

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

70.^a Reunião
(11 de abril de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 18 horas e 51 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. António Mexia, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Hélder Amaral (CDS-PP), Pedro Filipe Soares (BE), Fernando Virgílio Macedo e Carina Oliveira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Duarte Filipe Marques (PSD) e Manuel Seabra (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 51 minutos.

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

Eram 18 horas e 51 minutos.

Começo por agradecer ao Sr. Dr. António Mexia a sua segunda presença nesta Comissão — segunda e última, pois os nossos trabalhos estão já a aproximar-se do final. E agradeço também o texto que recebemos, e que foi disponibilizado, de resposta ao questionário indicativo que foi enviado.

Como é hábito, vou dar-lhe a palavra para uma intervenção inicial, após o que passaremos às perguntas e respostas.

Tem a palavra, Sr. Dr. António Mexia.

O Sr. Dr. **António Mexia** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, no que diz respeito à questão que hoje está aqui em causa, que tem que ver com a concessão Litoral Centro, gostaria de fazer um resumo do que foi, efetivamente, a minha parca intervenção no processo, que procurei traduzir, aliás, desde a sua origem até ao fim e mostrar justamente em que ponto é que houve um envolvimento meu enquanto, na altura, Ministro das Obras Públicas.

No fundo, queria relembrar que esta concessão foi lançada cinco anos antes, salvo erro, daquilo que foi a sua conclusão, portanto, teve um processo longo, que está descrito na carta.

Em 1999, por despacho conjunto dos Ministros da Finanças e do Equipamento, criaram-se comissões de avaliação — é o que está descrito na página 2 — nomeadas para esse concurso, onde se propôs a seleção do Grupo Brisal e da Autoestradas da Costa de Prata (AECP) para a fase de

negociações. Em 2002, a comissão de avaliação emitiu o relatório atribuindo à proposta da Brisal a melhor classificação.

Em fevereiro de 2003, a comissão de avaliação de propostas emitiu o relatório final. Em 2003, houve a primeira adjudicação, uma adjudicação que foi provisória, ao Agrupamento Brisal. E depois houve um pedido de alteração da estrutura acionista, que ainda teve uma intervenção do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, em 2003. A comissão de avaliação considerou que era adequado.

E, ao contrário do que digo na carta, porque depois estive a confirmar as datas, e gostaria de o corrigir já, a decisão de adjudicação não foi minha. E donde é que resultou esta minha confusão? É que estive a verificar os papéis e, efetivamente, a publicação é de 30 de junho de 2004. Nós fomos nomeados no dia 19, mas a decisão é de 13 de junho.

Ou seja, a minha confusão foi a seguinte: achei que isto era de dia 30 e, como me lembrava das datas, no dia 30 estava lá eu... Mas não. No dia 30 houve efetivamente a publicação, mas o despacho é de dia 13 e foi assinado pelo então Ministro das Obras Públicas, ainda Carmona Rodrigues, antes de minha chegada.

Portanto, o que digo na carta é, na verdade, uma gralha e peca por excesso, porque efetivamente não tive essa intervenção, justamente porque fiquei entre a data da aprovação e a data da publicação, estive ali no meio.

A minha intervenção neste processo limitou-se a quê? Limitou-se, face ao despacho de dia 13, portanto, antes de eu ter tomado posse enquanto Ministro, ao seguinte: «Comunique-se o presente despacho ao Instituto das Estradas de Portugal para que este notifique a concessionária do seu conteúdo e para que dê prosseguimento imediato aos trâmites com vista à adjudicação definitiva (...)» — falámos, há pouco, da provisória, falámos dos pareceres das diferentes comissões que avalizavam não só a

adjudicação, mas depois as alterações, tudo isto antes, obviamente, da minha entrada em funções — «(...) da concessão, a qual terá que ocorrer no prazo máximo de 60 dias.» Ou seja, deu-se lugar àquilo que era, no fundo, uma ordem administrativa de implementação e de adjudicação, isto é, a partir do dia 13, publicado dia 30, entretanto, entre dia 13 e dia 30, houve um novo Governo. E daí aquele «sim», que é verdade, que está no fim da carta, que é a assinatura do contrato, ou seja, dar meramente tramitação administrativa a uma decisão do Ministro anterior.

Portanto, dei aquilo a que chamaria de sequência administrativa. Tive menos intervenção, aliás, do que referi na carta, porque só depois é que fui ler e verifiquei que o despacho é de dia 13 e não de dia 30.

Portanto, neste caso preciso, a intervenção ficou exclusivamente a dever-se a isso. Aliás, do ponto da vista da rodovia, a intervenção foi muito pequena, e não foi por mais nada, não foi porque não quisesse, foi porque também não houve tempo para mais. O tempo foi curto e não chegou a haver a hipótese de outras intervenções.

Por isso, é disso que gostava de dar nota, ou seja, que a minha intervenção é exclusivamente de sequência administrativa a uma instrução e a uma adjudicação definitiva que foi dada pelo anterior Ministro das Obras Públicas.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Hoje, segundo a nossa ordem, é o CDS-PP a iniciar os trabalhos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar os Colegas e o Sr. Dr. António Mexia.

Queria dizer-lhe que ficamos menos entusiasmados com algumas perguntas que gostávamos de fazer-lhe, mas ainda assim, já que temos a despesa feita, vamos lá ver se tiramos algum proveito da sua presença aqui.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Eu ainda só bebi uma água!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vamos ter tempo para beber mais.

Contudo, o que disse, no fundo, também serve para os nossos trabalhos. É que algumas das piores parcerias público-privadas (PPP) — que não é o caso desta... Recordo que a Metro Sul do Tejo teve um episódio parecido. Nós vamos chegar à conclusão de que o culpado era o porteiro do prédio, porque todos os governantes fizeram aquilo que acabou de dizer: sequência administrativa. É evidente que aquela PPP teve uma particularidade, pois ocorreu numa altura em que os governos se sucediam uns aos outros a uma velocidade estranha e desnecessária, mas ainda assim a democracia funcionou. De facto, nenhum dos ministros acabou por olhar bem para o papel e assinou aquilo que já vinha de trás. O que é certo é que temos uma PPP que nos dá um buraco no Orçamento, de facto, recorde, é talvez a mãe de todas as desgraças das PPP.

Esta não é assim, mas gostaria de colocar-lhe algumas perguntas.

Esta obra em concreto é aquilo que muitas vezes se discutiu neste Parlamento como sendo uma obra desnecessária. Discutia-se noutros troços, na terceira autoestrada paralela, esta foi a primeira autoestrada paralela. Estamos a falar de um eixo complementar à A1, praticamente paralelo à A1, quando já tínhamos a A1 — embora esta, segundo dizem os técnicos, permita poupanças do ponto de vista do consumo de combustível

e dos automóveis e, em termos de tecnologia, seja uma autoestrada que apresenta um *upgrade* tecnológico.

Porém, ela não deixa de me causar a seguinte perplexidade: por que é que era necessária esta autoestrada quando tínhamos a A1 e quando, ainda por cima, no contrato da A1 estava previsto o seu alargamento caso o tráfego tivesse aumentos significativos. Ou seja, havia capacidade de a A1 alargar na sua totalidade ou em troços — o que está a acontecer, com mais uma faixa e obras de manutenção. Aparentemente, não haveria necessidade deste eixo.

Portanto, a primeira pergunta que lhe coloco é se houve, apesar da sua presença breve e apenas em atos administrativos, alguém que dissesse «vamos lá ver se esta estrada é, de facto, necessária». E não colhe o argumento, utilizado por muitos dos ex-governantes, de que a circunstância da economia nacional na altura era diferente da que é hoje. Em 1999, a dívida pública estava em 53%, mas a partir de 1999 subiu sempre, foi até ao Alpes ou até ao Evereste em que estamos hoje. De facto, ela subiu sempre desde 1999 e em 2004 já era 66% do PIB.

Por isso, já nessa altura se justificava alguma ponderação, algum raciocínio de custo-benefício, algum cuidado, alguma visão estratégica... Estava no Plano Rodoviário Nacional (PRN), é certo, mas, como tenho dito, o Plano não tinha data, não estava lá escrito que «estas obras têm que ser feitas até à data x ». Era um Plano longo, era um documento vivo, portanto, podia ser adiado.

A minha primeira pergunta é se fez essa análise e, mesmo se não a faz à data, qual o raciocínio que faz hoje, conhecendo os dados e os problemas que esta autoestrada tem.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, em primeiro lugar, tem razão numa coisa: eu não sou, pessoalmente, muito adepto de usar sequências administrativas, não é o meu estilo.

Mas no que diz respeito a essas funções, quando uma coisa é adjudicada pelo Estado português, independentemente de por quem, há que respeitar os contratos. Aliás, acho que vivemos num momento em que essa questão da credibilidade é fundamental e, por isso, as pessoas de bem implementam. Portanto, eu dei sequência a uma decisão.

Porém, estou de acordo que falar apenas em sequência administrativa, mas que é esse o caso aqui... Enfim, também já disse que foi por pouco tempo; senão, se tivesse tido mais tempo, se calhar, teria feito outras coisas mais abrangentes. Neste caso, foi efetivamente apenas sequência administrativa.

Gostava de dizer que naquele caso, sobre o qual já tive o prazer de vir a esta Comissão falar, que tem que ver com a travessia ferroviária, foi tudo menos sequência administrativa. Foi uma alteração muito significativa das regras do jogo, que tem que ver com a fixação de critérios que tornam esses sistemas de PPP racionais — porque eles podem ser positivos e racionais, desde que desempenhem as suas funções, e já vou dizer quais são —, mas no caso típico da travessia ferroviária, isso foi longamente destacado aqui, em particular a passagem do risco de tráfego para quem tem de gerir o risco de tráfego.

Portanto, efetivamente, nas outras intervenções que tive, não nas estradas, foram essencialmente para... E isso é reconhecido — aliás, nessa altura, foi sublinhado — como uma alteração muito significativa e como hoje sendo o exemplo de uma boa PPP.

No caso das rodovias, enfim, já passaram muitos anos, mas guardo disto uma memória clara, que é a procura de lançar a ideia de as capitais de

distrito estarem ligadas por autoestradas — portanto, lembro-me de ter falado da questão de Bragança —, mas associada sempre a uma questão de fundo, que era a introdução de portagens nas autoestradas e não haver vias em que fosse o contribuinte a pagar mas, sim, o utilizador a pagar.

Aliás, a questão do conceito do consumidor-pagador em todas as estradas parecia-me justa e, sobretudo, o que não me parecia lógico era que depois, para chegar a um sítio mais necessitado e acima de tudo regionalmente mais débil do que, por exemplo, o Grande Porto, fosse preciso ter uma autoestrada paga e que as outras não fossem pagas.

Portanto, isto fazia parte de uma estratégia global, que era haver portagens em todas as autoestradas, incluindo as ex-SCUT, e, obviamente, lançar o princípio de que Bragança era a única capital de distrito significativa que estava fora do programa e não devia ficar isolada. Mas mesmo isso não passou de um conceito.

Mas o conceito básico era, nesta questão, nada de sequência administrativa, antes pelo contrário, de alteração dos princípios com a introdução do princípio do consumidor-pagador, que hoje parece óbvio, mas que na altura parecia, talvez por as questões económicas serem diferentes, menos óbvio. Porém, para mim, era uma questão de justiça e de eficácia do sistema.

Gostava de dizer-lhe, antes de passar a esta autoestrada, que o problema não está nas PPP em si, no conceito.

