a evolução da vida portuguesa, portanto, há de conhecer esta nova solução para a Estradas de Portugal. Acha que tem vantagem relativamente às outras do ponto de vista de poupança para o Estado?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — O Sr. Deputado desculpar-me-á, mas não gostaria de me pronunciar, porque pode haver ilações tiradas em cima de um parecer técnico que eu não comando. Portanto, desculpar-me-á, mas não quero pronunciar-me sobre as vantagens de uma coisa que aconteceu cinco anos depois de eu estar lá.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E sem ser por comparação com o seu período? Ou seja, no seu período, só no ano de 2002 houve uma transferência de 2200 milhões do Estado para a Estradas de Portugal e de 2007 até hoje não houve transferência, sequer, de 1 €. Não quero já avaliar a comparação, mas quero que me diga se acha meritório este novo modelo de funcionamento e de estruturação da Estradas de Portugal?

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Não vou responder-lhe a essa pergunta feita em termos tão dicotómicos relativamente a esse modelo ou não.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu já afastei a dicotomia, já afastei a comparação. Perguntei-lhe apenas sobre o modelo em si.

O Sr. Eng.º **Luís Valente de Oliveira**: — Se me pergunta, a variedade de situações que o País tem em termos de ligações rodoviárias é de tal maneira que deve haver lugar para concessões, deve haver lugar para execução de estradas em regime portajado e a Junta Autónoma das Estradas ou a Estradas de Portugal ou o organismo, enfim, de tutela das estradas não deve prescindir de zelar por estradas que estejam dentro da rede rodoviária nacional e que não estão cobertas por qualquer uma das outras formas quer de construção quer de manutenção.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu estava só a falar de financiamento, mas de qualquer forma, compreendo que não queira pronunciar-se.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já duplicou o tempo de que dispunha.

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

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já gastou 7 minutos dos 3 de que dispunha. Não há terceiras intervenções.

Para que efeito pretende usar da palavra?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, era apenas para pedir que fosse distribuído o requerimento do Partido Socialista relativamente à questão da Costa de Prata.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, será distribuído a quem o quiser receber.

Srs. Deputados, estamos a concluir a nossa reunião de hoje e, salvo indicação em contrário, a próxima audição será do Dr. Luís Parreirão no próximo dia 5 de abril.

Agradeço, mais uma vez, ao Sr. Professor Valente de Oliveira. Creio que esta foi a sua última audição nesta Comissão de Inquérito.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 12 horas e 55 minutos.