

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

63.^a Reunião
(15 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 54 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa, Administrador da SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Hélder Amaral (CDS-PP) e Bruno Dias (PCP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 9 minutos.

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

Eram 14 horas e 54 minutos.

Como sabem, vamos hoje proceder à audição do Prof. Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa, a quem agradeço a presença e a disponibilidade para colaborar com esta Comissão de Inquérito.

Vou dar conta da metodologia que costumamos seguir nas audições.

Primeiro, dar-lhe-ei a possibilidade de, querendo, fazer uma intervenção inicial sobre o tema da nossa reunião, após o que haverá uma primeira ronda de questões em que cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato, e haverá, depois, a possibilidade de uma segunda ronda em que cada Deputado que pretenda intervir dispõe de 3 minutos.

Começo por lhe perguntar se tenciona fazer alguma intervenção inicial.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa** (Administrador da SPER — Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, SA): — Pretendo só cumprimentar o Sr. Presidente e os Srs. Deputados e dizer que é com o maior gosto que estou aqui para tentar, na medida do possível, prestar todos os esclarecimentos não apenas nestas sessões, mas também através da documentação escrita, que farei chegar, às perguntas que foram colocadas.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, dar início à primeira ronda de questões.

Uma vez que hoje cabe ao PSD começar, dou a palavra à Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar não só o nosso convidado mas também todos os presentes nesta sessão de audições desta Comissão de Inquérito que, se bem as contei, já vão em 55. Parece-me que é esse o número.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, não sei se o *Guinness Book* tem em conta o número de audições de uma comissão de inquérito para nos podermos candidatar...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Terá, certamente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Gostaria de dividir a minha intervenção em duas partes tendo em conta a análise que fiz desta subconcessão.

A primeira sobre a montagem da subconcessão em si, da preparação que houve do lançamento deste concurso e, depois, uma segunda parte, já mais fatural, relativamente à renegociação e ao ponto da situação das obras neste momento.

Quanto à primeira parte, a de início do processo, ou seja, a do lançamento desta subconcessão, gostaria que o Sr. Doutor me elucidasse quanto àquilo que foi a intervenção da subconcessionária no processo de recusa do visto, por parte do Tribunal de Contas, ao contrato que foi inicialmente assinado.

O Tribunal de Contas alega que faltou um comparador público, essa é uma das principais deficiências que foram apontadas por esta instituição para recusa do visto, e também relativamente à BAFO, *best and final offer*, que não poderia ser superior àquilo que resultou da proposta numa primeira fase do concurso.

Tendo sido remetido um contrato em que a proposta final era superior economicamente à da primeira fase, o Tribunal de Contas recusou este visto. Gostaria que comentasse e explicasse o papel da subconcessionária nesta fase de contratação pública.

Depois da recusa do visto, é referido pelo Tribunal de Contas que houve uma série de contratos paralelos que foram feitos entre as empresas concessionárias e os bancos financiadores, contratos esses que o Tribunal de Contas alega que não lhe foi dado conhecimento e que teriam resultado numa compensação daquilo que redundou do contrato reformado para obtenção do visto do Tribunal de Contas.

Esses contratos foram formulados, em função disso houve um não agravamento das condições financeiras de forma a que o Tribunal de Contas pudesse, então, passar o visto aos contratos, mas o certo é que houve uns contratos paralelos que, de alguma forma, faziam a compensação daquilo que teria sido a reforma dos contratos.

Gostaria que me explicasse qual foi o papel da concessionária sobre isto tudo e que pudesse trazer alguma luz a esta Comissão relativamente ao processo e à forma como todos estes passos se deram.

Isto porque, até hoje, ficámos sem saber de quem foi esta ideia, de que forma é que estes pagamentos que foram diferidos e que uns alegam que foram do conhecimento do Tribunal de Contas porque iriam lá num qualquer mapa de *Excel*... O certo é que o Tribunal de Contas não teve acesso às cartas, à troca de correspondência, nem a qualquer tipo de

contrato assinado entre essas duas partes. Portanto, de quem foi a ideia de que esta reforma dos contratos se pudesse passar desta forma e como é que isso foi assumido pelas várias partes.

Quanto à preparação deste contrato de subconcessão, tenho uma dúvida relativamente aos pagamentos por parte do Estado. É que, segundo me pareceu, há aqui uma espécie de um «apagão» temporal, em que os pagamentos só começam a ocorrer após 2014.

Gostaria que me falasse um pouco da estrutura de pagamentos que está em causa ao longo destes 30 anos da concessão, daquilo que inicialmente tinham previsto.

Para já, é só.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Vou tentar dar resposta às várias questões colocadas e começo por responder à primeira relacionada com a ausência ou não de comparador público.

Sobre esta matéria, gostava de referir dois planos.

Em primeiro lugar, julgo que a falta de comparador público foi uma matéria objeto de recusa de visto e o certo é que, no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve, os contratos estão em vigor, pelo que entendemos que essa questão formal que era exigida terá sido resolvida. Portanto, seguramente, terão aparecido alguns documentos que permitiram suportar essa falha que tinha sido identificada inicialmente. Chamemos-lhe comparador ou outro documento que apareceu, julgo que a situação acabou por ser resolvida e, portanto, não tenho muito mais a dizer quanto a esses documentos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Só uma precisão.

Mas, na fase em que concorreram para esta subconcessão, em que foram ao concurso, não tinham qualquer tipo de referencial da parte do concedente Estado em como haveria um plano minimamente estabelecido de comparabilidade com aquilo que seria a vossa proposta a apresentar, é assim?

O Sr. Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa: — Efetivamente!

Contrariamente a outras concessões, por exemplo, do setor da saúde em que existem comparadores quando os concursos são lançados, nesta concessão, que fosse do nosso conhecimento, não existia esse comparador.

Portanto, respondendo objetivamente à questão, não tomámos conhecimento do comparador e não foi um óbice a que tivéssemos, ainda assim, apresentado a proposta e, portanto, não foi um fator crítico a ausência desse documento.

Relativamente à segunda questão relacionada com o preço superior na fase de BAFO comparativamente ao preço da fase inicial, gostava de referir basicamente duas questões.

Em primeiro lugar, quando apresentámos estas propostas — e estamos, no nosso caso, a falar de duas subconcessões, do Baixo Alentejo e do Algarve —, fizemo-lo numa altura em que existiam já algumas dificuldades financeiras, embora num período em que a crise não tinha ainda atingido o pico máximo. No caso da concessão do Baixo Alentejo, apresentámos a proposta em abril de 2008 e, no caso da concessão do Algarve, uns meses próximos dessa data.

Para os Srs. Deputados terem uma ideia — é uma informação com a qual gostava que ficassem —, direi que para apresentar uma proposta para concorrer a um concurso de parceria público-privada, os custos envolvidos

na preparação de uma proposta, apenas uma, andam na ordem dos 2 milhões de euros, para apresentar, repito, uma proposta.

Estamos a falar de concursos que, basicamente, envolvem desenvolver um vasto conjunto de projetos, contratar um vasto conjunto de consultores, estudos de tráfego, estudos na área da operação e manutenção, na área da construção... Portanto, não é qualquer entidade que está em condições de concorrer a estes concursos públicos internacionais.

Por outro lado, estamos a falar de concursos onde estimamos o que vai acontecer num contrato a longo prazo, um contrato a 30 anos, e, portanto, há que tentar antecipar, num documento contratual, o que é que vai ser a relação entre o Estado e a concessionária durante 30 anos. Estes concursos são extremamente complexos e nem todas as entidades estão preparadas e em condições de poder concorrer a estes concursos. Quem concorre e se apresenta a estes concursos faz um esforço sério de investimento sem saber se, no final, vai ou não ter sucesso nessa proposta que apresenta.

Assim, estamos a falar de concursos em que não se trata apenas de juntar alguns documentos e concorrer para ver o que vai dar; conforme transmiti e reitero, só para concorrer a cada concurso, estamos a falar entre 2 milhões de euros e, nalguns casos, de valores dessa ordem de grandeza. Isto para dizer que alguém que se apresenta a este concurso faz este investimento.

Aquilo que aconteceu foi uma coisa muito simples: entre a data em que apresentámos esta proposta, na qual gastámos este dinheiro, em abril de 2008, e a data em que foram seleccionados dois concorrentes para passar à *short list*, isto é, à fase de BAFO e de entrega da melhor proposta, a *best and final offer*, nesse período que mediou entre abril e novembro, que foi a data de entrega da proposta pelos dois concorrentes que foram à fase final,

no caso do Baixo Alentejo, e, no caso da subconcessão do Algarve, foram à fase final de apresentação da melhor proposta todos os concorrentes que estavam envolvidos no concurso, aconteceu uma das maiores crises que está ainda aí à vista. Aconteceram, efetivamente, situações anormais, uma alteração de circunstâncias como há muito tempo não se via e que fez com que, pura e simplesmente, a existência de financiamento para estes projetos deixasse de existir e os bancos que estavam envolvidos nestes projetos deixaram, de um momento para o outro, de ter a capacidade que tinham, por causas alheias à concessionária, aliás, neste momento, ainda não era uma concessionária, era um agrupamento que estava a concorrer. Portanto, verificaram-se fatores externos, exógenos, com um caráter extraordinário, com uma dimensão e repercussões muito importantes, que fizeram com que um conjunto de bancos e de financiamentos que estavam à partida disponíveis para o projeto deixassem de existir.

Ora, isso fez com que o preço dos contratos que foi apresentado numa fase inicial não mais pudesse ser replicado na fase subsequente. Portanto, humildemente, repito, humildemente, os concorrentes que apresentaram uma proposta em abril, que já tinham gasto dinheiro desta ordem de grandeza, visto que estavam perante uma situação de força maior e foram convocados para apresentar uma nova proposta, a sua melhor proposta, em novembro, passados alguns meses após este período de crise, os concorrentes, repito, apresentaram a sua proposta com um valor superior ao da proposta inicial, porque estavam em causa fatores extraordinários que não dependiam de nós e que não podíamos controlar.

Portanto, aquilo que fizemos foi apresentar a nossa melhor proposta e a que era possível nessa altura e sempre posso dizer que caberia ao Estado enquanto decisor, perante uma proposta que tinha um valor superior à proposta inicial, optar por adjudicar ou não.

Efetivamente, aquilo que aconteceu foi que, mesmo com o preço superior, por estas razões extraordinárias que expliquei, o Estado decidiu adjudicar esta concessão, entendendo que estavam em causa, efetivamente, um conjunto de razões extraordinárias. Isto foi o que aconteceu, relativamente ao aumento das propostas, entre a fase inicial e a fase de apresentação da BAFO.

Quanto ao papel da concessionária em todo este processo, foi um papel em que a concessionária se limitou, durante este período de negociações que ocorreu, a interagir com a EP, até ao dia em que, em novembro de 2008, no caso da concessão do Baixo Alentejo, se apresentou essa proposta, essa melhor proposta, que, neste caso, não foi tão melhor assim, por estas razões. Mas o papel da concessionária, em termos práticos, foi este, foi um papel que estava previsto em termos regulamentares.