Obviamente, a primeira questão é saber se aquilo que é objeto de investimento, seja ou não PPP, é necessário.

Segundo: se, no caso de ser uma PPP, a repartição de riscos é adequada e os riscos são atribuídos a quem os deve e pode gerir melhor, não os concentrando todos em alguém mas, sim, nos diferentes intervenientes.

E, por último, há que enquadrar a responsabilidade que o Estado assumirá sempre em qualquer caso, mesmo que seja bem assumida no caso particular, no contexto de uma responsabilidade plurianual. Porquê? Porque a contabilidade não pode ser medida apenas em contabilidade de caixa, mas deve ser medida em contabilidade de responsabilidade, ou seja, tenho de ter uma noção dos compromissos plurianuais que, quando tomo uma decisão, estou a ter. Como a contabilidade pública se orienta muitas vezes, como sabem, e o debate acaba por ser apenas «caixa e ano», depois acaba por se esquecer disso.

Portanto, se cumprirmos bem estas regras, não há razão nenhuma para que esta estrutura não possa até ser superior a outras do ponto de vista de estrutura de contrato, de gestão de projeto e de financiamento. O problema é que muitas delas não respeitaram esses princípios. Essa é que é a questão.

Em relação a esta autoestrada, acho que, depois, surge um problema — e, aqui, estou a falar mais do que é conhecimento jornalístico da questão, até porque isso veio muito depois —, que é o facto de haver um troço que não era pago e que passou a ser pago e que possa ter consequências no tráfego. Essa é agora uma questão claramente jurídica que tem que ser abordada nos sítios certos.

Por isso, a única coisa que digo é, neste caso, sempre defini as intervenções nas rodovias como... O melhor teste para saber se elas são necessárias é que quem tem de assumir o risco de tráfego e quem tem de financiar seja, obviamente, mais um privado, mais o consumidor do que propriamente o contribuinte, porque ele depois não está lá para questionar.

Portanto, podem falhar-se tráfegos, previsões ou não; o que interessa é que quem assumiu esse negócio, e se o tivesse assumido na sua

integralidade, tivesse, no fundo, de fazer as contas e assumir, como qualquer outra entidade, os riscos associados a esse negócio.

Calcular tráfego 10 anos depois é sempre mais fácil do que na altura.

Digo, mais uma vez: sequência administrativa neste caso; estradas basicamente com portagens, estamos claros, de maneira a que quem as gere assuma esse risco. E as PPP, desde que cumpram as regras necessárias... O problema é que não pode ser um instrumento de desorçamentação, ponto.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sou quase levado a perguntar-lhe se, pelo conhecimento que tem, as PPP que foram feitas agora, nomeadamente as sete subconcessões lançadas com a dívida pública acima de 100% e com dilação de pagamento em 2015, configuram para si, ou não, um instrumento de desorçamentação claro. Esta é a primeira pergunta.

Indo à concessão de que hoje tratamos, ela corresponde, de facto, àquilo que diz. Aqui, de facto, o tráfego está no operador privado, ou seja, esta autoestrada não tem proveitos, mas também não tem despesa para o Estado. Tem, obviamente, um reequilíbrio financeiro assumido pela Brisal de 1,2 milhões de euros por introdução de portagens nalgumas estradas subjacentes. Mas parece que o modelo ou o conceito à data era no sentido de todas terem portagem. Portanto, fico sem perceber por que é que a Brisal hoje tem necessidade de reivindicar ou de solicitar 1,2 milhões de euros — o tribunal decidirá se é esse valor ou não — de reequilíbrio financeiro, quando sabia, à partida, que o modelo ou o que estava pensado era a introdução de portagens em todas, o que teria, obviamente, consequências no tráfego, e assumiu para si o tráfego.

Se olhar para a partilha de risco este é, de facto, um modelo excelente. Gostava de ter a sua opinião sobre este modelo e os outros.

O Governo do Partido Socialista, quando resolveu introduzir portagens, assumiu a autoestrada do norte e a Grande Lisboa, que até então estavam como esta, ou seja, risco de tráfego no privado, não geravam prejuízo para o Estado, e passaram a gerar, segundo a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, 276 milhões de euros a norte e 11 milhões de euros a Grande Lisboa, mas esta não.

Então, pergunto: no seu entendimento, por que é que o Governo não seguiu sempre este modelo? Um modelo em que o risco de tráfego está em absoluto no privado — o privado tem, de facto, aqui, dificuldades, mas o Estado não paga disponibilidade, o que pagava nas anteriores; ainda por cima, quanto à existência de contratos de financiamento que impliquem garantias do Estado, segundo a partilha de risco, não são do Estado; e, se em caso de resgate o Estado tem de pagar um ativo de um valor diferente do seu valor de mercado, aqui também não é assim, pagará o valor de mercado.

Por isso eu lhe dizia que tinha pena, porque me parece que esta é uma boa PPP e que este modelo devia ser replicado em todas as outras, pois a partilha de risco é razoável e o tráfego está em quem tem melhor capacidade para o gerir.

Gostava, então, de saber se entende por que é que o Estado apenas nesta utilizou este modelo, enquanto nas outras assumiu o risco de tráfego, e mesmo nas duas que eram de portagens reais resolveu assumir para si esse risco, causando os prejuízos que tem.

Esta é uma das minhas dúvidas, por isso pergunto se encontra algum entendimento para isso ou se, da sua passagem pelo Governo, sabe se da parte dos privados, das concessionárias ou do Governo havia, de facto, dificuldade. Já ouvimos aqui dizer que o Estado não tinha outra solução se não adotar o modelo de disponibilidade, porque o risco era político. O risco

político de decisão de introduzir portagens foi uma decisão unilateral do Estado. Mas neste caso isso não aconteceu. Portanto, havendo este modelo, não percebo porque é que o mesmo não se replicou.

Gostava também de perguntar-lhe, pelo que conheceu, e sendo uma pessoa que desde sempre defendeu a introdução de portagens, qual a análise que fazia na altura deste modelo, que se revelou ineficiente, ineficaz e que, pelos vistos, não está a trazer benefícios.

Gostava ainda de perguntar-lhe qual o endividamento que, à data, encontrou na Estradas de Portugal, porque a partir da passagem de V. Ex.^a pelo Governo houve uma alteração do modelo de financiamento da Estradas de Portugal. Gostava de perguntar-lhe se entende, ou não, que também a alteração do modelo de financiamento da Estradas de Portugal configura uma desorçamentação e até uma tentativa de o Estado encontrar um mecanismo para continuar a fazer e a cumprir o Plano Rodoviário Nacional sem implicação orçamental e disfarçando um pouco aquilo que é o esforço do contribuinte para o pagamento destas estradas. É que, se olhar para o endividamento da Estradas de Portugal, de facto, em 2008 era uma coisa e em 2012 é outra coisa completamente diferente.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Quanto a isso, tenho uma perspetiva muito simples. Gosto mais de julgar aquilo que faço do que julgar os outros, mas é talvez por vício, e prefiro ser avaliado do que avaliar. Mas gostava de dizer, sobretudo, que acredito que as pessoas acreditem em coisas diferentes, senão havia pouco debate aqui, nesta sala. Portanto, as pessoas acreditam em missões e em papéis diferentes para o consumidor e para o contribuinte.

Acredito sempre que, quanto mais clara for a atribuição do encargo a quem o pode, e desde que possa, torna o sistema mais eficiente e mais

transparente, permitindo que a função de redistribuição de rendimentos se faça no sítio certo. Acho que a ausência de portagens não é um bom método de fazer redistribuição de rendimentos, há maneiras mais eficazes. Isto é aquilo em que acredito e que defendi enquanto lá estava. Agora, acredito que as pessoas pensem coisas diferentes. Esta é uma razão. Não pretendo ter razão, pretendo apenas ter esta convicção.

Em relação ao endividamento da Estradas de Portugal... Sei que a maior parte das pessoas não lê os programas eleitorais, mas algumas lembrar-se-ão que eu tive intervenção num deles, naquele que não devia ter grande qualidade, porque não foi associado a uma vitória, antes pelo contrário. Ficou, no entanto, claro uma coisa que sempre defendi publicamente enquanto Ministro e que estava no programa: sempre achei que todos os grandes projetos, para além do debate do ponto de vista das questões ambientais, que muitas vezes é muito forte, deviam ter também um debate do ponto de vista da sua utilidade económica e social.

Portanto, é uma coisa que acho que falta, porque, quando há dinheiros públicos ou mesmo privados, investimos muito tempo a discutir abertamente a utilidade de questões como o ambiente — e ainda bem, considero fundamental —, mas muitas vezes falta o resto, que é a exposição pura e dura das análises de custo-benefício de uma forma muito clara, e não só no Parlamento, mas também para as pessoas. Até surgiu a ideia de que as obras deviam ser seguidas em direto para que as pessoas soubessem exatamente se elas estavam atrasadas ou não, a quem foram adjudicadas... Portanto, é o conceito da transparência, para que as pessoas saibam exatamente o que acontece ao seu dinheiro enquanto contribuintes, e para as pessoas serem avaliadas pelas decisões que tomam.

Acho que a questão de mudar o sistema de endividamento não pode ser vista como uma tentativa de esconder. Pode ser uma estratégia de

financiamento diferente, mas parto do princípio de que ninguém quer esconder nada, parto do princípio de que as pessoas estão disponíveis e, independentemente da estrutura, de que o sistema é conhecido. Aliás, essa é a lógica das próprias PPP, num contexto em que têm necessariamente de ser muito transparentes para que todos saibam quem assume o quê.

Portanto, não atribuo nenhuma intenção de esconder, atribuo uma estratégia diferente de financiamento numa perspetiva que, a meu ver, tem de ser enquadrada nas funções do Estado e naquilo que o Estado faz ao dinheiro dos contribuintes.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, o problema é que, segundo as notícias e a própria Brisal, esta será a primeira autoestrada a falir e, apesar de eu considerar que o modelo e o risco de partilhas, no essencial, são corretos, evidentemente que há aqui alguns riscos: a responsabilidade de exploração ficou partilhada; a responsabilidade de situações de força maior ficou partilhada. Obviamente, corre-se o risco de não haver cumprimento da parte da concessionária perante o consórcio financeiro, pelo que o Estado pode, como o contrato prevê, embora não para já, ter de ficar com esta autoestrada, ficando, no fundo, com as desvantagens à data desta autoestrada. Ou seja, por uma decisão onde é difícil encontrar um responsável político, porque ninguém fez a avaliação com o rigor que seria exigido, ninguém fez a avaliação do custo-benefício, vai calhar-nos em 2026, porventura, uma autoestrada sem tráfego, com um conjunto de situações de força maior que as empresas têm alegado.

Até já tivemos nas subconcessões algo que à luz das leis do Tribunal de Contas e do concurso público é ilegal, que é a alteração das condições da primeira para a segunda fase, com as empresas a alegarem alteração das circunstâncias. Agora que o Estado está em situação difícil — e usando a

mesma terminologia que usam os empresários, que nos dizem «caiu sobre nós um terramoto», eu direi que caiu agora sobre nós todos outro terramoto — não tem nenhuma condição de também alegar alteração superveniente das circunstâncias para, porventura, alterar as rendas ou as taxas internas de rentabilidade (TIR), que nesta concessão, por acaso, até é bastante baixa relativamente às outras.

