

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

64.^a Reunião
(19 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 11 horas e 10 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º José Custódio dos Santos, ex-Presidente do Conselho de Administração da AELO Autoestradas do Litoral Oeste, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE) e Paulo Batista Santos e Duarte Filipe Marques (PSD).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 13 horas e 3 minutos.

O Sr. **Presidente** — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

Eram 11 horas e 10 minutos.

Srs. Deputados, vamos dar início à nossa reunião, para procedermos à audição do Sr. Eng.º Custódio dos Santos sobre a subconcessão Litoral Oeste.

Agradeço ao Sr. Engenheiro a sua presença e a colaboração com os nossos trabalhos. Aliás, já nos enviou a resposta ao questionário indicativo que lhe havíamos enviado.

Vou pô-lo a par da metodologia. Não sei se já teve oportunidade de acompanhar alguma das nossas audições pelo Canal Parlamento, em todo o caso, a metodologia é a seguinte: cada grupo parlamentar disporá, numa primeira ronda, de 8 minutos para colocar questões; após essa primeira ronda, os Srs. Deputados que queiram ainda têm a possibilidade de colocar alguma questão, para o que dispõem de 3 minutos. Entretanto, o Sr. Engenheiro terá o direito, querendo, de fazer uma intervenção inicial sobre a matéria que está em discussão. Não querendo, passaríamos, de imediato, às questões.

A primeira questão que lhe coloco é se pretende fazer uma intervenção inicial.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos** (ex-Presidente o Conselho de Administração da AELO Autoestradas do Litoral Oeste, SA): — Muito bom dia!

Quero aproveitar a oportunidade para cumprimentar o Sr. Presidente e os Srs. Deputados membros da Comissão de Inquérito.

Para além disso, quero fazer notar que fui convocado na minha qualidade de presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Litoral Oeste, funções que deixei de desempenhar em maio do ano passado. Mantenho-me, no entanto, como administrador não executivo da companhia.

Dito isto, coloco-me à disposição do Sr. Presidente e dos Srs. Deputados.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Hoje, é o Partido Socialista a começar, segundo o nosso *roulement*.

Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, gostaria de comunicar que cerca das 11 horas e 30 minutos terei de acompanhar a Sr.^a Presidente a uma visita no exterior e, tal como já combinámos, o Sr. Deputado Emídio Guerreiro assumirá a presidência dos trabalhos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, para colocar as questões que entender.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas, em primeiro lugar, começo por cumprimentar o Eng.º Custódio dos Santos, agradecer-lhe a resposta escrita que já nos enviou e que de sobremaneira acaba por abordar alguns pontos sobre os quais temos inquirido todos os representantes de concessionárias e os quais gostaríamos de ver detalhados.

Não obstante alguns dos pontos estarem respondidos por escrito, como estas audições ficam gravadas e são transmitidas, gostava de perguntar, em primeiro lugar, se nos podia referir quem eram os acionistas

do concessionário não só ao tempo do concurso e da adjudicação, como depois das alterações que entretanto se verificaram.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, à altura do concurso, os acionistas da Autoestradas do Litoral Oeste eram a empresa Autoestradas do Oeste, a Brisa e um fundo de investimento em infraestruturas, com as siglas TIIC, Transport Infrastructure Investment Company. Havia também um conjunto de acionistas com uma pequena participação no capital social, absolutamente diminuta, dos grupos a que pertenciam os acionistas majoritários da AELO. Se entender que acompanhe a descrição fornecida na resposta... Conforme eu referi: Autoestradas do Oeste, TIIC, Brisa, Brisa Engenharia e Gestão, Brisa Operação e Manutenção, Somague Itinere – Concessões, Somague Engenharia, MSF – Concessões, MSF Engenharia, Lena Concessões, Lena Engenharia e Novopca.

Mais tarde, houve duas transmissões de ações entre os acionistas fundadores da Autoestradas do Litoral Oeste, da qual resultou a composição referida também na resposta ao inquérito, ou seja, basicamente resultante da venda da posição acionista da Somague e da Novopca para o grupo MSF e o grupo Lena Construções.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Como acabou de nos referir, e eu agradeço, a estrutura acionista tem várias empresas ligadas ao mesmo acionista principal. Isto acontece apenas e só por razões que têm a ver com o próprio funcionamento dos vários acionistas, ou seja, temos várias Brisas, várias MSF, várias Lena? Não há nenhum motivo excepcional, a não ser o próprio desenvolvimento do trabalho e do projeto e a articulação entre as várias empresas?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Precisamente, Sr. Deputado. Não tem outra explicação a não ser essa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Diz-nos também na sua resposta que grande parte do financiamento acaba por ser alavancado em financiamento bancário e não em capitais próprios.

Quer detalhar qual é essa percentagem, quais os bancos financiadores e qual o motivo para recorrer ao financiamento bancário?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Com certeza, Sr. Deputado.

A subconcessionária Litoral Oeste está montada num regime de *project finance*, de que todos já ouvimos abundantemente falar. O regime assenta numa alocação dos *cash-flows* que venham a ser gerados pela companhia à dívida, o que permite uma alavancagem financeira muitíssimo considerável e que não é corrente noutro tipo de projetos.

O Litoral Oeste, como disse, não é exceção. A relação existente entre a dívida bancária e os capitais próprios é de 85/15, aproximadamente.

Os bancos que prestaram dívida ao Litoral Oeste foram, inicialmente, a Caixa Geral de Depósitos, o Grupo Caixa, e o BPI, o Banco Português de Investimento. Mais tarde, veio a juntar-se o Banco Santander, que tomou uma parte da dívida subscrita pelos dois bancos iniciais. Portanto, temos agora três bancos financiadores da Autoestradas do Litoral Oeste, conforme referi: a Caixa, o BPI e o Santander.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Podemos, então, concluir que neste tipo de projetos, em geral, e no caso desde, em específico, o papel dos bancos é muito importante?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O papel dos bancos é vital.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Podemos também concluir que grande parte dos fluxos financeiros envolvidos acaba por ter como destinatários as entidades bancárias?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O capital que os bancos investem e o pagamento dos juros por esse investimento é uma parte substancialíssima dos recursos financeiros de que a empresa necessita para desenvolver e cumprir com o contrato de concessão, neste caso, como referi, numa relação de 85/15, 85 de dívida e 15 de capitais próprios, em 100.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — No decurso dos trabalhos da Comissão de Inquérito temos verificado que o Grupo Caixa Geral de Depósitos, nomeadamente a CaixaBI, tem tido um papel fundamental na esmagadora maioria das parcerias público-privadas e, nesse caso, o Dr. Sérgio Monteiro também teve um grande envolvimento nestas negociações e nos contratos. Neste projeto específico, ele também fez parte da equipa da Caixa Geral de Depósitos e da CaixaBI que trabalhou no financiamento a esta concessão?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, à altura do lançamento e da adjudicação das subconcessões, sobretudo na fase de adjudicação quando os bancos financeiros são avocados aos projetos para deduzirmos do seu interesse no financiamento da dívida, como sabem, Portugal não tinha na altura um grande apelo para instituições financeiras internacionais, como tinha sido o caso em situações anteriores. Portanto, nesses anos, contaríamos essencialmente, para não dizer exclusivamente, com entidades financeiras residentes na Península Ibérica, grupos ibéricos de financiamento. A Caixa Geral de Depósitos, o Grupo Caixa teve, com certeza absoluta, como é público, um papel importante ou importantíssimo na capacidade de financiar estes projetos. Foi assim também com o Litoral Oeste, como acabei de referir.

Como os Srs. Deputados sabem, o banco agente é também uma peça muito importante no relacionamento entre a mutuária e o mutuante e, na altura, o papel de banco agente é desempenhado pela Caixa BI.

A CaixaBI ou, para ser mais específico, o grupo de trabalho da direção de *project finance*, se bem me recordo, era liderado pelo Dr. Sérgio Monteiro. É, portanto, natural que tenha tido, através da direção de trabalho da CaixaBI, um papel relevante na negociação e no financiamento.

No entanto, complementando a minha resposta, e de memória, não sei se chegámos a ter alguma reunião de trabalho com o Dr. Sérgio Monteiro. Julgo que não. Julgo que sim com membros da equipa que ele liderava, com certeza. Mas com ele não me parece.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Diga-me outra coisa: temos assistido a uma grande vaga de privatizações, de negociações e de várias concessões que têm sido feitas por ajustes diretos, negociações particulares.

No caso de que estamos a falar, como é que estamos aqui hoje? Como é que concorreram? Como é que ganharam? Foi ajuste direto? Foi negociação particular? Como é que isso se passou?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, penso que a pergunta é retórica. Foi um concurso público para a atribuição da subconcessão Litoral Oeste, um concurso público internacional, que teve, salvo erro, quatro concorrentes e certamente dois foram selecionados para uma fase final de apresentação de propostas, vulgarmente conhecida por BAFO.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito bem. É sempre bom saber que, em vez de negociações particulares, se faziam concursos públicos internacionais.

A sua proposta era a proposta economicamente mais vantajosa para o Estado, era a proposta mais barata ou era uma proposta muito mais cara mas, por algum motivo relacionado com a avaliação ou outros critérios, foi selecionada?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, o concurso tinha regras, que foram seguidas, critérios de classificação e obtivemos a classificação mais alta e a adjudicação da subconcessão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Recorda-se se era a proposta mais barata ou não?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, lembro-me que havia um critério, o valor atual líquido (VAL) do esforço financeiro do

concedente, que era absolutamente preponderante na grelha de classificação, que era multicritério. Portanto, não tenho dúvidas nenhuma de que o VAL, o esforço líquido do concedente desta proposta, da proposta do concorrente AELO na altura, obviamente não ainda subconcessionária, tinha um valor mais baixo do que o da proposta contra a qual concorriámos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Em termos da sua proposta, nomeadamente em termos de investimento em construção, de custo de construção aferido por quilómetro de autoestrada, tem noção dos valores que apresentou comparativamente com práticas anteriores? Ou seja, considera que o preço era competitivo face às circunstâncias que vivíamos e à comparação com parcerias público-privadas rodoviárias anteriores?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, vou socorrer-me de um apontamento.

Antes disso, talvez peça um pouco de tempo para referir coisas que certamente todos nós sabemos há muito tempo.