Quanto à terceira questão, relacionada com os contratos paralelos e com a informação que era ou não do conhecimento do Tribunal de Contas, não existem, efetivamente, quaisquer contratos paralelos e, sobre esta matéria, gostava também de tentar clarificar o seguinte: as parcerias público-privadas e os contratos de concessão têm uma particularidade que consiste no facto de estarmos a falar de contratos a longo prazo, neste caso, a 30 anos, em que é preciso tentar antecipar o que vai acontecer nesses 30 anos. E toda essa matéria fica estabilizada em dois grandes tipos de documentos: por um lado, aquilo que é a documentação jurídica, contratual, com todas as relações contratuais que existem com as dezenas de entidades envolvidas nestes processos e, portanto, um conjunto vasto de documentação contratual extensa, que é característico, realmente, destes projetos de concessões e, por outro, uma segunda particularidade dos contratos de concessão, que diz respeito ao documento relativo ao modelo económico-financeiro. O modelo económico-financeiro, também chamado

«caso-base», constitui um documento contratual fundamental, portanto, não é um documento qualquer, é um documento contratual fundamental nos contratos de concessão, o qual traduz a equação financeira de todos os custos e de todos os proveitos da concessionária durante o período da concessão, que é de 30 anos. Portanto, é impossível alguém analisar um contrato de concessão e aprovar um contrato de concessão sem olhar para aquele que é o documento fundamental, ou seja, o modelo de projeções económico-financeiras que traduz os pagamentos, os recebimentos, todo o fluxo financeiro que ocorre num contrato de concessão a 30 anos. Isto para dizer que esse documento fundamental, estruturante, base dos contratos de concessão, que existe em qualquer concessão e não existe, realmente, noutros contratos, mas, neste, da parceria público-privada, é um documento-base, como é evidente, foi enviado para a EP, que é a entidade com quem nos relacionamos. E, tanto quanto sabemos, esse documento foi recebido e entendido pela EP e foi validado, porque devo recordar que, neste caso das concessões rodoviárias, também existe uma entidade reguladora, o InIR, que tem de se pronunciar sobre estes contratos. Enfim, toda essa documentação existia, nesses documentos estavam traduzidas todas as responsabilidades financeiras destes contratos, mas, sinceramente, o que foi, a partir daí, entregue ou não ao Tribunal de Contas pela EP não controlamos, porque, como imaginam, não nos relacionamos com o Tribunal de Contas. Portanto, todos os esclarecimentos, todas as questões que terão sido enviadas ao Tribunal de Contas, por parte da EP, não temos forma de controlar, de validar e, como tal, é matéria sobre a qual não me posso pronunciar. Agora, como disse, tudo aquilo que é documentação-base, documentação essencial destes contratos, consta, em termos financeiros, desse documento fundamental, que é o caso-base, pelo que julgamos não haver aqui lugar para falar em contratos paralelos, uma vez

que toda a documentação fundamental estava, na minha opinião, devidamente acautelada na documentação contratual que existia.

Sobre a quarta pergunta, relacionada com os pagamentos, gostava de referir o seguinte: estes contratos de concessão não são, repito, para qualquer entidade concorrer, ou seja, quem se apresentou e fez o esforço de concorrer a estes contratos assumiu o risco de concorrer a um concurso ou a várias concessões, neste caso, sabendo, à partida, que iria fazer um esforço enorme de investimento para concorrer, para apresentar a tal proposta de que, há pouco, falei, sem saber se ia ou não ganhar o concurso, ou seja, um forte investimento para concorrer, sem saber se, depois, ia ou não ser bem sucedido. E estamos a falar de um contrato no âmbito do qual o parceiro privado, que tomou a iniciativa de se apresentar a estes concursos e a responsabilidade de assumir este projeto, assumiu também que, durante 5 anos, não iria receber qualquer montante de remuneração por estes projetos. Ou seja, por outras palavras, aquilo que está previsto nestes contratos é que, durante os primeiros 5 anos do contrato, são feitos investimentos, por parte da concessionária, por parte dos privados, e não há qualquer pagamento do Estado e, neste caso, da EP. Isto para dizer que o esquema de pagamentos que está previsto, e que é conhecido e foi assumido pelas concessionárias, é o de que, efetivamente, só ocorrerão pagamentos a partir do quinto exercício, contado desde a data da assinatura dos contratos de concessão.

A quinta pergunta, relacionada ainda com a estrutura de pagamentos após 2014, resulta do que acabei de dizer, ou seja, pagamentos só após os 5 anos. Quanto à estrutura, quero apenas realçar que aquilo que está previsto nestes contratos são dois tipos de pagamentos essenciais: um pagamento por disponibilidade, que está associado à disponibilidade ou não da via, e um pagamento por serviço, que tem a ver com o tráfego. Esta era a quinta

pergunta, relacionada com a estrutura de pagamentos e com os tipos de pagamentos que existem. Depois, como é evidente, aqui, neste caso, há ainda um tipo de pagamentos de disponibilidade, que são os pagamentos contingentes, que têm aquela natureza relacionada com o refinanciamento ou não dos projetos. Este é o esquema de pagamentos que está previsto.

Não sei se respondi a todas as questões...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, fiz uma pergunta relativamente à reforma do contrato, após a recusa do visto pelo Tribunal de Contas. De quem foi a ideia de reformular o contrato naquelas condições?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, sobre essa matéria, gostava de dizer duas coisas: estes contratos de concessão, quando foram lançados, ou seja, o programa do concurso destes contratos tinha, como anexo, para que não houvesse dúvidas, uma minuta do próprio contrato de concessão. Por isso, a margem que as concessionárias tinham para modificar ou alterar os contratos de concessão era muito diminuta, constando mesmo dos cadernos de encargos, do programa de concurso, uma minuta do contrato de concessão.

Também na fase subsequente, de reforma do contrato, a margem de manobra que a concessionária teve foi muito diminuta, ou seja, a EP apresentou-nos as minutas da reforma do contrato e aquilo que, na altura, nos foi transmitido foi que não existiria grande margem para as concessionárias fazerem, enfim, alterações significativas a esses documentos, tanto que, conforme poderão constatar, e também não tenho acesso a toda a documentação, mas, tanto quanto julgo saber, quer as minutas do contrato de concessão, quer as minutas do contrato reformado,

que existem nos vários contratos de concessão, são muito similares. E, na altura, a razão era simples, pois, tendo em conta a quantidade de entidades envolvidas neste tipo de projetos, tendo em conta a quantidade de bancos que fazem parte do sindicato bancário e que também têm de aprovar as minutas dos contratos, se cada um começa a dar as suas sugestões, as suas notas... Aquilo que nos foi transmitido, na altura, pela EP, com quem lidámos sobre este assunto, foi que havia grandes limitações para fazer grandes alterações àquelas minutas.

Portanto, respondendo objetivamente à questão, as minutas de reforma do contrato foram-nos efetivamente apresentadas pela EP, foi essa a forma como decorreu o processo.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, não resisto a fazer apenas um comentário relativamente aos pagamentos, que, na estrutura de pagamento deste tipo de projetos, passam a ser feitos 5 anos após o início da subconcessão. É caso para dizer que, primeiro, se manda fazer a obra e, depois, aparece a fatura. Mas esta *décalage* temporal dá-nos que pensar, especialmente nesta altura, de agravamento das nossas contas públicas. Que mais faturas virão por aí?!

A segunda parte da minha intervenção, como disse, tem a ver com o momento em que estamos, da renegociação dos memorandos de entendimento que está a ocorrer entre a Estradas de Portugal e as subconcessionárias.

Gostaria de perguntar, muito diretamente, se a paragem das obras que vemos nesta subconcessão — ela é visível no local, aliás, eu própria já tive oportunidade de fazer o trajeto e de percorrer partes desta rede — resulta do facto de a concessionária estar parada por falta de financiamento, se é essa a causa maior da paragem das obras por parte da concessionária,

quanto é que já receberam da banca e quanto é que gastaram na obra, qual o montante que está em causa, e também a justificação para que isto esteja a acontecer. É que, de facto, como deve compreender, os vários autarcas da zona têm manifestado a sua preocupação e, alguns, mesmo a sua indignação pelo ponto de situação em que estão estas estradas.

Há, obviamente, uma renegociação em curso, em virtude de trabalhos que não irão mais ser feitos, que estariam planeados, mas foram alvo de cortes, e também da integração da rede de manutenção e conservação na esfera da EP, mas, ainda assim, subsiste uma parte da rede que está e continuará a cargo da concessionária, a qual está, neste momento, parada, devendo ser dada a palavra à concessionária no sentido de saber o motivo pelo qual a obra está nesse estado.

Era este comentário que gostaria que fizesse.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Muito bem, Sr.^a Deputada.

Então, relativamente à primeira questão, confirmo que, efetivamente, estão, neste momento, a decorrer negociações com a EP no sentido de tentar encontrar formas de reduzir o investimento associado a estes projetos e, correspondentemente, os pagamentos da EP associados a estas concessões. É um processo que está a decorrer, pois, como sabem, a comissão de negociação destes contratos, a UTAP (Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos), só foi nomeada em dezembro.

Portanto, as negociações começaram em 14 de janeiro — foi a primeira reunião que tivemos com a comissão — e as reuniões com a comissão estão a decorrer nas duas concessões, quer a do Baixo Alentejo, quer a do Algarve.

Quanto à segunda questão, ao facto de as obras estarem paradas, julgo que é importante referir aqui, até para os Srs. Deputados também terem a noção, o seguinte: efetivamente, a situação que vivemos hoje em dia nos dois contratos é tudo aquilo que não queríamos e que nunca imaginámos que fosse possível ter. Ou seja, a esta altura, já deveríamos ter a concessão concluída. Portanto, aquilo que estamos a viver neste momento é, realmente, uma situação dramática em que houve uma alteração profunda das circunstâncias e uma alteração das condições essenciais nas quais as partes fundaram a vontade de contratar.

Ou seja, aquilo que era a uma única fonte de recebimentos deste tipo de projetos... Como sabem, os únicos pagamentos que temos aqui são da EP, é essa a única fonte de recebimentos, e, mesmo assim, os acionistas aceitaram o princípio de só receber esse dinheiro a partir do quinto ano, já correndo um esforço enorme de, durante cinco anos, não terem qualquer recebimento, portanto, de aguentarem durante cinco anos sem receber.

Mas, agora, o que é que está a passar-se? É que não só aguentámos cinco anos, que já era do conhecimento e é contratual, não recebermos, como agora, que íamos começar a receber por estes projetos, acontece que a EP — e, enfim, isso é do conhecimento público — deixa antever grandes dificuldades em poder assumir todos os seus compromissos e em fazer pagamentos por falta de sustentabilidade financeira.

Logo, essa situação altera, como dizia há pouco, profundamente os princípios contratuais, portanto, aquilo que era um fator essencial de confiança associado a estes contratos, uma vez que não temos outra fonte de rendimentos... Quando alguém nos diz que não tem condições ou que dificilmente tem condições para pagar estes projetos, como imaginam, quem é que, com o dinheiro que já gastou aqui, vai continuar a fazer investimentos? É natural que, perante este tipo de informações, exista

receio por parte dos acionistas e o que está a acontecer na subconcessão do Baixo Alentejo e na subconcessão do Algarve tem tão-só a ver com isto.

Também a este propósito, vou responder a outra questão que a Sr.^a Deputada colocou sobre quanto é que já foi gasto, neste momento, na obra.

Na concessão do Baixo Alentejo, temos um contrato de construção com um valor contratual de 372 milhões de euros — é o valor da obra —, repito, 372 milhões de euros, e à data de hoje estão gastos 165 milhões de euros, portanto, cerca de 45% do valor da obra.

No caso da subconcessão do Algarve, o contrato de construção tem um valor de 162 milhões de euros — é o valor contratual — e foram gastos, à data, cerca de 40 milhões de euros, logo, cerca de 25%.

Respondendo objetivamente à sua questão, estes são os valores que já foram gastos.

Referi isto para perceberem que a situação que estamos a viver é tudo menos aquilo que esperávamos. Mas, para terem uma ideia temporal do acontecimento das coisas, gostava de deixar bem claro o seguinte: ambos os contratos foram assinados em 2009. No caso do Baixo Alentejo, o contrato foi assinado a 31 de janeiro de 2009; no caso do Algarve, o contrato foi assinado em 20 de abril de 2009.

O que é que aconteceu, entretanto? Aconteceu que mesmo nesse ano, em 2009, deu-se o chumbo do Tribunal de Contas. Em novembro, certo?

