

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

52.^a Reunião
(7 de fevereiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 50 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Carlos Costa Pina, ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Nuno Encarnação (PSD), Duarte Cordeiro (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP), Fernando Virgílio Macedo (PSD), Altino Bessa (CDS-PP) e Paulo Batista Santos (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 21 horas e 1 minutos.

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

Eram 17 horas e 50 minutos.

Antes de começarmos a audição do Sr. ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, Carlos Costa Pina, quero referir duas questões.

Primeira questão: vai ser votada amanhã a prorrogação — sem tempo para debate, como é natural — dos nossos trabalhos até 12 de maio e esse prazo é improrrogável. Peço, pois, aos grupos parlamentares para darem a melhor colaboração no sentido de sugerir as audições seguintes. Para além desta, só temos mais uma audição marcada para o dia 14. Proponho que, quando fizéssemos essa audição no dia 14, pudéssemos contar com sugestões para os passos seguintes para podermos, quanto antes, fazer o cronograma dos nossos trabalhos até ao final.

Relativamente aos questionários, foram enviados cerca de 60 questionários e já foram recebidas 20 respostas, e continuam a chegar todos os dias, como é natural, várias respostas.

A minha sugestão é, portanto, que os grupos parlamentares possam apresentar sugestões até ao dia 13, de modo a que no dia 14 possamos decidir alguma coisa relativamente ao andamento dos nossos trabalhos, o que tem alguma urgência.

Por outro lado, pedi para que fosse distribuído aos grupos parlamentares um requerimento do Partido Socialista no sentido de que sejam feitas algumas perguntas por escrito ao Sr. Ministro Miguel Relvas. Se não houver objeções, procederei em conformidade com o que é solicitado. Havendo objeções, o assunto tem de ser submetido à Comissão para deliberação. Portanto, presumo que não há objeções, pelo que irei

diligenciar no sentido de que estas perguntas sejam enviadas ao Sr. Ministro Miguel Relvas para que ele possa responder por escrito.

O Sr. **Sérgio Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, peço desculpa, permite-me uma interrupção?

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

O Sr. **Sérgio Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, quanto à informação que deu sobre a prorrogação do prazo, gostaria de lhe perguntar se o dia 12 de maio inclui a apresentação final do relatório já votado ou se haverá, depois, um prazo para essa discussão.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, creio que inclui, mas sei que há precedentes no sentido de que se inicie a discussão do relatório até essa data, sendo que essa discussão pode ser terminada já depois. Faz-se aquilo a que, creio, na União Europeia se chamam «as reuniões de relógio parado». Inicia-se a reunião dentro do prazo e pode concluir-se depois.

No entanto, vamos ver melhor quais os precedentes e a prática na Casa, sendo que é bom que contemos que o prazo seja este, por uma questão de segurança, para não correremos o risco de, às tantas, não podermos aprovar o relatório por ter passado o prazo.

Vamos, então, chamar o Sr. Dr. Carlos Costa Pina.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. Carlos Costa Pina, ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças.

Sr. Dr. Carlos Costa Pina, começo por agradecer a sua presença e a colaboração nos nossos trabalhos.

Vou dar-lhe conta da metodologia que costumamos seguir, não sei se teve oportunidade de assistir às nossas reuniões... Foi-me agora informado que já cá esteve, exatamente. Só que nessa altura eu não estive e daí, agora, a minha confusão. Portanto, já conhece a nossa metodologia.

Tendo o Sr. Doutor informado que não tenciona fazer uma intervenção inicial, podemos passar, de imediato, às questões.

Cabe, hoje, ao PSD a primeira intervenção. Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, quero começar por cumprimentar o Sr. Dr. Costa Pina, já repetente nesta Comissão, mas hoje por outras matérias.

Sr. Doutor, vou situá-lo do ponto de vista curricular e, se houver algo do currículo que vou citar que esteja errado, interrompa-me e corrija-me, por favor, porque acho que é importante.

Percebemos que o Dr. Costa Pina esteve umbilicalmente ligado ao Dr. Teixeira dos Santos, porque foi seu Secretário de Estado nos governos anteriores do Eng.º José Sócrates; penso que também terá passado pelo Ministério das Finanças em 1998/1999, se não estou em erro, no gabinete do então Sr. Ministro das Finanças; e teve nas suas mãos algumas privatizações do Governo anterior, como a privatização da Galp, e curiosamente, hoje, presumo, é membro da comissão executiva da Galp Energia.

Quando estive no Governo — gosto de visitar certos temas —, admitiu privatizar a RTP, passou em 2011/2012 pela Ongoing e percebi também que uma das cadeiras que lecionou na Faculdade de Direito de

Lisboa, na sua experiência académica, foi a de Finanças Públicas. Não resisto, de facto, em começar pela questão das finanças públicas, para ir, depois, em detalhe a mais questões que nos trazem aqui hoje.

Recordo também que, no anterior Governo ao qual pertenceu, foi pedida uma ajuda à troica de 78 mil milhões de euros pelo Memorando que foi assinado, mas curiosamente o Sr. Dr. Costa Pina, passados uns meses, disse publicamente que Portugal precisava de mais de cerca de 20 a 25 mil milhões de euros. É, de facto, espantoso. Não percebo como um secretário de Estado das Finanças profere, logo passado uns meses, uma afirmação destas, porque ou alguém no Ministério das Finanças fez mal as contas quando renegociou ou o senhor estava em desacordo com o anterior Ministro das Finanças e retificou, meses mais tarde, quando já estava, presumo, na Ongoing, este valor tendo sustentado a razão por que o retificava.

Sr. Doutor, lembro-me ainda que os anteriores governos do Eng.º José Sócrates — aliás, com um colega seu de Governo, o Dr. Paulo Campos — foram dos que mais lançaram obras em estradas e em parcerias público-privadas (PPP) num tão curto espaço de tempo, por assim dizer.

A primeira pergunta que lhe faço é se ainda hoje defende esses mesmos projetos, pois, obviamente, estando nas Finanças, também tinha a tutela de, porventura, os autorizar financeiramente. Pergunto-lhe se, olhando para trás, ainda os defende, se não acha que foram excessivos e se defende aquela velha máxima de que as receitas é que eram a peça-chave nisto tudo. Relembro, no entanto, que custos são custos e são fixos e que as receitas muitas vezes são variáveis e às vezes é aqui que as contas falham e muitas vezes falharam no passado recente.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina** (ex-Secretário de Estado do Tesouro e Finanças): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, é com todo o gosto que aqui estou para responder às questões que me queiram suscitar relativamente ao tema das parcerias público-privadas, objeto desta Comissão.

O Sr. Deputado Nuno Encarnação pergunta se os projetos lançados são projetos que, de algum modo, defendo e refere, eventualmente, eu ter sido das pessoas que mais PPP lançou.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Os governos de que fez parte.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sim. Quanto a esses dois pontos, gostaria de dizer o seguinte: do conjunto das parcerias público-privadas existentes em Portugal, cerca de dois terços ou, provavelmente, mais de dois terços foram lançadas em períodos anteriores àquele em que exerci funções. Portanto, sob esse ponto de vista, estamos a comparar um terço ou menos das parcerias público-privadas face ao conjunto das parcerias hoje existentes.

Quanto aos projetos, Sr. Deputado, gostaria de lhe dizer que mais importante do que discutir o tema das parcerias público-privadas parece-me importante discutir o tema do investimento público, porque as parcerias público-privadas são um instrumento, entre outros, de realização de investimento público.

A questão central está, do meu ponto de vista, no mérito dos projetos de investimento que o Governo decidiu, através do Conselho de Ministros, legitimamente, e não tanto sobre a forma ou o instrumento utilizado para os lançar.

De qualquer modo, são projetos nos quais, naturalmente, me revejo e relativamente aos quais tive oportunidade de colaborar, no âmbito do período temporal em que exerci funções.

Porque me parece que são projetos importantes para efeitos de coesão económica, social e territorial; são projetos que têm um efeito positivo sobre a economia, designadamente em termos de criação de emprego. E, portanto, contribuem, sob esse ponto de vista, para o crescimento económico do País e para a redução de assimetrias não só entre o interior e o litoral, como também entre a situação económica e social que vivemos em Portugal e no resto da Europa, para além de terem também uma componente importante sob o ponto de vista de segurança rodoviária e de redução de sinistralidade, entre outras vantagens.

Aliás, sob esse ponto de vista, Portugal não foi o único nem está sequer num grupo restrito de países que optaram por lançar alguns projetos de investimento público, sobretudo numa altura em que, sob o ponto de vista internacional, era estimulado por instituições internacionais esse mesmo investimento — como sucedeu, em especial, nos anos de 2009 e de 2010, por razões que são conhecidas e que têm que ver com a crise financeira, sobre as quais posso detalhar mais circunstanciadamente se o Sr. Deputado assim o entender.

Para terminar, quero deixar um último comentário. Curiosamente, apesar de algum alarido (permita-me a expressão) que é feito em torno das parcerias público-privadas — ou por que foram muitas ou por que foram muito concentradas num determinado período de tempo, o que quer que seja —, volto ao tema do investimento público.

Portugal foi dos países europeus que, sob esse ponto de vista, menos investimento público teve nos últimos anos. Se eventualmente há uma questão que devemos discutir é se não devemos alinhar o nosso perfil de

investimento público por aquilo que outros países na Europa fizeram, precisamente pela importância económica que esses projetos têm.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, temos visões contraditórias, evidentemente, porque acho que ter uma evolução da dívida pública desta ordem de grandeza, onde também as PPP têm a sua quota-parte, não provoca nenhuma coesão, sobretudo social, neste País. E o Sr. Doutor, como lecionou Finanças Públicas, seguramente perceberá o que estou a dizer.

Adiantemos, então, as questões.

O ex-Ministro Teixeira dos Santos disse nesta Comissão — já que estamos a falar em PPP, não entrando ainda em detalhe nas que nos interessam — que a avaliação dos proveitos comparada com a avaliação dos encargos à data de 2010, portanto de todos os proveitos e encargos futuros calculados a essa data, dá um valor favorável ao Estado na ordem dos 460 milhões de euros. Este é um número que me foi dado pela Secretaria de Estado do Tesouro nesta altura.

Pergunto-lhe se foi o senhor que forneceu este número ao Dr. Teixeira dos Santos e onde é que obteve este número por parte da direção-geral, porque é um número que «rola» sempre que vem cá algum membro do anterior Governo, dizendo que as PPP, afinal, dão lucro no seu conjunto.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, primeiro, vou falar sobre o tema da dívida pública e, depois, sobre o tema do VAL, do valor atualizado líquido, dos pagamentos do Estado relativamente às parcerias público-privadas.

A dívida pública era, em 2005, inferior a 68%, sendo que chegou mesmo a reduzir-se em 2007, face ao exercício de 2006, e foi uma dívida

que efetivamente se agravou com a ocorrência da crise financeira a partir de 2008. Nenhuma dúvida há sobre isso, tal como nenhuma dúvida existe de que Portugal não foi, sequer, caso isolado no que diz respeito à situação de crescimento do nível de endividamento público, até por força do estímulo internacional que se verificou sobretudo em 2009 e, diria, até ao primeiro trimestre de 2010 relativamente ao não abrandamento das políticas de investimento ou, se quiser, a uma certa desaceleração da política de consolidação orçamental, por razões que tinham que ver, precisamente, com a antecipação dos efeitos recessivos que tal situação teria na economia e no emprego.

Portanto, de facto, a dívida cresceu com a crise financeira, e cresceu em Portugal tal como cresceu na Europa e no mundo. Em 2010, em 17 países da área do euro 14 tinham dívida pública excessiva relativamente aos critérios de Maastricht e aos critérios do Pacto de Estabilidade. Nesse sentido, Portugal não é, não era, caso único nesse domínio. Aliás, em 2010, Portugal tinha, sob ponto de vista das suas métricas de dívida pública, uma situação comparável à de França.

As projeções de evolução da dívida pública em todos os países europeus até 2020 dizem-nos que a Europa, em média e globalmente considerada, não reduzirá até 2020 o nível de endividamento público, sequer, para níveis de 60% de Maastricht, que são, como o Sr. Deputado sabe, os critérios ainda hoje subjacentes às regras da união económica e monetária.

De qualquer modo, em 2010, que foi o último período relativamente ao qual o Governo anterior teve responsabilidades, a dívida que existia, e que foi deixada (se me permite usar a expressão), correspondia a 93% do produto. Hoje estará seguramente em 120% do PIB ou acima de 120% do PIB. Portanto, esta foi a evolução verificada desde então.

Quanto aos dados das parcerias público-privadas,...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — E os 460 milhões?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Lá irei, Sr. Deputado!

O Ministério das Finanças, através da Direção-Geral do Tesouro, no relatório relativo às parcerias público-privadas de 2012, aponta como valor atualizado líquido dos pagamentos do Estado com a rodovia cerca de 9,8 mil milhões de euros. Recordo que, ainda em 2005, valores apontados designadamente pelo Tribunal de Contas falavam em cerca de 19 mil milhões de euros e informação mais recente que tem vindo também a público falava, mesmo durante o ano de 2011 e durante o ano passado, em valores superiores, na casa dos 14 ou 15 mil milhões de euros.

Sr. Deputado, a Direção-Geral do Tesouro, através do Gabinete de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, Parcerias e Concessões (GASEPC), refere o montante de 9,8 mil milhões de euros até ao termo dos contratos de concessão. Portanto, isto equivale sensivelmente a menos de 6% do produto, sendo certo que os encargos anuais com as parcerias público-privadas são, em termos orçamentais, inferiores a 1% do produto. Aliás, ainda recentemente, tive oportunidade de ver declarações do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas em que refere isso mesmo. São os dados públicos que estão disponíveis e acessíveis para qualquer pessoa.

Mais: a própria Direção-Geral do Tesouro, no seu relatório de 2012, aponta também para que, se considerarmos o período de tempo até 2045, isto é, indo um pouco mais além do atual prazo temporal dos contratos de concessão, o VAL dos pagamentos do Estado — imagine, Sr. Deputado! —

é de 758 milhões de euros, portanto, inferior a 1000 milhões de euros, ou seja, estamos a falar de 0,46% do PIB.

Isto significa que, de facto, como o Sr. Prof. Teixeira dos Santos aqui disse — e não foi a primeira vez que o disse, pois creio que foi ainda em 2010, se a memória não me falha, numa audição parlamentar ocorrida em Plenário em que o tema foi discutido, que esse valor foi apontado —, basicamente, de acordo com os cálculos efetuados na altura, chegava-se a um valor atualizado líquido positivo. Isto é, o Estado, em vez de pagar, auferia ainda recursos financeiros líquidos decorrentes das parcerias público-privadas, considerando o período de tempo decorrido até 2050, por uma razão simples: uma vez consolidadas as concessões que atualmente existem, atingindo o seu termo e incorporados esses ativos no perímetro de atuação da Estradas de Portugal (EP), incluindo com isso a possibilidade de proceder à gestão financeira e patrimonial dessas concessões, era possível, de facto, obter um valor atualizado líquido positivo.

Mais: esse valor a que o Sr. Deputado fez referência não é o valor relativo às parcerias rodoviárias, porque o valor relativo às parcerias rodoviárias apurado na altura era positivo em cerca de 4 mil milhões de euros. Portanto, o valor dos 450 ou 460 milhões de euros positivos que o Sr. Deputado refere é já o efeito líquido de todas as parcerias público-privadas consideradas em Portugal. É preciso ter em consideração que tínhamos, no fundo, um contributo positivo, por essa via, das parcerias rodoviárias, que, por essa via também, financiavam um esforço financeiro do Estado — e, sob esse ponto de vista, um custo — com as parcerias quer da ferrovia quer do setor da saúde.

Ainda assim, e sob o ponto de vista global, era esta a dimensão que tínhamos nessa altura.

Sr. Deputado, tomando os dados que constam do relatório divulgado em agosto de 2012 pela Direção-Geral do Tesouro, e que são públicos, isso significa que o valor atualizado líquido dos encargos do Estado com as PPP é, até 2045, cerca de 0,3% ou 0,4% da dívida pública ou de 0,12% — imagine, Sr. Deputado! — de toda a dívida nacional, se considerar a dívida pública e privada ou a dívida da economia globalmente considerada.

Assim sendo, e não obstante a realidade poder ser sempre melhorada e otimizada, sendo um dever das entidades públicas proceder a uma gestão ativa e dinâmica destes contratos e do universo dos ativos que integram toda a rede rodoviária nacional, não me parece, ainda assim, que esta ordem de grandeza ponha em causa quer a sustentabilidade do modelo quer a sua comportabilidade sob o ponto de vista estritamente orçamental.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, confesso que ou não percebi ou não ouvi onde está a prova factual de que há um lucro de 460 milhões de euros para o Estado, como afirmou o ex-Ministro Teixeira dos Santos nesta Comissão.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, acabei de lhe explicar.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Onde é que está escrito?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Como o Sr. Deputado deve imaginar, não faço propriamente um arquivo de todo o acervo documental.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — É de memória?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não, não é de memória, Sr. Deputado! Existirão, seguramente, registos disso!