Em primeiro lugar, e para saber a opinião de alguém que lida muito bem com a questão das rendas e que esteve no Governo, gostaria de perguntar-lhe qual é a solução e o que é que prevê que possa acontecer a esta autoestrada, que está a dar sinais de rotura.

Depois, de uma forma mais genérica, gostaria de saber se acha, ou não, que o Estado tem condições para também alegar alterações supervenientes das circunstâncias — no fundo, aquilo que o próprio contrato refere como situações de força maior — para agora reduzir não nesta concessão, porque os proveitos e os custos são outros, mas em todas as outras concessões alguma rentabilidade ou partilhar algum risco.

É que hoje não há especialista que não diga: para resolver o problema do País, olhem para as PPP.

Aqui, em longos meses, ainda não conseguimos uma maneira para, de forma eficaz, reduzirmos os custos do Estado nas PPP. Nem mesmo a proposta do Partido Socialista de taxar supostos lucros nas PPP se tornou eficiente, porque o risco político estava lá evidente. Aliás, ainda ontem ficou aqui bem claro que qualquer mexida nos impostos daria pedidos de reequilíbrios financeiros. Portanto, isto é um pouco para descobrirmos se nos dá aqui uma solução ou indica algum caminho que possamos seguir para reduzir os encargos do Estado com estas estradas.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, eu não pretenderia vir aqui hoje propor nenhuma solução.

Gostava de relembrar que o tema que aqui está em causa parte de uma decisão que não é minha. Acho que, neste momento, e dado existirem documentos contratuais que foram aprovados — repito que a decisão não é minha, não foi do meu Governo —, isto será dirimido no sítio certo, que são os tribunais. Caso a caso, acho que todas as PPP vão ter as suas argumentações e que vai depender da qualidade contratual no momento da negociação.

Relembro que, até à decisão, decorreram alguns anos, com governos de várias naturezas e com várias comissões de acompanhamento com especialistas nomeados.

A única coisa que fiz sempre no caso da introdução de portagens foi ter apoio jurídico forte e auditores do lado do Estado que levassem à discussão de fundo. E, se me viram alguma vez discutir, nesse ou noutro assunto, como no TGV, se reparem bem, eu traduzia sempre qualquer ganho em minuto no comboio numa coisa que as pessoas percebessem: por exemplo, cada minuto quantos hospitais regionais estava a custar; quanto é que custava entrar pelo norte diretamente ou pelo sul. Ou seja, eu sempre tive a preocupação de mencionar qual é custo de oportunidade das decisões que estamos a tomar e quais são as responsabilidades.

Como esta não é minha, estou à vontade para dizer que não tenho uma solução. A solução qual é? A solução é, no momento em que se está a fazer as análises, tentar prever o máximo possível. Acho que neste momento, como já estamos no depois e não antes, a única coisa a fazer é alguém analisar os contratos e ver exatamente aquilo a que cada um tem direito. Mas isso acho que são os tribunais a fazer, a não ser que as partes se entendam. Contudo, tendo em conta os montantes em causa, não sei se

haverá entendimento ou não. Isto agora vai seguir a via natural de qualquer contrato.

Perguntou-me uma solução. A solução é sempre fazer as coisas bem ou, quando se corrige — e já estivemos aqui a falar da correção da travessia ferroviária —, quando se tem poder de o fazer, em momentos apropriados tentar de novo estabelecer equilíbrios que defendam ou corrijam algum erro que, por acaso, não era previsível na fase inicial. A partir deste momento, é difícil. Basicamente, cada um vai assumir aquilo que durante anos foi negociado no contrato, que começa com uma adjudicação provisória em 2001, ou seja, três anos antes.

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

Passando ao Bloco de Esquerda, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. António Mexia, os meus cumprimentos.

Sr. Doutor, vou fazer, primeiro, um conjunto de perguntas mais gerais, até sobre as opiniões que deu à Comissão nesta audição.

Dizia o Sr. Doutor que não se colocava contra o modelo PPP, no entanto, «não poderia ser um instrumento de desorçamentação» — estou a citar uma frase sua. Esse é um dos problemas que temos em cima da mesa.

A ideia que perpassa, quando olhamos para a evolução das PPP em Portugal, é a de que há uma vontade de fugir às regras de contabilidade pública, de enveredar pelo caminho do investimento direto do Estado, através da contratação pública habitual — concurso público, construção, etc. — e do endividamento do Estado, aqui tivemos esse endividamento encapotado através de privados que assumiam e contraíam eles próprios a

dívida junto do setor financeiro, mas depois exigiam do Estado um conjunto de garantias e de investimentos ao longo da vida dessas obras.

Ora, isso, na prática, é algo que não é uma característica nacional, decorre do que eram as regras estatísticas europeias, mas percebe-se que era uma das restrições que levavam a que, na balança das escolhas públicas, fosse muito fácil a balança pender para o lado das parcerias público-privadas, no momento em que se olhava também para os dados e os fatores de análise, particularmente o défice e a dívida. Esses são os dados históricos que serviam, de certa forma, para passar à margem da contabilização nas PPP.

Por isso, a primeira pergunta que lhe faço é exatamente neste sentido. A sua frase é ética e politicamente correta, mas parece-me ir um pouco contra o sentido real do que foram as escolhas em Portugal, nas quais não vejo grandes exceções, em que as PPP serviram, de facto, para fugir aos dados estatísticos do défice, aos dados estatísticos da dívida e para criar aqui uma margem de desorçamentação.

Devo reconhecer, retomando um ponto que referi anteriormente, que a culpa não é apenas dos governos nacionais, porque me parece que há aqui uma vontade europeia também de ir por este caminho, até pelas formas como contabilizavam os desvios orçamentais, não englobando as parcerias público-privadas. Mas que há aqui uma responsabilidade clara dos governos nacionais, essa parece-me também inequívoca e, por isso, lhe pedia, como primeira pergunta, uma resposta a esta matéria.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, quando eu digo que realmente não pode ser por desorçamentação, gostava de relembrar aquilo que disse antes, que é o seguinte: primeiro, a coisa, o objeto é ou não necessário; segundo, como é que estão repartidos os riscos; terceiro, eu

disse que se tinha de contabilizar numa ótica multianual quais eram as responsabilidades que se estavam a assumir com essa decisão.

Ou seja, mesmo que as PPP fossem uma desorçamentação, desde que elas estivessem contabilizadas, se tivessem assumido nessa contabilidade plurianual e todos soubessem o que se está a decidir nessa responsabilidade plurianual, não era necessariamente um erro.

Por que é que isto resulta? Porquê? A primeira coisa é saber se a PPP, em particular, para o Estado, é ou não melhor do que ser desenvolvida diretamente, por exemplo, pela Estradas de Portugal — como já falámos aqui de comboios privados e públicos. Ou seja, em que medida é que aquele produto pode ser, em valor pelo dinheiro, sobretudo em valor do dinheiro do contribuinte, melhor com uma forma do que com outra.

Não podia apenas ser uma coisa: «Olha, não consigo financiar aqui, vou financiar ali». Tem de ter outras questões. Ou seja, eu também na PPP, se alocar bem os riscos, mesmo que esteja a desorçamentar, posso ter um resultado final melhor. Tem é de ter a última condição respeitada. E qual é? É que tenho de ter a contabilidade permanente e cumulada (cumulativa) de todas as responsabilidades que estou a assumir.

O Sr. Deputado tem toda a razão. Porquê? Porque, quando a contabilidade se gera, e os critérios devem ser os de uma contabilidade puramente de caixa — que não é essa a contabilidade, como sabe, por exemplo, das empresas, porque elas têm mais a ver com responsabilidades —, a questão essencial é a de ver se, independentemente da desorçamentação — quer dizer que não está no Orçamento deste ano, mas está no de outro ano —, o montante global está assumido, transparente e posto nesta conta plurianual.

Há pouco falei nas sugestões que tinha feito no contexto desse programa, que, provavelmente, foi diretamente para o lixo. A ideia qual é?

A primeira era a de a contabilidade dar visibilidade à discussão pública da parte económica e social dos projetos, e não das outras também. Mas uma questão fundamental é a de construção de orçamentos plurianuais. Porquê? Porque é aí que eu vejo essas responsabilidades. Porque podia estar fora mas, desde que eu assuma a responsabilidade, vai aparecer no ano em que eu a pus. Portanto, a desorçamentação pode ser no ano n , mas já não é desorçamentação no ano n mais um, porque vai lá aparecer a contrapartida.

A desorçamentação, por si só, é uma palavra curta, porque tem de cumprir — é a terceira condição que eu disse — a questão de que tenho de ter a contabilização plurianual total ao longo da vida do projeto e das responsabilidades que assumi. Porque aí, e se isso for transparente, não há problema. A única coisa é que tenho de saber que não estou a tratar só fluxos de caixa, mas fluxos de responsabilidade.

Agora, é verdade que o mundo inteiro levou muitos anos a empurrar a contabilidade pública e a discutir contabilidade pública num mero fluxo de caixa, que não é a melhor, como sabemos, mas, sim, de responsabilidades. E, por isso, têm razão, mas a pura desorçamentação não é, por si, um problema se for no contexto da sustentabilidade plurianual.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo a sua resposta, parece-me uma forma inteligente de colocar as coisas, mas devo dizer-lhe que é uma resposta teoricamente correta, mas não reproduzível na prática.

Vou explicar o que quero dizer com isto. É uma resposta do mundo virtual, em que tudo é completamente pesável e contabilizável, e aí poderíamos equacionar essa solução — devo dizer-lhe que não vemos aqui nenhuma parceria público-privada que esteja nessas condições, pois na maior parte delas os riscos não estavam bem contabilizados para a parte pública, quanto mais ter os riscos totalmente definidos ao longo do tempo

—, mas depois há um outro problema adicional: há alterações às matrizes de risco, há renegociações, há alterações contextuais, no fundo, há a dinâmica da vida que demonstra que os contratos assumidos no âmbito de parcerias público-privadas que se baseiam nessa relação por décadas entre o Estado e os privados, na prática, fazem com que o Estado saia sempre lesado, porque alguma coisa mudou.

Digamos que, se tudo funcionasse bem, tudo corria bem e não havia problemas, mas sempre que alguma coisa correr mal — e entenda-se este mal como diferente do previsto — é o Estado que tem de arcar com essa responsabilidade.

Esta é a parte caricata destas escolhas.

Por isso, concordo com a sua teoria sobre os fluxos de caixa, os fluxos de responsabilidade. A ideia de análise plurianual é válida e deveria existir já há muito tempo. O problema não é esse. O problema é que nesses contratos em particular... Vejamos, por exemplo, este contrato da concessão Litoral Centro, em que a própria alteração a norte nas condições de uma autoestrada, numa SCUT, que não tinha nada a ver com esta, na prática, levou a pedidos de reequilíbrio financeiro na ordem dos milhares de milhões de euros.

Ora, isto demonstra como há uma fragilidade real destes contratos face à dinâmica da vida. E por isso há aqui um ponto que faz com que essa teoria não se transforme em prática.

Penso que concordará comigo nesta matéria.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Em relação à sua primeira observação de que não conhece nenhuma parceria público-privada onde os riscos tenham sido quantificados, qualificados ou negociados bem, só gostava de dizer que já aqui tivemos, nesta sala, justamente, a explicar que há, pelo

menos, uma boa, que é a travessia ferroviária do Tejo. Portanto, só gostaria de lembrar essa... Percebo que discordem daquilo que eu digo, mas estou apenas a ser consistente.