Portanto, a partir do momento em que se deu essa ocorrência... Tínhamos acabado de ser adjudicatários, de ter um contrato, chegámos a novembro e o contrato não teve o visto do Tribunal de Contas. O que é que isso significa? Contratualmente, fomos obrigados a começar a concessão, porque, como sabem, o que estava contratualmente previsto era que a concessão produzia efeitos a partir do momento em que o contrato se assinava e o único efeito que não estava produzido era o dos pagamentos da

EP. Ou seja, a EP só tem legitimidade para fazer pagamentos uma vez obtido o visto do Tribunal de Contas.

O que é que aconteceu? Em novembro de 2009, quando veio esta informação de que o visto não tinha sido dado ao contrato, ficámos perante uma situação em que a garantia de recebimento que íamos ter para os investimentos deste contrato não existia.

Portanto, aí tivemos o primeiro momento de instabilidade, pois tínhamos um contrato, mas não tínhamos a garantia de poder ter a nossa contragarantia de recebimento associada a esse contrato. Esta foi a primeira situação.

Segunda situação: só em 2010 é que se deu, então, a reforma dos contratos. Ou seja, só em junho de 2010 é que passámos a ter alguma garantia de que aí, sim, as coisas estavam outra vez bem encaminhadas. Nesse momento, tivemos outra vez condições para retomar os trabalhos. Este foi o segundo passo. Refiro isto para dizer que só a partir de 2010 é que tivemos alguma tranquilidade, alguma garantia, de que íamos ter alguém que nos pagasse estes contratos.

Em terceiro lugar, o que é que aconteceu, no ano seguinte, em 2011. Em 2011, fomos novamente contactados pela EP — isto já no final do ano —, que nos disse que tinha um problema de capacidade financeira. Nessa altura, em 2011, iniciámos uma outra árdua batalha ou uma árdua tarefa de começar outra vez a renegociar estes contratos.

Portanto, desde 2011 que começámos um processo de nova instabilidade, porque nos foi transmitido novamente pela EP que existia um problema de capacidade de pagamento e que era necessário mexer nestes contratos para reduzir os investimentos e, conseqüentemente, os pagamentos da EP.

Acontece que, no que respeita a essas primeiras negociações que começámos a ter em 2011, só em setembro de 2012 foi possível fechar um memorando de entendimento, ou seja, um acordo com as reduções contratuais que se iam fazer então nestes contratos.

Como podem ver os Srs. Deputados, temos andado sucessivamente de problema em problema: primeiro, com o visto do Tribunal de Contas e, depois, com os problemas associados à capacidade financeira da EP. Este é o calvário que temos vivido durante estes anos, desde 2009. E, como compreendem, com contratos onde a única entidade que nos vai pagar é a EP, com estas dificuldades que vivemos, de incerteza no que respeita a alguém nos pagar realmente o investimento que foi feito, conforme compreendem, a posição dos acionistas é prudente, cauteloso — aliás, não apenas a posição dos acionistas como também a dos bancos financiadores.

Portanto, confirmo a questão que me colocou relacionada com o facto de estarmos com os desembolsos parados nas concessões — é verdade, porque os bancos, que são os que financiam parte substancial destes projetos, como é evidente, também não estão na disposição de colocar nem mais 1 € enquanto não tiverem a certeza do que vai acontecer nestes contratos.

Em termos gerais, esta é a situação que temos vivido e é aquilo que gostaria de dizer a este propósito.

Não sei se respondi às questões que a Sr.^a Deputada colocou.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sim, Sr. Doutor. Deixe-me só tentar perceber melhor.

É que, de facto, uma estrutura que, como o senhor disse, não é para todos ir a um concurso destes e que, à cabeça, tiveram que pagar o que tiveram, o que realmente requer uma capacidade extraordinária de esforço e

de envolvimento das várias partes para poderem apresentar a proposta, sabendo que só a partir de 2014 — o tal período de carência dos cinco anos — é que iriam ter pagamentos, têm a obra atrasada porque a EP está numa insustentabilidade financeira, que não é de hoje. Não consigo perceber.

Não consigo perceber como é que não há desenvolvimento de obras, de acordo com o plano de trabalhos ao qual se propuseram concorrer, nas condições que já sabiam que iam ter, e que a única desculpa, neste momento, seja uma insustentabilidade por parte de uma empresa pública que foi criada precisamente pelo somatório de todas essas subconcessões e de todas essas facilidades, na altura, de «manda fazer agora, entrega a fatura depois». Neste momento, o atraso das obras é justificado com o pressuposto de insustentabilidade. Essa é a parte que não consigo perceber.

E não consigo perceber igualmente aquilo que são os atrasos da obra, as justificações para esses atrasos porque, eventualmente, aquilo que tem sido colocado à disposição da subconcessionária, em termos legais, para regularizar os prazos da obra não me parece falhar nada. Isto porque quando foi feito o adicional ao contrato, precisamente em resultado da recusa do visto do Tribunal de Contas, já vos foi dado um novo prazo de entrada ao serviço dos vários troços que tinham a cargo e, ainda assim, foram justificadas diversas vicissitudes com o contrato. Portanto, as vicissitudes parecem ser, de facto, o adjetivo mais qualificativo destes vários atrasos e destas sucessivas incompreensões no que respeita àquilo que está a acontecer. Supostamente, a matriz de risco nestes contratos coloca-se da parte do privado, que já sabia que tinha à partida esse risco a seu cargo, mas, ainda assim, conseguiram prorrogações de prazo por justificações com achados arqueológicos e faltas de estudos de impacte ambiental, sucessivos atrasos relativos a riscos que supostamente tinham

que ser assumidos pelo privado; os financiamentos ficaram a cargo do privado.

Não consigo, ainda assim, perceber qual é o ponto de situação desta subconcessão, que não seja apenas e só o facto de a concessionária não estar, neste momento, a executar a obra, mesmo com todas as vicissitudes da parte do Estado em ter que renegociar *n* contratos — muitos contratos! —, os quais provocaram precisamente a quase falência da empresa pública Estradas de Portugal, que tem estes pagamentos por fazer.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sr.^a Deputada, realmente, a culpa é minha, porque não me fiz entender convenientemente, pelo que vou tentar esclarecer outra vez.

Relativamente à situação das obras, podíamos, se tivéssemos condições para isso, continuar a fazer as obras. O que acontece é que assumimos os riscos que assumimos e que transmiti há pouco, mas não temos disponibilidade financeira nem condições, quer por parte dos acionistas quer por parte dos bancos, para continuar a contribuir para um peditório em que não sabemos se algum dia alguém nos vai pagar os investimentos que fazemos.

Portanto, a situação é muito simples (não sei se me faço entender): estamos a fazer obra, mas não temos disponibilidade para continuar a fazer obra sem saber se temos garantias de algum dia virmos a ter, do lado da contraparte com quem assinámos um contrato, recebimento para sermos ressarcidos dos investimentos que fizemos. Não sei se me fiz entender? Portanto, podíamos efetivamente continuar a fazer obra, mas não temos disponibilidade financeira porque os bancos não estão em condições de emprestar mais dinheiro enquanto não souberem que projeto vai afinal ser feito.

Na situação que existe hoje em dia nos mercados financeiros — porque os acionistas, como compreende, não têm uma mala de dinheiro à disposição para investir em projetos onde não sabem se existe retorno, ou não —, os próprios acionistas só estão em condições de investir os fundos próprios, de colocarem dinheiro nestes projetos, que são bastante significativos, se souberem se vão ser ressarcidos algum dia do dinheiro que aqui põem, porque têm outras alternativas de investimentos. Os próprios acionistas, para arranjam dinheiro para estes projetos, precisam de ir buscá-lo aos bancos emprestado, e os bancos também não emprestam sem saber se algum dia alguém vai pagar estes projetos.

Portanto, quanto ao aditamento ao contrato que há pouco mencionava, julgo estar a referir-se apenas à subconcessão do Baixo Alentejo. Trata-se de aditamentos feitos em 2012, numa altura em que efetivamente vieram a acontecer factos posteriores e em que a EP continuou a dizer-nos as debilidades financeiras associadas a estes projetos.

Sr.^a Deputada, não sei se necessita de mais algum esclarecimento quanto a esta matéria.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.^a Deputada, ainda que careça de mais algum esclarecimento, já ultrapassou largamente o tempo disponível na primeira ronda. Terá a possibilidade de colocar mais questões numa segunda ronda.

Passando agora ao PS, tem a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Prof. Doutor, queria começar por cumprimentá-lo e agradecer a sua disponibilidade para

estar aqui connosco a proceder a um conjunto de esclarecimentos muito importantes para a Comissão de Inquérito.

Tratamos hoje, nesta audição, das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral.

Antes de mais, a propósito da intervenção da Sr.^a Deputada que me antecedeu, e porque foi aqui referida, do meu ponto de vista de forma demagógica, a questão dos cinco anos para o pagamento, gostaria de perguntar, de forma sucinta, pois tenho outras questões para colocar, se conhece alguma PPP em que, por natureza, sejam feitos pagamentos durante a obra.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Não. Efetivamente, nas concessões que tenho acompanhado, durante o período da obra, normalmente, e pelo que conheço, não.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, afinal de contas, uma PPP é uma prestação de serviços ou é uma obra?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Existem dois tipos de concessões: concessões de obra pública, que é o caso que temos aqui; e concessões de serviço público.

Nos dois casos de que tratamos aqui, estamos a falar de uma concessão de obra pública onde existe um conjunto de atividades, não apenas de serviços como também de investimentos associados a essa concessão. Portanto, estamos a falar de um fluxo de relações bastante vasto, que não inclui apenas a prestação de um serviço mas também a responsabilidade por um conjunto de investimentos bastante avultados associados a estes projetos.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas o fim em si é a prestação de serviço.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, as concessões por natureza têm uma particularidade: o Estado contrata uma entidade privada para desenvolver um serviço ou uma atividade que por natureza incumbia ao Estado fazer. Temos, por essa razão, um conjunto de concessões, de parcerias público-privadas, na área da saúde, na área rodoviária, na área das infraestruturas de águas e de saneamento.

Portanto, estamos a falar de funções, de atividades que por natureza competiria ao Estado desenvolver; através de um contrato de longo prazo, o Estado transfere para os privados a execução dessas atividades, com uma *nuance* muito importante: como se trata de um contrato que tem uma natureza particular de serviço público, o Estado assegura a fiscalização e acompanha essa prestação de serviços durante todo o período da concessão. Ou seja, não é um contrato qualquer, é um contrato em que o Estado tem todo o interesse e, por isso, acompanha de forma efetiva os contatos durante a sua vida.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Fiz esta pergunta apenas porque achei estranhas as referências a estes cinco anos, pelos termos em que foram colocadas. Creio que numa Comissão de Inquérito não podemos utilizar este tipo de brincadeiras, porque não somos tontos e sabemos que as razões para que isto conste do contrato têm justificação.

Há duas matérias que já aqui foram abordadas mas às quais eu gostaria de voltar: os chamados «contratos paralelos» e as renegociações.

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Há de chegar a sua vez, Sr. Deputado Altino Bessa! Agradeço-lhe que não me roube uns segundinhos que me dão um jeito imenso.

Sr. Doutor, provavelmente, vou colocar-lhe algumas questões a que achará que já respondeu, mas como ouvi aqui dizer, no final de uma intervenção, «não consigo perceber, não consigo perceber», vou ajudar a que todos fiquem esclarecidos, reincidindo nalgumas matérias.

No caso concreto, vamos aqui esclarecer a matéria dos vistos às subconcessões e esta história dos chamados «contratos paralelos».

Sr. Doutor, pode explicar o que motivou o consórcio, ainda na fase de concurso, a apresentar na fase final custos superiores aos da proposta inicial? Os custos que aumentaram durante o processo de concurso foram custos financeiros ou custos de construção, operação ou manutenção?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sr.^a Deputada, relativamente aos contratos paralelos, julgo que já há pouco tentei explicar que neste tipo de concessões há dois tipos fundamentais de documentos contratuais: por um lado, as cláusulas do próprio contrato e os seus anexos, que de alguma forma traduzem o fluxo de relações contratuais que existem, durante 30 anos, entre as várias entidades envolvidas nos contratos; por outro lado, o modelo económico-financeiro, portanto, o caso-base, onde acaba por ficar traduzida toda a parte numérica, isto é, os pagamentos e recebimentos associados aos contratos de concessão.