É preciso estabelecer comparações entre coisas que são comparáveis. É uma tautologia, mas é assim. Muitas vezes caímos no erro de não respeitar esta premissa básica das comparações.

A Autoestradas do Litoral Oeste tem troços rodoviários de perfil totalmente distinto e em zonas de morfologia de terreno também completamente distintas. Saberão, com certeza absoluta, que o Litoral Oeste tem zonas em perfil de autoestrada dois por dois, tem zonas em perfil de itinerário complementar, como é o caso do IC9, portanto dois por um, atravessa zonas de extrema complexidade de morfologia do terreno, mas também de orografia, e tem outras zonas também mais simples.

Por isso, a resposta que irei agora quantificar permite-nos observar realmente realidades distintas em termos de preço. No que diz respeito ao IC36, que tem um perfil de dois por dois, o preço por quilómetro é de 10 milhões de euros, permito-me arredondar aos milhões de euros; é de 10,230 milhões de euros. A A19, que é a Variante da Batalha, também em dois por dois, neste caso portajada, tem 13 km, e o custo de construção são 5,110 milhões de euros. O IC9, que tem um perfil de dois por um, com 56 km de extensão, o custo de construção é de 3,297 milhões de euros por km. E a EN242, que é a variante da Nazaré, também em perfil dois por dois, tem um custo de construção de 2,344 milhões de euros.

São realidades bastante diferentes, como tive oportunidade de explicar, quer em termos de perfil quer em termos de terrenos que atravessam, e estes são os valores dos custos de construção a preços de janeiro de 2008.

Quanto à segunda pergunta do Sr. Deputado, tenho a certeza de que o agrupamento AELO, na altura, fez nas diversas vertentes que constituem a proposta os melhores esforços competitivos. E, portanto, não tenho dificuldade em assegurar que fizemos todos os esforços para sermos competitivos; caso contrário, não teríamos sucesso na adjudicação da proposta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mudando um pouco de tema, vou referir-me aos riscos, que é um tema que o Sr. Engenheiro também aborda na sua resposta escrita.

Como mitologia sobre as parcerias público-privadas, alguns pseudoespecialistas dizem que todos os riscos estão do lado da parte pública, do lado do Estado, e que não existem riscos nenhuns por parte da entidade privada, e até costumam dizer também que a rentabilidade está

absolutamente garantida através de rendas excessivas. São algumas das coisas que, muitas vezes, se dizem.

Nas audições temos tido, seja com anteriores ou atuais membros do Governo, como o Dr. Paulo Campos e o Dr. Sérgio Monteiro, seja com vários representantes de concessionárias, como o Sr. Engenheiro, tem-nos sido dito que isto não é rigorosamente assim, ou seja, que parte dos vários riscos também estão na entidade privada.

Portanto, queria fazer-lhe algumas perguntas sobre essa matéria.

Desde logo, considera, ou não, que tem a sua taxa de rentabilidade absolutamente garantida, sem qualquer tipo de risco?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — De forma alguma, Sr. Deputado. A subconcessionária não tem de forma alguma a sua taxa interna de rentabilidade (TIR) garantida, a TIR dos seus acionistas garantida.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O risco de construção é da entidade privada ou da entidade pública? Se a obra estiver a ficar mais cara quando está a construir, como é que isto afeta a sua rentabilidade? O prejuízo fica para o Estado? O que nos pode dizer sobre o risco de construção?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O risco de construção é do parceiro privado.

Neste caso, o risco de construção é da subconcessionária Litoral Oeste e é totalmente repassado para a ACE Construtor, numa base de transparência contratual ou, utilizando o jargão inglês, de *back-to-back*, ou seja, é transferido integralmente, neste caso, da subconcessionária para o

ACE Construtor. Portanto, o risco de construção está com o parceiro privado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E o risco de expropriações?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O risco de expropriações está também com o parceiro privado, prevendo o contrato que há atos que devem ser praticados pelo parceiro público, no nosso caso, pela Estradas de Portugal (EP) e pelo próprio Estado, e que devem ser adequadamente praticados. Mas é evidente que o risco é do parceiro privado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — No que concerne ao risco ambiental, se, por exemplo, as autoridades ambientais impuserem medidas de mitigação que possam introduzir aqui custos adicionais, quem é que fica com o prejuízo: a entidade pública ou a entidade privada?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Está no projeto desenvolvido dentro do corredor, os riscos de natureza ambiental estão com os privados.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quanto ao risco de financiamento, que é algo que todos temos debatido muito, se houver problemas de refinanciamento, como tem acontecido várias vezes, se os *spreads* das taxas de juro aumentarem, quem é que fica com o risco?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O contrato de financiamento foi fechado por altura da outorga do contrato de subconcessão.

Nessa altura, era também prática corrente... E foi o caso da Litoral Oeste, aliás, não só por prudência, mas também por exigência de entidades financiadoras, uma vez que a concessionária tem de estar habilitada para enfrentar os riscos com que se possa vir a defrontar no futuro. Como estava a dizer, na altura, a Litoral Oeste celebrou contratos de *swap*, isto é, de proteção de taxa de juro, que deixariam a concessionária imune a flutuações da taxa de juro.

Portanto, nesse sentido, os contratos de financiamento, à partida, estão fechados, são estáveis, mas o risco de financiamento está com o privado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E a propósito dos *spreads*, das taxas de juro, dos financiamentos, pergunto: comparando, por exemplo, com a situação de pedir financiamento hoje, considera que os contratos que teve à época são positivos em termos de taxas de juro e de *spread*?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, se bem compreendi, pede-me que especule um pouco sobre isso? É só para deixar esclarecido que não é necessário...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Era só para comparar. Ou seja, muitas vezes, é colocado se os contratos de financiamento... Na altura, até existiam muitas críticas, quer das entidades públicas, quer dos concessionários, quer dos bancos.

Não tendo a ver com o risco, aproveitei ter referido esse assunto e estava a perguntar-lhe se, face à realidade que estamos a viver hoje — mas, se quiser, à realidade expetável, ou de há seis meses, ou de há um ano —,

considera que os contratos de financiamento são vantajosos para a entidade privada e para o Estado, no caso.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não tenho tido experiência ultimamente na minha vida profissional quanto ao lançamento ou à procura de financiamento para projetos em *project finance*, nem em Portugal nem noutras jurisdições.

Peço desculpa, mas realmente não tenho conhecimento de causa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quanto aos outros riscos, como o risco de operação e manutenção ou o risco de cobrança, são da entidade pública ou da entidade privada?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Neste contrato são riscos da entidade privada.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O risco de tráfego é algo que temos debatido muito nesta Comissão de Inquérito e que não percebi bem da sua resposta escrita, pelo que, se quiser elaborar um pouco sobre isso, agradecia. É da entidade pública? É da entidade privada? É misto? É que na sua resposta escrita aparece marcado como sendo público e privado.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, um dos tipos de receitas a que a concessionária tem acesso — aliás, só são dois — são as receitas de serviço e, portanto, dependem diretamente do tráfego, da utilização da via que se venha a verificar. E a remuneração é diretamente proporcional à utilização, ao número de passagens de veículos, no caso da Litoral Oeste, independente até da classe dos veículos que circulam na

infraestrutura. Sejam ligeiros ou pesados, classe 1, 2, 3 ou 4, a tarifa é sempre a mesma. Assim, como eu dizia, dependem da utilização da via.

Portanto, a remuneração da subconcessionária depende direta e proporcionalmente da utilização da estrada também — porque também depende da remuneração de disponibilidade, sujeita ela igualmente a variações de acordo com o estado da via e os dias que esteve disponível em condições para utilização.

O concedente, a EP, assume também um risco de tráfego, mas não assume o risco de tráfego perante a subconcessionária. Isto é, não há nenhum mecanismo que faça com que a subconcessionária tenha menos risco de tráfego, porque o concedente teve mais risco de tráfego. São riscos, quanto a mim, independentes.

O concedente, nos troços que são portajadas, se houver menos tráfego, naturalmente recolhe menos receitas dos utilizadores.

É também verdade que os projetos são promovidos por questões de promoção de bem estar social e são valorizados, julgo eu, pelo Estado nessa medida.

Nesse sentido, eu diria que quanto menos tráfego houver penaliza o concedente, porque o projeto não está a cumprir totalmente ou na medida em que se previa a função para o qual foi destinado. Mas isso não tem tão-pouco qualquer reflexo nas receitas da concessionária.

Resumindo, eu entendo que cada um corre um risco de tráfego que tem na sua origem o mesmo fator, mas que se reflete na concessionária e no concedente de formas diferentes, não sendo a concessionária compensada seja por que maneira for por essas diminuições ou aumentos de tráfego, no caso, se for benefício, em relação ao estimado originalmente.

Por isso é que acho que não há uma partilha de risco entre a concessionária e o concedente. Será talvez uma interpretação diferente da que normalmente se costuma ouvir.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Para terminar, gostaria de lhe deixar mais uma nota para desenvolver, que é outro ponto que abordamos muito aqui.

Quanto às reposições de reequilíbrios financeiros, reclamações de custos de construção e sobrecustos, de expropriações, na sua resposta escrita também desenvolve alguns factos relativos a processos de reposição de reequilíbrio financeiro e reclamações relacionadas com isto. Gostaria que, se pudesse, elaborasse e detalhasse um pouco aquilo que já nos apresentou por escrito sobre esta matéria.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, a Litoral Oeste apresentou um pedido à EP relacionado com cobranças eletrónicas de portagem e fundamentado numa alteração legislativa.

Essa pretensão da AELO já teve uma resposta negativa pela EP, também dentro do procedimento que está contratualmente previsto, e provavelmente teremos a constituição de um tribunal arbitral, também de acordo com o procedimento que está contratualmente estabelecido, para determinação do mérito dessa pretensão da AELO e, em caso positivo, a quantificação da reposição do reequilíbrio e a forma como ele se fará.

Portanto, este primeiro tema, como referi, prende-se com uma alteração da legislação relativa à cobrança de portagens na AELO.

A AELO é uma via onde apenas se poderia fazer cobrança eletrónica, mas a legislação veio alterar este princípio de diversas maneiras. Primeiro, admitindo ou, melhor dizendo, obrigando a que se aceitem outras formas de

pagamento que não só os eletrónicos. E, portanto, temos a introdução de esquemas de pagamento relacionados vulgo com os pagamentos feitos através dos CTT e tratamento da cobrança presencial. Esta é uma parte do nosso pedido de reposição do equilíbrio.