Acabei de lhe dizer que este número a que o Sr. Prof. Teixeira dos Santos fez referência numa das suas vindas a esta Comissão não é mais do que a reprodução de um número que quer o Sr. Prof. Teixeira dos Santos quer eu próprio dissemos em audição parlamentar nesta Casa em 2012 e em que, portanto, foi dito que este valor de 450 milhões positivos corresponde a um valor líquido em que o contributo positivo da rodovia sustenta e equilibra os encargos com a ferrovia e com o setor da saúde.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, também li o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças relativo a 2011, que diz claramente, na página 7, que o valor atualizado dos encargos brutos e futuros do Estado com as PPP é estimado em cerca de 24 mil milhões de euros e que, descontado o valor dos proveitos previstos, se situa nos 13 353 milhões de euros. Este é o gráfico que posso mostrar, comparado com as declarações do ex-Ministro Teixeira dos Santos e com a realidade descrita no referido relatório.

Não sou eu quem estou a inventar! São declarações do Dr. Teixeira dos Santos e é o que está escrito na página 7 do relatório de 2011. Por isso, não estou a inventar estes números.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não quero maçar os Srs. Deputados com repetições sobre este tema, mas tenho de dizer, de novo, que o relatório de 2012 da Direção-Geral do Tesouro refere o montante de 9,8 mil milhões relativamente a todo o setor rodoviário, no quadro da página 26. O Sr. Deputado pode consultá-lo na *Internet*, tal como eu fiz — aliás, fiz o *download* do relatório até reverificar números para esta Comissão.

O número que o Sr. Deputado refere diz respeito a outra coisa, e que este relatório também aqui diz, na página 7. Estamos a falar dos encargos relativos às parcerias público-privadas especificamente consideradas.

Sr. Deputado, volto ao tema: a questão central é olharmos globalmente para todo o setor rodoviário em Portugal, de acordo com as decisões que foram tomadas em 2007, com a criação de um novo modelo de gestão e financiamento para o setor rodoviário. E a Direção-Geral do Tesouro faz, e bem, como não deveria deixar de ser, a análise agregada de todas as concessões rodoviárias, porque serem concessões em sentido estrito (perdoe-me, agora, a terminologia) ou serem parcerias público-privadas também em sentido estrito, etc. é menos relevante. O que é relevante, porque a substância prevalece sempre sobre a forma, é olharmos globalmente para os encargos que resultam da rodovia concessionada em Portugal. E os encargos que resultam da rodovia concessionada em Portugal são os números que lhe referi, sendo que, para valores até 2045, com está na página 27, o valor atualizado dos encargos é de 758 milhões de euros.

Portanto, se o Sr. Deputado fizer as contas a partir daqui, concluirá que, de 2045 a 2050 — o tal ano mágico a que o Sr. Prof. Teixeira dos Santos faria referência —, facilmente se passa para um valor atualizado líquido positivo e, nesse sentido, se constata efetivamente que, repito, podendo sempre a realidade ser melhorada, e é nosso dever fazê-lo, este não é o problema com a dimensão que se lhe quer atribuir.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, com o devido respeito, quando fala do Dr. Teixeira dos Santos e quando olho para si, lembro-me que nas vossas previsões do Orçamento do Estado para 2009 fizeram quatro retificações da previsão do défice — não sei se se recorda

— ao longo da história desse ano. Foi um ano fantástico...! Por isso, tenho sempre algumas dúvidas quanto a todos números que os senhores referem e a todas as afirmações que fazem, e permita-me que as tenha. Porém, quando as tenho, fundamento-as e também leio os relatórios. E expliquei-lhe onde li aqueles valores.

Lembro-me sempre das previsões que fizeram quanto ao défice para 2010, que, como também se lembrará perfeitamente, no início era 2,2%, depois era 3,9%, depois era 5,9%, depois era 9,3% e depois o INE chegou à conclusão de que o belíssimo défice que tivemos nesse ano foi de 10,2%; e no ano a seguir, não contentes com isso, continuando a fazer obras e renegociações, atingimos um défice de 9,8%.

Sr. Doutor, já agora, falando também das renegociações das ex-SCUT...

Sr. Doutor, acho que estes números não estão incorretos, pois não? Também se lembra destes números que várias vezes avançaram ao longo do tempo?

O Sr. Dr. **Carlos Consta Pina**: — O Sr. Deputado quer que responda já? Percebi que ia fazer outra questão. Prefere que responda já a essa?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Faço, mas ficou com um ar estranho e por isso é que eu refutei.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, responderei com todo o gosto. O Sr. Deputado dirá se quer que eu responda pergunta a pergunta ou se quer englobar várias perguntas. Estou à sua disposição.

O Sr. Deputado quer mesmo falar de previsões?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, estas são as suas, do seu tempo! Lembra-se?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Recordo-lhe que em 2010 a previsão inicial do crescimento da economia era de 0,7% do PIB, e na altura não faltou quem dissesse que essas previsões não eram realistas, não eram atingíveis, não eram de todo credíveis.

O Sr. Deputado recorda-se qual foi o crescimento da economia em 2010? Foi de 1,4%. Portanto, foi o dobro da previsão.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — O défice foi mais do que o dobro.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, olhemos para os dados de previsões do crescimento da economia.

A previsão para 2011 não foi atingida. O Sr. Deputado sabe qual foi o défice real de 2011? E não sou eu que o digo, é a Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) que o diz em informação publicamente divulgada. Foi acima de 7%, sem medidas extraordinárias.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Doutor, estou a falar do seu tempo, da sua pasta, da sua tutela! Estou a falar-lhe das suas responsabilidades! E estou só a perguntar-lhe se não se recorda destas fantásticas previsões.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Para 2012, Sr. Deputado...

Apartes inaudíveis na gravação.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, os apartes cruzados são inaudíveis, perturbam os nossos trabalhos e não aproveitam a ninguém.

Peço ao Sr. Deputado Carlos Encarnação que continuasse, querendo, dado que está no uso da palavra.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — O Sr. Deputado Carlos Encarnação não está, cá, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Peço imensa desculpa, mas convivi aqui muitas vezes com o seu pai — aqui, não nesta Comissão de Inquérito, mas nesta Assembleia.

Faça favor de continuar.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Como eu dizia, para 2012 estava previsto um objetivo inicial de um défice de 4,5%. A UTAO diz que, sem medidas extraordinárias, é de 6%. E para 2013 sabemos também o que diz a UTAO relativamente ao objetivo de cumprimento do défice e à forma como se atinge, sendo o contributo do aumento da receita o dobro da variação da despesa, Sr. Deputado.

Mais: para 2013, recordo-me que no documento da estratégia orçamental, que é público e foi divulgado no ano passado ou ainda em 2012, se previa para este ano um crescimento de 0,6%. O Orçamento do Estado para este ano tem previsto um crescimento da economia de cerca de -1%, portanto uma contração da economia de -1%. Bom, sabemos já hoje que a redução da economia será o dobro do que se previu.

Portanto, numa conjuntura internacional como aquela que vivemos, em especial aquela que vivíamos durante o de 2008 a 2010, com uma crise

financeira absolutamente ímpar em termos internacionais a afetar as condições de financiamento, o Sr. Deputado considera que era, na altura, apesar de tudo, um período de normalidade financeira?!

O Sr. Deputado gosta de gráficos. Posso mostrar-lhe um gráfico que tenho comigo onde se analisa todas as crises financeiras desde 1925. A situação que tínhamos em 2008/2009 só tem comparação com a que se viveu no mundo nos anos 30, Sr. Deputado. São tempos ímpares!

Apartes inaudíveis na gravação.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, deixem o Sr. Deputado Nuno Encarnação prosseguir.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Dr. Costa Pina, não querendo continuar nesta discussão, considero notável o Governo de V. Ex.^a ter previsto 2,2% de défice e acabar em 10,2%. Isto é história também! O senhor está ligado a esta história e, por isso, dou-lhe os parabéns por ter estado ligado a esta história, infelizmente para todos nós.

Vamos passar a outro relatório sobre a Grande Lisboa e as renegociações da Grande Lisboa e Norte. Na página 125 do relatório da Ernst & Young — que presumo que conheça — diz-se que a análise permite dizer que os acordos efetuados não acautelaram totalmente o interesse público com base nos pagamentos por disponibilidade negociados e, tendo presentes as estimativas de receitas de portagens à data destas renegociações, o VAL de prejuízos gerado pela exploração das ex-SCUT para a EP era de 1,7 mil milhões de euros; porém, o aspeto mais lesivo do benefício financeiro para a EP deu-se com a introdução de duas concessões de portagem real, a Grande Lisboa e Norte, e neste esforço financeiro o

Estado passou de uma situação de ausência de encargos para um VAL de encargos líquidos de 894 milhões de euros ou de mais de 1000 milhões de euros com base nas estimativas de tráfego efetuadas neste contexto.

Pergunto o que tem a dizer também sobre este relatório, que eu li e que, se calhar, o Sr. Doutor também leu.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não quero que o Sr. Deputado, no fundo, fique com a ideia de que, de algum modo, quero fugir às questões.

Recordo que o défice para 2010, na altura com um objetivo inicial de 8,2%, foi depois revisto para 7,2% e, precisamente porque as circunstâncias mudaram, incluindo a posição de muitas instituições internacionais relativamente à condução das políticas financeiras, o Governo português, seguindo essa recomendação, reviu igualmente em baixa o seu défice e efetivamente conduziu toda a política financeira durante o ano de 2010 para cumprir esse objetivo, e cumpriu-o, Sr. Deputado. O objetivo final com que em 2010 o ano terminou foi com um défice de 6,8%.

O Sr. Deputado, ao referir o valor que refere, está a esquecer as revisões feitas *a posteriori*, numa espécie (se me permite) de alteração de regras depois de o jogo ter acabado, na medida em que estamos a falar de correções feitas em março, em abril e uma, creio, até em setembro de 2011 quando o Governo já não estava em funções.

Ou seja, estamos a falar do seguinte: da definição de objetivos para 2010, que, de acordo com as regras conhecidas e aplicáveis, foram cumpridos; a notificação que foi feita foi efetivamente de um défice de 6,8%, que foi aceite, aliás, sem reservas, ao contrário de outros países europeus relativamente aos quais se suscitaram reservas às contas, como foi o caso do Reino Unido; depois, tivemos, a partir de março — se a memória

me não falha, a sequência foi março, abril e setembro —, alterações *a posteriori* efetuadas pelo Eurostat sobre as contas de 2010.

Portanto, foi uma alteração de regras depois de o jogo ter acabado. Respeita-se, naturalmente, a posição do Eurostat. Mas nestas coisas, independentemente de quais sejam os governos, pois é o interesse do País que está em causa, as regras e os procedimentos estatísticos devem ser pré-definidos e comunicados previamente, e não ser objeto de correções *a posteriori* com alterações também *a posteriori* dessas mesmas regras.

Quanto à questão do valor dos encargos, Sr. Deputado, confesso que não li propriamente o relatório a que faz referência. Confesso que até andei à procura dele na *Internet*, mas não...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Fiz uma citação. Não inventei nenhuma palavra do aqui está.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, está bem! Estou a dizer-lhe, de forma aberta e direta, o que sei sobre isto, porque também não posso inventar, como o Sr. Deputado imagina, nem vou fazê-lo.

De qualquer modo, relativamente ao valor atualizado líquido dos encargos com as parcerias público-privadas, já respondi a essa questão. Portanto, o valor que tomo como bom é o valor que o próprio Ministério das Finanças indica no relatório de 2012 e que está disponível na *Internet*. Aliás, se me permite, até me atrevo a tomar estes valores como valores de referência mais exatos e mais rigorosos, porque seguramente já incorporam essa informação a que o Sr. Deputado faz referência e que se traduzem nos números a que eu já fiz aqui referência também.

O Sr. Deputado coloca uma outra questão que tem que ver com os benefícios das renegociações propriamente ditos. Esses benefícios das

renegociações estão identificados, aliás, nos relatórios da comissão de negociação e há, sob esse ponto de vista, dois relatórios fundamentais: o relatório preliminar de 2009 e o relatório final e definitivo de 2010. E se, associado a isto, incluirmos também os resultados da introdução de portagens, designadamente na concessão Beiras Litoral e Alta, chegamos naturalmente, porque resulta de uma simples soma aritmética, a um valor global de cerca de 1800 milhões de euros como sendo o benefício líquido para o Estado das negociações efetuadas.

Portanto, o saldo global a favor do Estado resultante destas negociações é de cerca de 1800 milhões de euros. Se o Sr. Deputado quiser, posso entrar no detalhe e destacar cada uma das parcelas, sem qualquer problema. Tenho ideia, aliás, que ainda recentemente esses números foram também referidos por outras pessoas que aqui vieram.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, já excedi o meu tempo, mas se permite gostaria de concluir dizendo o seguinte: este relatório da Ernst Young que cito é de 2012. Não é de 2009 nem de 2010, é dos mais atuais e recentes possíveis e diz claramente que as renegociações foram lesivas para o Estado.

Sr. Doutor, se as PPP geram tanto lucro e são tão boas para o Estado, por que é que o atual Partido Socialista apresentou no anterior Orçamento do Estado uma taxação às próprias PPP para poupar mais dinheiro ao Estado? Porquê? Há algum sentimento de culpa ou achava que, se calhar, as margens tinham sido mal negociadas na altura?

Já agora, gostava de ter esse seu comentário. Não está no Governo, não está no atual panorama político, mas gostava de saber por que acha que isso aconteceu.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — A taxaço a que o Sr. Deputado faz referênci, julgo que tem a ver com a decisào tomada em 2007 nesta Casa, com a criaço da contribuiço de serviço rodoviário. É isso?

O Sr. **Nuno Encarnaço** (PSD): — Refiro-me à proposta do atual Secretário-Geral António José Seguro, feita nesta Assembleia da República, que o senhor conhece de certeza absoluta.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, se me permite, não estou na vida política,...

O Sr. **Nuno Encarnaço** (PSD): — Sr. Doutor, mas está atento, de certeza.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — ... não quereria entrar em discussào política sobre essa matéria. Essa é uma matéria que deve ocorrer no local próprio e entre os atores políticos que estão no ativo. Não gostaria de me pronunciar sobre ela.

O Sr. **Nuno Encarnaço** (PSD): — Então, posso concluir que o Dr. Carlos Costa Pina não opina sobre esta opiniào.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Pode concluir que prefiro não me pronunciar, neste momento, sobre isso.

O Sr. **Nuno Encarnaço** (PSD): — Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, em nome do PS, o Sr. Deputado Duarte Cordeiro.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Sr. Presidente, antes de mais, quero cumprimentar o Sr. Prof. Carlos Costa Pina.

Quero começar por fazer um primeiro comentário em relação àquilo que foi esta primeira ronda de perguntas. O Partido Socialista regista o facto de o Partido Social Democrata ter gasto, em 9 minutos, menos de 1 minuto para perguntar sobre renegociações. Todo o tempo restante é bem demonstrativo do objetivo pelo qual o PSD pretende esta Comissão de Inquérito e dos seus objetivos com as perguntas que faz. Efetivamente, não pretende esclarecer nada em relação às renegociações das PPP, é uma tentativa de ajuste de contas político em relação ao passado.

Quanto às questões que o trazem aqui, fiquei muito satisfeito pelo facto de o início da intervenção do Prof. Carlos Costa Pina se relacionar com o investimento público. Acho que, em primeiro lugar, como enquadramento, fazia sentido divulgar, para além da informação que já foi aqui prestada, porque considero muito útil, o peso real dos encargos anuais das PPP, brutos ou líquidos, sobre o PIB e também o peso destes pagamentos sobre a dívida pública e sobre a dívida total do Estado.

Mas mais do que isto quero perceber, ao nível do investimento público, qual a observação que faz sobre a redução significativa do investimento público nos últimos anos, mesmo em comparação com outros países, e o peso que as PPP têm tido nesse investimento público.

Por outro lado, gostava também de saber se concorda ou não com algumas das observações que temos ouvido e que foram recorrentes durante muito tempo, de que, por exemplo, o investimento público tem um efeito de *crowding-out* na economia que acaba por gerar uma retração e

uma limitação, nomeadamente, do financiamento disponível para a economia privada. Uma intervenção neste sentido foi feita, por exemplo, pelo Governador do Banco de Portugal.

Gostava de saber o que o Prof. Carlos Costa Pina tem a dizer sobre esta matéria, como complemento do que foi a sua intervenção inicial, no que diz respeito ao investimento público.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, se calhar, começo pela última questão, pela influência ou impacto deste tipo de projetos no financiamento da economia e, depois, volto ao tema do investimento, a que, de algum modo, já fiz referência numa resposta anterior.

A questão do *crowding-out* é uma questão que recorrentemente tem sido suscitada. No entanto, para o balanço que me parece que pode ser feito neste domínio socorro-me daquele que é o pensamento do Ministério das Finanças sobre o tema, precisamente no relatório sobre as parcerias público-privadas, onde, na sequência de um compromisso assumido no âmbito do Memorando com a troica, do programa de assistência financeira, se assumiu a obrigação de verificar se, efetivamente, este tipo de projetos tinha efeitos negativos, no sentido de absorver excessivamente fundos do setor bancário para o seu financiamento e, com a absorção desses fundos, haver menos recursos líquidos disponíveis para o financiamento da economia globalmente considerada.