Conforme há pouco disse, toda essa documentação existe, é clara e objetiva, pelo que não me revejo efetivamente nessa expressão de

existência de contratos paralelos. Tanto quanto julgo saber, as coisas estavam devidamente identificadas e, portanto, creio não ser caso para utilizar essa expressão.

Quanto à segunda questão, sobre os custos serem superiores na fase de BAFO comparativamente à fase da proposta inicial, fundamentalmente aquilo que existiu é o que expliquei há pouco, ou seja, entre o momento em que apresentámos a proposta, em abril de 2008, e o momento em que apresentámos a proposta final, em novembro, deu-se, com maior incidência, dificuldades nos mercados financeiros que fizeram com que os bancos deixassem de estar disponíveis para financiar nas condições em que então apresentaram as suas condições na fase inicial e, assim, aumentaram as condições de financiamento nestes projetos. Portanto, no essencial, as alterações que ocorreram entre a primeira e a segunda fases tiveram a ver com os custos financeiros.

No caso da concessão do Algarve, e apenas nesta, para além dos custos financeiros, e tanto quanto me recordo, porque já passaram alguns anos, houve uma situação particular, em que os quatro concorrentes que estavam na fase de proposta foram também à fase final de negociação. Portanto, todos os concorrentes que estavam a concurso foram à fase final e aí, para além das questões financeiras, tanto quanto me recordo — não posso precisar com total detalhe —, existiram duas variantes, duas obras adicionais que foram incluídas, chamemos-lhe assim, durante a fase de negociação, em condições de igualdade para todos os concorrentes.

Desta forma, no caso da subconcessão do Algarve, para além dos custos financeiros, houve, então, acréscimos decorrentes da introdução de duas novas variantes com os correspondentes custos de construção e de operação e manutenção e grandes reparações.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Acabou, então, de me confirmar, com esta exceção que fez questão de referir, que as chamadas «compensações contingentes» são para fazer face às taxas de juro dos bancos financiadores. Quais são os bancos financiadores, Sr. Professor?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Em ambas as concessões temos um conjunto de bancos: o BPI, a Caixa, o Santander...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Qual Caixa?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — ... CaixaBI, da Caixa Geral de Depósitos, e, ainda, a Société Générale. Estes quatro bancos são comuns...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Repita, por favor.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — São eles: BPI, Caixa, Santander e Société Générale.

Depois, na concessão do Baixo Alentejo, para além destes quatro, existem outros quatro bancos: o Banco Europeu de Investimento, o BBVA, o Bankia e o Fortis. Portanto, no caso da concessão do Baixo Alentejo são oito bancos.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — No contrato reformado que obteve visto do Tribunal de Contas estão ou não inscritas as chamadas «compens es contingentes»?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, conforme há pouco mencionei, as compensações contingentes foram a fórmula encontrada para fazer face à situação que existia, para ultrapassar a situação.

A situação dos pagamentos contingentes ficou prevista no contrato de concessão, se não me falha a memória, no Anexo 5, que é precisamente o caso-base reformado, que é um contrato; o anexo faz parte, conforme podemos ver no corpo do contrato.

Como eu dizia há pouco, estas concessões têm duas particularidades: por um lado, têm um conjunto vasto de documentos contratuais, de cláusulas contratuais, que traduzem o conjunto de relações contratuais entre as várias entidades envolvidas neste projeto; e, depois, têm um outro contrato muito importante nestas concessões, que é o modelo de projeções económico-financeiras. Neste tipo de concessões, sem realmente olharmos para essa peça-chave que é, ao fim e ao cabo, o documento essencial nestas concessões, não conseguimos ter a realidade total dos contratos.

Portanto, é no caso-base que estão refletidas essas compensações, através do tal mecanismo de partilha de benefícios de refinanciamento, que no contrato inicial estavam só repartidos entre a EP e o concessionário numa partilha idêntica, de 50-50. Com o contrato reformado, esse benefício do refinanciamento foi totalmente atribuído à EP, e é isso que acaba por estar refletido quer no corpo do contrato quer no seu anexo, no caso-base.

A Sr.^a Eurídice Pereira (PS): — Sr. Professor, na auditoria do Tribunal de Contas, ponto 268, é referido que foi detetada a existência de acordos entre os bancos financiadores, as subconcessionárias e a EP, consagrando compensações contingentes no montante de 705 milhões de euros; no ponto 269 (e passo a citar), é referido o seguinte: «Veja-se, a

título de exemplo, o teor da carta do banco financiador relativa à subconcessão do Algarve Litoral (...)».

Ora, se analisarmos o acordo referido, a carta do banco relativa à subconcessão de referência, verificamos que ela foi emitida pela Caixa — Banco de Investimento (tenho uma cópia da carta aqui comigo, penso que a reconhece, porque lhe foi endereçada), com a assinatura do Dr. Sérgio Monteiro e dirigida ao Sr. Professor. Vou fazer entrega da cópia da carta que tenho comigo, mas, porque não tenho mais nenhum exemplar, pedia à Mesa o favor de, se fosse possível, tirarem fotocópia, o que agradeço.

Apesar de constar no papel, confirma o Sr. Professor que o Dr. Sérgio Monteiro, atual Secretário de Estado, foi o emissor da carta que o Tribunal de Contas denomina «acordo paralelo de compensações contingentes» e que o Sr. Professor foi o recetor?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Bem, não vi a carta em pormenor, mas julgo saber que carta menciona e, sobre esse assunto, gostava de dizer, com toda a clareza, que não estamos a falar de nenhuma carta nem de nenhum acordo paralelo.

Aquilo que eu gostava de explicar a esse respeito é muito simples e é o seguinte: os contratos de concessão são contratos onde as entidades financiadoras suportam uma parte importante, fundamental, do financiamento destes projetos. E, portanto, os bancos financiadores são uma entidade com interesse direto nestas concessões, porque emprestam o dinheiro a longo prazo e querem ter a garantia de que, durante o período da concessão, o projeto vai gerar receitas que lhes permitem ressarcir o dinheiro que os bancos emprestaram.

Isto para dizer que qualquer documento contratual numa concessão, e dado o envolvimento que os bancos têm nestes projetos, qualquer alteração

a esses contratos que os bancos aprovaram tem que, evidentemente, ser também aprovada pelos bancos financiadores.

O que é aconteceu? Aconteceu que, formalmente, os bancos têm que aprovar as alterações às minutas do contrato reformado que, então, ocorreu e tão simplesmente a carta a que, julgo, a Sr.^a Deputada estava a fazer referência é uma carta que deverá chamar-se *consent letter*, ou seja, uma carta de consentimento, em que os bancos formalmente aprovam...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, peço desculpa por interrompê-lo, mas quero perguntar-lhe o seguinte: quem é que assinou essa carta em nome da CaixaBI?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Então, a carta está assinada... Está aqui o nome! Julgo que... É factual, não é? Já não... Exatamente: Sérgio Monteiro e Daniel Santos.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Muito obrigada.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Que era o banco agente, portanto, a Caixa é o banco agente.

Como sabem — já agora, só para explicar —, neste tipo de contratos, temos um conjunto de instituições financeiras internacionais e nem todos os bancos têm balcão aqui, em Portugal.

Já é muito bom haver instituições financeiras internacionais, enfim, que apoiem este tipo de projetos, e não podemos estar na concessionária a falar com 10 bancos ao mesmo tempo, pelo que é natural, neste tipo de projetos, haver um banco agente, um coordenador. Neste caso da concessão do Algarve, era a CaixaBI o banco agente.

Ora, o que é que acontece? Normalmente, o banco agente contacta com todos os outros bancos, obtém as suas aprovações e, depois, remete as suas comunicações à concessionária em nome dos outros bancos, como o banco agente. Foi isso que aconteceu nesta carta, em que o banco agente, de forma formal, diz que aprova o contrato reformado.

E sempre teria que ser assim. Porquê? Porque, conforme há pouco expliquei, qualquer alteração aos contratos tem que ser aprovada pelo banco. Porquê? Porque os bancos são parte interessada, fundamental, nestes contratos, e, portanto, têm de dar o seu consentimento escrito, formal; e os bancos estrangeiros que não estão aqui e que acompanham estes projetos têm de ter também, nos seus comités de crédito, estes documentos formais que permitem validar e formalizar essas situações.

Portanto, foi isso que aconteceu.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, assim sendo e, como nos disse há segundos, porque não aceita a ideia de isto ser chamado «contrato paralelo», pergunto-lhe se está certo ou errado que se eu, então, disser que se trata de uma carta de consentimento obrigatória, nos termos do contrato de concessão, não acrescenta 1 € de compensações às compensações previstas no contrato de concessão. Estou certa ou estou errada?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Nem mais!

Ao fim e ao cabo, a carta de consentimento é uma carta que aprova aquilo que já constava dos outros documentos contratuais, ou seja, o contrato de subconcessão e o seu anexo, que é parte integrante do contrato de concessão, leia-se: caso-base, e esta carta é efetivamente obrigatória, ao abrigo do contrato de concessão, mais especificamente do seu anexo,

contrato de financiamento, que exige este tipo de notificações e de aprovações nas situações em que existam alterações ao contrato inicial, que foi o que aconteceu aqui.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, passaria agora, de forma muito breve — aliás, tinha dito isto — a retomar dois dos temas abordados anteriormente: esta história dos contratos paralelos, mas também a questão das renegociações, correndo também aqui o risco, pelo menos no momento inicial, de o forçar a repetir algumas questões.

De qualquer modo, queria dizer o seguinte: Sr. Professor, desde que o atual Governo anunciou que iria anular obras que constam do objeto do contrato de concessão quer do Baixo Alentejo quer do Algarve Litoral que se verifica uma suspensão nos terrenos de todas as obras, como aqui já falámos. É público que os bancos financiadores não estão a entregar os fundos para a execução das obras.

Pergunto: as dúvidas levantadas publicamente pelo Governo sobre a alteração do contrato foram uma das causas que levaram os bancos a suspender o financiamento? E, ainda: essa suspensão do financiamento é a razão da suspensão da obra?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Efetivamente, é verdade que a suspensão que temos em ambas as concessões ocorreu não apenas pela questão das negociações que estão neste momento a decorrer, como começou antes com a quebra do *rating* da República, que fez com que o *rating* das instituições financeiras que suportam estes projetos, nomeadamente as garantias que são prestadas, tivesse reduzido.

Tivemos aqui realmente um conjunto de problemas associados à utilização de fundos nestes projetos, relacionados com as garantias que

estavam prestadas nestes projetos e que, de alguma forma, retraíram o envolvimento dos bancos, o que levou à suspensão dos pagamentos dos bancos nestes projetos.

Ainda assim, conseguimos, não obstante essa situação, ultrapassar algumas dificuldades e fizemos alguns desembolsos, ainda nessas situações relacionadas com a quebra do *rating*.

O que realmente veio a provocar agora maior retração e, portanto, maior dificuldade nos bancos em acompanharem prende-se, efetivamente, com duas situações.

Por um lado, estas informações que vão sendo veiculadas quanto à incapacidade ou com a dificuldade de a EP poder assumir os seus compromissos nestes projetos... E o que é que isso implica? Implica que a concessionária, ao não receber dinheiro da EP — dinheiro esse cuja única fonte é os pagamentos da EP —, não pode também pagar de volta aos bancos o dinheiro que eles emprestaram. E, portanto, aquilo que os bancos estão a dizer é: «Havendo incerteza sobre a capacidade financeira da EP nestes projetos, ficam também de alguma forma preocupados e apreensivos em continuar a meter mais dinheiro, para além daquele que já colocaram.»