Quanto à incerteza, é óbvio que isso é verdade e que haverá sempre incerteza ao longo da vida de qualquer projeto. Agora, desde que o trabalho inicial seja bom, não implica que, necessariamente, esse risco caia no Estado. Com isso não posso concordar. Depende da capacidade que tenha havido de o trabalho ter sido bem feito inicialmente. Essa é que é a questão de fundo.

Ou seja, quando falo na segunda condição, que é a da repartição correta dos riscos, estou a falar, justamente, dos riscos ao longo do projeto de maneira a que não haja, cada vez que há alterações de circunstâncias, só o mesmo, neste caso o contribuinte, a cobrir o risco. Portanto, isto tem a ver com a capacidade de, em cada momento, quando os contratos são negociados, ter a certeza que está a repartir bem os riscos.

Relembro sempre as três condições: saber se é necessário; saber se os riscos estão bem repartidos para garantir que não tenho surpresas e incoerências ao longo da vida do projeto; e contabilidade plurianual. Portanto, estou de acordo consigo, mas voltamos sempre às três condições.

Em relação à questão de esta autoestrada ter um problema que a norte perdeu, gostava de dizer que, se esta autoestrada, a que está em causa, que é a A17, tivesse sido desenvolvida, imaginemos, por uma empresa pública, ela depois teria exatamente o mesmo problema. Ou seja, a questão do negócio em si é que uma coisa que estava a alimentar esta autoestrada alimentou menos, chega menos fluxo. Portanto, independentemente de quem tivesse financiado, esta alteração ia na mesma suceder, independentemente de ser público ou privado.

No entanto, isto remete para a minha primeira questão: a necessidade e a definição, mas cinco anos antes, de que esta estrada era necessária, o que levou a adjudicações provisórias e a definitivas. Ou seja, estamos sempre a ver: é necessário, os riscos estão bem repartidos e estão bem contabilizados.

O que estou a dizer é que, mesmo que isto não fosse uma PPP, mesmo que a Brisal fosse, hoje, detida por uma entidade 100% pública, estaria exatamente com o mesmo problema, e o problema ia parar exatamente ao mesmo sítio. Assim, talvez não vá lá parar tudo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Gostei da sua forma de expor. Devo dizer, aliás, já lhe tinha dito outras vezes, que a forma como lida com as ideias é extremamente hábil e isso é sempre um prazer nesta Comissão.

No entanto, digo-lhe, novamente, que o que é teórico discorda-se na prática. Vejamos este seu último patamar de análise: as condições seriam as mesmas quer fosse investimento público direto, gerido pelo Estado, construído com concurso público, quer fosse parceria público-privada.

Há aqui uma ligeira diferença: em primeiro lugar, porque há um compromisso de uma TIR com os privados no âmbito da parceria público-privada; em segundo lugar, porque há uma diferença no custo do financiamento. E isto não é de somenos importância.

Por acaso, em concreto, nesta concessão é certo que o financiamento público direto levaria a outras estatísticas do ponto de vista de dívida nacional, mas o custo do financiamento era mais baixo se fosse o Estado a fazê-lo. E esta é a realidade que temos aqui, para a concessão que estamos a discutir.

Assim, quanto a algo que é fundamental em qualquer obra de engenharia pesada e, no caso concreto, com quase 100 km, que é o

financiamento, optámos por uma solução que é mais cara, porque tem financiamento mais caro, do que se fosse pelo Estado. E, por isso, não, não é a mesma coisa ser o Estado a gerir ou ser o privado a gerir, mesmo que depois as condições de exploração fossem as mesmas, isto é, se as contrariedades ao longo do período de vida da obra fossem as mesmas. Mas a diferença erradica, como disse, no início. Não é só uma questão de equilíbrio na divisão dos riscos, é realmente uma questão económica. O financiamento, algo de basilar nesta matéria, seria mais barato se fosse o Estado.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, *ceteris paribus* isso parece verdade, só que a questão... Quando decidimos que alguém irá desenvolver — o senhor *a*, privado, e não o *b*, público — é porque tudo o resto é suposto também ser diferente. Ou seja, não é por acaso que há operadores de transporte melhores que outros, não é por acaso que há construtores melhores que outros, não é por acaso que há *project managers* ou gestores de projeto melhores que outros, não é por acaso que há companhias elétricas melhores que outras... Não é por acaso! É porquê? Porque elas são geridas de forma diferente.

Portanto, temos de partir do princípio de que tudo o resto seria igual. Não podemos partir desse princípio... Aliás, é óbvio. Porquê? Porque, geralmente, a gerir as coisas não estão necessariamente as mesmas pessoas com os mesmos incentivos, com as mesmas regras.

Nesse sentido, gostava de dizer que também não podemos considerar que tudo o resto é igual e isto seria diferente.

Segunda coisa: o custo de financiamento mais baixo. Hoje não seria necessariamente o caso. Há muitos casos hoje em que o financiamento em *project finance* ou o financiamento de projeto é mais baixo que o

financiamento do Estado. Aliás, há empresas — conheço algumas, conheço pelo menos uma — que têm o custo da dívida mais baixo que o custo do Estado.

Portanto, o que acontece é que não é necessário que o custo público seja mais baixo que o custo privado e não é necessário que o custo do Estado seja mais baixo que o custo de projeto. Porquê? Porque o risco é muito claro naquilo que é identificável e, se for claro, até pode ser financiado com custos mais baixos.

Há uma outra nota na qual às vezes penso: é que, quando o dinheiro é do Estado, o custo daquilo que é suposto ser a sua rentabilidade pode ser mais baixo do que o privado. Pode, mas a maior parte das vezes, a não ser que haja uma função social pura — que não é o caso aqui —, teoricamente não deve ser, porque eu não devo ser menos exigente com o dinheiro dos contribuintes do que com outro dinheiro.

Pelo contrário, muitas vezes — e acontece isso e eu estou agora num setor em que conheço isso —, noutros países, quando há empresas públicas que intervêm, elas acham que são menos exigentes com o dinheiro. Porquê? Porque não é delas e porque é alguém que é menos exigente na assembleia geral.

Portanto, a questão é muito relevante: os custos de capitais não são necessariamente os mesmos, mas deve-se ser tão exigente com o dinheiro dos contribuintes como com o de outros, ou seja, devemos ser muito exigentes com o dinheiro dos contribuintes; os custos não são necessariamente mais baixos; e tudo o resto não é necessariamente igual. E não apenas num caso eventual de um custo de financiamento... Porquê? Porque eu deveria ter os custos repartidos, e por isso é que estou a pagar mais; mesmo que eu pague mais é porque os custos estão a ser repartidos por outros. E não é sequer óbvio que eu tivesse custos de financiamento

mais altos, depende do momento em que eu estiver a contratar esse financiamento e da estrutura de desenvolvimento do projeto.

Peço desculpa por estar a ser um pouco teórico, mas esta é a realidade. E posso dar vários exemplos, não necessariamente só o desta estrada, mas os que quiser no mundo, para confirmar que estas três observações que fiz agora são verdadeiras.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não precisa de pedir desculpa, porque, como lhe disse, para nós, esta parte da abstração é sempre relevante, isto é, a análise da abstração, da consequência e da concordância dessa abstração e da sua aplicação à realidade. E a aplicação à realidade é aquilo que estou a tentar fazer, confrontando-o com as perguntas que vou fazendo.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A pessoa certa, no sítio certo, no momento certo e que saiba negociar e defender os interesses.

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

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Portanto, acho que a prática é a teoria feita por alguém que está a desenvolvê-la bem. É só isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E aí voltamos a esta concessão, em particular.

A pessoa certa, no momento certo, olharia para os custos de financiamento desta concessão no modelo de construção em obra pública e no modelo PPP e diria «sai mais barato o financiamento no modelo construção em obra pública». A pessoa certa, no lugar certo, porventura,

diria: «Mas eu preciso de ter um bom contrato de construção, que não derrape, que tenha uma fiscalização.» Mas, mesmo assim, sairia mais barato com investimento público direto, através de concurso público, de obra realizada pelo Estado, eventualmente — e aí poderíamos dividir a lógica da concessão — do que este investimento dos privados.

O problema é que a pessoa certa, no lugar certo, verificaria que, para todas as parcerias público-privadas que analisamos nesta Comissão, no ato do seu lançamento, o custo de financiamento público era mais barato do que o custo dos privados — para todas elas!

Por isso, essa é uma realidade incontornável. Podemos dizer: se o mundo fosse diferente, as coisas seriam diferentes e, porventura, se elas fossem lançadas hoje, as relações custo-financiamento seriam diferentes. Certo, esta é uma realidade inegável. Sendo certo também que é uma realidade muito difícil de validar, porque, neste momento, só determinadas empresas conseguem ter financiamento suficiente para fazer projetos deste género, em Portugal, nos contornos que existiram no passado.

Mas, já agora, até nessa lógica da exigência do acionista, nesta nova relação de forças na empresa onde está atualmente, não me parece que o acionista público, não sendo português, mas sendo público de um outro país, seja menos exigente com o seu dinheiro do que um outro acionista que esteja também presente na empresa.

Por isso, a exigência deve ser, como nós sempre o defendemos, um dos pilares da ação pública. Agora, nós não aceitamos — e isso é que me parece que, de certa forma, estava presente nas suas palavras — a desistência face a alguma ineficiência que poderia existir do lado do público e que essa desistência levasse a que as escolhas, depois, pudessem ser mesmo economicamente questionáveis.

Termino com uma pergunta direta: admitindo que eu possa estar a fazer um raciocínio simplista e demasiado ligado à realidade, qual foi a vantagem vista pelo Governo de que fez parte, a vantagem que esteve presente na manutenção deste projeto enquanto uma PPP e não na ideia de que poderia ser resgatado para o espaço público?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A primeira é muito breve. Acerca dos seus comentários sobre o financiamento dos custos, mais uma vez, aí, não sou eu. Essa declaração tinha por princípio não ter em conta — e é verdade — que, na maior parte dos casos, aquilo que foi a derrapagem nas obras públicas foi incomensuravelmente maior quando a responsabilidade era pública do que quando era privada, para além de custos, etc.

Portanto, também não devemos generalizar, e fazer declarações do ponto de vista meramente técnico e não de crença política. Resumi-me à técnica e não quero mesmo fazer qualquer declaração política.

Em relação àquilo que é o interesse, entre o dia 18 e o dia 30 da publicação, a única coisa que estava aqui em causa não era discutir, isto estava adjudicado. Portanto, a pior coisa que se poderia fazer no momento a seguir, sobretudo 10 dias depois, era tentar dar o dito por não dito, porque acho que essa é a pior coisa que se pode fazer, independentemente de tudo o que estava decidido. Portanto, neste caso, nada tinha a acrescentar, porque já estava decidido, e o que está decidido está decidido.

Agora, a única coisa que já procurei dizer aqui hoje de uma forma simples é isto: em todos os casos onde, por ausência de tempo muitas vezes, houve apenas declarações claras daquilo que seria a lógica da intervenção, fez-se uma análise muito clara dos custos-benefícios, de qual a melhor opção, de pressão sobre os custos, de pressão sobre o custo de oportunidade, de maneira que as pessoas sabem exatamente quais são as

responsabilidades e quem é que as assume, mais nada. E depois o único caso concreto foi, mais uma vez, a travessia ferroviária, que é um exemplo claro daquilo que é fazer aquilo que eu digo.

Em relação a este, limitei-me a fazer dar conclusão a um ato administrativo que uma pessoa de bem tinha decidido, porque o Estado é uma pessoa de bem.