E, sobre isto, aquilo que a Direção-Geral do Tesouro, através do Gabinete de Acompanhamento do Setor Empresarial do Estado, Parcerias e Concessões, nos diz é que estamos a falar de apenas 3,7% do total dos empréstimos concedidos, o que é um peso relativamente pequeno — e estou a referir o que está na página 91 — e, portanto, «(...) não será de esperar um impacto muito significativo destes empréstimos sobre a

afetação global do crédito concedido pelo setor financeiro no futuro». E diz mais. Diz também que, no fundo, não será de esperar, por essa razão, que «(...) o stock de crédito concedido às PPPs tenha um impacto prospetivo significativo nos fluxos de crédito à economia».

No fundo, a conclusão assumida pela própria Direção-Geral do Tesouro — e confesso que é uma leitura que partilho — é precisamente esta: o financiamento canalizado para projetos de investimento público com estas características, e estamos a falar, em concreto, de parcerias público-privadas, não tem esse impacto negativo a que se faz referência.

Mais: o financiamento global concedido às parcerias público-privadas está, diria, em números redondos, repartido entre financiamento pelo setor financeiro doméstico, isto é, pelo nosso sistema bancário, e outro tanto pelos bancos estrangeiros, portanto, por bancos internacionais. E o que verificamos é que, em todo este conjunto, o Banco Europeu de Investimento (BEI) financia estes projetos em cerca de 36%. E, se olharmos apenas para aquele que é o financiamento estrangeiro desses projetos, cerca de 75% é financiamento do Banco Europeu de Investimento.

No fundo, com isto, destaco duas conclusões, a primeira das quais é a de que é francamente vantajoso para um país como Portugal ser um país destinatário privilegiado, e sob esse ponto de vista até de uma forma mais do que proporcional à sua dimensão e à participação que tem no Banco Europeu de Investimento, na medida em que, em momentos de restrição financeira, em que diversos países pelo mundo concorrem entre si para obter o financiamento deste tipo de projetos, seria um erro não aproveitar o financiamento do Banco Europeu de Investimento, que é obtido em condições francamente competitivas face às alternativas disponíveis no

mercado e, em especial, da banca comercial. Portanto, este é um aspeto que me parece positivo e no qual se deve insistir.

Em segundo lugar, diria que, nesta matéria, o Banco Europeu de Investimento não faz nenhum favor a Portugal nem retira mérito à valia e ao rigor técnico-financeiro destes projetos, porque, se há entidade que escrutina de modo rigoroso e exigente os modelos económico-financeiros dos projetos de investimento público em que coloca o seu dinheiro para os financiar, é o Banco Europeu de Investimento. Portanto, até sob este ponto de vista, a presença do Banco Europeu de Investimento no financiamento destes projetos é um selo de qualidade que qualquer país deve desejar quando lança projetos de investimento público.

Penso, portanto, que sob este ponto de vista, o balanço é positivo. Aliás, estamos a falar de um período de tempo em que o Sr. Governador do Banco de Portugal, Dr. Carlos Costa, teve um papel importantíssimo no âmbito das funções que exercia no Banco Europeu de Investimento, de que Portugal beneficiou, o que também traduz a importância de se ter um peso e uma representação direta no governo das instituições.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Desculpe interromper, Sr. Doutor.

Já agora, só por uma questão de curiosidade, pode especificar qual era a função que o Dr. Carlos Costa tinha na altura. Depois, pode prosseguir a sua resposta.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — É público. Era Vice-Presidente do Banco Europeu de Investimento.

De qualquer modo, o Sr. Deputado colocou a questão do investimento público.

Como referi há pouco, recordo-me perfeitamente de, na sequência da crise de 2008, muita da orientação da Comissão Europeia, da OCDE, do Fundo Monetário Internacional, naquelas que eram as análises prospetivas que se faziam em 2008 para o exercício de 2009 e seguintes — e isso foi uma doutrina que continuou também no exercício de 2009 —, ser no sentido da importância da adoção de medidas de política financeira anticíclicas, isto é, que, de algum modo, atenuassem os efeitos económicos da recessão que a Europa vivia na altura. A Europa, em 2009, teve uma contração do seu produto interno bruto superior a 4% e daí a importância deste tema, até pelo impacto direto que tem sobre o emprego e sobre a destruição da capacidade produtiva.

Portanto, sob esse ponto de vista, Portugal também não foi, digamos, um caso isolado. Enfim, vários documentos internacionais o apontam. Se os Srs. Deputados tiverem interesse nisso, depois, posso fazer-vos chegar um documento do tesouro americano, aliás, já de 2012, que, dando continuidade a uma orientação política que vinha de trás, apresenta, precisamente, um plano para renovar e expandir as infraestruturas do país, até com a criação de um banco nacional de infraestruturas para financiar o ambicioso programa de investimento público. E estamos a falar da posição do Governo norte-americano.

Também o Governo irlandês apresentou um programa de investimento público para o período 2012-2016, onde as PPP são um instrumento preferencial de execução desse mesmo programa de investimentos.

No Reino Unido, no seu plano nacional de infraestruturas de 2011, com um *pipeline* de cerca de 500 projetos de investimento, as parcerias público-privadas são um instrumento importante de prossecução desse programa de investimentos.

Até o Governo australiano destaca a importância das PPP na realização dos projetos de investimento.

E, curiosamente, a OCDE, num estudo de 2010, numa análise comparativa que é feita, diz precisamente que os resultados da análise sugerem que os países que, apesar de tudo, têm uma melhor experiência neste domínio, que têm mais experiência acumulada em matéria de parcerias público-privadas, são países como Portugal, Áustria e Bélgica e que, por outro lado, países como a República Eslovaca, a Noruega, a Espanha e, em certa medida, a Austrália, os Estados Unidos e o Japão parecem ter retirado benefícios das parcerias público-privadas de forma menos efetiva.

Esta análise comparativa, a avaliação deste estudo feito pela OCDE, naturalmente, permite concluir que, de facto, Portugal compara bem com a experiência internacional em matéria de parcerias público-privadas e, sobretudo, eu diria, Sr. Deputado, que contrasta, na minha opinião infelizmente, com aquele que é, muitas vezes, o espírito da discussão com que estes temas são tratados em Portugal. É que, repito, diabolizar as parcerias público-privadas não é uma boa solução, porque, e não é só o caso de Portugal, as parcerias público-privadas são dos instrumentos mais úteis e, porventura, dos poucos que estão disponíveis, atualmente, pela conjuntura que sabemos, para a realização de projetos de investimento público.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Muito obrigado, Sr. Professor.

Já agora, só em complemento à sua análise, gostava que estabelecesse a relação das parcerias público-privadas com o investimento público e a redução significativa do investimento público nos últimos anos e o impacto que isso pode ter em termos de não haver qualquer tipo de

instrumento para a promoção, entre outros aspetos, da competitividade do País ou mesmo da procura interna.

Gostaria que fizesse uma análise sobre isso, porque me parece que há uma redução importante, e as PPP representarão, com certeza, parte significativa do investimento público, existindo, muitas vezes, a preocupação de distinguir as duas coisas quando, na prática, estamos a falar da mesma coisa.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, quanto à evolução do investimento na economia, efetivamente, é algo que, na última década, em Portugal, regista uma significativa diminuição.

Em 1995 o investimento, a formação bruta de capital fixo era de cerca de 4,2% do PIB, chegou a estar acima de 5% em 1997 e, a partir daí, sobretudo na última década, de 2000 a 2010 ou de 2002 a 2012, como quiser, tem vindo efetivamente a reduzir-se e foi em 2012 de cerca de 2% e em 2013 já inferior a 1,8% do produto. Isto contrasta significativamente com outros perfis de investimento público, como, por exemplo, com um que, para nós, talvez seja dos mais importantes, sob o ponto de vista de competitividade, que é o caso de Espanha, onde, enfim, o investimento é praticamente o dobro, em percentagem do produto, do verificado em Portugal. E nós, mais do que isso, Sr. Deputado, estamos com um perfil de investimento que é inclusivamente inferior ao da União Europeia e inferior ao da área do euro, o que, sob o ponto de vista de competitividade, levanta um problema delicado.

Ainda em termos comparativos, é corrente ouvir-se dizer que as parcerias público-privadas são, digamos, um dos males nacionais e que são responsáveis por toda esta situação, o que, aliás, ainda há pouco desmistifiquei com os números que o próprio Ministério da Finanças

divulgou. Mas repito e volto ao ponto: mais importante do que as parcerias público-privadas é olhar para o tema do investimento público. As parcerias público-privadas são apenas um instrumento de realização desse investimento.

Durante a década passada, a evolução do investimento, numa análise comparativa dos vários países europeus, no caso de Portugal (que está assinalado no gráfico) permitem concluir o seguinte: Portugal foi um dos países — são dados do Eurostat — onde a despesa pública e o investimento público mais reduziram, aliás, curiosamente, com um nível de investimento inferior à média da área do euro.

Em Portugal, na última década, o investimento público reduziu-se em cerca de 20%, segundo dados do Eurostat de final de 2009/2010. No caso da Alemanha, a variação foi zero, portanto a Alemanha não reduziu o investimento público. No caso de Espanha, o crescimento foi de 20%, o que significa que em Espanha o investimento público cresceu. Portanto, Portugal foi, sob esse ponto de vista, dos países onde o investimento mais se reduziu.

Na minha opinião, isso significa que a discussão deve centrar-se na questão de saber se queremos ou não investimento, se o investimento é ou não necessário. E, depois, a questão de saber como esse investimento é executado — se é por via de concessões, se é por via de administração direta, se é por via de parcerias público-privadas, se é por qualquer outra via. É uma questão que deve ser colocada a jusante e não a montante.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Muito obrigado.

Queria, então, começar a colocar-lhe um conjunto de questões sobre o processo das renegociações, sobre aquilo que é, no fundo, o motivo desta audição.

Começo por perguntar-lhe se nos pode explicar o processo, nomeadamente quem o conduziu, quem interveio nesse processo, quem negociou, quem tomou as decisões, como é que foi o processo do ponto de vista dos fluxos e do processo de decisão.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Relativamente ao processo das negociações das parcerias propriamente dito, julgo que é importante referir o seguinte: a renegociação de parcerias público-privadas não é algo que surge do nada, porque alguém em determinado dia acorda e entende que é preciso renegociar parcerias. É preciso não esquecer isso e é preciso enquadrar devidamente tema.

Em 2007, o Governo aprovou um novo modelo de gestão e financiamento para o setor rodoviário — salvo erro, em meados de 2007, em junho ou julho de 2007. Seguidamente, aprovou, no âmbito desse novo modelo de gestão do setor rodoviário, a criação da contribuição de serviço rodoviário, precisamente para o financiamento das infraestruturas rodoviárias em Portugal, e curiosamente, ao contrário de como muitas vezes a discussão pretende situar o tema, também com um propósito de equidade intergeracional.

Muitas vezes é dito que, sob o ponto de vista da equidade intergeracional, com todo este modelo o que se está a fazer é deixar encargos para as gerações seguintes. Não é verdade. A criação da contribuição de serviço rodoviário e a introdução de portagens traduz-se na criação de encargos para as gerações presentes.

Portanto, é normal que em infraestruturas de longa duração, como é o caso das estradas — e nós temos concessões a 30 anos relativamente a infraestruturas cuja duração é mais do dobro, é mais de 70 anos, diria que em média é de 70 a 75 anos —, se justifique fazer coincidir o período de

amortização económica das infraestruturas com o seu período de amortização financeira, e foi esse o racional que presidiu às decisões tomadas.

Sob esse ponto de vista, até poderia eventualmente haver vantagem — as condições de funcionamento dos mercados financeiros, depois, tornaram conjuntamente essa possibilidade mais difícil de executar, mas julgo que não estará afastada — de, no âmbito da revisão dos contratos de concessão, poder precisamente ajustar o período de amortização financeira dessas infraestruturas à sua duração económica e à sua vida útil.

Isto para dizer o quê? Para dizer que um certo alisamento da linha de custos numa perspetiva de longo prazo é uma decisão justa, na medida em que reparte de forma mais equitativa ao longo do tempo os encargos pelos beneficiários dessa infraestrutura. Mas isso não é feito sacrificando as gerações futuras e transferindo para as gerações futuras os encargos. Pelo contrário, isso é feito onerando também as gerações presentes com o seu contributo, quer através da contribuição de serviço rodoviário quer através do modelo de portagens.

Foi esta, basicamente, a conceção que presidiu à decisão tomada pelo Governo e, depois, à aprovação da contribuição de serviço rodoviário no Parlamento.

Em consequência disso, alterou-se o contrato de concessão da Estradas de Portugal, numa decisão tomada já no final de 2007, com uma concessão a 75 anos. Efetivamente, é uma decisão que faz sentido, porque, se estamos a falar de infraestruturas cuja vida útil é pelo menos superior a 60 anos, diria até que a restrição de contratos de concessão a 30 anos faz concentrar no tempo os encargos financeiros respetivos. Portanto, sob esse ponto de vista, há vantagem nesse período temporal mais longo. Seguidamente, em 2009, houve uma alteração no contrato de concessão da

Estradas de Portugal, com a introdução do conceito de pagamentos por disponibilidade, de acordo com o novo modelo de gestão e de financiamento.

Sr. Deputado, peço-lhe desculpa por estar a perder um pouco de tempo com isto, mas este aspeto é importante para enquadrar as negociações. É que as negociações surgiram precisamente neste contexto: porque em 2007 foi definido o novo modelo de gestão e financiamento; porque em 2007 foi criada a contribuição de serviço rodoviário; porque em 2007 foi criada a concessão da Estradas de Portugal, portanto, uma concessão global para todo o sistema rodoviário nacional; e porque em 2009, com a alteração introduzida ao contrato de concessão da Estradas, se introduziu a noção do risco de disponibilidade no funcionamento dessas concessões.

Portanto, determinado este enquadramento legislativo e político pelo Governo na altura, tornava-se importante adequar os contratos de concessão existentes a este novo modelo que o Governo havia aprovado.

Sob esse ponto de vista, naturalmente, a condução política do processo cabia ao Ministério das Obras Públicas, sendo que o Ministério das Finanças procedia ao seu acompanhamento financeiro no âmbito do regime legalmente estabelecido.

Também no âmbito do regime legalmente estabelecido, foram criadas as comissões de negociação, por despacho conjunto dos dois ministérios, integrando elementos de ambos os ministérios — aliás, num modelo que, diria, é idêntico àquele que atualmente encontramos no regime relativo à unidade técnica de acompanhamento das parcerias, chamando-se-lhes agora equipas de projeto, quando se trata de lançamento de parcerias, ou comissões de negociação, quando se trata da renegociação de parcerias já existentes.

Portanto, a preocupação de qualquer titular de responsabilidades políticas era a de acautelar que o processo negocial era coerente e permitia atingir os resultados pretendidos pelo Governo, com as decisões que previamente haviam sido tomadas. A execução técnica dessa atividade, portanto o acautelar também das condições financeiras associadas, era algo que estava tecnicamente a cargo das comissões de negociação, que eram os interlocutores diretos da outra parte nestas matérias.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Explique-nos, então, quais foram os objetivos estabelecidos para a comissão de negociações, de que forma é que essa comissão executou, digamos assim, o seu trabalho de acordo com os objetivos estabelecidos e qual a avaliação que faz dos principais objetivos que na altura foram traçados nessa renegociação em concreto.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o enquadramento negocial estabelecido na altura — que, repito, resultava dos aspetos que há pouco referi, portanto de decisões tomadas pelo Governo — passava, desde logo, pela introdução de portagens nas ex-SCUT, nas concessões sem custos para o utilizador, pela atribuição à Estradas de Portugal da titularidade do direito a essas receitas de portagem e pela unificação, na medida do possível, dos vários contratos de concessão dispersos, celebrados em momentos diferentes, vendo-se vantagem na uniformização contratual das várias concessões, pois facilitava uma gestão global e integrada das mesmas por parte da Estradas de Portugal.

Visava-se, igualmente, a realização de uma operação de refinanciamento das concessões já unificadas, portanto, pretendia-se um refinanciamento em termos globais e com o referido propósito de alisamento temporal dos encargos com essas concessões, pois, isso sim,

permitia ajustar o período de vida útil da infraestrutura, isto é, o período de amortização económica das infraestruturas, com o seu período de amortização financeira, porque, caso contrário — e, sob o ponto de vista da boa gestão financeira, não é, efetivamente, uma boa regra —, está-se a amortizar em 30 anos uma coisa que tem um período de vida que é mais do dobro.

Paralelamente, procurava-se também uma solução global integrada para todos os pedidos de reequilíbrio financeiro existentes e que estavam em discussão com as comissões de negociação. Sob esse ponto de vista, estávamos a falar ainda de pedidos de reequilíbrio financeiro com algum significado e que importaria acautelar — e volto à ótica do Ministério das Finanças — por duas razões. Por uma razão de comportabilidade orçamental dos encargos; isto é, havia que acautelar que o honrar destes compromissos não punha em causa o cumprimento das metas orçamentais. Efetivamente, o défice reduziu-se durante o período da pré-crise financeira. Mas também por uma simples razão de gestão de tesouraria, que implicava lidar com o tema, encontrar no âmbito da comissão de negociação as melhores soluções para este pedidos de reequilíbrio e, com isto, conseguir atingir um bom resultado para o Estado.