Uma segunda vertente prende-se com a obrigatoriedade de a subconcessionária contratar com qualquer empresa certificada pelo SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos) como uma entidade cobradora de portagens e, portanto, relacionar-se com ela; o que, como facilmente se compreende, introduz uma multiplicidade de operações que têm o seu custo e de plataformas informáticas que também têm o seu custo de desenvolvimento e de apetrechamento com equipamento.

Por fim, também uma alteração superveniente que tem a ver com o pagamento de taxas ao Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, vulgo SIEV, por acesso à atividade, permanência na atividade e transação.

Portanto, este é o primeiro pedido de reposição de equilíbrio financeiro que, estamos certos, vai dar origem à constituição de um tribunal arbitral e está valorizado em cerca de 21,75 milhões de euros.

Temos também dois pedidos que chegaram à AELO, oriundos do ACE construtor e sobre estes tenho um conhecimento mais distante, uma vez que, como referi, não sou administrador executivo da AELO, sou administrador não executivo da AELO. Em relação a estes dois pedidos, que já foram endereçados pela AELO à EP, no cumprimento da sua obrigação contratual de fazer chegar ao concedente ou ao subconcedente, à EP, as reclamações que sejam oriundas do seu ACE Construtor, dado o regime de transparência contratual que temos, e que normalmente se tem, no contrato de construção. E esses dois pedidos de reclamação foram já encaminhados pela empresa para a EP, aguardando-se ainda a posição da EP em relação a eles.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amara. Dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, antes de mais, quero cumprimentar os colegas e o Sr. Eng.º Custódio dos Santos.

Começo por dizer que achei curioso o facto de ter dito que esta obra teria para o Estado uma utilidade que não tem para a empresa, o que se percebe perfeitamente, porque o Estado tem interesses públicos e de serviço público que tem de atingir, que não é exatamente a posição de uma empresa privada. Isto leva-me, desde logo, a perguntar se, do ponto de vista da empresa, esta é uma obra fundamental, decisiva e vital para aquela região.

Relacionada com esta pergunta, gostava de lhe fazer uma outra, que tem a ver com o seguinte: esta concessão teve também uma alteração de preço da primeira para a segunda fase e, com certeza, V. Ex.^a não desconhece que essa alteração configura um atropelo à legislação em vigor. Não estou a dizer que seja o culpado dessa alteração, mas a verdade é que as regras do jogo ditam que na *best and final offer* (BAFO) todas as condições têm de ser melhores do que as anteriores. Aliás, é exatamente por isso que se faz essa última seleção, é para melhorar essas condições. Mas as condições não foram melhoradas.

Por isso, pergunto-lhe: se o Estado não aceitasse essa alteração superveniente das circunstâncias, essa alteração de preço, a empresa faria a obra na mesma, com os valores que constavam da fase anterior? Segundo

os seus colegas, e presumo que também seja a posição de V. Ex.^a, houve uma alteração superveniente das circunstâncias, houve uma degradação das condições financeiras e tiveram de rever a vossa oferta. O que pergunto é se fariam ou não a obra, no caso de tudo ficar como antes.

Depois, quero também perguntar-lhe o que caracteriza essa alteração, para ver se a explicação é exatamente igual à dos seus colegas, e como é que isso se explica no enquadramento que agora fez, ou seja, se o risco financeiro estava do lado dos privados, como é que entende que tenha sido o Estado a aceitar uma alteração de preço e das regras, bem como um atropelo à legislação em vigor — atropelo, este, que levou à recusa de visto por parte do Tribunal de Contas. Qual é a explicação da empresa? É que gostava de saber quem é que, aqui, forçou o quê: se foi o Estado que disse «bom, independentemente destas circunstâncias e deste atropelo da legalidade, queremos que a obra se faça, com estas condições» ou se foi a empresa ou o consórcio bancário que forçaram a execução da obra.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, vou tentar responder a todas as suas perguntas, começando pela primeira.

É fácil de antecipar que não cabe ao privado pronunciar-se sobre se a obra é ou não vital para o desenvolvimento de determinada região. Neste caso, não cabe ao privado e, no meu caso, diria, não tenho por formação ou por conhecimento os instrumentos necessários a aventurar-me a tamanha tarefa. Não tenho mesmo! Sei apenas — mera questão lateral — que estava previsto fazer-se o IC9 há muitos anos. Recordo-me que isso na altura corria... Julgo até que o IC9 ou uma parte dele foi alvo de um concurso público. Esta é a resposta relativa à infraestrutura e à necessidade de a materializar.

Quanto ao risco de financiamento, Sr. Deputado, está, de facto, com os privados, a partir do momento em que é feita uma proposta final. Portanto, a partir do momento em que apresentámos a nossa melhor e última oferta, a BAFO, o risco do financiamento estava connosco. Isto é, se nós, sendo adjudicatários do contrato, não conseguíssemos fechar os contratos de financiamento, levantar os fundos necessários nas condições que incluímos na nossa proposta, pois, com certeza absoluta, o risco era nosso, com todas as consequências previstas no programa de concurso para essa eventualidade — o que não tenho nota de que alguma vez tenha acontecido em Portugal.

Quanto à alteração de circunstâncias, quando o Sr. Deputado se referia aos meus colegas, penso que se referia a uma opinião generalizada que tem sido repetida e que é do conhecimento comum. Houve, de facto, uma perturbação violentíssima dos mercados financeiros e, justamente por ser do conhecimento comum, não vou incomodar os Srs. Deputados com descrições sobre a mesma, digo apenas que foi avassaladora e transversal, e não só em Portugal.

A nossa proposta foi, realmente, a melhor proposta que conseguimos compor. Foi a melhor proposta que conseguimos apresentar à EP e, se a EP a não tivesse aceite ou se tivesse aceite a proposta do nosso concorrente, evidentemente, não teríamos o contrato. E, quanto a isto, não tenho qualquer espécie de dúvidas.

Não sei se respondi.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Respondeu, porque a nossa intenção, perante as circunstâncias — e o que estamos aqui a avaliar, no fundo, não são as empresas privadas, é o papel do Estado e a ação do Estado —, é perguntar, depois, mais tarde, à EP e à tutela por que é que

assina este tipo de contratos, atropelando regras evidentes da contratação pública e leis do Tribunal de Contas. Por isso, no caso, as perguntas que fazemos são, no fundo, para perceber o contexto.

Nesse sentido, gostava de lhe fazer uma outra pergunta. Havendo alterações de preço final, como acabou de referir, o que é que explica que, na primeira fase, a TIR fosse de 9,47% e, na segunda fase, a TIR subisse também para 11,96%? Quem foi que fixou essa TIR? Que explicações há para essa alteração, uma vez que já tinham corrigido a proposta inicial?

Quero ainda perguntar-lhe o seguinte: não havia desconhecimento, por parte da empresa, de que só iria receber em 2014, aliás, os relatórios dizem que só a partir de 2014 é que haveria pagamentos por parte da EP... Gostava de saber que valores eram esses e se estavam acordados.

Pergunto-lhe também o que foi exatamente reformado no contrato reformado, já que apenas tive conhecimento de que os artigos 89.º, 90.º e 97.º tinham sido reformados. Gostava de saber o que é que, em concreto, foi reformado e se há ou não acordos contingentes: o que é que isso significa, que valores é que têm e a partir de quantos é que são recebidos.

Já agora, coloco-lhe outra questão, que é a de saber se, nesses acordos contingentes, ficou claro — coisa que ainda não percebi — por que é que as empresas, sendo tão ciosas da sua rentabilidade, aceitam que, perante qualquer alteração, no sentido da melhoria das circunstâncias financeiras, o Estado reserve para si o benefício do refinanciamento. Não sei se nesta acontece o mesmo, mas gostava de saber se também se verifica nesta subconcessão e por que é que a empresa não fez o que fez com todos os outros critérios, que foi tentar uma partilha de riscos ou, neste caso, uma partilha de benefícios. Gostava de saber se isto também se verifica, porque o relatório da Ernst & Young diz que sim, mas gostava de ouvir a sua opinião.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, a subida da TIR que se verificou entre a proposta inicial e a BAFO tem uma explicação que reside justamente no mesmo facto da crise financeira.

Na altura, tivemos oportunidade de estudar o assunto e os acionistas do concorrente Litoral Oeste entenderam não refletir completamente na sua proposta aquilo que deveria ser uma TIR adequada para o projeto perante as novas circunstâncias que se viviam no mercado financeiro. E, portanto, apenas se espelhou em medida esse aumento do custo do dinheiro. Quero eu dizer que, de acordo com o estudo que se fez na altura, para as mesmas condições de risco, a TIR deveria rondar os 13,8% e não os 11%. Entendeu-se que a perturbação imposta sobre a proposta já era de tal forma grande que era melhor fazer um esforço e não refletir completamente na proposta essa alteração do custo do dinheiro. Só por curiosidade, isto significaria um aumento do VAL do Estado de 38 milhões de euros. Mas não foi possível acolher completamente esta alteração e, portanto, a TIR apresentada a concurso na BAFO foi de 12%.

Não existem contratos paralelos, utilizando a nomenclatura do Sr. Deputado, na Litoral Oeste, o contrato foi reformado...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Peço desculpa, eu não disse «contratos paralelos», isto é uma afirmação sua. Já agora, diga-me se há ou não.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Então, entendi mal.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Falei em acordos contingentes, que é um pouco diferente.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, peço desculpa, disse «contratos paralelos», porque foi o que entendi. Não há acordos contingentes nem contratos paralelos.