Por outro lado, as negociações que estão também a decorrer no sentido de reduzir o âmbito de trabalhos a fazer em ambas as concessões conduzem também a que os bancos de alguma forma só estejam disponíveis para continuar a colocar dinheiro e a fazer investimentos quando houver a certeza absoluta de, a final, que projeto é que vão ter, onde é que isto vai parar.

Portanto, a suspensão das obras deve-se não apenas aos bancos mas também, como há pouco dizia, aos acionistas, que, neste cenário de incerteza, tal como os bancos, também estão bastante apreensivos em continuar a fazer investimentos num projeto que, depois, não têm a certeza

se, a final, vai ou não haver dinheiro para serem ressarcidos dos investimentos que aqui fizeram.

Por conseguinte, eu diria que é devido não só os bancos como também toda a apreensão geral relacionada com o enquadramento da situação atual.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Professor, no seu entendimento, há alguma relação entre a suspensão das obras e os processos de despedimento de trabalhadores anunciados nas empresas construtoras, a Tecnovia e a Edifer?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Não. Enfim, não tenho informação específica sobre esses processos de despedimento na Tecnovia e na Edifer, mas tanto quanto julgo saber esses despedimentos, a haver, têm a ver, com certeza, com outro tipo de situações não apenas desta obra, como também, eventualmente, de outro tipo de projetos.

Agora, é evidente que houve um conjunto de trabalhadores que estavam alocados a estas obras e que foram mobilizados...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Dispensados!

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Não sei se foram dispensados, não tenho informação que me permita confirmar isso.

Sei que houve um conjunto de trabalhadores que estavam afetos a estas obras, e no setor da construção é normal as pessoas serem transferidas de umas obras para as outras quando não são necessárias temporariamente. Mas diria que são situações que, quando as obras arrancarem, serão

repostas e, portanto, não estou a ver um fator de causa-efeito direto com esses processos, que não conheço em detalhe.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — O problema, Sr. Professor, é transferir para onde. Porque não há investimentos em Portugal, como sabe, isto está tudo meio parado e, portanto, se transferidos, só mesmo para o despedimento.

Percebo a sua cautela, mas lamentavelmente essas transferências são para as listas dos centros de emprego e não para investimentos, porque nem há investimento público e, de facto, arranjou-se aqui um «trinta e um» que o investimento privado também não existe por força de tantos receios — aliás, na própria palavra do Estado, e é o que eu também posso inferir das palavras de há pouco do Sr. Professor.

Já não disponho de tempo — faltam-me uns escassos segundos para completar os 8 minutos — e tenho um conjunto de questões para colocar, mas vou deixá-las para a segunda volta de perguntas, porque, se as fizesse agora, não teria tempo para terminar nestes escassos segundos de que ainda disponho.

Muito obrigada, Sr. Professor.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr.^a Deputada.

Passamos ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero também cumprimentar o Sr. Professor Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa e agradecer-lhe as respostas, até pela sinceridade e a clareza com que as dá.

Gostava de começar por lhe perguntar o seguinte: uma empresa como a que V. Ex.^a representa, como todas as outras, é uma empresa que conhece bem o regime jurídico do Estado português.

Portanto, à data da ida a concurso, não desconheciam quer o Código dos Contratos Públicos, nem a alínea c) do n.º 3 do artigo 44.º da lei do Tribunal de Contas. Sabiam que, sem visto prévio, a obra não funcionaria e sabiam quais era as condições para ir a jogo, nomeadamente que não poderia haver deterioração da primeira para a segunda fase. Ou seja, estas fases todas, para além da seleção dos candidatos, são objetivamente para melhoria das condições. Ora, não foi isso que se verificou. Inclusivamente, reconheceu aqui que sabia que só ia receber passados cinco anos.

Pergunto: qual é a parte que vos falhou para que, depois, de repente, tenham dito que, afinal, houve aqui mais uma alteração das circunstâncias? Conheciam, ou não, as regras do jogo, o regime jurídico e as condições do contrato, que previam pagamentos, apenas e só, em 2014?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Vou começar pela segunda parte da pergunta, que é a mais simples e à qual já me referi há pouco. As regras do jogo, quanto aos pagamentos, a partir de 2014, conforme referi há pouco, eram claras. Aliás, já constava de todos os contratos que os recebimentos nestas concessões só ocorreriam ao fim de cinco anos. Portanto, durante os primeiros cinco anos, os concessionários têm de palmilhar caminho e, às suas próprias custas, incorrer em todas as despesas associadas a estes contratos. Essa questão é simples e já constava dos documentos do concurso, não há qualquer novidade. E é isso que está a acontecer, é isso que está previsto e não temos qualquer problema com isso.

Quanto à primeira questão, recordo também aquilo que há pouco referi e que é o seguinte: a primeira proposta que apresentámos — a proposta inicial, aquela que apresentámos sem qualquer certeza, sem qualquer garantia de poder vir ou não a ter sucesso neste contrato —, foi uma proposta que, tal como todas as outras, continha despesas bastante avultadas — cerca de 2 milhões de euros em cada uma delas, neste tipo de concursos.

E o que é que aconteceu? Essa proposta foi apresentada em abril de 2008 e fomos seleccionados como uma das melhores propostas para ir à fase seguinte, à fase *best and final offer*. Essa fase seguinte aconteceu em novembro de 2008. O que é que aconteceu? Sabíamos, pelas razões que há pouco expliquei relacionadas com a crise financeira que ocorreu, que era inevitável refletirmos na proposta esse acréscimo de custo decorrente das alterações de circunstâncias que então se verificaram relacionadas com a crise financeira. E o que pensámos foi muito simples e foi o seguinte: tínhamos gasto o dinheiro que já tínhamos gasto há quatro meses. Então, íamos deitar à rua 2 milhões de euros, por fatores exógenos, por razões que nos ultrapassavam, sem nada termos contribuído para isso, e não íamos apresentar qualquer proposta em novembro, não íamos a jogo, quando tínhamos a proposta feita e a única variável que mudava era o custo de financiamento?

Assim, humildemente, voltámos a pegar na proposta que tínhamos, onde já tínhamos gasto 2 milhões de euros, e voltámos a entregá-la em novembro, na expectativa, e sabendo de antemão das limitações que o Sr. Deputado referiu, mas também tendo a consciência de que estávamos perante uma situação extraordinária. Ora, julgo que essa também terá sido a leitura que, depois, o Estado, a entidade pública contratante, suportada pelos excelentes técnicos de que dispõe neste tipo de projetos, fez, ao

entender igualmente que estávamos perante uma situação extraordinária, anormal, e que havia razões para, ainda assim, adjudicar.

Isto para lhe dizer objetivamente que, quando apresentámos a nossa proposta em novembro, sabendo de antemão que havia um acréscimo de custos, fizemo-lo porque já tínhamos passado por tanto, já tínhamos gasto tanto. E ficámos, pura e simplesmente, nas mãos do decisor público. Competia ao decisor público decidir se, perante aquela proposta, sendo ainda assim superior, pelas razões que todos conhecemos, queria ou não adjudicar. Portanto, aí, não tivemos qualquer intervenção, não tivemos qualquer envolvimento, como é evidente. Apenas nos apresentámos a concurso, dado o dinheiro que já tínhamos gasto, e coube ao Estado tomar a decisão de, ainda assim, adjudicar, pelas razões que com certeza foram suportadas pelos técnicos que excelentemente apoiavam o Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, são tão excelentes que fizemos um caminho longo, que ainda não terminou, de reforço das capacidades de auditoria e de controlo do Estado — assim, há mais interferência do Ministério das Finanças, como agora acontece, e alterámos a lei do Tribunal de Contas, dando-lhe poderes específicos. É que todos nós fomos reconhecendo que para trás... Aliás, se recuarmos um pouco, em relação às SCUT, nem sequer havia a necessidade da existência de um comparador público, o que é uma ilegalidade. Mas esta não é uma pergunta para si, é para o tal representante do Estado.

Quero perguntar-lhe quem era o interlocutor do Estado, esse ente ausente e simpático, que aceitou as vossas dificuldades. É que os privados disseram: «Há aqui uma alteração superveniente das circunstâncias que configura uma ilegalidade à luz do Tribunal de Contas, mas, ainda assim, como já gastámos 2 milhões de euros, vejam lá se fazem a obra». Ora,

quero saber se a pressão para fazer a obra foi vossa, porque já tinham gasto 2 milhões de euros, ou se foi do Estado que, em 2009, em vésperas de eleições, queria fazer a obra, independentemente do custo que ia envolver, até porque só era para pagar em 2014 e, se perdessem as eleições, já não era com eles, como, aliás, aconteceu.

Enfim, o que queria saber era quem fez a pressão para fazer a obra. É que as circunstâncias de financiamento eram muito más, a degradação era diária. Aliás, foi esse mesmo Governo que «atirou para o lixo» a terceira travessia do Tejo, com base na deterioração das condições financeiras, e mandou parar as obras. Como deve lembrar-se, naquela altura, o Ministro das Finanças disse que não se faziam mais contratos que não estivessem já assinados naquela data e que, a partir dessa data, não se fazia nem mais um — e não era por estar próximo o natal, mas porque estávamos mesmo em dificuldades financeiras.

Portanto, se ainda assim, quiseram fazer esta obra, pergunto-lhe: foram VV. Ex.^{as}, por causa desses 2 milhões de euros gastos, que pressionaram, ou foi o Governo que queria muito fazer esta obra por ser fundamental?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sr. Deputado, como imagina, nós não temos qualquer capacidade para influenciar aquilo que são as decisões públicas para firmar um contrato destes. Nós, conforme há pouco referi, humildemente, apresentámos a nossa proposta, que já tínhamos connosco, e submetemo-la à consideração do Estado. Os nossos interlocutores aqui foram, como não podia deixar de ser, os representantes da Estradas de Portugal, com quem celebrámos o contrato e que estiveram envolvidos em todo este processo. Portanto, tanto quanto é do meu conhecimento, não houve qualquer fator de pressão, nada mais houve a não

ser o entendimento de que estávamos perante situações extraordinárias, como há muito não ocorriam, e que o Estado entendia que, ainda assim, se justificava adjudicar.

Julgo que terá sido isso que aconteceu. Não tenho muita informação sobre isso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O vosso interlocutor era só a Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, era só a Estradas de Portugal.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Confesso que não posso aceitar qualquer tipo de vitimização de quem financiou isso e das empresas que concorreram, até porque se eu olhar para a partilha de riscos, ela é inteligente em benefício dos privados. Temos olhado, com alguma atenção, para a grelha da partilha de riscos e este contrato, apesar de prever cinco anos sem receber, pressupõe 25 anos a receber. E pressupõe, por exemplo, uma garantia de um recebimento de disponibilidade e ainda uma participação no tráfego, uma vez que o risco de tráfego é partilhado, mas partilhado a favor do privado.

A minha pergunta é que análise faz desta grelha da partilha de riscos — esta matéria também nos suscitou dúvidas — e, mais importante até do que essa análise da partilha de riscos, o que me parece relevante é saber que garantia tinha quem fez os estudos de tráfego. É porque se é verdade que havia deterioração das condições financeiras e económicas do País, do *rating* da República e das empresas, não é menos verdade que essas

mesmas condições levariam a diminuições de tráfego, que, por sua vez, penalizariam a rentabilidade económico-financeira da subconcessão.