Portanto, diria que, em traços gerais, o mandato conferido por ambos os ministérios à comissão de negociação era um mandato com estas características.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Queria colocar-lhe uma pergunta concreta.

Há pouco, referiu que as renegociações, incluindo as concessões Grande Lisboa e Norte, tinham resultado num benefício para o Estado, até mesmo de acordo com os relatórios da comissão de renegociação, de 1,8

mil milhões, e que estava disponível para detalhar. Pode fazê-lo? Pode-nos detalhar os resultados desta renegociação, nomeadamente no que diz respeito aos benefícios para o Estado?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o resultado dessas negociações, tendo em conta, aliás, a informação que consta dos relatórios da comissão de negociação de 2009 e de 2010, permite atingir o número de cerca de 1,8 mil milhões de euros, e que resulta, no fundo, de um benefício líquido no caso da concessão Grande Porto de cerca de 400 milhões, no caso da Costa de Prata de 837 milhões, no caso da Beiras Litoral e Alta de 423 milhões, no caso da concessão Norte de um efeito negativo sobre este montante de cerca de 570 milhões, no caso da Grande Lisboa de 46 milhões positivos e no caso da Norte Litoral de 538 milhões positivos.

Quanto à poupança nos processo de reequilíbrio, é preciso não esquecer que se lidava, na altura, com pedidos de reequilíbrios financeiros da ordem dos 260 milhões de euros (é a ordem de grandeza de que me recordo), tendo sido possível fechar, no âmbito da negociação, o montante dos reequilíbrios em cerca de 128 milhões de euros. Isto significa que a poupança líquida desta renegociação estará estimada em cerca de 130 milhões de euros.

Portanto, a soma aritmética de todas estas parcelas permite atingir um benefício líquido para o Estado de cerca de 1800 milhões de euros. Julgo que a diferença para os valores que há pouco se referiam terá, provavelmente, que ver com a inclusão nestes cálculos do benefício no âmbito da concessão Norte Litoral, uma vez que o número aqui referido diria, porventura, exclusivamente respeito às concessões do Grupo Ascendi. Admito que seja isso.

O Dr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Ia pedir-lhe para esclarecer esse aspeto, mas entretanto o Sr. Professor fê-lo, e ainda bem.

Já agora, gostaria que precisasse, caso tenha essa informação, qual o valor que o Estado pagou em 2010, em 2011 e em 2012 para as concessões renegociadas, ou seja, se houve impactos após as renegociações do ponto de vista dos pagamentos e se efetivamente representaram ou não poupanças face ao que estava projetado.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, não tenho presente os valores exatos dos pagamentos feitos em 2011 e em 2012, já não era assunto da minha responsabilidade. De qualquer modo, tanto quanto me recorde de ter visto, os valores de pagamentos em 2011 foram inferiores aos de 2010, como é, aliás, informação pública. E, tendo em conta a informação prestada pela Direção-Geral do Tesouro relativamente a 2012 — julgo que, neste momento, só estão disponíveis os dados até ao terceiro trimestre —, estamos com um grau de execução de menos de 75%, de 73%, e com encargos inferiores também aos previstos durante o ano.

Portanto, admitindo que este perfil de execução está relativamente distribuído pelos trimestres, significa que não se antecipa em 2012 um agravamento de encargos com parcerias relativamente ao ano anterior. Mas, enfim, a informação que está disponível é apenas relativamente ao terceiro trimestre.

De qualquer modo, Sr. Deputado, ainda sobre este aspeto, gostaria de referir que, no âmbito das parcerias público-privadas — e, se me permite, eu vou um pouco mais longe, porque acho que vale a pena recuar um pouco no tempo para uma análise um pouco mais aprofundada sobre o tema —, é importante ter em conta o seguinte: em 2005 previa-se que os encargos com as parcerias rodoviárias em 2012 fossem de 703 milhões de euros.

Esta era a previsão na altura do Ministro Bagão Félix ou, melhor, não querendo pessoalizar o tema, era a previsão incluída no âmbito do Orçamento do Estado para 2005 e elaborado em 2004, portanto, a previsão feita em 2005, relativamente aos encargos para 2013. Era de cerca de 703 milhões de euros. O atual Governo prevê para 2013 encargos com as parcerias rodoviárias inferiores a 600 milhões de euros.

Portanto, temos aqui mais de 100 milhões de diferença, sete anos depois, o que significa que, efetivamente, fruto das medidas de gestão que foram sendo adotadas, foi possível contarmos, na segunda década do século XX, com previsões de encargos inferiores àquelas que vinham da década anterior.

Em 2005 o valor de encargos que se previa com as PPP rodoviárias para 2013 era de 702 milhões de euros. O valor de encargos previsto para este ano com as PPP rodoviárias no atual Orçamento é de cerca de 449 milhões de euros. Portanto, estamos a falar praticamente de menos 300 milhões, de 260 milhões abaixo da previsão existente em 2005.

O valor médio anual previsto em 2009 para os anos em que nos encontramos relativo às parcerias público-privadas era, na altura, de cerca de 800 milhões de euros, concretamente 812 milhões de euros. O valor previsto pelo atual Governo, em termos médios anuais, para este triénio é de 800 milhões de euros, portanto, 12 milhões de euros abaixo da previsão anterior.

Isto significa o quê? Julgo que este é o ponto mais importante: significa que, efetivamente, se compararmos as previsões orçamentais de encargos plurianuais futuros feitas em 2005, em 2006 e em 2007 para o atual período, 2010, 2011, 2012 e assim sucessivamente, verificamos que, mesmo hoje, as previsões do atual Governo são inferiores às previsões herdadas pelo Governo anterior do seu antecessor.

Dito de outro modo, significa que as previsões feitas em 2004, e que o Governo anterior herdou em 2005, eram superiores àquelas que estão a ser feitas nos dias de hoje para os mesmos períodos temporais — e isto tendo em conta o alargamento do perímetro das concessões, porque entretanto há novos projetos e novos investimentos que não existiam na altura, e não só no setor da rodovia, mas também, e em especial, no que teve a ver com um programa que era querido ao Governo anterior, os projetos com as parcerias público-privadas no setor da saúde.

Portanto, foi possível, mesmo com o alargamento do perímetro de projetos de investimento, reduzir em termos anuais os encargos. Desse ponto de vista, era preocupação fundamental, em especial do então Ministro das Finanças e, por delegação do Sr. Ministro, também minha, acautelar a comportabilidade anual dos encargos.

Desta forma, quando, nos dias de hoje, o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas diz, e bem — porque a própria Direção-Geral do Tesouro e o Ministério das Finanças também o dizem publicamente —, que os encargos anuais com as parcerias são inferiores a 1% do PIB, isso significa que, efetivamente, a comportabilidade orçamental está assegurada e não é esse o grande problema que temos para resolver. Mas, volto a repetir, sem prejuízo de tudo poder ser sempre melhorado, e é nosso dever fazê-lo.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Sr. Professor, tenho mais duas questões a colocar-lhe.

Há pouco, fazia referência ao papel importante e ao facto de se ter vivido um período em que as entidades internacionais, ao nível da União Europeia mas também ao nível do Banco Europeu de Investimento, incentivavam, através de uma participação significativa, os projetos de investimento. Queria voltar a esse ponto para tentar perceber se, de alguma

forma, teria sido possível Portugal ter tido o plano de investimento rodoviário que teve sem um papel ativo do BEI, sem um incentivo do BEI.

Em relação em concreto às questões da renegociação, queria também perceber se era possível fazer qualquer tipo de renegociação sem um papel interventivo dos bancos e de que forma foi estabelecida a relação com a banca neste processo de renegociação.

Acho que o seu ponto de vista também é bastante importante nestes dois aspetos.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, quanto ao papel do BEI, julgo que os números falam por si: o BEI, no fundo, permitiu assegurar o financiamento de mais de 30% do volume de financiamento canalizado para estes projetos; e, se nos restringirmos apenas à componente do financiamento externo direto (já vou explicar o que quero dizer com isto), o BEI é responsável por cerca de 75% deste financiamento. E ainda bem que assim foi, com as vantagens para o País que há pouco referi, porque, por um lado, as condições de financiamento do BEI são francamente mais competitivas do que as condições de financiamento da banca comercial e, por outro lado, porque a presença do BEI nestes projetos é um fator de atração do financiamento por parte de outras entidades, pelo selo de qualidade que o BEI imprime a estes projetos. Portanto, no que respeita à importância do Banco Europeu de Investimento neste tipo de financiamentos, a questão é clara e os números são, diria, autoexplicativos.

Sobre o papel dos bancos na questão dos financiamentos e das renegociações, Sr. Deputado, não tenhamos ilusões: não é possível de todo fazer qualquer renegociação em projetos como estes — seja de parcerias, seja de concessões, seja de outra natureza, portanto, diria em projetos de

investimento público em geral — sem o envolvimento dos bancos. E isto acontece pela simples razão de que o Estado tem uma contraparte, ou seja, o parceiro privado nas parcerias e o concessionário nas concessões em sentido estrito, mas estas entidades, para exercerem a sua atividade e avançarem com os projetos, necessitam de financiamento e estão, de algum modo (permita-me a expressão), amarradas por essas condições de financiamento negociadas com os bancos.

Portanto, uma das dificuldades importantes que no passado se colocava, e admito que hoje continue a colocar-se, é saber como alterar contratos de concessão de modo a que não se dê às instituições financeiras o pretexto para saírem dos financiamentos e exigirem a amortização antecipada dos recursos que concederam em empréstimo. É um exercício difícil por essa razão.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Peço desculpa por interromper, mas como classifica a atitude, na altura, dos responsáveis dos bancos em relação às renegociações? Era colaborativa? Impunham demasiadas restrições e obstáculos? Como é que classifica essa relação e a atitude da parte dos interlocutores, do outro lado?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, estas questões nunca são fáceis, como é evidente, até porque os responsáveis das instituições financeiras têm também as suas responsabilidades, têm entidades perante quem também prestam contas. Portanto, não é um exercício fácil.

Se as concessionárias têm alguma dificuldade em alterar contratos com que estão comprometidas, porque não dependem só da negociação com o Estado, precisam também de renegociar condições com instituições financeiras, no caso das instituições financeiras portuguesas, elas próprias

também estão, de algum modo, amarradas com contratos de financiamento celebrados com instituições estrangeiras. A dificuldade deste exercício é que num processo de uma qualquer parceria, isoladamente considerada, o número de interlocutores relativamente aos quais é necessário gerar consenso é elevado, podemos estar a falar de várias dezenas de entidades.

A concessionária assenta num consórcio constituído por inúmeras entidades; os sindicatos financeiros, que financiam o projeto, resultam também da associação de diversas instituições financeiras, tanto a nível nacional como a nível estrangeiro; e, portanto, num processo negocial conseguir gerar o acordo e o consenso entre todas estas entidades de modo a não dar a nenhuma o pretexto para sair e poder, com isto, pôr tudo em causa é um exercício que não é fácil.

Repare, num contexto de crise financeira como aquele que se vivia na altura, era uma restrição para os bancos portugueses tal como era uma restrição para bancos estrangeiros — tivemos várias situações de falências bancárias na Europa e no mundo — e, portanto, qualquer pretexto serviria para, pura e simplesmente, pôr termo a um contrato de financiamento e exigir a amortização antecipada dos empréstimos contraídos.

O Sr. **Duarte Cordeiro** (PS): — Agradeço a sua resposta. Não tenho mais nenhuma questão para lhe colocar nesta primeira ronda.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao CDS-PP. Tem a palavra o Sr. Deputado Helder Amaral.

O Sr. **Helder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar o Sr. Dr. Carlos Costa Pina.

Sr. Doutor, temos de nos entender, pelo menos na abordagem a este tema. Não queremos diabolizar as parcerias público-privadas, não queremos, sequer, pôr em causa a legitimidade dos governos para decidir investimento público e fazer obras. O que queremos é avaliar em concreto os projetos, as decisões e saber em que medida é que, com essa avaliação, descobrimos, por um lado, se o interesse público foi defendido e, por outro, se há mecanismos ou melhorias a introduzir no sistema de controlo e fiscalização da parte do Governo.

Podemos discutir se Portugal tem mais quantidade de parcerias público-privadas do que outros países europeus, mas o que lhe pergunto é se é mais importante ter em quantidade ou ter afetada uma determinada quantia em percentagem do PIB. Ou seja, por onde devemos começar a fazer a contabilidade? É porque temos 300 ou 400 PPP ou porque temos já uma percentagem perigosa do PIB afeta às parcerias público-privadas?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, como referi há pouco, o programa de investimento em infraestruturas do Reino Unido, apresentado em 2011, refere uma lista de cerca de 500 projetos de investimento muito centrados em parcerias público-privadas. Com isto lhe digo que não me impressiona de maneira nenhuma o número de projetos. Mais importante do que o número de projetos — até porque podemos estar a falar de muitos projetos pequenos ou de um número mais pequeno de projetos de maior dimensão — é o peso relativo em volume financeiro da dimensão destes projetos relativamente à dimensão da economia nacional.

Dito isto, devo esclarecer que também me impressiona muito pouco uma comparação internacional sobre o peso relativo das parcerias público-privadas quer em número de projetos quer em dimensão financeira, ou seja, em valor de projetos, quando comparando vários países da União Europeia.

Portanto, voltando ao tema e sem querer ser repetitivo, o mais importante é analisar, isso sim, a dimensão do investimento público na economia: em que nível está, como evoluiu nos últimos anos, como compara em termos europeus e como compara, sobretudo, tendo em consideração a situação relativa dos vários países numa zona económica e monetária integrada, onde a agenda do crescimento, a agenda da coesão económica, social e territorial não pode ser posta de lado e onde a Europa (e já não é a questão de um país individualmente considerado) tem de dar uma resposta a este tema.

Se ao nível do nosso País nos preocupamos com a coesão entre o litoral e o interior, entre o norte e o sul ao nível das várias regiões administrativas ou municípios, é indispensável que a nível europeu o tema da coesão esteja também em cima da mesa. E sem investimento público dificilmente se atingem objetivos de coesão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou perfeitamente de acordo, mas convém quebrar alguns mitos.

Gostava de mostrar um mapa do Observatório das Parcerias Público-Privadas que refere que Portugal, em 2010, tinha em percentagem do PIB mais de 10%, enquanto o Reino Unido rondava os 8%. Somos, de facto, campeões europeus de parcerias público-privadas e o que estou a avaliar aqui são parcerias público-privadas. Portanto, essa história de que o campeão europeu são outros países, não! É Portugal em termos daquele que é o valor que conta, isto é, a percentagem do PIB. Devo dizer que, em 2010, o PIB era 9,8%, a dívida pública rondava, em 2009, os 83% e, em 2010, os 93%.

Devo ainda dizer que o seu Ministro das Finanças reconheceu aqui que havia uma lacuna, uma dificuldade de avaliação destes projetos por

parte do Ministério das Finanças e que, por isso, ao sair, deixou um conjunto de recomendações para uma melhor fiscalização.

Como dizia agora o PS, havia um incentivo europeu e participação do BEI em projetos para melhorar o tal investimento público. Assim, pergunto se, por acaso, as oito subconcessões que são para pagar em 2014 se encaixam nas medidas anticíclicas, nessa responsabilidade da decisão pública e nesses projetos. É que fazer uma avaliação global, como o Sr. Doutor tentou fazer, leva a erros.

O Governo de que V. Ex.^a fazia parte, por exemplo, quanto às concessões Algarve Litoral e Baixo Alentejo, dizia que a análise custo-benefício apontava para benefícios superiores a 1000 milhões de euros, para custos de 731 milhões e que gerariam 15 000 empregos. Se eu tivesse tempo, dava-lhe a perspetiva do emprego criado em todas as concessões que estamos a discutir: Grande Lisboa, Douro Litoral, Douro Interior... No estudo custo-benefício dava 36 200 postos de trabalho. O desemprego em 2009, à data dessa comunicação do Governo, era 11%.

Digo isto porque os estudos custo-benefício, a teoria geral, V. Ex.^a aqui referir o VAL e dizer que no final das concessões ficamos todos a ganhar prova que em 2009 estes 36 200 postos de trabalho não existiram — a não ser que me consiga provar, concessão a concessão, que este anúncio do Governo se confirmou nestes postos de trabalho. Consegue comprovar-me isto?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O Sr. Deputado coloca duas questões: a questão do emprego e a questão do sistema de controlo das parcerias público-privadas, aludindo também às observações feitas pelo Sr. Prof. Teixeira dos Santos sobre esta matéria.

Quanto à questão do emprego, a taxa de desemprego em 2010 era de cerca de 10,8%, em 2011 era de 12,7%. Enfim, em matéria de emprego, a responsabilidade do Governo anterior, sob o ponto de vista da condução política, económica, financeira e social, diz respeito sobretudo à situação no final de 2010. A situação de 2011 é a que sabemos e também conhecemos toda a cronologia dos acontecimentos subsequentes.