Na reforma do contrato, a reforma recaiu essencialmente sobre a partilha de benefícios de eventuais operações de refinanciamento, que, inicialmente, podiam ser impostas unilateralmente pela tutela, pelo concedente, cabendo, nessa situação inicial, a partilha entre a concessionária e o concedente em 50%. O que o contrato reformado contempla é que não haverá partilha e caberá, portanto, à EP capturar a totalidade dos benefícios de operações de refinanciamento que venham a ocorrer na concessionária, até se atingir determinado valor.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não está estipulado esse valor?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Esse valor está situado e diz respeito aos pagamentos contingentes.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Então, há pagamentos contingentes?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Há pagamentos contingentes.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Compensações contingentes, melhor dizendo. Nem contratos paralelos, nem acordos contingentes, mas pagamentos contingentes? Isto, só para vermos a terminologia.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Exatamente.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, já agora, na sua resposta, enviou-nos um quadro de partilhas de risco em que fica claro que, de facto, em termos quantitativos, os riscos estão todos, praticamente, do lado do privado, exceto o político e legislativo. Acabou de responder ao Partido Socialista que este risco político e legislativo deu origem a reequilíbrios financeiros, o que me leva a perguntar se a sobretaxa que o Partido Socialista queria criar sobre os lucros das concessionárias configura ou não uma violação deste risco político e legislativo e se a aceitariam pagar ou se pediriam imediatamente o reequilíbrio financeiro. Esta é apenas uma pergunta que, se quiser, pode não responder, porque esta situação acabou por não se verificar, mas gostava que percebêssemos por que é que, às vezes, o Parlamento ou os partidos têm de ter cuidado com as alterações legislativas, já que eles próprios aceitam que o risco político e legislativo fique do seu lado.

Temos tido aqui vários especialistas que nos dizem que esta grelha de partilha de riscos nem sempre parece ser tão equilibrada quanto esta que aqui está — já agora, gostava de saber como é que ela foi fixada —, o que se prende com o risco de tráfego, porque toda a gente considera que o risco de tráfego é, de facto, a «mãe» de todas as guerras e a «mãe» de todos os perigos.

Sei que no contrato — aliás, na sua resposta deixou isso praticamente claro — não é exatamente como diz aqui. Aqui diz que o risco de tráfego é público, mas depois na resposta que deu disse que havia uma espécie de partilha de risco de tráfego, que quer a concessionária quer o concedente, em formas diferentes, corriam risco de tráfego. Na resposta ao questionário a cruz aparece não na coluna «Partilhado», apenas e só na «Público».

Pergunto em que percentagem e de que forma é que essa partilha é feita, se há uma percentagem em que a empresa apenas recebe a disponibilidade, e o pagamento por disponibilidade é garantido, e qual é a contabilidade feita para que a concessionária e o concedente possam partilhar esse risco de tráfego, até que montantes, em que valores e em percentagem é que a concessionária também tem risco de tráfego. Como é diferente de concessionária para concessionária, gostava de perceber, neste caso, de que é que estamos a falar.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, penso que não terá a minha resposta, mas, de facto, o risco de tráfego figura nas duas colunas, «Privado» e «Público». É apenas um esclarecimento.

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

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Com certeza, Sr. Deputado. É só para não enfermarmos aqui de um erro.

Sr. Deputado, talvez não tenha conseguido ser suficientemente explícito, mas o risco de tráfego que a concessionária corre é um risco de tráfego que é total para a concessionária e não existe nenhum mecanismo, nem nenhuma previsão contratual que permita mitigar esse risco de tráfego, muito menos com qualquer apoio da entidade concedente.

Portanto, se a via não tiver utilização, se tiver utilização inferior, a concessionária acolhe esse impacto por completo e não o partilha nem o vê mitigado por ninguém, tão pouco pelo concedente. Da mesma forma, se o tráfego for superior ao que é estimado, resultará uma rentabilidade para a

concessionária superior à estimada, que também não é partilhada com ninguém.

Nesse sentido, Sr. Deputado, não há... Por isso é que faço esta diferença entre quem corre risco de tráfego, ambos correm, e nenhum tem mecanismos para se socorrer da outra parte para mitigar esse risco.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas confirma que cerca de 84%, 85% do pagamento de disponibilidade nada tem a ver com oscilações de tráfego?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, os pagamentos de disponibilidade não dependem do tráfego. Os pagamentos de disponibilidade encerram um risco inferior ao risco de procura... Enfim, encerram um risco quando o operador da estrada é um operador competente, habilitado e experiente, um risco pequeno, menor. Mas o risco pode ser enorme.

De qualquer forma, a disponibilidade está sujeita a aplicação de penalidades pela entidade contratante quando a via não estiver disponível o número de horas por ano que é obrigatório ou, estando disponível, esteja em condições defeituosas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Temos de tentar descobrir — como deve calcular, fazemos estas perguntas às outras entidades — por que é que não cumpriram com a necessidade do comparador público, não compete à concessionária intervir sobre essa matéria, e por que é que houve um conjunto de riscos que foram assumidos pelo Estado e que as melhores práticas aconselham a não assumir.

Queria perguntar-lhe quanto cobram pelo serviço de portagens que é feito à EP, nesta panóplia de serviços que é bastante diferente. Ia perguntar-lhe o preço por quilómetro, mas já respondeu.

Pergunto, por fim, e uma vez que sei que já chegaram a acordo para renegociar esta concessão, se o Estado alegasse exatamente as mesmas circunstâncias — a alteração superveniente das circunstâncias, a degradação das condições financeiras —, se estariam disponíveis para contribuir ou se, de outra maneira, como um colega seu já respondeu, diriam «temos um contrato assinado e aplicam-se as regras da contratação e da liberdade contratual».

No fundo, pergunto, se o Estado alegar alteração superveniente das circunstâncias, sendo público e notório que estamos em dificuldades financeiras, até onde é que a concessionária está disponível a ir no sentido de reduzir estes valores para tornar a situação justa, uma vez que, *a contrario sensu*, o Estado também aceitou fazer esta obra sendo sensível à alteração das circunstâncias.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — De facto, como disse, não há intervenção dos contratados na elaboração ou na verificação, se for elaborado, de um comparador público. O comprador público é tão bom quanto a metodologia que lhe estiver subjacente, e pode realmente ter até um efeito perverso, porque julgamos que temos ali um *standard* quanto ao qual podemos comparar as nossas decisões. Mas enfim, é o que me parece... Uma consideração muito breve sobre o comparador público, pelos vistos, no caso da AELO e de outras subconcessionárias, não terá existido.

Quanto às portagens a que o Sr. Deputado fez o favor de se referir, a AELO não cobra à EP pela cobrança de portagens. É um custo que está

internalizado na companhia, que, naturalmente, como todos os outros custos da empresa, se refletem na proposta que apresentou e no contrato que tem com o concedente.

Em particular quanto ao que custa à AELO proceder ao serviço de cobranças, não tenho elementos comigo que me permitam responder-lhe. Sei que agora é mais caro do que aquilo que era suposto ter acontecido à altura da outorga do contrato, e daí o pedido de reposição de equilíbrio financeiro.

Sr. Deputado, penso que não é absolutamente verdade, não é absolutamente certo que a AELO tenha estabelecido um acordo com a Estradas de Portugal de renegociação desta concessão. O que a Estradas de Portugal e a AELO acordaram foi um memorando de entendimento e, portanto, há um acordo, mas não há uma renegociação acabada e terminada da subconcessão.

Por último, o Sr. Deputado levanta uma questão de difícil tratamento, que é a de saber que apetência é que a AELO ou as entidades privadas terão para enfrentar essa situação. Estas decisões são decisões empresariais extraordinariamente complexas e não tenho mesmo capacidade para responder pelos acionistas da AELO nesta altura.

As respostas eventualmente mais simples, porque são as mais ortodoxas metodologicamente, são as de que existe um contrato e há partes que estabeleceram a sua vontade em contratar com fundamento naquele contrato. É assim connosco e é assim também com as entidades financeiras que apoiam a AELO e que financiaram e financiam ainda a AELO. Tem realmente de ser uma conjugação complexa de vontades e de interesses para se alterarem os contratos que hoje existem e que, como eu disse, não envolvem apenas a AELO *stricto sensu* ou os seus acionistas num sentido mais lato, tem outros intervenientes.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado.

Tem, agora, a palavra, pelo Bloco de Esquerda, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar o Sr. Eng.º Custódio dos Santos e dizer-lhe que vou fazer-lhe perguntas centradas em duas áreas principais: uma tem a ver com todo o processo que decorreu entre a primeira e a segunda fase, toda a envolvência que existiu também por parte do Tribunal de Contas e da recusa do visto; e a segunda sobre esta questão da partilha de riscos, particularmente para lhe pedir alguma precisão a respostas que já deu anteriormente.

Sobre este primeiro grupo, há uma narrativa similar neste processo de todas as subconcessões. Já foi aqui discutido, o Sr. Engenheiro também já o referiu, o problema da diferença de valor entre a primeira e a segunda fases, o processo de recusa do visto do Tribunal de Contas, o processo que resultou para ultrapassar essa recusa de visto e, depois, a criação dos tais pagamentos contingentes. Sendo algo que aconteceu neste caso em concreto, ocorreu para as subconcessões quase na sua totalidade e, por isso, é uma situação recorrente nesta tipologia. E há duas questões que me parecem relevantes: uma segunda, que é a existência dos tais pagamentos contingentes, e uma primeira, que é a assunção de compromissos por parte do Estado ainda antes do visto do Tribunal de Contas.

A primeira pergunta que lhe faço sobre esta matéria é: por exemplo, quando houve a recusa do visto do Tribunal de Contas, quais as responsabilidades, neste caso em concreto, que o Estado já tinha assumido e que teria de pagar caso o projeto não fosse por diante por recusa de visto

e não pudesse ser remediado nem essa recusa de visto pudesse ser ultrapassada?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não vou quantificar — mas poderemos fazer chegar esse exercício, feito *a posteriori*, feito agora, se assim o entender —, vou apenas descrever.

A altura da recusa de visto do Tribunal de Contas foi em novembro de 2009, decorridos cerca de oito meses sobre a outorga do contrato de subconcessão. E, nessa altura, como, aliás, se previa e era obrigatório, era uma obrigação da empresa iniciar o empreendimento, decorriam inúmeras atividades e, portanto, havia uma panóplia enorme de custos, que se prendem com o lançamento do projeto, do empreendimento, com os projetos de engenharia e com a construção, que estavam já a ser incorridos e assumidos até ao futuro, como é o caso, por exemplo, das montagens de estaleiros e essas coisas parecidas.

Portanto, tudo o que tem a ver com a atividade de projeto e com a atividade de construção e trabalhos de execução, mas também alguns antecipatórios, estava no sítio e estava a ser levado a cabo.

Para suportar esses custos, a AELO tinha contribuições, entradas dos seus acionistas, portanto, prestações de capital e tinha, numa relação de 15/85, como vimos há bocado, a entrada de fundos de capitais alheios.