O Sr. **Presidente**: — Passamos ao PSD. Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, quero agradecer a presença do Dr. António Mexia, já pela segunda vez, nesta Comissão.

Dado que a sua intervenção na realização deste tipo de obras foi extremamente curta, iria aproveitar a sua presença nesta Comissão no sentido de lhe colocar algumas questões de carácter genérico, aproveitando a sua experiência e dado que é um gestor de topo, e de nos dar a sua opinião sobre algumas das matérias afloradas nesta Comissão.

Nesse sentido, a primeira pergunta que gostaria de lhe fazer de uma forma muito simplista é se, na sua opinião, o nosso Plano Rodoviário Nacional foi ou não demasiado ambicioso. Ou seja, termos ambição não é negativo, desde que estivesse devidamente salvaguardada a sustentabilidade financeira no futuro do modelo que estávamos a implementar.

Gostaria também de saber, nesse sentido, e também ligado a esta vertente da ambição inerente ao Plano Rodoviário Nacional, se o montante de investimento que realizámos em redes viárias era ou não compatível, em

sua opinião, com o rendimento do nosso País, ou seja, se não foi feito um investimento sobredimensionado em redes viárias, a nível nacional.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Essa resposta também é mais fácil dar hoje do que era há alguns anos. Acho que todos nós à volta desta mesa também fomos adaptando a nossa visão sobre este assunto para termos uma visão mais pragmática, não só em relação ao Plano Rodoviário Nacional mas em relação a tudo.

Acho que a questão essencial era ter a noção se ele era suficientemente ambicioso e pragmático. E o pragmatismo está em saber como é que ele iria ser financiado e quem é que o iria pagar.

O que digo é o seguinte: eu posso ter sempre a ambição daquilo que são as condições financeiras, mas tenho de ter os meios para a minha ambição. E o que, de repente, mudou, em muita coisa e não só nas estradas, foi que muita gente, muitos países e muitos setores deixaram de ter as condições para as suas ambições. E aí também não sei se vale a pena passarmos muito tempo a recriminarmo-nos, porque é sempre mais fácil acertar no Totobola (ainda sou do tempo do Totobola...) à segunda-feira — agora, já é à terça, à quarta, porque há jogos todos os dias.

Mas fica a convicção hoje de que, sendo as infraestruturas um aspeto importante, se calhar, agora, há outras que são necessariamente mais importantes para o desenvolvimento do que propriamente fazer estradas.

A questão decisiva, face à ambição, que era uma ambição de décadas, de infraestruturas em Portugal, neste caso de estradas... A questão essencial era mudar o seu modelo de financiamento, ou seja, tornar o sistema sustentável pela sua maior dependência do utilizador e, por isso, introduzir o risco de tráfego no negócio, que é essa a questão, e não fazê-lo

recair no contribuinte, porque aí depois fica mais difícil para quem avalia saber se se justifica ou não.

Portanto, mais uma vez, a questão essencial era: a relação entre ambição e pragmatismo tem a ver com o seu financiamento e o seu financiamento, aqui, é saber quem é que pagava. E na única coisa que fui quase, talvez, considerado excessivo na altura foi na obsessão com a questão da introdução das portagens.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Então, concorda inteiramente com o que foi dito aqui pelo Eng.º Pedro Serra, de que Portugal abusou do modelo de SCUT. Já defendeu várias vezes nas suas intervenções, de forma veemente, o conceito do utilizador-pagador.

A este propósito, vou fazer-lhe uma pergunta, que já fiz anteriormente nesta Comissão, que é a seguinte: na sua opinião, pensa que é certo o caminho que este Governo está a seguir, no sentido de que esse conceito do utilizador-pagador seja mais aprofundado e mais equitativo entre todos os utilizadores das autoestradas?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — É conhecida a minha posição sobre a questão de haver SCUT a mais. Acho que há e, no fundo, era preciso acabar com elas.

Em relação ao princípio do consumidor-pagador, sim. Acho que a principal questão... E não é só nas estradas. Peço autorização ao Sr. Presidente da Comissão para dizer que a utilização mais generalizada do princípio do consumidor-pagador permite que o sistema de redistribuição seja mais justo e que o Estado tenha a capacidade financeira para fazer a alocação do dinheiro a quem efetivamente precisa, ou seja, financiar a pessoa e não o sistema. Esta é a questão essencial. Eu liberto recursos, pago

distribuição de rendimentos, financiando as pessoas e não o sistema. É que nós não sabemos bem o que é o sistema — e não estou a falar daquele sistema do futebol, que é a pessoa, é o sistema... Não. Mas é verdade que, quando se fala de sistema, não sabemos bem o que isso quer dizer.

Portanto, o ideal é ter o máximo possível a capacidade de fazer redistribuição para quem precisa e não aos sistemas. Isso é verdade nas estradas, obviamente, e também noutros sítios. Mas nas estradas ainda é mais óbvio, porque, como digo, não se deve fazer redistribuição de rendimentos através das portagens.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Deixe-me recuar um pouco e colocar-lhe uma outra questão.

Relativamente às opções que tomámos, muitas delas tiveram como base não critérios de racionalidade económica, mas critérios meramente políticos. E em 2008, em plena crise financeira, numa altura em que existia uma grande volatilidade, um enorme grau de incerteza face ao futuro quanto às condições financeiras, não teria sido prudente por parte do Estado, tal como as empresas privadas fizeram, ter tentado de alguma forma reequacionar os investimentos que eventualmente estaria a efetuar e que ainda não estavam devidamente contratualizados?

Ou seja, se estávamos numa situação de incerteza futura quanto a custos financeiros, quanto ao que ia acontecer em termos de mercado financeiro, não teria sido prudente o Estado repensar alguns dos seus investimentos, tal como fizeram as empresas? É que, certamente, grande parte das empresas o fizeram, aliás, ainda hoje, muitas delas estão a fazer um compasso de espera relativamente a investimentos, na expectativa de que haja mais alguma estabilidade.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, quando se diz que houve critérios políticos que presidiram às decisões, eu, nesta Casa, e tendo feito política durante alguns meses, tenho o maior respeito por aquilo que são decisões por critérios políticos. A política é uma arte nobre. Acho que é uma questão fundamental haver opções políticas, nomeadamente nas questões de organização social que me parecem importantes.

O mundo de 2008 visto a partir de 2013 também é muito diferente do que era em 2008. Aquilo que era a convicção em Portugal, de como se sairia da crise em Portugal e no resto da Europa, se calhar também era muito diferente em 2008. Já era muito diferente entre as diferentes pessoas, em Portugal, mas mais uma vez havia opções políticas, se calhar, diferentes. E não era só em Portugal, pois essa visão também era partilhada noutros países.

Portanto, a única coisa que digo é que são critérios políticos que têm de ser avaliados como critérios políticos. Acho que hoje já falei aqui de questões técnicas a mais e, para não maçar o Sr. Presidente e a Comissão, vou dizer que os critérios políticos devem ser julgados politicamente.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Doutor, sendo a realização deste tipo de investimento público, obviamente, um negócio, e não havendo qualquer mal que exista negócio, há aqui várias componentes de negócio: houve uma componente de negócio industrial/comercial, por parte das construtoras, e houve, de igual forma, um negócio de carácter financeiro. Nenhuma destas componentes está a mais, ou seja, são todas complementares.

Na sua opinião, como especialista na matéria, quem é que, no final, saiu mais beneficiado com todo este tipo de investimentos realizados em sistema de parcerias público-privadas?

Sendo que, obviamente, ninguém é contra o lucro, quer as concessionárias quer os bancos financiadores, todos eles estão aqui para fazer o seu negócio, uns de carácter comercial e outros de carácter financeiro, na sua opinião, no final, feita esta avaliação, a esta distância e estando os contratos a decorrer, quem é que beneficiou mais neste modelo de negócio: foram as construtoras ou foram os bancos financiadores?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sobre isto, relembro a observação que fiz há pouco. Há aqui uma espécie de personalização, às vezes, do mal nas PPP, em todas, e gostava que se evitasse essa generalização. Enfim, se calhar, algumas, ou até bastantes, tiveram problemas de negociação, mas deve evitar-se isso.

Deve-se evitar também, no fundo, dizer que elas estão associadas à palavra «negócio». Negócio é uma palavra com a qual se vive, às vezes, dificilmente em Portugal, não é?

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Eu sei que não, sei que não é o seu caso. Talvez só porque seja a negação do ócio e, portanto, só num sítio em que se nega o ócio como sendo um problema é que o negócio pode ser visto como um problema.

O negócio é a base da criação da riqueza que, antes de ser distribuída, tem de ser criada, porque ninguém pode distribuir uma coisa que não existe.

Esta questão das famosas PPP e das rendas — e, agora, abstenho-me aqui de alargar esse plano, não é o tema de hoje — é, no fundo, também a

procura de quem é que negociou, o que, às vezes, depois, evita o quê? Olhar para aquilo que é efetivamente o que temos de olhar, porque temos de fazer para a frente. Não há nada como, às vezes, não nos focarmos apenas em siglas para não desviar o que efetivamente temos de fazer. E Portugal tem muito ainda por fazer, como, aliás, tem sido sublinhado por quem hoje exerce essas responsabilidades de mudança e que as está a fazer na direção certa.

É muito difícil, porque nós também temos tendência a fazer a avaliação depois... Se eu disser os bancos, taxa fixa, taxa variável, como é que ele estava financiado, aonde, depois disso ficou a descoberto daquilo que era um problema de *mix match* das maturidades que lá tinha, a taxa de juro hoje é melhor do que a antiga, hoje parece bom... Mas podia ter sido mau.

Repare, é muito difícil avaliar um negócio cinco anos depois, porque a decisão não deve ser avaliada nesse momento. Deve ser avaliado se ela, face à informação, aos riscos e aos *spreads*, etc., foi tomada do ponto de vista correto no momento em que se tomou, porque é no momento em que se toma a decisão que posso avaliá-la primeiro que tudo.

Portanto, fica-me muito difícil fazer uma generalização, porque, primeiro, não gosto das generalizações sobre as PPP, não gosto de dizer «isto foi bom para os bancos», «isto foi bom para os construtores», «isto foi...»

Sempre que elas foram bem concebidas, acho que acabaram por traduzir... Se foram necessárias, traduziram qualquer coisa que era necessário; se os riscos foram bem equilibrados, quer dizer que foram bem repartidos; se elas tiveram contabilizadas do ponto de vista da sustentabilidade do sistema público, estão bem feitas. Houve, se calhar, a

mais, globalmente — isso parece que houve —, para a sustentabilidade no sistema.

Quanto à generalização sobre quem ganhou, acho que é difícil fazer. Devíamos ir ver uma a uma e não procurar dizer «agora que tem de ir aqui ou ali». Temos de respeitar o momento em que elas foram decididas.

Espero não estar a ser... Não estou a fugir à questão!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Aceitando a sua subtil não resposta como boa, e com a autorização do Sr. Presidente, vou passar a palavra à minha colega Carina Oliveira.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o nosso convidado nesta Comissão de Inquérito.

De facto, relativamente à concessão Litoral Centro, pouco haverá a dizer. A passagem do Sr. Doutor, por essa forma administrativa, limitou-se a fazer a gestão deste contrato que herdou.