O que lhe pergunto é se concorda com isso, se essa análise foi feita ou se se mantiveram... É que as condições financeiras deterioraram-se mas, pelos vistos, de acordo com os estudos de tráfego, os carros aumentavam. A não ser que haja aqui uma deficiência de análise, pergunto-lhe se essa questão foi posta e que análise faz disso.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Relativamente à primeira questão, quanto à matriz de risco, com o devido respeito, a minha opinião é ligeiramente distinta quanto à assunção de riscos por parte do Estado. Tanto quanto julgo saber, a grande maioria dos riscos neste tipo de projetos é efetivamente assumida pela subconcessionária, e os riscos que ficam com o Estado são riscos muito diminutos, relacionados com modificações unilaterais durante o período da concessão, alterações legislativas de carácter específico concretamente aplicáveis a estas concessões, ou questões relacionadas com achados arqueológicos. São estes, diria eu, no essencial, os riscos que ficam do lado do Estado, porque todos os outros riscos, e os mais significativos, são assumidos pela entidade privada, pela concessionária, nomeadamente os riscos de construção, os riscos de projeto, os riscos de financiamento, os riscos de operação e manutenção.

Portanto, grande parte dos riscos são efetivamente assumidos pelo privado. Com uma ressalva quanto à questão do risco de tráfego. O risco de tráfego é efetivamente um risco que é partilhado entre o Estado e o concessionário. E aí existem também dois mecanismos. Ou seja, existe o pagamento por disponibilidade, que é tendencialmente fixo e que só não será devido se a estrada não estiver disponível. E aí os concorrentes que se

apresentaram fizeram propostas completamente diferentes. Ou seja, houve concorrentes que apresentaram propostas com recebimentos por disponibilidade — portanto, esses tais que não dependiam do tráfego — mais elevados, e houve concorrentes que sujeitaram e submeteram só o risco de receber pagamentos por disponibilidade mais baixos e, portanto, correndo um risco maior no pagamento por serviço associado ao tráfego.

Assim sendo, diria que a questão do risco do tráfego é realmente um risco que acaba por ser partilhado. Para ter uma ideia, o risco de tráfego assumido nas nossas subconcessões foi bastante elevado. Ou seja, no caso, por exemplo, da concessão do Baixo Alentejo, das nossas receitas totais, cerca de 38% são receitas por disponibilidade, isto é, do total de receitas que temos apenas recebemos 38% por disponibilidade, ou seja, no restante, mais de 60%, estamos em risco de tráfego — se houver tráfego, recebemos, mas se não houver tráfego, não recebemos (ou seja, é significativo o risco de tráfego que assumimos nesta concessão). E ainda mais do que isto, na subconcessão do Algarve, os recebimentos por disponibilidade são de apenas 4%, ou seja, todos os outros recebimentos são função do tráfego, isto é, se houver tráfego, recebemos, mas se não houver tráfego, não recebemos. Ou seja, também aí, em termos daquele risco que é partilhado, o risco de tráfego, fomos bastante agressivos, chamemos-lhe assim, e assumimos um risco elevado, no sentido de receber pouco como disponibilidade.

Não sei se respondi ao que o Sr. Deputado perguntou.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sim, sim. Aliás, o senhor confirmou que a partilha de risco é, de facto, inteligente. Percebe-se agora por que é que no Algarve Litoral os recebimentos são só 4% e no Baixo Alentejo é diferente. Tem, obviamente, a ver com as previsões de procura

de uma e de outra. Ontem, analisámos outras concessões em que esse valor era só de 72%. Isto só prova que os privados, aqui, são inteligentes, a Estradas de Portugal é que tem azar, pois só tem mesmo receitas através do tráfego, que são as receitas do pagamento de portagens e que, segundo os dados de hoje, caem a pique.

Mas o que queria perguntar-lhe é qual é o preço por quilómetro destas duas subconcessões, se elas foram ou não fiscalizadas, e se, por incumprimento ou por atraso de obras, tiveram penalizações e, se tiveram, quanto é que pagaram.

Por exemplo, há um incumprimento contratual por atraso da entrada em serviço do troço Faro-Olhão, mas julgo que há mais. Quero saber quantos foram, se já pagaram ou não, de que montantes estamos a falar e o preço por quilómetro.

O Sr. Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa: — Muito bem.

No caso da concessão do Baixo Alentejo, temos, conforme há pouco referi, uma concessão que tem um valor de construção de 372 milhões de euros, à volta disso. Para uma concessão que tem uma extensão de cerca de 350 km, dá uma média de cerca de 1050 ou 1070 milhões de euros por km.

No caso da subconcessão do Algarve, temos um contrato de construção de cerca de 162 milhões de euros, como, há pouco, disse. Para uma extensão que tem cerca de 275 km tem um valor por quilómetro de cerca de 610 000 €, à volta disso.

É o valor por quilómetro dessas duas concessões.

Relativamente à segunda questão, relacionada com as penalidades, não temos ainda qualquer penalidade aplicada nestes contratos, não temos qualquer notificação, não temos qualquer multa nestes contratos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isso quer dizer que, da parte do Estado, há toda uma simpatia e uma atenção especial para com o incumprimento de um contrato. Queria saber se, *a contrario*, isso também acontece. Por que é que lhe faço a pergunta? Não vou voltar...

Aliás, gostava só que, se pudesse, precisasse quem fez os estudos de tráfego. É que a doutrina diverge. Temos muita gente que diz que o verdadeiro risco está no tráfego. Portanto, era importante saber se há critérios e rigor nesta análise.

Já que não foram penalizados por incumprimento no troço Faro-Olhão, no incumprimento contratual por atraso de entrada ao serviço da variante de Lagos, entre outras, quero perguntar-lhe se essas paragens das obras têm alguma data prevista para que possam reiniciar-se. Isso é importante saber.

Quero também saber se é ou não verdade que as compensações contingentes, segundo o contrato reformado, têm cariz autónomo e que o Estado também tem sobre elas o direito, caso as condições financeiras melhorem, de, num ou mais refinanciamentos, ficar com a totalidade dos ganhos. Ontem, tivemos a confirmação de que assim acontece nos acordos contingentes. Quero saber se nestas duas concessões acontece da mesma maneira, ou seja, em caso de refinanciamento, em caso de melhoria, que todos desejamos, das condições financeiras, se o Estado fica com 100% desse ganho.

A minha pergunta é simples: para uns privados que põem em causa a continuação de uma obra que não têm a certeza se encontram quem a pague, por que é que aceitaram essas condições? Por que é que não tentaram fazer como acontece, pelo menos, no tráfego, uma partilha de 50-50, e por que é que o Estado reservou, para si, esse direito? Isso decorre apenas de uma cláusula contratual autónoma ou decorre de um perdão que

inicialmente o Estado fez à tal deterioração das condições financeiras e da simpatia e da benevolência do Estado pelo reconhecimento dessa dificuldade?! Gostava de saber de onde é que ela surge, por quem é que foi proposta e se confirma.

Já vi que todas as concessões são diferentes, mas a informação que tenho é a de que esta também é assim. Gostava que me pudesse explicar.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Relativamente à não existência de penalidades, julgo não haver, como é evidente. Estamos a falar de entidades com competência e com critérios insuspeitos. A EP é uma entidade com excelentes técnicos, com vários anos de contratação pública e, como é evidente, não se pauta por critérios de simpatia ou de antipatia perante quem quer que seja. Se não temos, à data de hoje, penalidades é porque é entendido pela EP que, contrariamente àquilo que acontece com outras entidades, elas não são devidas e, portanto, não queria sobre isso aqui expor muito mais.

Conforme disse, pelo número de anos que a EP tem, pela quantidade de contratos que gere, não entendemos que possa haver aqui qualquer critério relacionado de forma subjetiva. É porque, no decurso do contrato, existem situações que justificam que tal não ocorra.

Quanto aos dados de tráfego, também devo dizer que, apesar de todos sabermos que os dados de tráfego são projeções que valem o que valem, como qualquer outra projeção, não existe qualquer incentivo por parte das concessionárias e das entidades que fizeram os estudos de tráfego de estarem a empolar, porque podem estar a enganar-se a si próprias.

Por outras palavras, os estudos de tráfego que fizemos e que temos nos nossos contratos são estudos que foram efetuados pela concessionária, de acordo com as melhores práticas internacionais, foram solicitados para

serem estudos rigorosos e, além disso, foram auditados pelos bancos. Ou seja, para além dos consultores que a concessionária contratou, também os próprios bancos contrataram entidades para rever os estudos de tráfego. Tivemos, pois, um conjunto de especialistas a validar o trabalho de outros especialistas nesta matéria.

Para além de mais, também a própria EP, que tem internamente os seus especialistas, apreciou os estudos de tráfego, os quais foram objeto de avaliação.

Isto para dizer que não existe qualquer incentivo por parte das subconcessionárias em ter projeções de tráfego artificiais. O que existe são projeções que tentam traduzir a melhor prática para os concessionários.

Por outro lado, como sabemos, os bancos, neste tipo de projeto, quando auditam os estudos de tráfego, têm sempre uma tendência conservadora. Ou seja, tomando como bom um estudo de tráfego, os bancos, normalmente, fazem projeções conservadoras e, portanto, reduzem ainda esses níveis de tráfego por um fator de maior confiança.

Isto para dizer que os dados de tráfego que apresentámos traduzem o que, na altura, entendemos serem as melhores práticas. Acontece, como é evidente que, tal como em todas as concessões ou como em todas as estradas, por razões macroeconómicas que todos conhecemos, hoje em dia as situações não correspondem às projeções iniciais. Mas isso são outros fatores.

Relativamente à terceira questão relacionada com as compensações contingentes, já há pouco mencionei que as compensações contingentes são realmente pagamentos que, pela própria natureza do seu nome, podem ou não ocorrer. Devo recordar que...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A minha pergunta é se o Estado fica com os 100% dos benefícios de um futuro refinanciamento, se as condições se alterarem.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sobre este aspeto, iria progredir e dizer o seguinte: a concessionária — esta é uma parceria, é uma relação de longo prazo, a 30 anos —, se não tivesse ocorrido a reforma do contrato, teria legalmente direito a ver-se ressarcida e, portanto, a ser indemnizada de todos os custos incorridos à data em que ocorreu o chumbo do Tribunal de Contas.

Conforme sabem, a lei que existia relacionada com este assunto — a lei do Tribunal de Contas — previa que os contratos produziam efeitos, tinham de se iniciar, as responsabilidades tinham de ser incorridas. Por isso, tinha que se correr o risco de algum dia o Tribunal de Contas dar ou não dar o visto e, se não desse, que foi o que aconteceu aqui, a consequência poderia ser a do Estado ter de indemnizar montantes correspondentes a todas as despesas incorridas, com uma *nuance* particular neste tipo de contratos. Como sabem, neste tipo de contratos de concessão existem contratos específicos particulares para cobertura do risco de taxa de juro, os chamados «contratos de *hedging*», «de *swap*», e que a quebra desses contratos implica montantes extremamente avultados.

Portanto, aquilo que estava em causa, se houvesse a quebra destas concessões, era o Estado, potencialmente, vir a ter de indemnizar a concessionária. E nesse caso o que é que tínhamos no final do dia? Tínhamos uma indemnização do Estado para obras e para gastos que foram incorridos, sem qualquer contrapartida para o Estado. Ou seja, ia gastar-se dinheiro, ia pagar-se uma indemnização e a contrapartida era nada! «Não

tivemos nada, gastámos dinheiro ‘para o boneco’!» — perdoem-me a expressão.

Assim, aquilo que tivemos foi uma posição construtiva, colaborante, no sentido de nos colocarmos à disposição do Estado, da EP, e de tentar encontrar um mecanismo que salvaguardasse, também aqui, a posição do Estado e, portanto, que se permitisse viabilizar uma solução.

Esse foi o entendimento da EP. A EP entendeu que se devia seguir esse caminho e tentar reformar o contrato, e foi isso que foi feito.

O que ficou combinado, então, foi isso, foi haver um financiamento cujos benefícios eram partilhados entre a EP e a concessionária em 50-50; a concessionária abdicou desse seu benefício em favor do Estado, no sentido de se encontrar, durante os anos subsequentes à assinatura do contrato, condições propícias a poder refinar estes contratos e, se tal ocorresse, os benefícios desse refinanciamento seriam para a EP, permitindo, dessa forma, anular os pagamentos que anteriormente eram certos e devidos à concessionária, os quais, neste momento, são apenas contingentes, ou seja, eles só ocorrem se não se conseguir refinar a concessão.