Como também já tive oportunidade de referir, à altura da outorga do contrato de subconcessão, a AELO, justamente no pacote de contratos de financiamento, celebrou contratos de cobertura de risco de taxa de juro, vulgarmente conhecidos por contratos *swap*, e esses contratos, como julgo que é do conhecimento comum, têm uma cláusula para rescisões antecipadas do contrato. A valorização dessa rescisão é feita momento a

momento, porque depende da evolução das praças financeiras e dos mercados de dívida.

Portanto, esse, qualitativamente, seria o conjunto de custos que já estavam incorridos ou a incorrer no caso de rescisão de um contrato *swap* e outras provisões que constem dos contratos de financiamento por rescisões antecipadas e seria nesses custos que certamente seria devida uma indemnização pela EP ou pelo Estado português à subconcessionária.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É normal que, no espaço da contratação pública, exista esta assunção de compromissos sem que haja visto do Tribunal de Contas? Coloco esta pergunta de acordo com o seu conhecimento, obviamente, não mais do que para além daquele que o seu conhecimento.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Julgo que decorre diretamente da lei do Tribunal de Contas. Se bem me recordo, na altura esse era o tema que constava dos vários contratos que vi e onde participei das negociações. É uma questão que está em todos os contratos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, em todos aqueles em que participou podemos dizer que é normal que tenha acontecido esta situação de poderem iniciar-se os trabalhos, de serem assumidos compromissos e responsabilidades, independentemente de o visto do Tribunal de Contas poder ser negativo *a posteriori*?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não só era normal, como era uma obrigação em todos os projetos, que me recorde.

Peço desculpa se estou a ter alguma imprecisão — será uma imprecisão sempre e não mais do que isso —, mas em todos os contratos que conheço era uma obrigação do contratado iniciar os trabalhos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Com a abertura que disponibilizou há pouco, gostaria de lhe pedir para nos enviar aqueles que eram os encargos assumidos pelo Estado — saber esse valor era importante para os nossos trabalhos —, se for possível que tal aconteça *a posteriori*.

Passando por este percurso, há aqui algo que se acontece uma vez podemos dizer que foi algo isolado, se acontece várias vezes tende a ser a repetição do mesmo comportamento.

Por isso, para termos a noção clara do que se passou, gostava de perceber se, neste caso em concreto, existiu alguma consonância com outras subconcessões, se o processo foi tratado em conjunto com outras concessões, se houve reuniões em conjunto com os diversos participantes, se a Estradas de Portugal alguma vez disse que o processo seria similar para todos. Penso que, no fundo, percebe o resultado a que quero chegar, isto é, se cada uma das negociações foi feita autonomamente ou se houve aqui um *bundling* geral para fazer tudo em conjunto.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não tive, nem a AELO teve, qualquer reunião com outros subconcessionários em relação a este tema.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E a proposta do contrato-base reformado saiu, em linhas gerais, da Estradas de Portugal?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, a AELO foi uma das últimas subconcessões a ser lançada, foi talvez a penúltima, e julgo que também terá sido a penúltima a ter a recusa do visto do Tribunal de Contas. Foi também, se não a última, a penúltima, ou próximo disso, a ter a atribuição do visto.

Portanto, o desenho para acolher o entendimento do Tribunal de Contas foi-nos apresentado como um desenho que permitiria justamente isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Apresentado pela Estradas de Portugal à AELO?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sim!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Já com essa ideia da própria Estradas de Portugal de que era o caminho para ultrapassar a recusa de visto que o Tribunal de Contas tinha decidido anteriormente?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, dizer que era «o caminho para ultrapassar»... A noção que eu tenho é que era o caminho para acolher o entendimento do Tribunal de Contas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sobre este tema, não tenho mais perguntas a fazer-lhe. Penso que foram claras as suas respostas sobre o valor das compensações contingentes, sobre o processo que existiu e sobre a questão da alteração do valor da TIR.

Porém, há aqui um ponto em relação ao qual eu gostava de ter melhor minúcia, até pelas respostas que deu ao Deputado Hélder Amaral.

Quando ele lhe perguntou sobre a remuneração pelo tráfego, no fundo, pelo risco de mercado, à AELO, não ficou bem claro — pelo menos naquilo que eu percebi, mas pode ter sido falta minha — se aquilo que vem no relatório da Ernst & Young sobre a distribuição do risco era mesmo como está no relatório.

Vou ler-lhe o que está no relatório para me poder confirmar ou não essa informação. Diz a Ernst & Young que 84% da remuneração do parceiro privado depende apenas da disponibilidade da via — isto é, independentemente do tráfego — e com isto conclui que há uma desigualdade na distribuição do risco de tráfego.

Gostava de ouvir a sua opinião sobre a questão da desigualdade, que é mais opinativa, mas sobre esta questão dos 84% que decorre da cláusula 76.^a do contrato, gostaria de saber se confirma estes valores e estes dados que a Ernst & Young conseguiu alcançar.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não quero, de forma alguma, que a minha resposta revele que eu encontro demérito ou desinteresse no trabalho da Ernst & Young, mas, francamente, não conheço mesmo o relatório. Oíço repetidamente falar do relatório, julgo que até nos *media*, já faz tempo, mas eu nunca vi o relatório e não o tenho. Não é desinteresse.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Certíssimo. Nem é obrigado a conhecê-lo, não há aqui, sequer, essa obrigação. Nós não o distribuímos a quem vem a esta Comissão fazer o seu depoimento.

No entanto, estes valores, no fundo, são dados que a própria AELO pode ter já calculado anteriormente e, por isso, pergunto-lhe se se

aproximam daquilo que era a vossa constatação da realidade ou se são diferentes daquilo que vocês tinham alcançado.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — O contrato de concessão não tem... Referiu-se ao artigo 76.º, salvo erro, mas o contrato de concessão não estipula nenhuma percentagem de remuneração por disponibilidade ou de remuneração por tráfego. Estipula, sim, uma remuneração por disponibilidade e a remuneração unitária por cada veículo que utilizar a infraestrutura rodoviária.

Portanto, esta percentagem não consta. Terá sido uma observação que fazem sobre algumas contas, que eu tenho... Não tenho dificuldade, é-me impossível comentar, não conheço mesmo o mérito, nem sequer o número, nem tão pouco o processo de cálculo. Não sei se é uma média, se é ano a ano.

Gostava de acrescentar também, Sr. Deputado, que eu não tenho nenhuma conta que estabeleça esta proporção. Digamos que esse é um resultado que seria observável daquilo que é a remuneração por disponibilidade e daquilo que é a remuneração por tráfego. Uma vez que também o tráfego varia da realidade para aquilo que foi estimado, ano a ano a conta a fazer será diferente.

Gostava também, muito rapidamente, de reverter para a questão da partilha do risco de tráfego. Penso que não se trata, nestes contratos, de ter uma distribuição de risco de tráfego entre o parceiro privado e o público.

Os contratos são desenhados para que aqueles pagamentos... Vendo do lado da subconcessionária, os recebimentos da concessionária que estão menos sujeitos a risco sejam alocados à satisfação dos seus compromissos mais prementes — leia-se, à sua dívida bancária.

Portanto, aquilo que tenho visto nos contratos que não dependem 100% do tráfego verificado, ou seja, nos contratos, como tivemos de SCUT, de DBFO (*design, build, finance, operate*) em Inglaterra e agora de subconcessões em Portugal, é assim que se tenta estruturar os recebimentos que a concessionária terá do concedente.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, permita-me tentar colocar isso por outras palavras que me parecem mais simples, e peço-lhe que me confirme se é assim ou não.

Na prática, o que está a dizer é que, do ponto de vista contratual, o recebimento por disponibilidade está alocado àquilo que são as necessidades para cumprimento da dívida bancária — da sua amortização, do pagamento de juros, etc. — e a vertente relativa ao tráfego será para pagamento da questão operacional da manutenção, que são os pagamentos mais variáveis. É isso?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Não é exatamente isso. Peço desculpa, mas não é assim tão literal.

O que eu disse foi primordialmente alocado aos compromissos com a dívida bancária e depois, obviamente, aos compromissos operacionais de operação e manutenção de estrada, mas não exclusivamente.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É que dos contratos que nós vimos, regra geral, na questão relativa ao relacionamento das concessionárias ou das subconcessionárias, neste caso, com a banca, com o setor financeiro, pelo menos essas responsabilidades estão cobertas com o pagamento por disponibilidade. E isso é o que acontece aqui neste caso, ou não?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não sei responder cabalmente à sua pergunta agora, porque não tenho os números à minha frente.

Mas a parte da dívida que deve ser satisfeita por pagamentos por disponibilidade também pode variar, dependendo, nomeadamente, se os bancos se sentem mais confortáveis com a experiência do operador da estrada e, portanto, se sentem que se corre mais risco de haver deduções nos pagamentos por disponibilidade.

Portanto, eu pretendi, apenas, enunciar um princípio genérico, que é alocar os *cash-flow* da companhia que têm menos risco à satisfação de necessidades primárias e mais prementes da companhia — custos de operação e manutenção, onde se incluem os custos com o pessoal, os custos de cobrança de portagem, a manutenção das vias — e dívida bancária, parte da dívida bancária ou toda a dívida bancária, e residualmente alguma remuneração acionista ou nenhuma remuneração acionista, depende de contrato para contrato.

A partição na AELO, eu não a tenho presente e julgo mesmo que na altura não terá sido feita, mas resulta da ponderação entre obrigações da companhia e fontes de financiamento da companhia, consoante o seu grau de risco.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem agora a palavra, pelo PSD, o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o nosso convidado e, em nome do Grupo Parlamentar do PSD, agradecer-lhe os esclarecimentos que já aqui aduziu e que nalguns

casos têm sido bastante reveladores daquilo que são as nossas dúvidas sobre a subconcessão Litoral Oeste.

Começo, precisamente, por lhe fazer um conjunto de perguntas em relação àquilo que era inicialmente a respetiva subconcessão, a sua evolução e o estado da obra no momento.

A primeira questão que lhe quero colocar tem a ver com os indicadores da respetiva subconcessão. Estará recordado que, em fevereiro de 2009, num documento distribuído pela subconcessionária que apresentava o projeto de uma forma global, de uma forma sintética, referia-se que se tratava de uma concessão de baixo risco, fundamentada no seguinte: mais de 75% das receitas eram garantidas pela Estradas de Portugal, detida a 100% pelo Estado, elevada densidade do tráfego, retorno adequado — perspetivava-se uma TIR de 12% —, reduzida componente de *equity* — apenas 15%, na qual a Brisa tem uma componente minoritária de 15% —, integração estratégica da rede Brisa, na ligação à A1, Brisal e Atlântico.