Portanto, o nível de desemprego ao qual aceito que o Sr. Deputado me associe é um nível de 10,8%.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A minha pergunta não era essa. Pedi-lhe para rebater aquilo que dizia que era a perspetiva geral que depois não se confirma no concreto, para percebermos por que estamos a pôr em causa e a avaliar as PPP uma a uma e renegociação a renegociação.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Já lá irei, Sr. Deputado.

Portanto, esta era a situação de desemprego na altura. O desemprego atualmente está, como é público, acima dos 16%.

Sr. Deputado, Portugal não é o único país e as instituições públicas em Portugal não são as únicas no mundo que retiram consequências positivas em matéria de emprego dos projetos de investimento público. Nem os académicos portugueses, em especial os economistas, são os únicos que retiram consequências positivas em matéria de emprego dos projetos de investimento público.

Como há pouco referi, não foi por acaso que, mesmo em 2012, os Estados Unidos têm um programa ambicioso de investimento público, a Irlanda anunciou um programa de investimento público, o Reino Unido anunciou um programa de investimento público, e poderia citar outros exemplos. É porque retiram consequências positivas disso em matéria de

redução do desemprego. Até por uma outra razão, Sr. Deputado: é que, em conjunturas recessivas, a destruição de capacidade produtiva que se verifica leva, depois, mais tempo a recuperar. Portanto, quando uma empresa encerra a sua atividade, para que surja outra empresa que a substitua no mercado o efeito não é automático, não é mecânico, não é imediato, leva tempo, esse período de ajustamento leva às vezes anos.

Portanto, por essa razão é que, em 2009 e ainda no início de 2010, o Fundo Monetário Internacional, a OCDE, a Comissão Europeia chamavam a atenção para a importância de não se ser demasiado fundamentalista, digamos assim, na questão do défice orçamental ou na questão da consolidação, pelos efeitos recessivos que isso podia gerar, designadamente em termos de destruição de emprego. Foi por isso que vários países — e alguns deles ainda hoje continuam a proclamar isso — defenderam e implementaram políticas de investimento público.

É por essa razão que, quando se analisam e se estudam os projetos de investimento, estuda-se também o impacto em termos de emprego.

Agora, Sr. Deputado, esse é um exercício naturalmente técnico e, portanto, no âmbito da preparação de uma parceria público-privada, os impactos positivos ao nível do emprego, ao nível da formação bruta de capital fixo, ao nível da geração de receita fiscal são estudos que, sob o ponto vista técnico, assentam em pressupostos que geram esse resultado.

Aliás, o Sr. Deputado conhecerá seguramente o estudo do Prof. Marvão Pereira e do Prof. Jorge Andraz relativamente ao impacto socioeconómico da alta velocidade.

Sr. Deputado, podemos discutir se o projeto da alta velocidade gera 27 000 postos de trabalho, como o estudo diz, ou se gera cerca de 30 000 de receita fiscal, como o estudo também diz, ou se não gera. E, se calhar, hoje em dia as circunstâncias são diferentes e, portanto, o estudo tem de ser

atualizado face a dados novos e à evolução história que entretanto se verificou. No entanto, quem em determinado momento tem de tomar decisões toma decisões com base nos dados técnicos que lhe são apresentados. Portanto, foi com base nesses dados técnicos que a decisão foi naturalmente tomada. Não tenho qualquer razão para pôr em dúvida o rigor técnico de académicos e de técnicos responsáveis e reputados que prepararam esses projetos e procederam às respetivas análises de custo-benefício previamente ao seu lançamento.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nem eu ponho em causa. Agora, não parece muito claro, para não usar outro termo, que possa vir aqui dizer que o Estado vai ganhar ou vai ter um VAL de 9 mil milhões (presumo que foi o que disse) quando fica provado que, entre aquilo que é o estudo inicial custo-benefício, as previsões, e depois a vida e a duração, acontece um conjunto de incidentes que ninguém avalia e que, de facto, põe em causa estes valores. Provei-lhe que não se confirma nenhuma das previsões de emprego gerado nas subconcessões que estava no estudo custo-benefício, como lhe posso provar, e vou provar, que este VAL é completamente irrealista.

O ex-Secretário de Estado Paulo Campos (e vou fazer uma leitura kantiana benigna), ao dizer «Eu fui secretário de Estado, a tutela das PPP era de dois ministros», estava a querer dizer que elas correram tão bem — aliás, parece que é a opinião de V. Ex.^a — que não quer ficar sozinho com os louros e está a partilhá-los com os dois ministros. Há quem faça a leitura ao contrário, dizendo: «Isto correu tão mal, tão mal, tão mal que a culpa não foi só minha.» Mas acho que ele quis partilhar os louros.

A Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino também veio aqui dizer: «Não se esqueçam de que havia finanças no meio disto tudo. Portanto, não

venham dizer que o mérito é só meu.» Ou seja, também quis partilhar o mérito com V. Ex.^a.

Até a Sr.^a Dr.^a Mariana Abrantes de Sousa, que o Sr. Ministro diz que ouviu muito e com quem se aconselhou para fazer as tais recomendações, também se pronunciou — e não me refiro à megalomania, a essa frase, mas aos alertas, pois essa é uma questão política e quero ver se a discussão é mais esclarecedora. Tem a ver com o facto de os investimentos terem deixado de constar no Orçamento, terem passado do vulgo PIDDAC, eventualmente, para outro tipo de financiamento, o que, segundo a opinião dela, levantava dificuldades de controlo e de fiscalização por parte das Finanças.

A este propósito, pergunto-lhe se essa dificuldade de fiscalização das Finanças levantou a V. Ex.^a alguma obstáculo na avaliação desta negociação, designadamente na introdução de portagens em três SCUT e na assunção por parte do Governo das concessões Norte e Grande Lisboa. Pergunto se teve dificuldades ou se acompanhou o processo desde sempre e tem perfeita noção do que é que assinou.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — É ainda o tema do sistema de controlo. O Sr. Deputado voltou ao tema do valor atualizado líquido dos encargos futuros para o Estado.

Gostaria de deixar claro, para que sobre este aspeto não reste qualquer confusão, que o valor dos 9 mil milhões de euros não é um valor meu, ou não é um valor que eu tenha calculado.

Aliás, como o Sr. Deputado sabe, não disponho hoje de informação que me permita, sequer, proceder a esse cálculo. Portanto, esse é um cálculo que só pode ser feito por quem está mais envolvido diretamente no processo e por quem tem informação.

Esse número foi divulgado pelo Ministério das Finanças e está na página 26 do relatório da Direção-Geral do Tesouro.

Repito que não queria que ficasse aqui a ideia de que este é um número meu ou que fui eu que calculei. É um número público, que, naturalmente, tomo por bom.

Quanto ao sistema de controlo, Sr. Deputado, efetivamente, tive consciência muito cedo da importância e da necessidade de reforçar a estrutura de acompanhamento do setor empresarial, parcerias e concessões. E isto por uma razão simples: em 2005, quando iniciei funções, solicitei informação e não a tinha.

O Sr. Nuno Encarnação (PSD): — Isso é grave!

O Sr. Dr. Carlos Costa Pina: — Estou de acordo, Sr. Deputado, também acho grave!

O Sr. Deputado poderá, se quiser, confirmar isto.

O último relatório público que existia sobre o setor empresarial do Estado dizia respeito ao ano de 2001. Isto é, depois de 2001, não se divulgaram relatórios sobre a situação financeira das empresas públicas. Foi uma prática que foi retomada precisamente em 2005. E nunca tinha havido relatórios nem informação pública sobre parcerias público-privadas e concessões.

Daí que a criação do Gabinete de Acompanhamento do Setor Empresarial do Estado, Parcerias e Concessões tenha sido feita exclusivamente por minha iniciativa, por despacho que assinei criando este gabinete no âmbito da Direção-Geral do Tesouro, precisamente para, com base na atividade desta entidade e sem prejuízo do apoio de outras entidades do universo público — o caso da Parpública e da Caixa Geral de

Depósitos, em especial através do seu banco de investimento —, sempre que necessário, apoiar o Governo e o Ministério das Finanças, relativamente a estes temas.

Portanto, senti essa necessidade, porque não havia informação de trás, não havia relatórios sobre o tema.

Assim, Sr. Deputado, se hoje estes relatórios existem, e qualquer cidadão pode consultá-los na *Internet* e, através deles, aceder a informação, isso deve-se a uma iniciativa que tomei na altura de criação deste gabinete, e com um duplo propósito: não queria a informação apenas para mim, queria a informação também para a poder reportar publicamente. Sempre foi meu desejo que houvesse escrutínio público e informação pública sobre estes temas. Considerava relevante que, sobre temas desta importância, não houvesse informação oculta e não divulgada publicamente.

Aliás, o despacho de constituição do GASEPC, assinado por mim, ainda hoje pode ser encontrado no *site* da Direção-Geral do Tesouro, Sr. Deputado.

Também tenho consciência que era necessário reforçar — porque, como dizia, a realidade é sempre suscetível de ser aperfeiçoada e é nosso dever fazê-lo — a estrutura de acompanhamento das parcerias e concessões e melhorá-la sempre e cada vez mais. E foi por isso mesmo que propus, e trabalhei nisso com o Sr. Prof. Teixeira dos Santos enquanto ele exerceu funções, que se avançasse com a proposta de criação de uma agência para o investimento público. Aliás, Sr. Deputado, também lhe digo que não corresponde exatamente ao modelo da unidade técnica de acompanhamento de parcerias que entretanto foi criada.

Se o Sr. Deputado pedir informação sobre as propostas que estarão seguramente na Presidência do Conselho de Ministros sobre este tema, verá que o modelo que desejávamos implementar era o de criar verdadeiramente

uma agência para o investimento público. Não era um objetivo limitado às parcerias, porque entendemos que o tema central é o do investimento público, independentemente da forma jurídica através da qual esse investimento se processa.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, em resposta ao PS, disse na sua intervenção que muitas destas questões vêm suportadas pelas comissões técnicas e de avaliação.

Quero lembrar que, se é legítimo que o Governo tenha querido mudar o modelo de financiamento e com isso introduzir portagens em três, não era obrigado a introduzir em duas, nomeadamente na concessão Grande Lisboa e Norte, porque já tinham portagens reais.

Ontem, o representante da empresa disse: «Bom, a sugestão foi nossa.» É legítimo, mas não sei por que é que o Governo aceitou.

As pessoas das comissões de negociação incumbidas disseram que levavam o mandato específico para fazer assim. O Governo aceitou esta proposta das empresas, era para fazer assim e não podiam fazer de outra maneira. Dizem os próprios que, se fossem eles a decidir, não teriam decidido deste modo, porque este é um negócio ruinoso para o Estado — dizem eles, diz o Tribunal de Contas, diz qualquer relatório da Inspeção Geral de Finanças e diz, até, a Ernst & Young!

Fico num dilema. O decisor político que V. Ex.^a representa, ao contrário do aconselhamento técnico e dos especialistas que negociaram, assinou uma coisa que era lesiva para o Estado. Gostava de saber porquê, e vou ainda mais longe.

O Sr. Vítor Almeida, representante do Ministério das Finanças, disse que esta subconcessão — estou a referir-me à Norte — lesou o Estado em 571 milhões, e V. Ex.^a confirmou esse mesmo valor, que, aliás, consta de

um documento que o ex-Secretário de Estado Paulo Campos mostrou na televisão e são, de facto, 571 milhões.

Porém, na Grande Lisboa, V. Ex.^a refere 46 milhões de lucro. Ora, o que disse este representante das Finanças nesta Comissão é que eram 400 de prejuízo! Consegue esclarecer-me esta divergência? Também me posso socorrer do relatório da Ernst & Young, onde se refere um total de prejuízo nas duas de 977,133. Se a 977,133 retirar os tais 571 que V. Ex.^a confirma que é o prejuízo, faltam 406. Não sou muito bom em matemática mas parece-me que há aqui um gato com tudo de fora. Não será assim?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não vou, naturalmente, dizer se o Sr. Deputado é ou não bom em matemática, não vou entrar por aí...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou a usar os seus números e os números do relatório!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Se me permite, não vou entrar na discussão sobre quem tem razão, se a Ernst & Young, se a KPG ou outras entidades de consultoria...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Sr. Vítor Sousa, representante do Ministério das Finanças na comissão de negociação diz exatamente...

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Vítor Almeida.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, Vítor Almeida, diz exatamente o mesmo. Pode acreditar nesse e ignorar os outros.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Já lá vou! Dizia eu que não vou entrar na discussão entre as empresas de consultoria sobre quais os valores corretos.

No âmbito do processo de decisão relativo às parcerias público-privadas, e respeitando naturalmente o regime legal, que é claro, deve ser constituída uma comissão de negociação que deve proceder ao seu trabalho, tendo em conta o modelo global definido pelo Governo relativamente ao novo modelo de gestão e financiamento para o setor rodoviário. Mas o trabalho que é conduzido pela comissão de negociação é um trabalho que, sob o ponto de vista técnico, é independente e nunca houve uma interferência do meu lado quanto à condução dos trabalhos pelas comissões de negociação.

Era com frequência informado pelo presidente da comissão de negociação e pelos seus membros sobre o andamento dos trabalhos, mas não interferia, naturalmente, sob o ponto de vista técnico, relativamente àquilo que entendiam dever ser as soluções de compromisso ou de negociação com os seus interlocutores.

Aliás, sob esse ponto de vista, julgo que basta conhecer as pessoas em causa para não haver qualquer dúvida sobre o tema.

O Dr. Francisco Soares é uma pessoa com uma larga experiência, até sob o ponto de vista da sua prática académica, na medida em que ensina precisamente Análise de Projetos de Investimento, e, portanto, julgo que a sua capacidade técnica não pode, sequer, estar em discussão.

O Dr. Vítor Almeida é das pessoas mais qualificadas com quem tive o gosto de me cruzar no Ministério das Finanças. É um quadro de primeira linha, de topo, da Administração Pública. Diria, aliás, que tanto assim é que esse não é apenas um reconhecimento meu, na medida em que — e julgo

que bem — o atual Governo manteve a colaboração e os serviços do Dr. Vítor Almeida no que respeita à continuação do seu envolvimento em negociações relativamente a projetos de parcerias público-privadas.

Em terceiro lugar, o Dr. Ernesto Ribeiro, outro membro da comissão de negociação, é igualmente uma das pessoas mais competentes, jurista de formação, profundo conhecedor destes temas em matéria de parcerias e concessões e que sempre me deu — a mim e aos outros decisores do Ministério das Finanças — bastante segurança relativamente às decisões a tomar nestas matérias.

Portanto, não tenho nem nunca tive qualquer razão, muito pelo contrário, para colocar a mínima dúvida sobre o resultado do trabalho destas pessoas. E o resultado do trabalho destas pessoas traduziu-se, sem prejuízo de diversos documentos parcelares e informações que iam prestando aos membros do Governo nesta matéria, em dois documentos fundamentais: o relatório intercalar, elaborado em 2009, o qual, como, aliás, resulta do seu texto, foi elaborado expressamente a meu pedido, porque sobre esta matéria eu não tomaria uma decisão sem ouvir a comissão de negociação; e, depois, o relatório final, de 2010, que, na prática, visava dar concretização e consolidação final a todo o processo negocial levado a cabo.

Assim, os valores que aqui referi, Sr. Deputado, são valores que não foram apurados hoje, são valores que constam dos relatórios de negociação, designadamente das suas conclusões e dos seus anexos. Estes são os valores que o Sr. Deputado aí encontra. E desses relatórios e dessa negociação resultou, efetivamente, um benefício líquido para o Estado de 1800 milhões de euros.

Sr. Deputado, faça as contas! Veja o anexo ao relatório final, veja o anexo ao relatório intercalar, some aritmeticamente as várias parcelas e atingirá um resultado de 1800 milhões.

O Sr. Deputado diz: «Fizeram mal em incluir aqui a concessão Norte.» Como deve imaginar, foi matéria que foi ponderada e sempre me pareceu que pôr em causa um benefício de 1800 milhões de euros devido à não inclusão da concessão Norte seria um erro, por várias razões.

Em primeiro lugar, porque seria incoerente com aquilo que era a orientação do Governo no sentido de ter uma concessão única para todo o sistema rodoviário nacional e procurar fazer refletir o regime dessa concessão única numa concessão também uniformizada com as várias concessionárias, permitindo com isto maior coerência na gestão global de toda a rede rodoviária nacional.

Mas também por uma razão até estritamente financeira. É que não colocar dentro da negociação a concessão Norte, resolvendo as questões de reequilíbrio financeiro pendentes seria um erro, porque, Sr. Deputado, tínhamos, sensivelmente, cerca de 246 milhões de euros de um reequilíbrio financeiro que tinham sido originados em 2002 em virtude de questões relativas a expropriações e autorizações ambientais, tínhamos também uma decisão de um tribunal arbitral relativamente à denominada circular sul de Braga que determinava ao Estado o pagamento de uma compensação e, pior do que isso, poderíamos vir a ter de incorrer em reequilíbrio financeiro subsequente se esta concessão tivesse ficado de fora. Aliás, isto é dito também pelos membros da comissão de negociação, por uma razão simples: é que o facto de se ter decidido introduzir portagens em vias adjacentes que são adutoras de tráfego para a concessão Norte daria, de acordo com as regras do contrato de concessão, imediatamente

legitimidade à concessionária para exigir um reequilíbrio económico-financeiro.