Ainda assim, à época, fiz uma breve pesquisa relativamente ao tempo e ao contexto em que as decisões foram tomadas e parece-me que isso também será importante recordar. No tal visto pelo retrovisor, vemos sempre o passado com outros olhos e, de facto, é importante que assim seja também para aprendermos alguma coisa quanto ao que foram as decisões na altura e à forma como elas podem ainda ser tomadas por forma a melhorar o investimento público, nos tais compromissos plurianuais de que o Sr. Doutor falou, importantíssimos.

Queria que nos ajudasse a perceber, de facto, quem pensou diferente das decisões que foram tomadas na altura. Disse que respeitava quem

pensava diferente, mas, de facto, acho que é importante também essa compreensão.

Louvo a coragem da decisão que tomou na altura (que fui ver, à época) de introdução de portagens nas SCUT. De facto, João Cravinho, na altura o pai das autoestradas sem custo para o utilizador, dizia que elas se pagariam a si próprias. O certo é que, da teoria à prática, houve a evidência que elas não se pagavam a si próprias e teve, de facto, que se avançar e introduzir o contexto e o conceito do utilizador-pagador para que pudéssemos ter equilíbrios diferentes nos modelos de contrato.

Achei interessante e curiosa uma notícia da época, cujo título era *Mexia tem de negociar contratos com 40 bancos*, que dava o Sr. Doutor quase como um super-homem e com uma faixa de uma autoestrada onde o símbolo costuma ser o *s*.

Portanto, gostaria que nos ajudasse a perceber a teia cruzada que estes contratos de difíceis equilíbrios implicam e que têm na sua génese a tal passagem administrativa de que nos falavam: as coisas já estavam todas previamente montadas e arquitetadas, o modelo, a decisão, a forma como isto tudo foi feito... O certo é que cada vez que queremos mexer num contrato deparamo-nos com esta enormidade de 40 bancos, mais não sei quantas concessionárias, mais não sei quantas entidades, e equilíbrios, todos muito complicados, em contratos de parcerias público-privadas.

A pergunta que lhe faço, então, é de que forma podemos ajudar a perceber aquilo que se passou e, com a introdução de portagens nas SCUT, quais os principais desafios que na altura se levantaram à decisão do Governo de, e bem, introduzir portagens nas SCUT.

Por último, porque falámos também que as PPP teriam, e têm, de ser pensadas não só pela necessidade da obra em si — obviamente que ninguém questiona e acho que em Portugal não haverá quem consiga dizer

«não, eu não quero uma autoestrada para esta capital de distrito, ou para esta terra, ou desta forma, ou para ligar sempre o litoral ao interior», temos sempre essa justificação da bondade da decisão —, mas também temos de ver as PPP como um investimento, em que tem de se perceber quem as paga, como se paga, se anualmente ou ao longo de 20, 30 ou 40 anos, aquilo que lhe pergunto é não quanto ao modelo PPP em si, mas à dose, pois tal como o veneno, certamente, isto matará pela dose.

Já perguntei, várias vezes, a vários convidados qual seria a dose certa para analisarmos estes contratos: se em função de uma percentagem do PIB, se em função de uma riqueza que pudesse ser produzida pelo País, se em função do número de utilizações... Haverá alguma forma de obter esta dose de contratos que o Estado possa fazer através deste modelo, que em si pode ter virtudes, mas que não possa ser depois distorcido na contabilidade pública?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Repare, quanto à ideia de introduzir portagens, é bastante mais fácil ter a ideia do que depois implementá-la. Portanto, estou à vontade para dizer que, se tivesse ficado mais tempo, tinha de ter suado um bocado mais, porque não era, obviamente, fácil. Até porque há uma coisa que considero indispensável: respeitar os contratos é a base de qualquer funcionamento de mercado e tem a ver com a questão decisiva para que os mercados funcionem e não se distanciem daquilo que é a credibilidade.

Mas para isso levantam-se outras questões. Ao pôr portagens tem necessariamente menos tráfego e tem de estudar mecanismos de compensação. Mas é muito possível e é fácil na vida imaginar mecanismos de compensação. Ou seja, tem de ter noções que podem ter a ver com extensões de contratos, com ampliações de contratos... Há várias maneiras

que têm de ser inteligentes e transparentes para garantir a defesa do interesse público, diminuindo aquilo que é a pressão que estes contratos traziam nas finanças públicas num período concentrado de tempo.

Além dessa questão, isto trazia, em simultâneo, muito e muito compactado. Isto implicava reequilíbrios financeiros e, portanto, toda a mudança do objeto dos próprios contratos, tinha questões técnicas muito complicadas. Aliás, temos esta questão de as pessoas que não vivem em Portugal entrarem nas SCUT e... É óbvio! Lembro-me de ter estado horas a discutir: «sabem como vamos cobrar a quem vem de fora?» Portanto, tem questões técnicas, tinha questões de implementação regional face às alternativas, porque a maior parte das SCUT tinha, depois, um outro problema: tinham sido postas em cima das estradas que eram a única alternativa. Daí que, quando introduzimos as SCUT, tivemos até um período de transição — que, na altura, era mais fácil do que hoje, porque hoje, pura e simplesmente, não há condições para períodos de transição.

Portanto, a questão é simples: tratava-se de um pacote imenso que tinha a ver com discussões com autarquias, com questões técnicas, com questões financeiras, que se iniciaram, utilizando também recursos próprios e recursos externos de qualidade. Esta é a questão essencial: saber se estamos nós em condições de defender sempre o interesse público porque temos à nossa volta quem nos ajude.

Agora, ia ser um trabalho longo, embora não diga que levasse o tempo que levou. Ou seja, eu não levaria, com certeza, espero, quase 10 anos, que foi o tempo que levou, mas seria um trabalho relativamente complexo.

Em relação à dose, acho que, quando mexo no objeto de um contrato, tenho de ter a imaginação de perceber como lhe mexo: de uma forma clara, nada escondida, totalmente transparente, mas saber o que trago de novo

para a mesa para que consiga que o outro lado concorde comigo se quero respeitar o contrato, porque não vou pôr nada à força. Essa é que é a questão! Quando digo a pessoa certa no sítio certo é saber que ideia trago para a mesa para resolver uma situação *win win*.

Há casos de outras rendas, de outras coisas — falaremos noutra dia e noutros enquadramentos —, em que foi demonstrado que é possível encontrar soluções em que todas as partes concordam. Só não se pode ir de uma forma dogmática para a mesa.

Por último, quanto à dose, é muito simples: PPP, não PPP, despesa pública, o que se tem de ver é que responsabilidades, provisionalmente, numa ótica plurianual, o Estado assumiu, juntar isso à dívida — isso e muitas outras — e identificar isso como uma percentagem suportável do PIB, uma noção clara de sustentabilidade das finanças públicas. Essa é que é a questão essencial. Aliás, já disse publicamente, não escondi, que sempre considerei que este programa era relativamente curto, embora isso não fosse perguntado. Porquê? Porque havia alguma coisa que tinha a ver com o Estado libertar mais dinheiro, pagando alguma das suas dívidas. Não tem a ver com isto diretamente, mas tem indiretamente. É a capacidade de termos sempre sob controlo, totalmente identificada, quantificada, todas somadas — e também já foi aqui dito que a contabilidade europeia foi muito permissiva e até fomentava isso, e só depois é que começou a trazer mais indisciplina — e dizer se o sistema, com taxas de crescimento, com esta política fiscal, etc., aguenta isto ou não.

Isto não é diferente da outra despesa pública. É uma responsabilidade. Trata-se de somar esta responsabilidade a todas as outras e transformar isto em *cash-flows* e saber se isto aguenta o pagamento do *cash-flow*.

Aparte inaudível na gravação.

Percentagem do PIB, claro.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Acha que 22 contratos rodoviários é uma dose aceitável nesta ótica de percentagem de «tudo somado tem de aguentar»?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Se tivéssemos feito portagens quase 10 anos antes, estávamos hoje a discutir o problema de uma forma totalmente diferente, porque tinha tido receitas completamente diferentes.

Agora, quanto aos 22, depende dos quilómetros, depende de tudo, e hoje, obviamente, parecem muito mais do que eram na altura. Na altura, tudo parecia maior: o País maior, a economia maior — tudo parecia maior. Portanto, aqueles quilómetros pareciam menos. Hoje, parecem mais. Porquê? Porque houve coisas que encolheram e as estradas não encolheram.

O Sr. **Presidente**. — A Sr.^a Deputada fez uma pergunta sobre a dose. Quase que me apetecia dizer que nós já fizemos 70 audições sobre as PPP e já temos a nossa dose.

Vamos passar, agora, ao Partido Socialista.

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, saúdo o Sr. Dr. António Mexia e cumprimento também os colegas.

Sr. Doutor, um pouco à semelhança do Grupo Parlamentar do PSD, mas situando-me no período em que o senhor foi Ministro, portanto, no

Governo a que pertenceu, vou procurar rentabilizar a sua presença, aliás, a segunda, porquanto penso que, de algum modo, já ficou esgotada a questão sobre o Litoral Centro.

Gostaria, no entanto, de fazer esta rentabilização, basicamente, com uma síntese factual. Afinal de contas, estamos numa Comissão de Inquérito. É muito agradável ouvir as opiniões dos intervenientes, mas esta é, efetivamente, uma Comissão de Inquérito e as comissões de inquérito tratam de factos.

O primeiro facto para o qual gostaria de pedir a colaboração do Sr. Doutor é relativo aos encargos das parcerias público-privadas rodoviárias em 2005.

O Sr. Doutor sabe quantificar a estimativa para os encargos destas parcerias rodoviárias existentes à data e que inscreveu no Orçamento do Estado para 2005?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não me lembro. Confesso que não me lembro. Tenho aqui vários papéis, mas não me lembro. Posso procurar nos meus papéis. Aliás, tive de ir procurar nos meus papéis este despacho.

A única coisa que sei é que eles foram amontoando com o tempo até à introdução das portagens.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Que foram? Não percebi, peço desculpa.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — À medida que se vão introduzindo projetos: quando foram 22, era mais do que era com 20; quando eram 20, passou a ser mais do que era com 18. E isto só começou a diminuir quando havia portagens.

Portanto, esse é o sentido. O número preciso...

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Mas em 2005 não tem ideia?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não, não tenho presente.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — A páginas 89 do relatório do Orçamento do Estado para 2005, permiti-me fazer um conjunto de contas — porque não estão só as concessões rodoviárias, estão outras, como as ferroviárias e as da saúde, também aqui incluídas — e o montante que eu apurei estima-se em 15 912 milhões de euros.

Deduzo, com toda a seriedade que o Sr. Doutor, obviamente, colocou nesta questão, que era a sua melhor estimativa?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Dos hospitais não faço a mínima ideia.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Não. Este montante é só relativo a rodovias, foram retirados os outros.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Esse é um cálculo muito claro que resultou e que me era dado... Aliás, não é calculado por mim. Essas responsabilidades eram calculadas quer pelas equipas da Estradas de Portugal quer pelas entidades que eram contraparte. Portanto, não era eu que as calculava; era, obviamente, entre o Ministério das Finanças, o Ministério das Obras Públicas e os organismos responsáveis. E, basicamente, era: com base nas estimativas, na altura, da evolução de tráfego, face àquilo que existia nas parcerias público-privadas, a esta evolução, e ao que era o número de carros que eu vou pagar, etc., deve

resultar o chamado «*p* vezes *q*», eu comprometia-me a pagar *x* por volume. Portanto, presumo que isto esteja certo na altura, embora não tivesse sido eu a fazer as contas. Mas calculo que esteja certo.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Presume, mas não presume só. O Orçamento do Estado é aprovado e, portanto, confia nos critérios segundo os quais a estimativa foi feita, certamente. Era Ministro.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Claro!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Uma outra questão, Sr. Doutor, prende-se com a necessidade de investimentos previstos no período da sua governação.