Ora, isto era o portfólio de predicados que a subconcessionária, na altura, apresentava como fatores positivos, certamente até para imagem externa de contato com os seus financiadores.

Assim, pergunto-lhe se estes pressupostos se mantêm inalterados e se acha que, no contexto atual, as variáveis de ter garantido 75% das receitas do Estado, a elevada densidade de tráfego e a TIR se mantêm exatamente nos mesmos pressupostos que foram difundidos em 2009.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não consigo identificar o documento, mas louvo-me, obviamente, no que diz. Foi distribuído...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tenho todo o gosto em mostrá-lo. Tenho-o em via digital, mas este panfleto foi subscrito por VV. Ex.^{as}, foi distribuído e posso mostrá-lo.

Neste momento, o orador mostra o documento no seu computador.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, sem prejuízo de responder de bom grado às suas questões, parece-me que o documento não foi emanado da AELO. Digo isto, porque me parece uma apresentação que tem o símbolo da Brisa e pode ter sido um documento emitido por um dos acionistas da AELO. Como digo, estou apenas a limitar-me... E vou, com certeza absoluta, responder ao que pergunta. Mas não me reconheço no documento nem reconheço a AELO.

Sr. Deputado, nessa altura, em fevereiro de 2009, estaríamos prestes a assinar o contrato de concessão, que foi assinado em março e, portanto, não vejo como é que...

Mas, enfim, passando à frente, peço desculpa. Eu não sei comentar os 75% das receitas que aí se dizem garantidas pelo Estado, porque o Estado português não garante à AELO, nem na altura garantia, o pagamento de quaisquer quantias.

O contrato, como sabe, é um contrato de subconcessão e a nossa contraparte é a EP, não é o Estado.

Quanto ao número, Sr. Deputado, não posso mesmo comentá-lo, porque não o sei e não me lembro de alguma vez ter visto essa conta.

Em relação ao tráfego, não sei se o tráfego é elevado ou não. Quem fez o documento certamente atentou nas estimativas de tráfego dos consultores da concessionária e decidiu qualificá-lo assim, como um tráfego elevado. Mas, enfim, a AELO não tem 60 000 veículos por dia. As

estimativas na AELO, reportando-nos à altura, não eram de certeza 60 000 veículos, nem 50 000, nem 30 000, nem tão-pouco 20 000. Portanto, o tráfego elevado... Não consigo comentar o qualificativo.

A TIR que se perspectivava na altura de 12% e que corresponde, de facto, como foi referido, à TIR apresentada na proposta BAFO não é a TIR do contrato existente entre a AELO e a EP. A TIR em resultado do processo de reforma recuou para os 11% da proposta da primeira fase. Na altura, como também está nas respostas que tive oportunidade de enviar à Comissão, os acionistas da AELO consideraram os 11% como uma TIR apropriada.

Quanto aos 15%/85% é manifestamente assim, é verdade, é um facto: são 15% de capitais próprios para 85% de dívida.

A integração na rede Brisa talvez reforce o carácter (vou dizer) privado de quem fez esta apresentação, porque me parece que são argumentos não de propositura da AELO mas, sim, de posicionamento de um dos seus acionistas, que é a Brisa e que entende que a rede AELO se integra no conceito de rede Brisa.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, não sabe, não tem obrigação de saber, mas sou Deputado eleito pelo círculo de Leiria, sou da Batalha e, portanto, conheço bem a concessão Litoral Oeste. Estive presente na sessão onde este documento foi distribuído, na altura pelo Secretário de Estado Paulo Campos, com grande difusão, mérito e sustentabilidade de operação. Queria apenas dar-lhe este conhecimento relativamente ao tema. Segundo percebi, o carácter que atribui ao tema é o de um panfleto de propaganda que não corresponde àquilo que é a realidade hoje da sustentabilidade da operação, porque me diz que não consta dos 75% de garantia de transferências do Estado.

No entanto, queria referir-me ao Tribunal de Contas, porque era importante perceber aqui duas coisas que têm a ver com o CAPEX (*capital expenditure*), com o investimento inicial, e com a redução da operação que resulta da retirada da variante de Alcobaça, que no saldo final ainda dá um diferencial de 57,5 milhões de euros.

Pedia-lhe que elaborasse um pouco sobre este tema. Na sua perceção, do conhecimento que teve do desenvolvimento da operação, gostaria de saber como justifica que, considerando que tínhamos um investimento inicial, na primeira fase, de 433 milhões de euros e que retirámos a variante de Alcobaça, mesmo assim, o saldo final seja de 463 milhões de euros mais 57,5 milhões de euros. Gostaria de saber se tem alguma explicação ou se para si isto é novidade.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, peço desculpa, queria fazer uma correção: não me recordo de ter referido que era um panfleto de propaganda da Brisa. Penso que é apenas a interpretação do Sr. Deputado.

Refere 433 milhões de euros para 463 milhões de euros, portanto, há aí uma diferença de 30 milhões de euros.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sim, mas se retirar os 27,9 milhões de euros de Alcobaça, vai dar aos 57 milhões de euros.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, após a apresentação da primeira fase e, portanto, já em período de negociação de BAFO com a EP, tivemos algumas alterações impostas pela EP à nossa proposta, e vou tentar recordar-me de todas.

Tivemos, realmente, a retirada da variante de Alcobaça, porque não tinha obtido uma declaração de impacto ambiental (DIA) favorável. Em resultado dessa retirada da variante de Alcobaça, a EP fez com que o consórcio incluísse na sua proposta a realocização do nó de Aljubarrota, justamente para o aproximar de Alcobaça, para uma situação que é morfológicamente bastante mais complicada do que o nó inicial. Portanto, a saída da variante de Alcobaça implicou a realocização de um nó e a construção de uma ligação viária a Alcobaça, que não existia, nas circunstâncias que o Sr. Deputado bem conhece.

Para além disso, a EP requereu também a construção de uma rotunda sobrelevada no nó de S. Jorge. A isto adicionou-se a instalação de dois pórticos para cobrança de portagens em *free flow*, porque a EP entendeu que assim melhoraria as condições de cobrança das portagens que são sua pertença.

Tivemos também de prever e portanto, cotar e incluir o fecho do sistema de portagens da Autoestradas do Atlântico, da A8 — tudo isto foram imposições da EP —, o que significou realocar o nó de Leiria e fazer uma praça de portagem de plena via, a expensas desta subconcessionária.

Tivemos, por fim, se não me falha nada, de realocar o nó de Ourém, que estava demasiado a poente, embora cumprisse o patente. No entanto, a EP pretendeu que se realocizasse o nó mais uma vez para um local muito exigente em termos de construção e de volume de trabalhos.

Portanto, foram estas as alterações que tivemos de acolher e que deram origem a acréscimo de custos. É isto, retirou-se a variante e tiveram de se fazer mais estes trabalhos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, passamos agora às questões do risco, porque, confesso, estou meio baralhado, mas deve ser defeito meu.

Tem consciência de que hoje na A19, portanto, na variante da Batalha, o IC36, na ligação de Leiria à A1, na prática, na ligação entre a A8 e a A1, tem um tráfego muito reduzido face ao que eram as estimativas iniciais? O Sr. Engenheiro, há pouco, referiu que o risco de tráfego era partilhado entre o concedente e o privado. No entanto, a informação que tenho, posso estar enganado ou a perceber mal, é a de que, por exemplo, na A19 passarão 5%, ou nem isso, dos veículos estimados, segundo os dados do InIR, mas que podem não estejam corretos. Quem é que paga o diferencial face aos valores estimados inicialmente e que foram contratados com a subconcessionária?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, faço só mais um esclarecimento: eu não disse que o risco era partilhado.

A resposta é: ninguém.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, pode então garantir-me que na A19, no IC36, estamos em sistema de portagem real? A subconcessionária só recebe dos carros que lá passam?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Precisamente.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tinha informação diferente. E começo a ficar preocupado com a sustentabilidade da operação.

O que resulta, em termos de portagem real, na A19, permite-lhe sustentar aquele troço, por exemplo?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — É assim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O valor cobrado das portagens permite-lhe, digamos, fazer a amortização de investimento?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, como eu disse, e de uma vez por todas, as portagens não são da subconcessionária; as portagens são da EP. A subconcessionária recebe uma fração, 25%, de todos os veículos que circulam no troço que referiu.

E esse diferencial, entre o que eram as expetativas da concessionária à altura de apresentação da proposta e aquilo que hoje recebe da EP pelos veículos que, de facto, usam a infraestrutura, ninguém o paga. É um risco total da Autoestradas do Litoral Oeste.

A Autoestradas do Litoral Oeste não recebe só pela circulação, pela utilização das autoestradas que têm portagem. A remuneração por serviço inclui também as outras vias que não são portajadas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — O IC9?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Todas as outras. A variante da Nazaré, todo o IC9 e também o alargamento do IC2 que não tem portagem, entre Azóia e Gândara.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Então, como é que os senhores fazem o controlo do número de viaturas que passam?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, o controlo é feito com equipamento que está instalado nas vias, embebido nas vias, em todas elas. E tem também nas vias com portagem... Aliás, nas vias com portagem é feito através do sistema de cobrança, que depois também tem um sistema redundante também no pavimento.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Muito bem. Estou esclarecido em relação a esse tema.

Sr. Engenheiro, há pouco também referiu, e consta da sua resposta, que o risco de construção e o risco de expropriação estão no lado do privado. Ora, tal não significou nem impediu a LOC (Litoral Oeste Construtores), a entidade construtora, de reclamar ainda recentemente do Estado cerca de 93 milhões de euros.

Como é que interpreta isso face ao contrato que estava definido?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, as duas reclamações que a LOC, o ACE Construtor, fez chegar à AELO e que, refiro uma vez mais, a AELO fez chegar à EP — cumprindo a sua obrigação contratual de transmitir as reclamações que recebe do ACE Construtor ou, se fosse o caso, da operadora até ao concedente —, não conheço essas reclamações em detalhe, mas sei que é um risco de construção. O risco das expropriações pressupõe que as partes ajam de acordo com aquilo que está contratado.