Sabemos também que, tradicionalmente, em processos arbitrais, dificilmente o Estado tem conseguido obter ganho de causa em tribunal arbitral em matéria de reequilíbrios económico-financeiros.

Portanto, sob esse ponto de vista e tudo ponderado, considerando que a concessionária tinha, para além de tudo isto, manifestado também a sua posição de que não estaria disponível para fechar um acordo global sobre esta matéria sem incluir o tema da concessão Norte, parecer-me-ia que seria imprudente — e isso, sim, lesivo do interesse de Estado — pôr em causa um benefício muito superior a 1000 milhões de euros para o Estado.

Globalmente, foi sempre sob esse ponto de vista que a questão foi analisada e tendo em conta outros aspetos, designadamente os reequilíbrios a que fiz referência e que foi possível incluir numa operação de refinanciamento feita com o sistema bancário em Portugal. Portanto, houve, naturalmente, benefícios que o Estado retirou.

Repito, Sr. Deputado, do ponto de vista do Ministério das Finanças, as preocupações fundamentais que sempre tive e segui, e das quais não me desviei, tinham que ver com o seguinte: primeiro, fazer cumprir as orientações do Governo decididas pelo Conselho de Ministros em matéria de estratégia para o setor rodoviário; segundo, resolver os equilíbrios pendentes e o seu impacto não só o orçamental, mas também em termos de tesouraria; terceiro, acautelar a comportabilidade orçamental anual dos encargos — esse era, aliás, um pedido expresso que eu tinha do Sr. Ministro das Finanças, no sentido de garantir que, em cada ano, os objetivos do défice não seriam postos em causa por virtude dos compromissos assumidos no âmbito das parcerias e, Sr. Deputado, nunca tivemos um problema orçamental que pudesse ter tido origem em matéria

de parcerias público-privadas, o objetivo da comportabilidade orçamental foi sempre acautelado; em quarto lugar, o tema do refinanciamento, porque um objetivo que nós, no Governo (essa era mais uma preocupação, confesso, até do Ministério das Finanças), procurávamos prosseguir era um refinanciamento global de todas as concessões e, portanto, alisando com isso os encargos de todo o sistema rodoviário concessionado em regime de PPP; e, em quinto lugar, o tema das portagens que, sob o ponto de vista do Ministério das Finanças, era também importante, isto é, eu sempre me preocupei em garantir e fazer acelerar o processo de introdução de portagens, porque ele valia, em termos de receitas, mais de 200 milhões de euros, pelo menos, por ano, relativamente às concessões que estavam a ser negociadas.

Portanto, o meu envolvimento neste processo teve que ver com isto, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, permita-me só um inciso, até para não intervir na segunda volta.

Sr. Doutor, problema é que, como põe toda a fé nesse técnico das Finanças, não pode afirmar que isto tenha um resultado líquido de 1,8 mil milhões, porque não tem. Estamos a falar de 360 mil milhões de euros que estão aqui em falta, diz esse técnico e diz o relatório da Ernst & Young. É evidente que, com a sua ação, os privados estão a ter distribuição de dividendos que não consta do caso-base, mas consta do relatório da Ernst & Young. Mas este relatório diz mais: «Com estas negociações, o Estado... O VAL de prejuízo gerado pela exploração das ex-SCUT pela Estradas de Portugal é de 1,752 milhões.» Portanto, rebate completamente a afirmação que aqui fez.

A verdade é que, se não me conseguir provar que os tais pedidos de reequilíbrio financeiro que estavam pendentes e que podem ajudar à decisão de o Estado ter de aceitar estas concessões geravam zero encargos para o Estado e alguns prejuízos para o privado, se me conseguir provar qual era o valor, quantos é que eram e quais é que já tinham decisões... É que não podemos acreditar em fantasmas e, com base numa ameaça dos privados, permitir que eles tenham distribuição de resultados que não estavam previstos no caso-base. Foi confirmado por todos quantos avaliaram estas questões — repito, todos quantos avaliaram estas questões — e pelos próprios membros das comissões de avaliações que isto gerou para o Estado, só em 2012, um prejuízo já vai em 50,1 milhões de euros, segundo o Secretário de Estado, em notícia de ontem.

Portanto, o Estado está a ter prejuízo com estas concessões. Este é um dado objetivo e a página 125 do relatório da Ernst & Young quantifica: 1,752. Portanto, bem diferente dos números que aqui disse, que aqui explanou e que, pelos vistos, não correspondem à verdade.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O Sr. Deputado falou em 50 milhões de euros. Os dados da Direção-Geral do Tesouro falam, para estas duas concessões, em 24, 25 milhões de euros. Portanto, é metade do número que o Sr. Deputado indica. Está na página 10 do Boletim do GASEPC. Não é 50, Sr. Deputado, é metade!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ainda assim, é metade e é prejuízo, ao contrário do lucro que estava a dizer que era.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, está bem! Não vou pôr naturalmente em causa o número. O que digo é que a informação que é conhecida não o confirma.

Sr. Deputado, não queria estar a repetir o que já disse. Agora, se o Sr. Deputado vir — volto a insistir — o anexo do relatório intercalar da comissão de negociação de 2009 e o anexo10 do relatório final de 2010, e se a isso acrescentar as poupanças obtidas nas negociações dos reequilíbrios, que aqui estimei em cerca de 130 milhões de euros, bem como as portagens da Beiras Litoral e Alta posteriormente introduzidas, porque na altura ainda não o estavam, facilmente chegará a este valor dos 1800 milhões de euros positivos que aqui referi.

Portanto, Sr. Deputado, isto não é uma questão de magia nem de ciência aeroespacial. É confrontar os números do relatório da comissão de negociação com dados mais recentes, sobre os quais o Sr. Deputado até terá, seguramente, informação que eu não tenho — mas são estes os números.

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

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Costa Pina, ouvi-o com muito interesse, nomeadamente a sua intervenção inicial, em que referiu a importância das parcerias público-privadas como instrumento de realização de investimento público. Enfim, já o sabíamos. As parcerias público-privadas foram o veículo utilizado nos últimos anos, nomeadamente pelos governos do Partido Socialista, para realizar muito do investimento público, cuja metodologia foi por nós contestada pelos resultados que traz, ou tem vindo a trazer, fundamentalmente para as

concessionárias, mas como investimento público foram sem dúvida importantes.

O Dr. Costa Pina referiu aqui a importância que grande parte destas parcerias tiveram na coesão económica, social e territorial do nosso País, a importância que elas tiveram para a redução das assimetrias entre o litoral e o interior e a importância que tiveram para promover o desenvolvimento e o crescimento do País. Cito-o nisto, porque, se estamos de acordo quanto a esta parte, já discordamos da decisão que o Governo do Partido Socialista tomou — fundamentalmente levada à prática pelo atual Governo —, ou seja, a decisão de portajar as SCUT.

Vou centrar-me fundamentalmente em três SCUT. Estive a compilar alguns números que têm a ver com a A23, a A24 e a A25.

Toda a gente sabe o nível de atraso no desenvolvimento que estas regiões têm em relação ao litoral, toda a gente sabe as expectativas que foram criadas nestas regiões. Há numerosos exemplos de investimentos que foram feitos em empresas, concretamente, por estarem situadas próximas da A23. Ministros do anterior Governo, que eram, por acaso, daquela região, foram lá incentivar os industriais a fazer investimentos pela sua localização e pela facilidade que, neste caso, a A23 dava em trazer grande parte dos produtos que ali eram produzidos para os mercados de Lisboa e do Porto e até mesmo para exportação.

Quero dizer-lhe que a introdução de portagens teve um efeito devastador sobre aquela zona. Isto aliado, obviamente, à crise que vivemos, que se arrasta e tem impactos em todo o País. Mas no interior do País a introdução de portagens está a ter um efeito catastrófico, muito maior do que tem noutras regiões.

Do nosso ponto de vista — e as contas que aqui fiz permitem-me suportar esta afirmação —, se juntarmos aquilo que o Estado arrecada de

receitas com a destruição do tecido económico, o resultado é negativo para o interior do País. Tudo isto aliado a questões, a particularidades, como no caso da A23, troços da A23 que, pura e simplesmente, se sobrepuseram à estrada nacional e que obviamente criam problemas. Não há alternativa, e isso acontece na A23, na A24 e na A25.

Tendo em conta o distanciamento que já tem da governação e como é uma pessoa interessada na vida económica deste País, atrevo-me a perguntar-lhe se ainda considera que a criação e a introdução de portagens foi uma boa medida do Governo de que fez parte.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, como deve imaginar, estas são sempre medidas que não são fáceis e requerem uma grande ponderação sob o ponto de vista do seu impacto. Foi precisamente por isso que, na altura, o Governo anterior, apesar de, sob o ponto de vista, diria, conceptual e teórico, entender que no novo modelo de gestão e financiamento do setor ferroviário... Precisamente para não onerar excessivamente as gerações futuras e pôr em causa a chamada equidade intergeracional, tomou-se a decisão — portanto, era algo, sob o ponto de vista da decisão política, de bom senso, mas também de racionalidade financeira equilibrada — de, em simultâneo com uma preocupação de refinanciamento das concessões e de alisamento do perfil anual de encargos, não onerar excessivamente as gerações futuras e fazer com que as gerações presentes, que são as que no imediato estão a usufruir da utilização dessas infraestruturas, contribuíssem também para o seu financiamento.

Como já aqui referi, foi esta a lógica que presidiu à apresentação da proposta de lei, aprovada no Parlamento, da criação da contribuição de serviços rodoviários e, depois, da introdução de portagens.

Todavia, quanto à introdução de portagens, houve o cuidado — e daí a tal seletividade que há pouco referi — de, apesar de se entender que sob o ponto de vista conceptual e teórico a solução até devia ser abrangente... Confesso que, no âmbito do Ministério, olhávamos para o problema na perspectiva de um regime de portagens sem isenções nem descontos. Devo confessar que também cheguei a fazer esse exercício.

Sabemos que, de acordo com a matriz que hoje está a ser aplicada — e que, de certo modo, já vem de trás, com base em decisões tomadas anteriormente —, as isenções e descontos existentes retiram à portagem teórica, potencial um montante de cerca de 40%. Isto quer dizer que, hoje, o Estado estará a arrecadar, por força do regime de isenções e descontos, 60% do que poderia arrecadar.

Quanto às decisões que foram tomadas no passado, como disse, houve a preocupação de ser sensível às questões das assimetrias e, portanto, de ter alguma seletividade na decisão de introdução de portagens. Foi por isso que, na altura, foram estabelecidos três critérios, isto é, só se introduziriam portagens se, nas vias a portajar, o PIB *per capita* regional fosse igual ou superior a 80% da média nacional, se o índice de poder de compra concelhio fosse igual ou superior a 90% da média nacional e se o tempo de percurso das vias alternativas fosse menor ou inferior a 1,3 vezes o tempo percorrido na SCUT, na concessão sem custos.

Portanto, só da verificação cumulativa destes três critérios é que poderia resultar uma decisão de introdução de portagens. E foi em aplicação destes critérios que resultou, na altura, a decisão de introdução de portagens no Grande Porto, na Costa de Prata e no Norte Litoral.

Sr. Deputado, estávamos em 2007, 2008. Depois, a economia teve o comportamento que sabemos, com a recessão económica de 2009, em que, apesar de tudo, a economia portuguesa contraiu cerca de metade do que foi

a recessão económica na Europa — ou seja, tivemos mais resiliência do que a Europa — e, curiosamente, em 2010 a economia portuguesa cresceu cerca do dobro da própria previsão do Governo. O Governo previa um crescimento de 0,7% e o crescimento, em 2010, foi de 1,4%. E, mesmo em relação a essa previsão de 0,7%, muita gente (analistas, agências de *rating*) achava que as previsões do Governo não eram credíveis nem realistas. Mas o crescimento foi o dobro da nossa previsão.

Falo nisto porquê? Falo pelo seguinte: a partir do momento em que, por força da recessão económica... A recessão tem, por natureza, um efeito amplificador sobre a situação orçamental e financeira. A necessidade de geração de receitas porventura obriga a que, apesar da preocupação de respeitar os três critérios que referi, tenha de se alargar o âmbito dos utentes que contribuem para o financiamento das infraestruturas. E foi isso que fez com que, ainda em agosto de 2010, se decidisse começar a analisar também o tema da introdução de portagens nas concessões da Beiras Litoral e Alta, Beira Interior, Interior Norte e Algarve. Havia que começar a analisar a questão para, mais tarde, ser tomada uma decisão.

Em suma, a questão também deve ser equacionada em função do que foi a evolução posterior da conjuntura económica verificada.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — A verdade é que, neste momento, não há isenções, não há descontos — ou só há descontos para as empresas de mercadorias e a maior parte dos industriais tem viaturas próprias e tem de pagar — e todo o interior do País está a ser extremamente causticado com a situação que está criada.

Mais: pegando no estudo da Ernest & Young e no relatório e contas de 2011 da SCUTVIAS, obtemos um número interessante — além de que pode ser feito um estudo semelhante para as outras concessões.

Relativamente à concessão da A23, este estudo da Ernest & Young, que é de junho do ano passado, estima que, em 2012, o Estado tenha pago 8,9 milhões de euros de serviço de cobrança de portagens e 130,9 milhões de euros de pagamento por disponibilidade, somando o total de encargos para o Estado, em 2012, 139,9 milhões de euros.

A receita pública do Estado (que, como é óbvio, tem a receita das portagens), segundo a estimativa deles — provavelmente, tendo em conta o que conhecemos, pecará por excesso —, é de 19 milhões de euros na A23, em 2012. Portanto, o encargo público líquido do Estado, em 2012, com a A23, é de 120,8 milhões de euros.

Se compararmos estes valores com os de 2011, ano em que a metodologia era a anterior, portanto era SCUT, verificamos que o Estado pagou, em 2011, de prestação de serviços 116,6 milhões de euros.

Isto é, introduzem-se portagens, o Estado paga mais do que pagava antes, mais cerca de 5 milhões de euros, as populações pagam 19 milhões de euros de portagens. A pergunta que se faz é: quem ganha com isto? A resposta é muito simples: as concessionárias. Assim, também eu criava uma concessionária!

Repito, estes dados não são meus, são do relatório e contas da SCUTVIAS e da Ernest & Young.

Ora, aqui está como se cria uma metodologia que faz com que as populações do interior do País, que são extremamente prejudicadas com todo este processo, paguem portagens: pagam elas, pagamos nós e ganham os concessionários! Isto é o «ovo de Colombo», autenticamente!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, quando fala na SCUTVIAS, julgo que está a referir-se à concessão Beira Interior...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Refiro-me exatamente à A23, que é muito importante.

O ex-Primeiro-Ministro era de lá, o ex-Secretário de Estado, que não está presente, era de lá e eles têm muito a dizer àqueles empresários e àquela população em função daquilo que lhes prometeram e do que lhes fizeram agora! Estou a dizer isto, porque estive em Castelo Branco há pouco tempo, que por acaso é a minha região de origem, e ouvi os empresários dizerem exatamente isso, que estão à espera que o Fernando Serrasqueiro e o José Sócrates vão lá e expliquem como é que induzem os empresários a fazer investimentos de milhões e milhões e, depois, lhes apresentam uma solução que é uma maravilha de uma solução...! É o «ovo de Colombo»!

A concessionária, a SCUTVIAS deve estar muito contente com tudo isto!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, gostaria apenas de tentar clarificar.

Naturalmente, não tenho condições para comentar o que o Sr. Deputado disse, por uma razão simples: a decisão de introdução de portagens nessa concessão ocorreu em dezembro de 2011 e, portanto, não é uma decisão relativamente à qual eu tenha qualquer tipo de ligação. A única intervenção que tive relativamente a essa concessão foi em agosto de 2010 — julgo que foi isso, foi no verão de 2010 —, quando da constituição da comissão de negociação para começar a analisar tecnicamente a questão. Mas a decisão de introdução de portagens nessa concessão que o Sr. Deputado refere foi tomada em dezembro de 2011. Portanto, não conheço o relatório da comissão de negociação relativamente à introdução de portagens nessa concessão (não sei se é público, sequer, ou não), nem em

que bases assentou a decisão de introdução de portagens nesta concessão, em concreto.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, se me permite...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já ultrapassou o tempo de que dispunha, por isso peço-lhe que seja muito breve.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Todos sabemos que a decisão estava tomada e que foi adiada — estava tomada, aliás, para março de 2011. No fundo, a decisão foi tomada no momento em que o Governo caiu e passou para o final do ano. Mas, repito, a decisão de introduzir portagens foi tomada pelo Governo anterior. Todos nos lembramos da movimentação das populações contra as portagens, é um assunto de que já se falava há muito tempo.

Portanto, é verdade que elas foram introduzidas em dezembro de 2011, é um facto. Mas isso não iliba os atuais governantes da responsabilidade que têm, porque os números estão em cima da mesa. Aliás, hoje a realidade até é pior, porque circular na A23 é andar num deserto!