O Sr. Doutor, enquanto Ministro, posicionou-se muito — obviamente, era uma característica conhecida — como um ministro da ação, um ministro da execução. Fruto disto, recorda-se qual era, na altura, a ambição do Governo relativamente à execução do Plano Rodoviário Nacional?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A única ambição que existia era, exatamente, tal como na maior parte dos projetos, completar o plano dentro dos objetivos que fossem financiáveis.

Gostava de deixar muito claro o seguinte: sobre a síntese factual, respondi aqui ao que foi pedido e, portanto, à alusão a que tinha dado opiniões, só dei as que me foram pedidas, porque não iria fazer perder o tempo de ninguém.

Em relação à questão da ação — espero que isso seja apenas pela positiva e não pela negativa —, desejo caracterizar aqui, de uma forma

muito clara, o seguinte: em todos os projetos, seja o TGV seja outros projetos de escala significativa, o debate que sempre lancei e que sempre pus em cima da mesa foi sempre do ponto de vista da utilização eficiente e que envolvesse menos dinheiro público.

Lembro-me, aliás, da discussão relativamente à ideia absolutamente indispensável do TGV e à sua entrada em Lisboa, em que eu, na altura, tinha considerado que o TGV, em vez de entrar em *grand vitesse*, em GV, entraria em VG, ou seja, mudava a velocidade para evitar sobrecustos na entrada na cidade, em Lisboa. Lembro-me de ter dito que se devia estudar a opção da 25 de Abril. Lembro-me de ter dito que toda e qualquer intervenção no Tejo — aliás, criticada, na altura, pela oposição — devia ser exclusivamente da responsabilidade de quem tinha o monopólio da travessia, totalmente financiada pelo privado, e não devia haver nenhuma contrapartida do Estado. Lembro-me perfeitamente disso. Aliás, falou-se na hipótese de haver um túnel na altura que era mais barato que uma ponte.

Portanto, lembro-me de discutir sempre e de traduzir em todos os projetos aquilo que era um equilíbrio entre pragmatismo e ambição, na opção que fosse mais barata e mais racional. Fi-lo em todos: TGV, travessia, pontes, estradas — dentro do que era o equilíbrio e os objetivos a prazo. Sempre dizendo que não vale a pena estarmos a destruir objetivos; têm de ser definidos e implementados caso a caso dentro das condições que temos.

Não é a ambição que se critica. É a implementação da ambição. Essa é que é a questão essencial. A questão essencial não é definir uma visão, até porque definir uma visão de desenvolvimento das estradas, ou de desenvolvimento de hospitais, ou desenvolvimento de outra coisa, não me parece questionável. Depois, como é que se financia e como é que se contratualiza é que é a questão decisiva.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Situando-me na questão que lhe coloquei, o Sr. Doutor respondeu que completar o plano era a tal ambição — e não há quaisquer segundas intenções nas observações que faço. Portanto, entendo completar o plano como a sua execução a 100%. Seria isto, certamente, que o Sr. Doutor me estaria a dizer.

Sobre esta execução a 100%, qual era a previsão do Sr. Doutor e, concretamente, do Governo, até porque ela foi tornada pública?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Digo mais uma vez, repito: a minha resposta tem a ver com isso que a Sr.^a Deputada está a perguntar.

O desenvolvimento desse plano seria feito no ritmo e de acordo com as condições que o Estado tivesse do ponto de vista de financiamento. É muito claro. Isso ficou claríssimo desde a primeira hora. Aliás, toda a atuação do Governo — em particular a minha, mas de todo o Governo — não só neste âmbito, mas também quanto à reabilitação urbana e a outras coisas que foram feitas nesse curto Governo, tinha a ver com a questão de encontrar fontes de financiamento para essa ambição.

Já aqui referi que a única coisa que publicamente defendi do ponto de vista das estradas tinha a ver com a ligação a Bragança e tinha duas condições: ser uma autoestrada portajada, ou seja, tinha de se justificar do ponto de vista de tráfego e de modelo de negócio — portanto, tinha de ter modelo de negócio, portajada; e também, em simultâneo, desenvolver uma perequação em conjunto com as outras autoestradas, de maneira a que as outras que tinham mais tráfego também tivessem portagens não tendo portagens. Esta é que é a questão da concretização das opções.

Portanto, não é dizer «até 2050 ou até 2100 é isto», não. É dizer: «vamos fazendo à medida que houver condições para o fazer.»

O meu trabalho, o meu objetivo foi, essencialmente, encontrar condições para desenvolver aquilo que era um plano — e já aqui disse que o principal tinha a ver com a ligação das capitais de distrito.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, se me permite, havia, de facto, uma quantificação de tempo: era 2015. Ou seja, não era quando pudesse ser, era 2015.

Aliás, permito-me ler um memorando de financiamento do sistema rodoviário nacional do seu Ministério que, a páginas 1, refere claramente que «neste momento, é prioritário avançar com a conclusão do Plano Rodoviário Nacional até 2015».

Na Resolução do Conselho de Ministros n.º 148/2004, a propósito do lançamento do IP4 e do IP2, foi feita uma nota introdutória, na qual é dito que «o Governo elegeu como prioridade para o sector das obras públicas o desenvolvimento do Plano Rodoviário Nacional».

Portanto, esta era, de facto, a prioridade nas obras públicas, com uma execução de 100% em 2015, como os documentos atestam.

Gostaria de lhe perguntar, Sr. Doutor, se se recorda, nesta lógica, qual a estimativa que fez em 2005 dos quilómetros de estrada que era necessário construir até 2015 para efeitos de completar o plano, de executar o plano a 100%.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Acho que a pergunta da Sr.^a Deputada pretende ter uma interpretação, que é a seguinte: fixa-se um objetivo e, depois, quanto à maneira como ele vai ser implantado, os fins justificam os meios. Não é esse o caso.

Eu estou a falar dos meios. Estou a falar dos meios e passei o tempo, aqui, hoje, quer nesta quer na anterior a seguinte, a dizer que as pessoas

definem e, depois, têm a capacidade de fazer a implementação em função do financiamento. Isto tem a ver com a possibilidade ou não de a economia crescer, com a questão da capacidade de libertar fundos públicos para o fazer, com a capacidade de encontrar parceiros privados para o desenvolver num contexto totalmente diferente.

Portanto, espero que a única coisa que não esteja a ser referida é que quem veio a seguir pegou nessa ambição e fez «custe o que custasse» pegando na ambição dos outros. Isso seria, agora, pura e simplesmente caricaturar qualquer coisa, seria tentar justificar o injustificável ou o que é mais difícil de justificar que é a maneira como se fazem as coisas. Essa é que é a questão essencial.

Gostava de referir que, independentemente dessa prioridade, lembro-me de ter discutido várias vezes a questão da reestruturação dos portos, que nunca foi feita. Está, finalmente, outra vez em cima da mesa.

Há uma série de coisas que eu gostava de dizer. A questão essencial era: definimos a ambição de ter portos competitivos, de ter uma rede viária competitiva e eficiente, tudo isto dentro do que era o princípio do consumidor-pagador e do desenvolvimento equilibrado, considerando as condições que fossem encontradas; senão, não seriam feitos.

Agora, nada disso poderia justificar — e não estou a dizer se foi bem feito ou mal feito, já falámos aqui de dose — aquilo que era «então, vamos fazer isto com o dinheiro dos contribuintes». São coisas diferentes. São coisas muito diferentes!

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, estamos a falar do que é que o Governo pensava fazer, mais concretamente o que o Sr. Doutor, enquanto Ministro, pensava fazer. Portanto, não vale a pena estar a jogar à defesa, porque eu não estou ao ataque.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Mas eu percebo as perguntas.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Tenho documentos que apontam para uma meta temporal que o Sr. Doutor definiu. Não fui eu que defini, não foi mais ninguém, foi o Sr. Doutor: 2015.

Mais: eu referi que essa meta temporal resultava de um memorando que diz: financiamento do sistema rodoviário nacional. O que significa que toda a sua projeção, do ponto de vista... Na página 2, onde o documento refere as necessidades de investimento até 2015, estão estabelecidos os objetivos para execução até 2015 e diz de onde vêm, enfim, de acordo com o estudo feito, as verbas.

Portanto, eu não tenho de me estar a justificar, o senhor é que tem, de facto, de responder, se me permite, nesta Comissão de Inquérito.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Claro.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, o que lhe estou a perguntar tem a ver com documentos seus, não são documentos meus.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Muito bem.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Eu perguntei-lhe se se recorda qual era a estimativa dos quilómetros de estrada que era necessário construir até 2015. E isto é muito importante, até por uma afirmação que o Sr. Doutor ainda agora acabou de fazer. Ou seja, pergunto-lhe se se lembra dos quilómetros que era necessário fazer até 2015, para o tal complemento do Plano Rodoviário Nacional.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A questão da ambição do Plano Rodoviário — e essa versão tinha, salvo erro, mais de 10 anos — estava em saber exatamente como é que o iria fazer. Essa é que é a questão.

Nove anos depois, 2004-2013, ainda estaríamos antes do fim dessa conclusão e, obviamente, a questão essencial é a seguinte: nada mudou entre 2004 e 2005? Nada mudou entre 2004 e 2007? Nada mudou em 2008 comparando com 2004? Nada mudou em 2009? Em 2010? Essa é que é questão.

Acho que à volta desta mesa — e, provavelmente, a Sr.^a Deputada também concordará — em todas as nossas decisões... E eu mudei muitas da minha vida privada e profissional, porque as circunstâncias mudaram.

Portanto, a questão essencial é a de saber se em cada momento nos adequamos às circunstâncias e se em cada momento temos a visão do que são as mudanças do mundo. E o que estou a dizer é que, face ao que eram as mudanças que eram antecipadas, estavam a ser definidas, não só para este domínio, mas para todos os outros, as condições para que a ambição que tinha mais de uma década — e que, aliás, tinha cruzado governos de todas as naturezas — pudesse, eventualmente, vir a ser contratualizada.

Percebo a natureza da sua pergunta. Isso eu percebo. E percebo o que é que pretende com ela acerca de uma coisa de há nove anos e para a qual ainda faltam dois anos. Percebo a natureza da pergunta.

A única coisa relativamente à qual estou aqui a responder é sobre a Litoral Centro, que é o tema de hoje, e sobre isso estamos conversados. Quanto ao resto, a única coisa que me parece clara é a definição, ou seja, de cada vez que tomamos uma decisão concreta, temos de assumir as condições em que, do ponto de vista contratual, do ponto de vista do

modelo de desenvolvimento, do ponto de vista do financiamento, a tomamos.

Estou à disposição para discutir todas as decisões que tomei e em que houve consequências do ponto de vista da implementação, da contratualização e de financiamento, e não as GOP (Grandes Opções do Plano).

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, mantenho a pergunta dos quilómetros e queria dizer-lhe o seguinte: o esforço que está a fazer é, do meu ponto de vista, absolutamente desnecessário para negar uma ambição que tinha. Só me estou a situar no período em que o senhor foi Ministro. O que é que ambicionava? Não estou, rigorosamente, a fazer mais referência nenhuma. O senhor está a extrapolar num discurso já mais elaborado para coisas que não estou, de facto, a dizer.