Portanto, não conheço em detalhe aquilo que o ACE alega no seu pedido, mas tenho a certeza de que é no enquadramento contratual. Tem de ser no enquadramento contratual.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Mas não acha que 100 milhões de euros num CAPEX de 400 milhões de euros é um diferencial ou um valor muito significativo?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, peço desculpa, sem qualquer intenção de me escusar à resposta, mas, de facto, não tenho capacidade para comentar esse número. Sei grandes rubricas. Socorrendo-me do apontamento, conheço grandes rubricas, mas não consigo comentar o número.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, permita-me, agora, três ou quatro pedidos de esclarecimento finais.

Um tem a ver com a renegociação em curso. Gostaria de saber se a subconcessionária já chegou a algum acordo, a algum memorando de entendimento com a Estradas de Portugal e em que é que isso se traduz na prática em relação à subconcessão Litoral Oeste.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — A Autoestradas do Litoral Oeste celebrou no ano passado, julgo que no princípio de setembro ou final de agosto, um memorando de entendimento com a Estradas de Portugal. Nesse memorando de entendimento, em que as partes acordam vir a acordar desenvolver os seus melhores esforços para implementar o memorando de entendimento, prevê-se que sejam retiradas do âmbito do contrato de subconcessão algumas vias, a saber: a variante da Nazaré, a via de Penetração em Leiria, a circular Oriente Leiria e o troço que foi construído sob a égide da EP e que foi transferido para a Litoral Oeste já construído, que é o troço Carregueiros-Alburitel-Tomar.

Em resultado dessa prevista ou acordada retirada do âmbito do contrato de subconcessão, estima-se que haja reduções de custos da ordem dos 48 milhões de euros, uma parte devida ao facto de a via não ser mais mantida, feita a manutenção e a operação a expensas da AELO.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Do seu ponto de vista, é um bom acordo?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, o acordo não está ainda finalizado, mas o princípio de acordo é o acordo a que as partes chegaram e, portanto, ambas as partes reconhecerão mérito no acordo.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Está confortável com esse mesmo acordo.

Há uma questão que o meu colega do CDS-PP colocou e o Sr. Engenheiro não teve oportunidade de responder que tem a ver com as consequências da tal taxa que o Grupo Parlamentar do Partido Socialista tinha enunciado, porque ela pode regressar no próximo Orçamento do Estado — aliás, é natural que regresse, porque o tempo também é relativamente curto. Gostaria de saber qual a sua perceção e, sobretudo, qual a implicação que uma taxa desta natureza pode ter na relação contratual entre a subconcessionária e o concedente.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Não conheço a proposta do Partido Socialista para a aplicação da taxa. Não conheço, não faço ideia.

No plano dos princípios, se ferir os princípios do contrato que temos estabelecido com a EP, é de certeza absoluta uma matéria que precisa ser tratada.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Estamos a falar de uma taxa que irá tributar, por um lado, o setor financeiro e, por outro lado, as concessionárias e que vai incidir, naturalmente, em função daquilo que são os rendimentos da concessionária. Se assim for, configura quase a natureza de um imposto. Face ao contrato, somos levados a concluir que o risco fiscal está no lado do Estado. Isso está claro no contrato?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, está ainda muito em abstrato, mas mesmo assim tentarei responder à sua questão.

O que para mim está claro no contrato é que, quando se trate de legislação específica, essas alterações darão direito a um pedido de reposição de equilíbrio financeiro pela concessionária.

Portanto, se a alteração for específica, como foi o caso do regime de cobrança de portagens, não é difícil antever que seja uma matéria que precise mesmo de ser tratada entre as partes e que não possa passar como uma determinação unilateral do concedente.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, agora, vou colocar-lhe duas ou três questões rápidas, de curiosidade, para que possamos perceber o assunto.

Se houver alguma alteração no troço do atual IC9, algum novo ramal de acesso, quem é o responsável pela execução dessa obra? É a subconcessionária? É a Estradas de Portugal? Isso está claro ou não relativamente ao contrato?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, a construção nova inicial da Autoestradas do Litoral Oeste foi concluída no final de abril do ano passado.

Portanto, o projeto está totalmente construído no que diz respeito a vias ou a nós de ligação a ramais novos.

Logo, a minha resposta é que essa responsabilidade não compete à AELO. Competirá à EP ou a quem a EP determinar, mas seguramente não à concessionária.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Mas a concessionária tem algum direito especial sobre esse tipo de ligações ou decisões?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Direito especial no sentido de ser ela a construir? Acho que não, Sr. Deputado. Não tenho noção nenhuma que assim seja. Não tem direito nenhum.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Nunca se questionou ou achou estranho que, face ao objetivo inicial, até tendo em conta o panfleto que mostrei e que foi distribuído pela Brisa na altura, em 2009, o IC9 não tenha um ramal de acesso à A1, por exemplo?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, o projeto que a EP patenteou a concurso, que submeteu a processo de avaliação de impacte ambiental com o intuito de obter uma declaração de impacte ambiental (DIA) favorável, tinha nesta região a norte de Fátima dois nós: um em Santa Catarina da Serra, à direita, portanto, a nascente; e um outro a poente da A1, que era o nó que servia para fazer interligação entre o IC9 e

a A1 e também de onde partia o ramal de mais uma ligação a Fátima. A declaração de impacte ambiental veio a não ser favorável para este nó e para o ramal de ligação a Fátima. Portanto, não podia estar incluído no processo de concurso.

Na primeira fase, na fase de esclarecimentos, de apresentação das propostas, um dos concorrentes suscitou esta questão à EP — julgo que não fomos nós, mas suscitou-se esta questão à EP — e a EP, em sede de esclarecimentos, respondeu que nó e ligação não faziam parte do âmbito do concurso, não podia ser de outra forma, mas que a subconcessionária ou a concorrente deveriam prever a sua existência no futuro, coisa que a AELO fez.

Portanto, a AELO cumpriu a DIA, que preconizava que também se apresentassem alguns estudos para esse nó, para essa ligação a Fátima. Logo, a AELO, em fase já de subconcessionária, desenvolveu o projeto do IC9 com a EP com várias soluções que pudessem, no futuro, vir a ser materializadas para a ligação entre o IC9 e a A1 neste local, tomando o cuidado de ter um projeto para o IC9, que lhe competia, que não inviabilizasse a existência desse nó.

Foi isso mesmo que se fez: cumpriu-se a DIA e cumpriu-se a determinação da EP. Portanto, a infraestrutura que lá está não inviabiliza que se venha a fazer um nó entre a A1 e o IC9.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, queria colocar-lhe uma questão final relativamente à A19 e ao IC 36, sobretudo à A19, que, como é do conhecimento, é uma via com pouco trânsito.

O concedente, a subconcessionária, já estudou, ou já foi contactada, ou admite a hipótese de arranjar soluções de modelação de forma a incentivar sobretudo o tráfego de pesados a utilizar aquela via ou isso

nunca foi equacionado? Acha que as coisas irão manter-se exatamente como estão?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não houve, enquanto eu era executivo da AELO, qualquer aproximação nesse sentido. São matérias de índole bastante operacional. Portanto, se tivessem acontecido, ainda não teriam chegado à administração não executiva.

De acordo com o melhor da minha informação, isso não aconteceu ainda. Mas entendo perfeitamente a sua questão e julgo que é uma matéria que convinha ser endereçada, tanto mais que o tráfego de pesados é muito pesado nas vizinhanças do Convento da Batalha e isso poderia constituir um alívio para o património arquitetónico e uma melhor conveniência e mais segurança na circulação. Mas realmente depende de um esforço a ser desenvolvido pela EP e pela AELO.

Volto a referir: tanto quanto sei, e acho que sei bastante neste caso, não há nada em curso nesse sentido.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminamos, assim, a primeira ronda. Para a segunda ronda, estão inscritos os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo e Duarte Filipe Marques.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, sendo que dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, vou começar com umas notas telegráficas.

Percebemos várias coisas destas inquirições.

Em primeiro lugar, percebemos o papel absolutamente essencial do sistema financeiro — dos fluxos financeiros, dos *spread*, do financiamento,

dos contratos de refinanciamento — em todos estes processos. Percebemos também que as alterações legislativas podem conduzir a reequilíbrios financeiros.

Ainda percebemos que os nossos colegas do PSD e do CDS estão, e ainda bem, preocupados, porque entenderam que a alteração que introduziram conduziu a um pedido de reequilíbrio financeiro de 21 milhões de euros, o qual conduzirá a um tribunal arbitral. Portanto, ainda bem que aquilo que aquilo que solicitaram, que acabou por ser alterado em termos de Assembleia, agora podem estar a ponderar.

Mas podem estar descansados no que respeita a essa preocupação, bem como fazer a pergunta da maneira que entenderem e várias vezes, que a proposta que o Partido Socialista apresentou para taxar rendimentos a partir de um determinado valor, de modo transitório, enquanto taxa de solidariedade, à semelhança de outras que estão em vigor e que foram introduzidas por este Governo, mas que inovadoramente incidiria sobre os fluxos financeiros, não se reconduz àquilo que o Sr. Deputado Paulo Batista Santos queria que se reconduzisse — ele foi procurando categorizá-la quase como um imposto — e não conduz a nenhum reequilíbrio financeiro.

Mudando para um segundo tema, gostava de perceber outra coisa, visto que respondeu a várias perguntas sobre a questão do Tribunal de Contas. Se bem percebi, ficou claro da sua explicação que não há contratos contingentes, contratos paralelos, o que poderá vir a existir são pagamentos contingentes, nos termos das explicações que acabou por nos fornecer, aqui, detalhadamente.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — É exatamente assim, Sr. Deputado. É exatamente como diz.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, como temos necessidade de aprofundar esta matéria que tem sido transversal a várias inquirições, o Partido Socialista gostava de apresentar um requerimento oral — que, naturalmente, entregará hoje por escrito —, solicitando que esta Comissão de Inquérito oiça, especificamente sobre toda esta matéria, o Presidente do Tribunal de Contas, o Dr. Guilherme d'Oliveira Martins, porque, tendo em conta tudo aquilo que temos ouvido sobre esta matéria, acho que essa audição é muito relevante.