Isto é espantoso: temos uma concessionária que fez um investimento e esse investimento vai durar não direi o dobro do tempo, mas muitos mais anos, porque os custos de manutenção são muito menores. E, não havendo tráfego na A23, é óbvio que os custos de manutenção serão dos municípios, nas estradas ao lado. Isto para além do índice da sinistralidade, que sobe.

Tudo isto é contra os interesses das populações locais e do próprio País, é uma aberração!

O Sr. **Presidente** — Sr. Deputado, tem de concluir, já ultrapassou largamente o tempo de que dispunha.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Terminei, Sr. Presidente.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, como já referi, penso que essa questão ficou clara. Não posso adiantar muito, porque a decisão de introdução de portagens é de dezembro de 2011.

O Sr. Deputado referiu um outro tema que é importante e sobre o qual ainda não teci qualquer comentário. Trata-se de uma questão sobre a qual não tem sido prestada a devida atenção: a questão da sinistralidade.

De facto, esta foi uma matéria onde Portugal teve uma evolução favorável ao longo da última década — e a última década, curiosamente, tem que ver com o início da entrada em funcionamento de diversas concessões originariamente sob a configuração de SCUT. Portanto, esta situação teve uma contribuição positiva para isso.

Em todo o caso, gostaria de destacar um dado que me parece impressionante e que é recente: a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária estima em 215 milhões de euros a poupança resultante da redução de sinistralidade. Este é, pois, um aspeto que me parece dever ser sublinhado, não obstante, sob esse ponto de vista e numa comparação europeia, Portugal ainda estar num grupo de países onde a sinistralidade tem de continuar a ser melhorada. Mas, não obstante isto, os resultados alcançados nos últimos anos, e que são confirmados pelos dados públicos da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, estimam em 215 milhões de euros a poupança resultante dessa redução.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está concluída a primeira ronda de perguntas.

Estão agora inscritos, para a segunda ronda, os Srs. Deputados Fernando Virgílio Macedo, Altino Bessa e Paulo Batista Santos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, começo por agradecer a presença do Dr. Carlos Costa Pina nesta Comissão e, desde já, coloco-lhe uma questão referente à defesa que fez das renegociações que existiram em 2010 e que disse terem trazido altos benefícios para o Estado.

No entanto, isso não impediu que o Governo do Partido Socialista reconhecesse a necessidade de incluir no Memorando assinado com a troica um ponto prevendo a análise dos 20 maiores contratos de parcerias público-privadas, no sentido de, eventualmente, reduzir as rendas pagas por esses contratos de PPP. Quer dizer que a renegociação não terá sido tão brilhante assim, porque passado um ano haveria a necessidade de equacionar essa negociação.

O Sr. Doutor falou de um benefício para o Estado no valor de 1800 milhões de euros e, ontem, também o Sr. Dr. Gonçalo Martins, tinha referido um benefício de 1200 milhões de euros para o Estado nas concessões da Ascendi. Esqueceram-se ambos de dizer que esse benefício resulta da cobrança das portagens, porque, efetivamente, o custo com a disponibilidade das estradas aumentou nesse processo de renegociação. Ou seja, de acordo com o relatório da Ernest & Young, é óbvio que existe esse benefício que referiu — mau era que não houvesse o benefício da cobrança das portagens!

Queria, no entanto, recordar um aspeto relevante nessa renegociação: nas concessões Grande Lisboa e Norte o risco de tráfego, antes das renegociações, estava do lado da concessionária e agora, depois das renegociações efetuadas em 2010, passa a estar do lado do Estado, ou seja, o Estado passa a pagar por disponibilidade. É o que diz o relatório.

Daí resultou, de acordo com o Dr. Vítor Almeida, um técnico do Ministério das Finanças, e segundo o relatório da Ernst & Young, um prejuízo para o Estado, só nessas duas concessões, de cerca de 900 milhões de euros.

Acha aceitável que, no processo de renegociação, quanto a duas concessões em que o risco de tráfego para o Estado era zero, ou seja, os utentes pagavam as portagens e a concessionária ficava com a receita, se tenha transferido para o Estado esse risco, passando o Estado a assegurar uma rentabilidade mínima a essas concessionárias por via da disponibilidade dessas estradas?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, acho que já estamos a entrar numa discussão um pouco circular, estamos a voltar um pouco aos mesmos temas, mas respondo com todo o gosto.

Como o Sr. Deputado saberá, não seria possível transferir para o Estado o risco de tráfego — se bem que é uma transferência relativamente mitigada, não é absoluta, e já explico porquê — sem atribuir às concessionárias um risco substituto. Isso, sim, não faria sentido, ou seja, transferir o risco para o Estado e não deixar risco nenhum do lado dos privados.

Assim, a questão do risco de disponibilidade, sob o ponto de vista da acessibilidade, da segurança e da circulação, nas várias dimensões que o risco pode comportar e que são comumente aceites na literatura sobre o

tema e nas próprias estatísticas do Eurostat, não é propriamente uma invenção de que alguém se lembrou, corresponde a um modelo possível para a gestão e funcionamento do setor rodoviário. E tanto assim é que, em 2009, a noção do risco de disponibilidade passou a estar presente no âmbito da reconfiguração que foi feita do contrato de concessão da Estradas.

Portanto, Sr. Deputado, esta era a única alternativa possível, diria até eficiente sob o ponto de vista do interesse público, de introdução de portagens. Caso contrário, se o Sr. Deputado tomasse uma decisão de introduzir portagens de acordo com os contratos de concessão anteriores, a consequência imediata era proceder a reequilíbrios económico-financeiros dessas concessões. Portanto, teria de compensar as concessionárias pela introdução dessas portagens.

E mais: como o Sr. Deputado sabe também, no âmbito das concessões anteriores, diz-se que o Estado não tinha risco de tráfego, só as concessionárias é que o tenham. Ora, não é exatamente assim, porque, de acordo com o regime de bandas previsto, a redução do nível de tráfego abaixo de determinado limite não tinha propriamente uma penalização para a concessionária, o que significa que onerava, sob esse ponto de vista, de forma acrescida aquilo que eram os encargos para o Estado com o pagamento das chamadas rendas SCUT.

Portanto, associando a isto o facto de esta ter sido — aliás, no entender das discussões técnicas sobre o tema e das negociações tidas no âmbito da comissão de negociação — a única forma de, sem reequilíbrios, resolver as situações do passado e estabelecer um novo modelo para o futuro, foi uma forma que permitiu uma poupança líquida ou um benefício líquido para o Estado de 1800 milhões de euros.

Por outro lado, é preciso não esquecer outro ponto, que é o tema já aqui falado dos financiamentos.

O Sr. Deputado acha que seria possível proceder a alterações a contratos de concessão com estas implicações e ao mesmo tempo continuar a manter vinculados aos seus compromissos as instituições financeiras nacionais e estrangeiras que tinham financiado esses projetos? Isso era o pretexto que mais adorariam ter para, pura e simplesmente, exigirem a amortização antecipada e à cabeça destes financiamentos e libertarem-se destes compromissos.

Portanto, houve também a preocupação de, no exercício e na condução das negociações, garantir que em caso algum se dava o pretexto às instituições financeiras para que se desvinculassem dos compromissos que haviam assumido.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O Dr. Costa Pina concorda, então, que aquele benefício que é sistematicamente referido resulta da cobrança das portagens que anteriormente não eram cobradas? Os 1800 milhões de euros de que fala, assim como os 1200 milhões de euros de que falou ontem o Dr. Gonçalo Martins, resultam diretamente da cobrança das portagens?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, este benefício resulta de uma série de fatores, da negociação feita dos pedidos de reequilíbrio financeiro. É preciso não esquecer que, aliás, em algumas concessões houve até redução da taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista, como o Sr. Deputado sabe. Aliás, na própria concessão Norte, que é aquela que mais preocupa o Sr. Deputado, a TIR acionista reduziu-se de 11% para 5%.

Portanto, houve uma série de medidas, como a inclusão do risco fiscal, a correção de taxas de inflação, a correção de distâncias e extensões construídas, que reverteram a favor do Estado no âmbito dessas

negociações. Só o risco fiscal está estimado num montante acima de 400 milhões de euros, cerca de 450 milhões de euros.

Isto significa que o benefício líquido para o Estado resulta de todos estes elementos que estiveram em cima da mesa na negociação, incluindo, naturalmente, os pagamentos por disponibilidade e as receitas de portagem, que são um elemento a ter em conta.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O Sr. Doutor fala de todos esses fatores exceto das portagens e as portagens é que, efetivamente, contribuem em larga medida para esses 1800 milhões de euros, ou 1200 milhões de euros no caso da Ascendi, de benefícios para o Estado.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Acabei de falar neles também.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sistemáticamente fala de outros fatores, mas esse é o principal fator que contribui para esse benefício, acho eu.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria começar por cumprimentar o Dr. Carlos Costa Pina e dizer-lhe que, na minha opinião, fez aqui um exercício interessante de manipulação daquilo que são os números em algumas matérias, que vou tentar desmontar.

Gostava de lhe perguntar se sabe qual foi o custo, os encargos líquidos, em 2011, com as PPP rodoviárias.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, essa informação é pública e com certeza que será acessível no âmbito dos relatórios que estão divulgados. Não tenho propriamente na minha cabeça os números de cada um dos anos.

Agora, sei uma coisa: os números de 2011 foram inferiores aos de 2010 e os números de 2012, até ao terceiro trimestre, são também inferiores aos de 2011.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Diz que os números de 2011 foram inferiores aos de 2010?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, é a informação que tenho. Não tenho agora os números...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o Sr. Doutor, há bocado, fixou-se numa página do relatório da Direção-Geral do Tesouro e mesmo ao lado, ou seja, duas ou três páginas antes, diz-se que os encargos líquidos para o Estado ficaram em 1,5 mil milhões de euros e em 2010 foram de 897 milhões de euros. Como pode dizer que foram inferiores em 2011, comparativamente com 2010? É a página 22 do relatório!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, é preciso ter em conta que uma coisa são encargos correntes com as parcerias e outra coisa são reequilíbrios no âmbito das parcerias público-privadas.

Já tive aqui oportunidade de referir que tivemos de fazer face a vários reequilíbrios, em várias concessões, por virtude de eventos com os quais o Governo anterior foi confrontado e que diziam respeito, designadamente, ao ano de 2002 e a temas de autorizações ambientais, que

provocaram atrasos, e a temas relacionados com atrasos nas expropriações, que geraram o dever de o Estado, de acordo com os contratos, compensar as concessionárias nesses mesmos montantes.

No que respeita àquilo que foi a previsão anual de encargos, constante das diversas propostas de lei de Orçamentos do Estado, o Sr. Deputado certamente não desmentirá que os valores de encargos atualmente previstos pelo atual Ministro das Finanças são inferiores àqueles que eram previstos pelo Ministro das Finanças em funções em 2004.

Portanto, se isto aconteceu, é naturalmente resultado do trabalho de gestão dos encargos e do seu peso anual em cada um dos Orçamentos, que foi feito pelas pessoas que tiveram responsabilidades no âmbito do Governo anterior. Isso são números públicos.

De qualquer modo, Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe o seguinte: relativamente ao exercício de 2011, o Sr. Deputado não quererá também associar-me aos números de 2011. Seguramente não quererá, na medida em que não tive qualquer intervenção naquilo que foram as decisões, os valores finais e os compromissos tomados em 2011 relativamente a esta matéria.

Mas há uma coisa que eu sei: durante o período em que exerci funções, os compromissos que foram assumidos, e foram respeitados, respeitaram sempre os montantes orçamentalmente previstos, nunca foram causa de qualquer comprometimento para atingir as metas orçamentais e foram valores...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Explique-me só o que quer dizer com não o associar ao que se passou na execução orçamental de 2011. O que é que isso quer dizer?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — ... que foram sucessivamente, ao longo dos vários anos, reduzidos.

Como tive oportunidade de dizer, se o Sr. Deputado analisar os valores médios anuais de encargos com PPP que foram previstos em 2009, quando o Prof. Teixeira dos Santos exercia funções de Ministro das Finanças, eram valores que, na altura, eram superiores àqueles que agora estão a ser previstos pelo seu sucessor para o ano em que nos encontramos.

Portanto, sob esse ponto de vista, Sr. Deputado, não me parece que haja aí um tema que mereça explicações adicionais, com toda a franqueza.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois não! Só que na síntese dos fluxos financeiros no exercício de 2011, relativo a parcerias rodoviárias, a previsão era de 1,165 mil milhões de euros e a execução total foi 1,521 mil milhões de euros. Ou seja, houve aqui um desvio, como o próprio relatório diz: «O valor total líquido dos encargos suportados pelo conjunto das PPP rodoviárias ficou acima 30% das previsões para 2011 (...)». Também não foi o Sr. Doutor que fez estas previsões para 2011?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, o que estou a dizer é que não sou responsável pela execução de 2011. O que estou a dizer é isso!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Até é! Não estive no Governo durante meio ano, em 2011?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — O Sr. Deputado, de algum modo, responsabiliza-me pelo resultado final da execução orçamental de 2011?!

O défice orçamental em 2011, sem medidas extraordinárias, diz a UTAO, foi superior a 7%. Tenho alguma responsabilidade nisso, Sr. Deputado?! Desculpe, mas não tenho!

Sob o ponto de vista dos encargos com as parcerias público-privadas, a situação julgo que é perfeitamente clara. O Sr. Deputado tem de distinguir aquilo que são encargos correntes e execução corrente dos encargos com PPP *versus* aquilo que resulta de compromissos assumidos nas negociações ou aquilo que resulta de compromissos assumidos em 2011 porventura, mas que têm origem em reequilíbrios financeiros motivados por atrasos em expropriações ou atrasos em licenciamentos ambientais ocorridos no exercício de 2002.

Estamos a falar de situações verificadas no exercício de 2002.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, então, sabe quais são, para estar a falar sobre isso? Sabe de casos concretos? Sabe quais são?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sei, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Teve responsabilidades pelo menos durante meio ano no ano de 2011.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — É claro que sei e já falámos aqui nelas.

Sr. Deputado, a concessão Interior Norte, por exemplo, em 2002, originou, por questões ligadas à declaração de impacte ambiental, um encargo para o Estado de 314 milhões de euros — viaduto de Vila Pouca de Aguiar. A origem desta situação foi em 2002.

A Costa de Prata, lote 4: os custos evitados pelo Governo anterior foram de 311 milhões de euros. O Sr. Deputado conhece, seguramente, as circunstâncias históricas relativas ao lote 4.

Concessão Norte: declarações de impacte ambiental e atrasos nas expropriações originaram um reequilíbrio económico-financeiro de 246 milhões...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, mas isso não ficou resolvido na renegociação de 2010?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Mas o Sr. Deputado não sabe que foi feito um refinanciamento destes encargos que levaram precisamente a que a sua regularização viesse a ocorrer ao longo do tempo e ao longo de todo este período?!

É que, Sr. Deputado, é preciso também não esquecer uma coisa: o Sr. Deputado não deve confundir o que é o momento da regularização dos encargos com o momento da sua contabilização, porque o momento da regularização dos encargos tem um impacto de tesouraria, como é normal, o momento da sua contabilização diz respeito aos exercícios...

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

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, deixe-me concluir!

Como estava a dizer, o tempo da sua contabilização diz respeito ao momento em que estas dívidas ou estes encargos foram contraídos. E, aqui, a origem destes reequilíbrios diz respeito a períodos relativamente aos quais o Governo anterior não estava em funções, Sr. Deputado. Repito: concessão Interior Norte, concessão Costa de Prata,...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, mas isso não esteve em cima da mesa nas tais renegociações de 2011?

O que é que isso implica para uma derrapagem de mais de 30%, como diz o relatório, mais 355 milhões de euros, relativamente às parcerias rodoviárias quanto ao que estava previsto para 2011? Tudo o que esteve agora a dizer não esteve em cima da mesa na renegociação de 2010? Que influência é que isso teve para haver uma derrapagem, como diz este mesmo relatório, que o Sr. Doutor há bocado aqui nos trouxe, na página 22? Isso não ficou resolvido nas renegociações de 2010? O que isso implicou para haver uma previsão, tendo, depois, a execução sido mais 355 milhões de euros?

Tal e qual como aconteceu em 2010! Havia uma previsão — e eu só tenho aqui para as PPP totais — de 951 milhões de euros, mas depois a execução ficou em 1,127 milhões de euros, ou seja, mais 176 milhões de euros do que o que estava previsto.

É que o problema é que, quando vem aqui falar...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, queira concluir. Já excedeu o seu tempo.

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

Sr. Doutor, gostava de saber se também partilha daquele argumentário que aqui tem sido feito ao longo destas semanas e destas sessões... Por exemplo, isto, então, está tudo enganado!

O Tribunal de Contas diz que, no que respeita a concessão Norte e Grande Lisboa, a renegociação daqueles contratos foi lesiva para o Estado.

Ou seja, neste momento, temos aqui uma situação em que quem negociou isto — e, inclusive, pessoas que fizeram parte da renegociação também o disseram aqui — dizem «se fosse eu a mandar não incluía estas duas concessões na renegociação»!