Este foi o esquema, o procedimento encontrado no sentido de transferir e de aceitar transferir para o Estado — para a EP, neste caso — essa partilha de benefícios do refinanciamento, havendo a expectativa de que a EP, tendo várias concessões ou tendo uma capacidade negocial distinta da que tem uma entidade privada isolada e sendo também uma entidade detida pelo Estado, pudesse encontrar condições de financiamento globais, com uma capacidade negocial distinta e que permitisse, por essa via, encontrar condições de financiamento mais favoráveis do que aquelas que tínhamos então, aquando da assinatura do contrato. Foi isso que aconteceu.

Não sei se respondi a todas as perguntas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quase.

Queria apenas fazer duas perguntas, a terminar.

Queria perguntar se essas compensações contingentes, essa devolução está nas duas concessões — tenho a informação de que no Baixo Alentejo isso não se confirma — e se tem um teto. Ou seja, se é até ao valor das compensações contingentes ou se pode ultrapassar esse valor.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Certo!

As compensações contingentes existem, efetivamente, nas duas subconcessões e são limitadas. O valor que consta das compensações contingentes são valores máximos, mas que podem ser reduzidos, na medida em que se consigam ganhos de refinanciamento que abatem a esse valor.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Dr. Rui Luís Pereira de Sousa, a sua presença nesta reunião e o teor, o conteúdo e até, diria mesmo, a forma e a escolha de palavras para esse testemunho que está a trazer a esta Comissão de Inquérito são particularmente adequados para quem, como eu, entende que o País já tem uma experiência suficiente em matéria de parcerias público-privadas para tirar conclusões, para analisar a experiência que existe, para responsabilizar aqueles que nos colocaram nesta situação e para nunca mais voltar a cometer os erros que foram cometidos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ultimamente, quando me perguntam o que penso das parcerias público-privadas enquanto modelo de negócio e enquanto solução para a construção de infraestruturas tenho aconselhado as pessoas que têm essa discussão a irem... Olhe, a irem ao IP8, a irem a Santiago do Cacém, a irem às Ademas, a irem a Vila Nova de Santo André, a irem às Relvas Verdes, a falarem com as pessoas que lá vivem, a irem aos Escatelares, a verem os camiões que transportam matérias perigosas, como combustíveis e outras, numa via estruturante do PRN como é o IP8, que foi entregue à vossa guarda, à vossa gestão, para verem em que circunstâncias é que a vida se está a desenvolver no dia a dia, naqueles locais.

Agora, vou passar a juntar uma outra coisa em termos de recomendação para que as pessoas observem, estudem, conheçam e reflitam sobre as PPP: a intervenção que o senhor aqui trouxe. E a ata desta reunião é particularmente adequada para que as pessoas percebam com que espírito é que estes negócios estão a ser feitos e com quem.

Quero dizer-lhe que, quando estivemos naquela região — e o mesmo se poderia dizer, em larga medida, até do Algarve relativamente à concessão e às obras que ali foram interrompidas —, quando verificamos as ameaças que ali estão colocadas diariamente à segurança de pessoas e bens, quando verificamos situações absolutamente incompreensíveis relativamente à morosidade na resposta que está a ser dada e quando ouvimos aqui dizer que os senhores não têm até agora nenhuma notificação para penalizações por incumprimentos e que se não têm até hoje nenhuma penalidade é porque a Estradas de Portugal considera que elas não são devidas, então, está quase tudo dito. Tudo não está, tudo não está, porque sabemos mais qualquer coisa do que, eventualmente, o Sr. Doutor pensará que nós sabemos. E sabemos porque estivemos no local e falámos com

responsáveis da Estradas de Portugal que nos dizem, como nos disseram e como na altura apontámos, que «desde setembro de 2012 não há penalizações nenhuma à concessionária devido à opção de não prejudicar o processo negocial».

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Mas existiam!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E elas existiam antes.

Ora, quando esta situação acontece por incapacidade financeira da concessionária, como nos foi dito pelo Sr. Presidente da Estradas de Portugal, nesta sala, nós temos uma avaliação do problema. Mas o caso muda de figura quando nos dizem, como o senhor nos diz, que por parte dos acionistas e dos financiadores não há condições para continuar a dar para um «peditório» em que não sabem se vão receber ou não a participação pela Estradas de Portugal pelo investimento realizado e que as interrupções nas obras têm a ver também com a apreensão geral face à possibilidade de não receber os pagamentos da EP que estão no contrato.

Portanto, o que o senhor nos disse, que eu aponte e está gravado, é que há uma preocupação por parte dos acionistas e dos bancos de que o Estado português não pague aquilo que tem a pagar e, como tal, pararam a obra!

E depois diz-nos que os trabalhadores da Tecnovia, da Edifer e das outras empresas foram transferidos para outros locais, tendo em conta uma situação que é comum neste sector. E eu tenho pena que os trabalhadores da Tecnovia, que estão em *layoff*, que estão sem trabalhar e não sabem quando é que vão estar a trabalhar, não ouçam esta reunião e estas intervenções.

Face ao carácter contraditório dos elementos que foram colocados a esta Comissão de Inquérito, tenho alguma dificuldade em estabelecer como objetivo recolher alguma informação factual e credível, nomeadamente perante um processo negocial que estabeleceu um calendário para retomar as obras e em que o começo dos trabalhos esteve agendado, mas a concessionária não conseguiu obter verbas para os concretizar, tal como nos foi dito textualmente pela EP na reunião da Comissão de Economia e Obras Públicas, no mês passado.

Portanto, Sr. Doutor, não hesitando em assumir o direito à palavra que o senhor tem e que lhe vai ser dado a seguir, confesso que não tenho nenhuma pergunta para lhe fazer.

Estamos perante um problema de credibilidade do Estado português. À partida, o nosso problema não é que o senhor tenha sido contratado para fazer esse papel. O nosso problema é que o Estado português e os Governos que temos tido tenham deixado que os senhores façam esse papel. Um Governo como deve ser, Sr. Doutor, teria rescindido o contrato há muito tempo. E o Governo anterior, se fosse como deve ser, não teria feito contrato nenhum, nestes termos e nestas condições.

Por isso, Sr. Doutor, não tenho pergunta nenhuma para lhe fazer!

O que tenho é pena que tenha sido permitido que quem está a fazer esse papel continue a fazê-lo até agora, e vai continuar a fazer enquanto não for colocado um ponto final a este processo.

Neste momento, temos caminhos intransitáveis para as casas das pessoas, temos taludes por estabilizar, temos ameaças à segurança rodoviária, não sabemos quando é que as obras vão reiniciar-se e estamos a ouvir, para a ata da Comissão de Inquérito, que os senhores têm a obra parada porque os financiadores e os acionistas não querem continuar a dar para um «peditório» em que não sabem se vão receber ou não.

Portanto, Sr. Doutor, esta intervenção, esta informação, este testemunho que o senhor nos está a dar é precioso, é da maior utilidade e é da maior importância, mas não para os efeitos que nós imaginávamos no início da reunião. É para outros objetivos. É para demonstrar, com a clareza meridiana que faltava até agora, com que espírito é que os concessionários estão nestes processos e por que é que as PPP nunca deviam ter sido uma realidade em Portugal!

Não tenho nenhuma pergunta, mas obviamente que o Sr. Presidente da Comissão vai dar-lhe a palavra para dizer o que tiver a dizer, e a liberdade é total para a sua intervenção.

O Sr. **Presidente**: — É, com certeza.

Sr. Dr. Rui Pereira de Sousa, faça favor.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Bom, vim aqui basicamente para responder a perguntas e, portanto, sobre aquilo que já referi não tenho muito mais a mencionar.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos iniciar a segunda ronda.

Inscreveram-se as Sr.^{as} Deputadas Carina Oliveira e Eurídice Pereira.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, a pergunta que eu tinha para lhe fazer ficou dissipada na sua intervenção anterior, confesso, com muito lamento da minha parte porque iria perguntar-lhe quanto é que a concessionária tinha de multas em incumprimentos e penalidades até ao início das renegociações. Mas,

confesso, estou algo surpresa pelas declarações que o senhor aqui veio proferir.

Assim sendo, passarei à próxima pergunta.

Foi dito pelo Sr. Professor Doutor que as obras pararam por receios, por medo daquilo que estaria a acontecer quanto aos anúncios da possibilidade de incumprimento nos pagamentos por parte da Estradas de Portugal.

Recordo-lhe que disse há pouco que não existia contratos paralelos, mas que havia, no Anexo 5 do contrato, um caso-base reformulado, que teria esses tais pagamentos contingentes que estariam lá, num Excel, algures no Anexo 5.

Portanto, tão zeloso que é do contrato e daquilo que são todos os seus anexos e documentos que lhe pergunto se não haveria que ter em conta a carta que os Srs. Ministros Teixeira dos Santos e Mário Lino dirigiram à EP para ser parte integrante nos contratos de subconcessão e que dizia, e cito: «(...) o Governo está em condições de indicar a VV. Ex.^{as} que, conhecendo o Estado as necessidades de financiamento próprio da EP para que esta possa cumprir as obrigações que virão a decorrer dos contratos de subconcessão que outorgará em breve em virtude da adjudicação dos concursos públicos referidos (referindo-se à Transmontana, Douro Interior Baixo Alentejo, Baixo Tejo (...)) — e, em geral, as obrigações decorrentes do contrato de concessão da rede rodoviária nacional que a EP celebrou com o Estado português — procurará criar, sempre, as condições necessárias para que a EP possa cumprir tais obrigações». Ou seja, há um assumir de responsabilidade de dois Ministros do Estado português relativamente ao que seriam os pagamentos na EP.

Portanto, ou não acreditava neles, ou não vejo quais são as dúvidas e os receios que impedem que consiga prosseguir com o avanço das obras

relativas apenas aos troços ao vosso cuidado e não àqueles que serão posteriormente objeto de renegociação.

Finalmente, uma última pergunta relativamente ao Algarve Litoral e também, depois, ao Baixo Alentejo, que se prende novamente com, diria, uma limpeza de responsabilidades com os planos de trabalho que tinham a vosso cargo e que tinham de cumprir e as entradas em serviço de todas as vias da responsabilidade da subconcessionária em matéria ambiental, arqueológica e outras. Digo isto porque, ao que parece — e esclareça-me se estou enganada —, em relação ao Algarve Litoral, houve um incumprimento da parte da concessionária no que se refere à entrada em serviço da exploração de vários lanços da subconcessão e houve modificações no que diz respeito à declaração de impacte ambiental.

Queria que confirmasse quem é que assumiu estes riscos e quem é que teria de os assumir e se, em resultado disso, lhes foi perdoado, no plano de trabalhos reformulado, o valor de 4,4 milhões de euros. Estou a falar do Algarve Litoral e estou a falar em abril de 2011.

Relativamente ao Baixo Alentejo — e, Sr. Presidente, vou terminar uma vez que, sei, já me alonguei — todas estas novas datas de entrada em serviço de todos estes troços, que o plano de trabalhos que foi alterado e assinado pelas várias partes, em resultado de diversas vicissitudes — a minha parte preferida são, novamente, achados arqueológicos —, e que a subconcedente considera que não haveria lugar a qualquer aplicação de penalidades contratuais, desde que fossem cumpridos os prazos de entrada em serviço constantes do plano de trabalhos, ao que parece, nunca nenhum plano de trabalho destes cumpriu datas de entrada em serviço dos troços de estrada, continua a haver vicissitudes com a parte ambiental... Gostaria de perguntar quem é que deveria ter assumido estes riscos e se foi também por isto que as obras pararam.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Relativamente à primeira questão, das compensações contingentes, peço desculpa, mas acabei por não entender qual era a questão concreta que pretende ainda esclarecer.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Clarifico. O que eu disse relativamente às compensações contingentes é que estariam num Anexo 5 do tal contrato, o tal que não trouxe qualquer acréscimo ao Estado, pelo contrário, embarateceu. Embarateceu, em relação ao contrato inicial, no caso do Baixo Alentejo, em menos 50 milhões de euros e, no caso do Algarve Litoral, em menos 140 milhões de euros. Portanto, isso aconteceu, de facto. Não trouxe qualquer encargo para o Estado. O caricato é ter embaratecido e em ter constado apenas de um anexo ao contrato.