Sr. Engenheiro, uma outra nota tem que ver com os riscos de tráfego, que temos aqui abordado. Nomeadamente, gostava que elaborasse um pouco mais sobre a questão do risco de tráfego e do risco de disponibilidade, no fundo, procurando fazer um pouco a síntese das várias respostas que tem dado sobre esta matéria.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, com certeza. Receio bem que corra o risco de ser muito maçador, mas procurarei ser sintético...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Será bastante útil, porque temos andado muito à volta dessa matéria.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Se assim é, agradeço a pergunta.

O risco de tráfego da concessionária só tem relação com o risco de tráfego do concedente se o tráfego que utilizar as vias, neste caso portajadas, for inferior ou superior àquele que for estimado. Não existe nenhum veículo, não existe nenhum vaso comunicante, entre o concedente

e a concessionária. Não há, no caso da AELO, qualquer mecanismo de compensação, se porventura a utilização da via...

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

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Exatamente.

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

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Se me permitir, a concessionária,...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Deputado Paulo Batista Santos está a fazer perguntas, mas elas não ficam gravadas. Não me oponho a que as faça, desde que ligue o microfone.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — É que o Sr. Engenheiro estava a referir o tráfego estimado — é ideia que tenho. Os cálculos são feitos em função do tráfego estimado e não em função do tráfego real.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Se me permite atalhar já aqui.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sim, sim.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, não. A subconcessionária recebe exatamente em função do tráfego que utiliza a via concessionada, quer seja nos troços que têm portagem — como bem sabemos, são da EP e não da subconcessionária — quer seja nos outros troços que não têm portagem. Está estabelecida uma tarefa por cada veículo que passa.

Espero ter respondido cabalmente à pergunta do Sr. Deputado

Portanto, não há nenhum vaso comunicante entre o risco de tráfego do concedente e o risco de tráfego da concessionária. Só têm uma coisa em comum, que é o número de veículos que passam nos troços que são portajados, porque o número de veículos que passam nos troços que não são portajados não significa que o concedente receba menos portagem pelo facto de não serem portajados e para a concessionária significa menos receitas do que as estimadas. Mas as receitas são o que são, na realidade; não têm qualquer conexão com as estimadas. As receitas estimadas fazem parte da proposta. Foi na convicção de que ia ter aquelas receitas, dele, de serviço, que o privado contratou e imagino que elas também tenham formado parte na decisão que a entidade contratante tomou para lançar e fazer construir a infraestrutura, mas tão-só.

Quanto à remuneração de disponibilidade, é idêntica para os troços com portagem e para os troços sem portagem e depende, como disse, do número de vias, da extensão de vias abertas e do número de horas que estiveram abertas durante cada ano.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Engenheiro, vou concluir agradecendo-lhe especialmente, porque já tivemos muitas e muitas horas de debate e penso que a sua explicação foi uma das melhores em termos de risco de tráfego, de risco de disponibilidade e do detalhe que nos deu. Até

acabou, no fundo, por «fazer cair por terra» muitos dos mitos que às vezes ocorrem sobre esta matéria, nomeadamente o da rentabilidade garantida para os concessionários no que respeita a estes riscos.

Uma coisa é tudo o que tem que ver com os contratos, outra coisa são as teorias que vamos fazendo sobre o tráfego, nomeadamente em ambiente de recessão económica cada vez mais acentuada.

Acabou por corroborar algumas respostas de concessionários no sentido de as rentabilidades não estarem garantidas, de todas estas concessões terem sido feitas, no fundo, por concursos públicos internacionais, de os concessionários terem muitos dos riscos, contrariamente àquilo que se acaba por dizer, e da essencialidade do papel — sobre qual nos elucidou mais uma vez, à semelhança do que fez relativamente a outras matérias — do sistema financeiro.

Agradeço ainda a tolerância do Sr. Presidente, que me consentiu que excedesse o tempo de que dispunha e que fosse enriquecido, uma vez que esta audição, hoje, acabou por nos ajudar um pouco, visto que temos andado muito à volta desta questão do tráfego e da disponibilidade e a explicação que o Sr. Engenheiro nos deu foi excelente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Engenheiro, quer responder?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Não, de todo. Fico satisfeito e sinto-me, assim como a AELO também, particularmente recompensado por ter estado aqui e, de alguma forma, poder contribuir para uma opinião mais fundamentada sobre as questões que nos preocupam a todos. Agradeço as palavras do Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Para terminar, tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques, que dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, muito obrigado pelas suas respostas.

Tenho algumas questões muito rápidas e simples para lhe colocar.

Pelo que sei, não estava previsto a A19 ser uma autoestrada, de início, em termos de modelo. O que é que aconteceu? Qual foi o custo real da construção desta estrada e quem é que tomou a decisão?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, a A19, a variante da Batalha, foi patenteada a concurso assim, dois por dois portajada. Portanto, não houve alteração na A19.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Peço desculpa, quando foi lançado o concurso com certeza já seria assim, porque é isso que foi feito, mas antes terá sido anunciada de outra forma e não nesses moldes.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, será deficiência minha, mas em boa verdade não conheço o tema. Só conheço a estrada tal qual foi lançada a concurso.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Ou seja, terá sido alguma decisão do Governo que poderá ter alterado o objetivo inicial, mas também sei que não será responsabilidade sua, com certeza.

Passo a outra questão. Não interprete mal esta pergunta, que é importante para termos a noção destes valores e da dimensão que representam nas contas de uma empresa. Pode revelar-nos qual é, no valor

global da empresa, na faturação da empresa neste caso concreto, o valor e a percentagem dos pagamentos que o Estado faz pela disponibilidade da via?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, o Estado, a EP, ainda não fez nenhum pagamento por disponibilidade. Os pagamentos por disponibilidade ocorrerão a partir de abril de 2014.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Com certeza. Mas qual é a percentagem prevista?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Nesse caso, se me permite, reconduzo-me à minha resposta anterior. Com efeito, não sei, não tenho presente essa percentagem. Sei que certamente variará de ano para ano e que depende, obviamente, do volume de tráfego verificado.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Tenho outra questão para colocar-lhe: na sua opinião, pela ligação que tem tido com a banca e com os consórcios que têm financiado as construções, quem é que decide a obra a fazer? É o Estado, é a concessionária ou é o banco, que financia? Quem é que toma a decisão? Quem é que decide por fazer mais esta ou aquela PPP? À partida, o que é que lhe parece?

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas entendo, mais uma vez, que a pergunta é retórica. Mesmo assim responderei.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — A pergunta não é retórica!

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, para quem responde a um concurso público a resposta só é uma: o concurso público existe porque decorre da vontade do Governo, do regulador... Enfim, certamente do Governo.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Nunca viu em Portugal nenhum banco lançar um concurso público para fazer uma estrada, pois não? Acho eu! Eu nunca vi!

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, nunca vi nem tenho conhecimento que isso seja assim.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Pois, nós também não, mas há muitas pessoas nesta sala que, de vez em quando, parece que consideram que são os bancos que lançam as obras, que decidem fazer hospitais, estradas, autoestradas, PPP... Nós ficámos com essa dúvida, porque às vezes, nesta Comissão, parece que foi a CaixaBI que decidiu fazer obras, ou que foi o consórcio *a, b e c*. Eu só queria ter a certeza de que, de facto, era o Estado que decidia, e decide, felizmente — e, espero, sempre decidirá —, tomar estas iniciativas.

Para terminar, gostava de fazer-lhe uma pergunta relacionada com afirmações proferidas por um ex-colega seu, o Dr. João Bento, que esteve aqui presente na semana passada, numa audição muito produtiva e longa.

O Dr. João Bento referiu várias vezes que Portugal não devia discutir como é que ia financiar e o que é que devia fazer mas, sim, se tinha dinheiro e possibilidades de o fazer. De facto, apesar de ter sido presidente da associação europeia de autoestradas, ou seja, apesar de ser do privado, do lado daqueles que têm interesse em fazer obras e construção, ele

próprio, de um ponto de vista um bocadinho altruísta, mas ainda bem, referiu, no congresso nacional de engenheiros que teve lugar em Aveiro, há dois anos (e aqui voltou a referir) que Portugal tinha exagerado nas obras que tinha feito, que existiam algumas concessões e autoestradas que não eram necessárias e que nos precipitámos em lançar alguns concursos públicos que foram um claro exagero, não só face à situação atual mas, sobretudo, porque naquela altura já se previa que eram exageradas.

Faço-lhe duas perguntas. Primeira: com a sua experiência no setor, e é um parceiro importante no setor, concorda com estas afirmações? E, já agora, arrisco a perguntar-lhe se havia alguma concessão ou alguma destas estradas que consideraria menos útil ou que não teria feito, e se há alguma que esteja por fazer e que sugerisse.

O Sr. Eng.º **José Custódio dos Santos**: — Sr. Deputado, compreenderá, com certeza absoluta, que não comente as afirmações do Prof. João Bento ou de uma outra qualquer pessoa. Acho que o sítio onde estamos reveste-se de uma dignidade e de um formalismo que não se compadecem com opiniões menos formais.

De qualquer forma, eu nunca estaria habilitado — e isto prende-se com uma resposta anterior que dei — a avaliar se uma determinada infraestrutura se deve ou não fazer, porque não tenho nem a formação nem os conhecimentos necessários, nem tão-pouco sei, porque nunca estive exposto a isso, os critérios que presidem à decisão de lançamento de uma determinada infraestrutura. Não sei mesmo. Nunca estive envolvido, nunca vi de perto.

Imagino que o Estado, que os governos mandem executar obras das quais decorra um bem para o País. Imagino também, não é difícil, que há

algumas situações em que se não se criar oferta não há procura; isso está explicitado e são fenómenos que conhecemos de todo o lado.

Mas, como digo, são pouco mais que opiniões de mesa de café, porque de certeza absoluta que as decisões são tomadas com um fundamento científico.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Chegámos, assim, ao final desta audição.

Resta-me agradecer aos Srs. Deputados pelo modo como os trabalhos decorreram e, sobretudo, agradecer ao Sr. Eng.º José Custódio dos Santos a sua disponibilidade e a forma muito leal, simpática e assertiva como colaborou connosco nestes trabalhos, trazendo-nos um conjunto de informações bastante sistematizadas que ser-nos-ão bastante úteis nos trabalhos que temos pela frente.

Recordo que na quinta-feira será ouvido, em audição, o Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, Presidente do Conselho de Administração da Ascendi, às 17 horas e 30 minutos.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 13 horas e 3 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.