E quem teve essa responsabilidade foram os senhores, que estiveram na altura a governar e fizeram uma renegociação direta, que não passou sequer pela Estradas de Portugal, e hoje ninguém compreende exatamente o que se passou. Eventualmente, talvez isso seja um dos motivos por que hoje também há uma investigação criminal a isto e que espero que traga...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de concluir. Já excedeu largamente o seu tempo!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Isso é absolutamente inaceitável!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Porquê? Não sei porquê. Não existe?

O Sr. **Presidente**: — Faz favor, Sr. Doutor, pode responder.

Apartes inaudíveis na gravação.

Srs. Deputados, vamos deixar o Sr. Dr. Carlos Costa Pina responder às questões.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Bom, o Sr. Deputado falou no ano de 2010.

Como lhe disse, tal como não tenho responsabilidades na execução orçamental de 2011, também dificilmente conseguirei explicar aquilo que é o resultado final de 2011 em matéria de parcerias público-privadas.

Porém, o Sr. Deputado falou no ano de 2010 e eu gostaria de ser muito claro sobre isto. Relativamente ao ano de 2010, os encargos com parcerias público-privadas correntes em 2010 foram de cerca de 980 milhões de euros. Portanto, 3,4% abaixo da previsão inicial que era de 1015 milhões de euros.

O que o Sr. Deputado faz é uma coisa diferente, tal como está a fazer em relação a 2011 e que não me parece, sequer, que seja um exercício correto. O Sr. Deputado está a confundir encargos correntes desse ano com a regularização, nesse ano, de encargos que dizem respeito a anos anteriores.

É que em 2010, de facto, houve eventos extraordinários! Pois houve, Sr. Deputado! Houve o reequilíbrio económico-financeiro da Auto-Estradas do Norte de cerca de 150 milhões de euros, em cumprimento, precisamente, de um acordo que havia sido celebrado em 2006 e que teve por causa eventos ocorridos durante o período de 2001-2002 e que têm que ver com atrasos imputáveis ao concedente e decisões de alteração de traçado pelo Governo da altura.

Essa situação foi originada, a concessionária fez legitimamente, ao abrigo do contrato de concessão, um pedido de reequilíbrio, a questão foi discutida, foi negociada e chegou-se a um montante em 2006 que foi acordado e que em 2010 foi regularizado.

Sr. Deputado, há, no entanto, outros eventos que são extraordinários cuja regularização ocorreu nesse ano, mas a sua origem diz respeito a momentos anteriores. Tal como há outros eventos que têm que ver, por exemplo, com todo o processo de introdução de portagens em 2010.

O Sr. Deputado, não está esquecido, seguramente, daquilo que foi, digamos, a discussão político-partidária da introdução de portagens no ano de 2010. Não se esquece disso?

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

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Então, se o Sr. Deputado não se esquece, percebe perfeitamente quais foram as posições assumidas nesta matéria e que impediram, também com isso, a entrada, em tempo, do novo mecanismo de funcionamento das portagens.

Sabe qual é o valor que a comissão de negociação, onde está o Dr. Vítor Almeida, o Dr. Ernesto Ribeiro e o Dr. Francisco Soares, estimou por cada mês de atraso? Foi de 17 milhões de euros, Sr. Deputado. Portanto, estamos a falar de um impacto anual de cerca de 200 milhões de euros.

Agora, o Sr. Deputado olha para os montantes globais, mas é preciso ir ao detalhe, é preciso ir ao pormenor e é preciso perceber também a que períodos dizem respeito os encargos que vêm do passado, mas cuja regularização ocorre apenas em determinado ano.

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

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento também o Dr. Carlos Costa Pina, dizendo que é bom revê-lo nestas andanças, uma vez que tivemos a oportunidade de trocar algumas impressões na anterior Legislatura no âmbito da Comissão de Orçamento e Finanças.

Aprecio e, aliás, sempre apreciei o seu rigor técnico nas questões que coloca, o que, por vezes, me leva a ter alguma dificuldade em compreender como consegue, de facto, entrar neste jogo de «passa a bola» que os seus colegas ex-membros do Governo têm feito aqui, nesta Comissão, dizendo que ninguém decidiu nada, ninguém conhece e muito poucos são responsáveis.

Queria dizer ao Sr. Doutor que, naturalmente, neste processo das parcerias público-privadas, há aspetos positivos e negativos. Será certamente levado a concluir comigo.

Agora, há aqui uma questão que acho que vale a pena reavaliar e que é, no fundo, a missão desta Comissão: retirarmos alguns ensinamentos para o futuro sobre aquilo que se passou, o que passou bem, o que correu mal. Fazer, portanto, essa avaliação.

No nosso ponto de vista, no meu ponto de vista em particular, custa-me acreditar que o Sr. Doutor continue aqui a insistir numa narrativa de que esta lógica de estímulo orçamental funcionou para o crescimento e para o emprego.

Estará bem recordado que, quer no emprego quer no crescimento, os dados que temos são bastante pífios. No que diz respeito ao desemprego, considerando desde 2005 até 2011, os dados mostram que aumentou de 8,6% para 12,9%, cerca de mais 238 400 desempregados. Nos anos que refere como anos de maior estímulo de incentivo à economia, 2009 e 2010, tivemos um aumento de 8,5% em 2008 para 10,6% em 2009 e para 12% em 2010. Ou seja, de facto, o resultado do estímulo ao emprego criado por esta política orçamental é, mais ou menos, este.

Mas se quisermos ser mais rigorosos e fazer a sua comparação com a evolução da dívida pública, matéria que o Sr. Doutor conhece bem, com facilidade também registamos, neste período que estamos a referir, isto é,

do primeiro e segundo Governo de José Sócrates, a evolução da dívida pública, sobretudo nos anos 2008, 2009, 2010 e 2011, que depois já termina com o valor de 184 mil milhões.

A pergunta que faço é a seguinte: mantém essa argumentação de que esta política das parcerias, de que estes estímulos orçamentais funcionam com a economia e com o emprego?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão aqui é menos relevante sob o ponto de vista daquilo que eu pessoalmente penso.

Julgo que é mais importante olhar para o que outros países fazem e para a interpretação que fazem da importância do investimento público em termos do emprego e também para aquilo que economistas reputados consideram relativamente à importância do investimento público sobre o emprego. Naturalmente, é uma das variáveis a ter em conta; há outras, mas é um aspeto importante.

De qualquer modo, sob o ponto de vista internacional, já aqui o referi, o Sr. Deputado estava a gracejar a propósito do Reino Unido, mas os Estados Unidos, em 2012, divulgaram um plano de investimento público e sublinharam, precisamente, a importância ou a sua utilidade sob o ponto de vista de impacto no emprego.

Agora, é preciso não esquecer que estamos numa conjuntura em que assistimos não apenas à contração da procura interna, em especial no setor privado, mas também à contração da procura externa. Aliás, talvez seja útil lembrar que a previsão no âmbito do cenário macroeconómico para 2013, em termos de evolução da procura externa, é cerca de nove vezes superior àquilo que é o cenário de evolução da procura externa que, neste momento, é apontada pelo próprio Banco de Portugal.

Portanto, o que significa que a própria evolução da conjuntura tem evoluções que ocorrem de forma rápida, de forma acelerada e das quais é preciso retirar consequências. É que uma coisa é certa: quando nós tínhamos as exportações a crescer... E não vou falar para fora da União Europeia, porque, apesar de aí a taxa de crescimento ser maior, o seu peso é relativamente diminuto, mas mesmo no âmbito da União Europeia, a evolução das exportações tem decaído de modo significativo, estando em franca desaceleração, como o Sr. Deputado sabe. Quando, em simultâneo, assistimos a uma contração da procura interna, Sr. Deputado, não restam muitos meios. Percebo que, atentas as restrições financeiras, não é fácil uma política massiva de investimento público. Mas é, naturalmente, um tema que, do meu ponto de vista, não pode estar — é incontornável — fora de uma agenda de crescimento económico. É um tema que tem de ser analisado.

Como referi, não sou só eu que o digo. Vários países e vários governos têm sublinhado esse ponto e, com isso, apresentado programas de investimento público e, portanto, é um tema sobre o qual se deve pensar de forma muito séria — na medida em que, repito, essa é a questão mais importante, mais do que saber se o investimento se faz por via de PPP ou por outra via, no caso do investimento público em particular.

No que diz respeito ao desemprego Sr. Deputado, como já aqui referi, no final de 2010 era inferior a 11% e está agora acima de 16%. Sr. Deputado, é evidente que, se isto acontece, digamos, a causa principal desta evolução está na recessão económica com que a economia está a ser confrontada — tal como sucede em Espanha, tal como sucede na Grécia, tal como sucede, em especial, nos países periféricos. Portanto, daí a importância de, no âmbito da União Europeia, este tema ter de ser

absolutamente recentrado e objeto de uma prioridade da política económica e social europeia. É o meu ponto de vista sobre o tema, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Doutor, concordo consigo, mas o que nos leva a um desemprego desta dimensão em 2012 é, de facto, um plano de ajustamento fortíssimo que tivemos de subscrever fruto de um endividamento que foi relativamente significativo.

A questão é esta, Sr. Doutor: nos anos em que exerceu funções, 2009, 2010, em que já tínhamos objetivos orçamentais apertados — que, certamente, conversava com o seu colega Emanuel dos Santos —, como foi possível (é o meu ponto de vista) continuar nesta deriva de investimento, a inscrever em Orçamento do Estado encargos anuais superiores a 2 mil milhões de euros para o futuro, em contraciclo?

A questão que lhe coloco é, como economista, como decisor político — se é que teve alguma coisa a ver com isto —, se achava sustentável este modelo financeiro e orçamental para o nosso País, dadas as obrigações que tínhamos no contexto europeu e face aos valores do défice orçamental, por que V. Ex.^a é responsável, de 10% em 2009 e mais de 10% em 2010?

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, já aqui foi visto e mais do que visto que os encargos anuais com as parcerias público-privadas se reduziram ao longo da última década. Isto é, o valor anual das parcerias público-privadas, de facto, tem vindo a reduzir-se. Volto a insistir que basta comparar as previsões feitas em 2004 com as previsões feitas em 2009, com as previsões feitas a partir de 2011, com as previsões para o ano em que nos encontramos ou mesmo para 2012.

Portanto, isso significa...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registrar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Certo, Sr. Deputado. Mas é evidente que, como disse desde o início, estes processos não são processos... Quando o Sr. Deputado tem uma concessão a 30 anos, não pode, sequer, esperar que, pura e simplesmente, após a assinatura da concessão, ela seja absolutamente irrevisível durante as três décadas seguintes.

É evidente que este é um processo negocial. E até digo mais: acho que deve ser contínuo, porque há alterações de circunstâncias, muitas vezes com impacto fundamental na economia das concessões, como é evidente, que devem obrigar permanentemente o decisor público a estar em negociações com as concessionárias para ajustar e equilibrar os termos da concessão, acautelando com isso o interesse público. É evidente que ninguém consegue prever e programar o futuro ao detalhe e saber como vai ser a realidade daqui a 30 anos.

Daí a necessidade dos ajustamentos que são feitos de forma frequente e, portanto, isso deve acontecer também aqui.

O Sr. Deputado suscitou a questão dos projetos de investimento em contraciclo. Se há coisa que me parece uma boa orientação em termos de exercício da política financeira é precisamente o seu carácter anticíclico. Se há coisa que penso que não é boa, não é saudável, são políticas pró-cíclicas. É que adotar políticas de consolidação fiscal ou financeira excessiva em períodos de recessão tem o efeito de agravamento, tal como políticas expansionistas em períodos de crescimento têm também um efeito de crescimento artificial da economia que não é saudável.

Portanto, o que me parece dever ser uma boa orientação, sob o ponto de vista da política financeira, é uma orientação anticíclica.

Sr. Deputado, sob esse ponto de vista, foi o que foi feito em 2009, foi o que foi projetado e foi feito inicialmente em 2010, e não só por Portugal, mas também por outros países.

Sobre a situação da dívida, Sr. Deputado, volto a insistir que, em 2010, tínhamos um nível de dívida pública em linha com a média da zona euro e com uma métrica de dívida pública semelhante à situação francesa.

Esta era a situação em que nos encontrávamos e o valor de dívida pública ao qual, de algum modo, posso estar associado, é o valor que foi deixado na altura, de cerca de 93% do PIB. Agora, é preciso não esquecer que, repito, também em 2010, 14 em 17 países da zona euro tinham uma dívida pública excessiva e 24 em 27 países da União Europeia tinham um nível de défice orçamental excessivo, portanto, superior aos critérios de Maastricht.

Sob esse ponto de vista, Portugal não era um caso isolado. Há que situar as questões no contexto europeu.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, ainda dispõe de 1 minuto, pelo que tem a palavra.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, serei rápido.

Sr. Doutor, indo ao detalhe e ao pormenor, num momento de grande colaboração entre a coligação, pedia ao Deputado Batista Santos que mostrasse o livro que tem, porque os seus autores disseram aqui que o grande problema nas matrizes de risco é tráfego, tráfego, tráfego! Ou seja, se possível, o Estado nunca deve assumir o tráfego.

As matrizes de risco provocam os tais eventos passados, que, depois, têm consequências no futuro e, por isso, o Estado tem de ser responsável quando assume riscos.

O que lhe quero perguntar sobre a negociação que fez é acerca dos tais tráfegos, o pior dos riscos que desequilibram tudo.

No Grande Porto, o tráfego médio diário entre 2008 e 2010, de janeiro a setembro, era de 39,2 mil veículos — isto é real. O previsto no caso-base inicial era de 58,3. Na renegociação de que V. Ex.^a fez parte, passou para 45,5. E dizia ontem o presidente que, em 2010, estávamos a sofrer uma quebra do tráfego. Não é preciso fazer um desenho para vermos qual é a quebra do tráfego hoje em dia.

A minha pergunta é: assumindo o Estado voluntariamente o risco de tráfego, quem fez o estudo, que credibilidade lhe deu, que peso é que este estudo teve na negociação e que consequências isto tem no resultado final?

É com base nisto que o Tribunal de Contas diz que é lesivo para o Estado, porque este tráfego nunca se confirmará. Mais: o senhor assinou dizendo que daí para a frente ia ter um crescimento de 5,4 ao ano! Há algo mais irrealista do que isto?!

Gostava de saber se teve conhecimento disto, que credibilidade lhe deu e por que é que assinou, assumindo este risco de tráfego que, obviamente, não se confirmando, tem consequências para as receitas do Estado.

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, a questão do risco de tráfego, como deve imaginar, não era matéria que o Ministério das Finanças coordenasse diretamente.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É a parte mais sensível, pelos vistos!

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Não, não fujo à questão!

Agora, não sendo uma matéria que o Ministério das Finanças conduzisse, era uma matéria que o Ministério das Finanças acompanhava e nunca tive a mínima razão nem qualquer indicação para pôr em causa os estudos de tráfego nessa altura. Por uma razão muito simples, Sr. Deputado: é que, para efeitos de tráfego, há dois fatores que têm um impacto fundamental. Um deles é a introdução de portagens e o outro, que considero até mais determinante, é a conjuntura económica.

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

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Exatamente. É por isso mesmo, Sr. Deputado!

A introdução de portagens provoca, naturalmente, desvios de tráfego e, portanto, se este modelo não tem sido adotado e se se tem decidido introduzir portagens, isso permitiria às entidades concessionárias a possibilidade de pedirem reequilíbrios e compensações por se ter provocado, por decisão unilateral do Estado, uma decisão de introdução de portagens que impactava negativamente o tráfego.

Mas, para além disso, há outro aspeto que tem a ver com a conjuntura económica. Em 2010 — e volto a repetir o que já disse —, a previsão do Governo de crescimento da economia era de 0,7% e fomos acusados de não sermos realistas nos objetivos que formulávamos, nas

metas que identificávamos ou até de a previsão não ser credível. Em 2010, a economia cresceu 1,4%.

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

O Sr. Dr. **Carlos Costa Pina**: — Sr. Deputado, em 2009, a economia portuguesa contraiu cerca de 2,5%, 2,6%, e a recessão na Europa foi de 4,2%, portanto, muito superior à verificada em Portugal. Isto significa que no período mais sensível desta negociação, 2009 e 2010, tínhamos uma situação em que, em 2009, na conjuntura económica, evidenciávamos, com excelente desempenho das exportações, uma resiliência melhor do que aquilo que se verificava na economia europeia no seu conjunto e, em 2010, estávamos com um crescimento económico que era o dobro da nossa própria previsão.

Sr. Deputado, como disse, para efeitos de tráfego, se releva a decisão da introdução de portagens — porque depois, como é racional, os agentes económicos, os utentes, fazem as suas escolhas em função do custo que representa a introdução da portagem —, não é despiciendo e não deve ser desconsiderado o efeito da conjuntura económica recessiva e a contração do poder de compra resultante da contração de salários, como o Sr. Deputado conhece bem.

Protesto do Deputado do CDS-PP Hélder Amaral.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está concluída esta audição. Agradeço ao Sr. Dr. Carlos Costa Pina a sua colaboração e lembro que a

próxima reunião será na quinta-feira, dia 14, às 17 horas e 30 minutos, para audição do Sr. António Manuel Queirós Vasconcelos da Mota.

Está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 1 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.