Mas o que eu disse foi que, da mesma forma que há inúmeras salvaguardas para a parte da concessionária em vários pontos do contrato, também a concessionária deveria ter em atenção a carta assinada pelos Ministros Teixeira dos Santos e Mário Lino, que diz que queria que fosse incluída nos contratos de subconcessão que viessem a ser celebrados, em consequência dos processos concursais referidos, uma cláusula de *ownership* anexa a esta carta, aceitando as limitações que podem decorrer para a posição de acionista do Estado português e em que garantia sempre e em qualquer circunstância quaisquer pagamentos que a EP tivesse de fazer às subconcessionárias.

Portanto, se isto está espelhado em contrato, qual é o receio da concessionária, neste momento, pelos tais incumprimentos? A concessionária tem direitos sobre a matéria e não há qualquer tipo de

receio, porque se acredita tão piamente numas coisas, também terá de acreditar noutras.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sobre a questão da carta do Sr. Ministro, queria só confirmar a data, por favor.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — 2008.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — 2008.

Quanto à primeira pergunta é que continuo sem perceber sobre se havia alguma questão acerca das compensações contingentes ou se era só um comentário da Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Era a constatação de que embarateceu o contrato. Desapareceram 50 milhões no contrato do Baixo Alentejo e 140 milhões no Algarve Litoral.

Continuamos sem perceber o que é que aconteceu.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Certo. Aí não é tanto uma questão de embaratecer. Aquilo que aconteceu é que havia pagamentos que eram certos e a partir do momento em que o contrato foi reformado, passou a haver pagamentos que podem ou não ocorrer.

Os pagamentos contingentes são pagamentos que só ocorrem se não se conseguir fazer o refinanciamento, portanto há uma diferença entre os pagamentos anteriores, que ocorriam em qualquer circunstância, eram certos, e estes pagamentos agora que são só contingentes e, portanto, podem ou não ocorrer.

Relativamente à segunda questão relacionada com a carta a que fez referência, efetivamente, 2008 foi uma data importante, mas era uma data em que ainda não tínhamos o contrato assinado e, portanto, a carta a que a Sr.^a Deputada fez referência foi importante não tanto para a concessionária concorrer, mas, diria, fundamentalmente importante para os bancos financiadores, ou seja, tinha havido uma alteração estatutária em termos da EP, recente, nessa altura, e havia alguma incerteza sobre se a EP, então constituída neste novo figurino jurídico, teria ou não capacidade de assegurar os pagamentos nesta concessão.

Portanto, para as instituições financeiras que não estavam em Portugal e que não tinham esse conhecimento de detalhe, essa carta do Sr. Ministro ajudou, efetivamente, a dar algum conforto para a obtenção de financiamento neste tipo de projetos. Essa carta não foi relevante em si para a própria concessionária mas mais de forma indireta, porque, sem essa carta, se calhar, também não teria conseguido os financiamentos que, entretanto, conseguiu.

Quanto à questão de fundo da carta, relacionada com as obras que estão agora paradas, o que referi foi que o receio de pagamentos por parte da EP ocorreu apenas em 2011 e essa carta é de 2008. Portanto, as obras estão paradas desde 2011 porque, efetivamente, foi só em 2011 que começaram a ser transmitidas informações quanto a alguma instabilidade, a alguma insegurança, que deixam algum receio, conforme há pouco transmiti, e, portanto, não tem necessariamente a ver com a carta de 2008.

Relativamente às alterações de prazo no Algarve e aos incumprimentos relativamente a algumas datas de entrada em serviço, aquilo que há pouco tentei referir foi que, efetivamente, houve um conjunto de razões que estão suportadas e fundamentadas para que esses lanços não tenham entrado em serviço por um conjunto de vicissitudes, e portanto,

neste momento, no âmbito das atuais negociações, está a ser, de alguma forma, contratualizado um novo programa de trabalhos que possa, em simultâneo, compatibilizar-se com o processo de negociações que está a decorrer e, portanto, essas datas que estão ultrapassadas estão-no porque houve um conjunto de fundamentos que foram entendidos também conjuntamente com a EP e existem razões que os suportam.

Quanto à questão relacionada com o risco ambiental, quero dizer que é um risco assumido pelos privados neste tipo de projeto e todas as aprovações ambientais e todo o trabalho relacionado com questões ambientais nestes projetos é um risco que cabe à concessionária assumir e, portanto, todas essas questões são assumidas pela subconcessionária.

No caso do Baixo Alentejo, e foi essa a sua última questão, relativamente às datas de entrada em serviço, é também válido o que há pouco referi quanto às datas do Algarve, ou seja, existem também um conjunto de situações que justificam que as datas não tenham sido cumpridas, pelo que, neste momento, está também a ser acordado com a EP um novo programa de trabalhos que, de alguma forma, está em consonância com o acordo de redução de âmbito de trabalhos que estamos a preparar.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, tinha tantas questões para lhe colocar que estive a tentar limitar, mas não sei se vai resultar, sinceramente.

Sr. Doutor, quem são os acionistas das concessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sr.^a Deputada, temos um conjunto de quatro grupos acionistas, desde logo: o Grupo ACS, que é um grupo espanhol e que tem a maior percentagem nestas duas concessões, Baixo Alentejo e Algarve; depois, temos o Grupo Edifer, o Grupo Tecnovia e o Grupo Conduril.

São estas as quatro entidades que são acionistas, através de distintas empresas, nesta concessão.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Quem são os acionistas da Edifer?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Os acionistas nesta concessionária que representam o Grupo Edifer?

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sim.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — São a Edifer Construções e a Edifer Investimentos, SGPS.

Portanto, são duas sociedades que participam nesta concessionária.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — O Fundo Vallis diz-lhe alguma coisa?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, o Fundo Vallis é, hoje em dia, a entidade acionista do Grupo Edifer e, portanto, é a entidade que controla hoje o Grupo Edifer.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Quem são os acionistas do Fundo Vallis?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Enfim, não tenho informação de detalhe sobre a estrutura acionista, mas, tanto quanto julgo saber, é um conjunto de instituições financeiras e de outros acionistas a título particular, mas não tenho informação de detalhe sobre esse assunto.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — O Sr. Doutor já nos disse há pouco quem eram os bancos financiadores e, portanto, não vou voltar a fazer-lhe essa pergunta, mas gostaria de saber quem é que liderava os consórcios financeiros, ou seja, quem era o banco líder ou o banco agente?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — No caso da subconcessão do Baixo Alentejo, é o BPI; no caso da subconcessão do Algarve, é a CaixaBI.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — De que o Dr. Sérgio Monteiro foi representante.

Qual foi a percentagem de capitais próprios *versus* capitais dos bancos financiadores?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — No caso da subconcessão Algarve, a percentagem de fundos próprios dos acionistas é de 40% e, no caso da subconcessão Baixo Alentejo, a percentagem de fundos próprios é de 30%.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Direi bem, então, que são os bancos as entidades recetoras da maioria dos fluxos financeiros envolvidos.

Sr. Professor, quem é que está a negociar a concessão Baixo Alentejo e a Algarve Litoral?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — As negociações, nos termos legais, decorrem com a comissão que, entretanto, foi nomeada em dezembro, a UTAP — Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos. É com essa entidade que estão a decorrer as negociações.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sob a alçada de?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — O Presidente da Comissão é o Dr. António Ramalho.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — O Sr. Professor confirma que o administrador executivo do Fundo Vallis é o Dr. Pedro Gonçalves?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim, confirmo.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Nomeado pelo Dr. Sérgio Monteiro, isto acrescento eu, para liderar a reestruturação dos transportes públicos de Lisboa e Porto e ex-administrador da Soares da Costa.

Sr. Doutor, nesta sucessão de questões que lhe coloquei, estamos a falar aqui de uma coisa muito objetiva e muito concreta, e não é por acaso: de interesses públicos e de interesses privados.

Qual é a apreciação que o Sr. Professor faz ao facto de os principais responsáveis públicos, Dr. Sérgio Monteiro, enquanto Secretário de Estado,

e o Dr. António Ramalho, enquanto Presidente da Estradas de Portugal, terem sido anteriormente responsáveis das empresas concessionárias que estão a ser objeto de renegociação?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Julgo que é natural. A vida das pessoas dá várias voltas e ninguém consegue antever as posições que vai ocupar e as mudanças que ocorrem por diversas ocasiões.

O que julgo saber é que para quem exerce cargos públicos existem leis de incompatibilidades e, portanto, quem exerce cargos em diversos níveis estará, seguramente, a cumprir essas limitações que a lei dispõe, pelo que sobre essa matéria não tenho grande informação adicional a acrescentar.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Outra questão que foi aqui falada foi a das multas, e com isto termino.

Devo ter-me distraído por um momento mas, com seriedade, não entendi. Eu percebi mal ou o Sr. Doutor disse que nunca foram aplicadas multas rigorosamente nenhuma e que desconhece qualquer processo desses? Foi isto?! Sinceramente, devo ter-me distraído...

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Sim. Efetivamente, confirmo que não temos qualquer multa nas subconcessionárias.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas há um relatório da Estradas de Portugal que diz, relativamente aos incumprimentos, o seguinte: «Foram registadas notificações por 15 incumprimentos, destacando-se três situações que deram lugar à decisão de aplicação de multas, duas por atraso

na entrada em serviço (...)» — e não vou especificá-las porque não tenho tempo — «(...) e uma por falta de condições de sinalização e segurança.

Os montantes finais ainda não estão determinados, pois as situações ainda não foram sanadas, sendo calculados por dia com referência de 10 000 euros, 20 000 euros e 25 000 euros.

Estes processos foram suspensos no âmbito do MoU».

Eu acho que o Sr. Doutor conhecia isto, não pode desconhecer. A pergunta que lhe faço é se é verdade que as multas que a Estradas de Portugal sancionou à concessionária Baixo Alentejo e Algarve Litoral foram agora suspensas pelo atual presidente.

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Não, o que eu referi foi que ainda não tinham sido aplicadas quaisquer multas e, portanto, não houve qualquer suspensão, porque elas não chegaram a ser efetuadas.

Recebemos, por diversas situações, algumas notificações de situações que teriam de ser reparadas e fomos interagindo com a EP em diversas situações, mas não temos qualquer notificação de multa.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, pode não vos ter chegado a correspondência; agora, não é possível que exista desconhecimento sobre isto.

Mas a questão nem é do vosso lado. A questão é esta: esta suspensão existe. Pergunto: por que é que este processo parou? É porque eu ouvi aqui alguma discussão que me deixou, de facto, confusa, mas, neste momento, já estou clarificada. O facto é este: este processo foi parado. Com o vosso conhecimento oficial ou oficioso, o facto é que este processo foi parado e tem de se perceber porquê.

Muito obrigada, Sr. Professor.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, quer concluir?

O Sr. Dr. **Rui Luís Dias Pereira de Sousa**: — Não.

O Sr. **Presidente**: — Não havendo mais pedidos de palavra, nem pretendendo o Sr. Doutor acrescentar mais nada, resta-me agradecer a sua colaboração nos nossos trabalhos.

Srs. Deputados, lembro que a próxima reunião realizar-se-á na próxima terça-feira, com início às 10 horas e 30 minutos, para ouvirmos o Sr. Eng.º Custódio dos Santos.

Está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 9 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.