Sr. Doutor, por favor, recorda-se dos quilómetros de estrada que previa para completar o Plano Nacional Rodoviário?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Nove anos depois, saber os quilómetros que previa em 2004 para 2013?

Deixe-me perguntar uma coisa. Lembrava-se em 2004 dos seus objetivos para 2015 em cinco detalhes da sua vida? Essa é a questão.

Portanto, a única questão essencial aqui é esta: presumo que estas comissões — e o Sr. Presidente corrigir-me-á — têm como objetivo avaliar as decisões que são tomadas, as responsabilidades que são assumidas e a defesa dos interesses, em cada momento, na concretização das coisas. Repito, na concretização das coisas. Essa é que é questão essencial.

Por isso, não me lembro, mas também não me lembro de mais 500 coisas de 2004, nomeadamente da minha vida privada, daquela que,

teoricamente, me acompanha, provavelmente, de uma forma mais constante do que essa. Eu, tendo sido Ministro nove meses, houve algumas coisas de que me esqueci, de outras não.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, as questões essenciais para a Comissão de Inquérito cabe aos Deputados defini-las, não ao Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A mim cabe-me ter a interpretação daquilo que me é perguntado.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Portanto, dispensam-se recados.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não é um recado, é uma opinião pessoal.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Aquilo que o senhor previu...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — As perguntas são para ter respostas.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, se quiser terminar, faça favor.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Já terminei.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Então, vou dizer-lhe qual era a sua previsão — não é a minha, mas a sua — para 10 anos de concretização do

Plano Nacional Rodoviário: 2693 km para itinerários principais e complementares.

Pelo menos, deveria lembrar-se que era um número grande de quilómetros a construir em 10 anos. Pelo menos, disto deveria lembrar-se, certamente. Para um investimento que o Sr. Doutor projetou de 22 mil milhões de euros em 10 anos.

Portanto, a sua ambição, escrita em muitos documentos, era a de concretizar, em 10 anos, este número astronómico de quilómetros com um investimento de 22 mil milhões de euros. Mas, como o senhor solicitou, e muito bem, a pergunta é como é que isto se financiava. Para fugir àquela questão, quis muito pôr a tónica aí, pois bem, fez essa abordagem.

O senhor, em 2004, estava, de facto, preocupado com o financiamento necessário para pagar os encargos com as PPP que já existiam e estimou, na altura, que até 2030 eram na ordem dos 15,9 mil milhões de euros. E para pagar o investimento do Plano Nacional Rodoviário, que referi, eram precisos 22 mil milhões, entre outros encargos.

Recordar-se-á disto com certeza, apesar de ter sido Ministro só durante oito ou nove meses. Pergunto: quais foram as soluções que o Sr. Doutor apresentou para resolver este problema? Como uma das suas grandes preocupações era o financiamento, recorda-se quais foram os caminhos que explorou?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Acho que nessa discussão... Há pouco, falámos das decisões que vão sendo tomadas, que têm uma tradução prática naquilo que são as responsabilidades do Estado. Definir quilómetros para 2015 não definiu nenhuma responsabilidade, ao contrário do que depois

efetivamente veio a ser feito por quem os fez e quem os decidiu em cada momento. Essa é uma diferença muito significativa.

Em relação à questão do financiamento, parece-me claro que quer a introdução de portagens, quer aquilo que ficou consagrado no Orçamento de 2005, quer até a introdução de portagens nas cidades, tinha o objetivo claro de arranjar instrumentos que permitissem tornar mais justa e eficaz a implementação que fosse considerada adequada ano a ano e que as responsabilidades fossem assumidas caso a caso para cada um dos projetos.

É isso que é sempre a ação política que estará em causa para ser julgada. É essa a decisão.

Podemos ir buscar opções de planos de 1998, de 2002, de 2008... Podemos! A questão que aqui está, começando pela Litoral Centro, é como é que foram feitas as diferentes autoestradas que foram feitas, como é que foram feitas as várias estradas que foram feitas, não é aquelas que não foram feitas. O que está aqui em causa é as que foram feitas, ou seja, é a fatura que está em cima da mesa, não é aquela que não está em cima da mesa. Sejamos claros.

Portanto, não vamos falar de realidades virtuais, vamos falar daquilo que são casos concretos. Aí estou completamente à vontade para falar da Litoral Centro, como já aqui vim falar de outras: todos casos concretos com fatura real e não com faturas virtuais, em modelos que acabaram... Obviamente, não existem os quilómetros nem o modelo, porque entretanto o mundo mudou e porque entretanto não foram tomadas as opções que deviam ter sido tomadas e que podiam possibilitar a realização parcial, mais ou menos daquilo que era a ambição, que teria de ser sempre ajustada aos objetivos políticos em cada momento.

Estamos aqui para julgar aquilo que foi feito e não aquilo que não foi feito.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, estamos aqui para julgar aquilo que os Deputados entendem que tem de ser julgado. Gostava de não repetir isto, porque, de facto,...

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Vou responder à Litoral Centro, que foi o que me foi pedido.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Então, mas não quer responder a mais nada?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Eu já percebi o objetivo.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, recorda-se e quer falar de obras e decisões, apesar dos escassos oito ou nove meses. Então, vamos falar delas.

O Sr. Doutor recorda-se de quem tomou a decisão de transformar o IP8, entre Beja e a A2, em autoestrada e lançar a sua construção em PPP? Recorda-se de quem foi?

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Com portagens.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Não estou a falar se é com ou sem portagens. Estou a perguntar-lhe se se recorda quem alterou o IP8, que constava do Plano Nacional Rodoviário, para autoestrada e decidiu fazer o seu lançamento em PPP? Não falei em SCUT, falei em PPP.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr.^a Deputada, vim aqui com a maior abertura e agradeço, aliás, as suas questões que são sempre motivantes e que me incentivam a ultrapassar o que é o estrito âmbito daquilo para que fui chamado, que é a Litoral Centro.

Portanto, estamos à vontade e sempre manifestei o maior interesse em responder. Sobre aquilo que é a interpretação dos objetivos, se fosse os objetivos teríamos falado 5 minutos sobre a Litoral Centro e tinha acabado. Não é isso que está em causa.

Pretendi dar apenas um modesto contributo para um debate sobre princípios fundamentais, como me parece ser o princípio do consumidor-pagador, contribuindo para a realidade e não para uma realidade virtual.

Em relação àquilo que é o mundo visto em 2004 para 2015 ou àquilo que é, sobretudo, o mundo visto a partir de 2008, 2009, 2010, 2012, 2013... Em relação à transformação, já hoje disse aqui o seguinte: sempre considerei que, no contexto do desenvolvimento e da perequação nacional à data, no contexto de uma alteração estrutural do modo de financiamento das estradas, a ligação às capitais de distrito era uma ligação importante, a ligação de todos os portos era uma ligação importante, e isso devia ser feito num contexto harmonioso entre a rodovia, a ferrovia e os portos.

Falei de portos, falei de autoestradas, falei de estradas, nesse desenho coerente. A única coisa que estava aqui em causa, e parece-me um objetivo nobre, era acabar com estradas gratuitas na Grande Lisboa e no Grande Porto e fazer com que, em particular, Bragança, mas também as outras capitais de distrito, tivessem condições de poder ser desenvolvidas.

Já falámos aqui de metros e de cidades; falei da questão da não utilização dos transportes como financiamento da reabilitação urbana, porque, então, trato de reabilitação urbana.

Portanto, só gostaria de reafirmar que as decisões eram: desde que possível, nas condições possíveis, com o financiamento possível, na estrutura PPP inteligente — acabei por dizer que há PPP inteligentes e já dei exemplo delas — no sentido de que desenvolvessem a ligação às capitais de distrito. Sublinhei aqui, várias vezes, o caso de Bragança.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, face a esta curiosa indisponibilidade para continuar a responder objetivamente às questões que lhe coloco, tenderia a fazer, aqui, uma conclusão global.

O Governo do Partido Socialista, em 2005, herdou encargos líquidos na ordem dos 16 mil milhões de euros, como aqui já foi referido, e deixou pouco mais de 13 mil milhões de euros de encargos líquidos.

Risos do PSD e do CDS-PP.

O Governo do PSD, em 2005, definiu como objetivo a construção integral do Plano Rodoviário Nacional até 2015, portanto, a sua execução a 100%. O Governo do Partido Socialista deixou executado, em 2011, 75% do Plano, num total de 1050 km feitos e para um investimento na ordem dos 4 mil milhões e não de 22 mil milhões de euros, como estava firmado.

Relativamente à solução de financiamento, o PSD entendeu que passava pela introdução de portagens em todas as SCUT e o PS entendia que esta definição de introdução de portagens devia ser feita mas isentando regiões desfavorecidas, como se recordarão.

Quanto à introdução de portagens eletrónicas, a introdução do modelo de disponibilidade, tantas vezes criticado ao PS, foi também aqui introduzido, como é sabido, pelo Governo do PSD.

Também o Governo do PSD deliberou que itinerário principal Vila Real-Bragança e o IP8 Beja-A2 eram em PPP e em perfil de autoestrada, e o Governo do Partido Socialista executou estas decisões.

Por último, o Governo do PSD adotou a solução — uma questão que foi aqui falada e que não tive oportunidade de abordar, mas relativamente à qual gostaria de deixar esta nota final — de endividamento da Estradas de Portugal como sendo a solução adequada, prevendo um endividamento anual de 800 milhões de euros para o período de 2005-2010, o que equivaleria a 4,8 mil milhões de euros. Acontece que o Governo socialista não permitiu níveis tão elevados de endividamento entre estes anos e, como sabem, a Estradas de Portugal endividou-se em cerca de 2 mil milhões de euros.

Eram estas as notas finais que gostaria de deixar, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se o Dr. António Mexia tem alguma resposta a dar. Formalmente, estamos em perguntas e respostas.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — A questão da Litoral Centro não era o tema do dia ou passou a ser uma outra coisa?

Gostava de perceber se fui ou não chamado para falar da Litoral Centro.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — O Sr. Doutor não teve esse incómodo com as perguntas do PSD.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Presumo que queiram, finalmente, perguntar-me sobre a Litoral Centro.

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Com as perguntas do PSD não ficou incomodado e não lhe perguntaram uma coisa sobre a Litoral Centro.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Respondi a todas as perguntas que me foram colocadas, a tudo o que é teórico, a tudo o que é uma abordagem clara sobre as perspetivas que assumi nos nove meses que estive no Governo e que partilhei com este Governo, naquilo que era uma mudança de fundo sobre quem é que devia financiar o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias. Foi isso que me levou a alargar e a responder às perguntas.

Não gosto particularmente de discutir realidades virtuais. Aliás, fui quase acusado de tocar nesse assunto por outro Deputado. Não comento nenhuns comentários políticos e estou outra vez disponível para falar da Litoral Centro, que presumo que era o que me queriam questionar.

O Sr. **Presidente**: — Pergunto se há inscrições para a segunda ronda de perguntas.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, peço a palavra para uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, a Sr.^a Deputada acabou de dizer, talvez imbuída de um embuste que acontece ao domingo e assombra o PS, que deixaram encargos no valor de 13 mil milhões de euros.

Queria distribuir um documento, que tem como fonte as páginas 89 e 123 do Orçamento do Estado para 2005 e do Orçamento do Estado para 2012, e ainda o relatório do Orçamento do Estado para 2012. Em 2005, os encargos brutos eram 15 911 milhões e em 2012 eram de 32 538 milhões.

Portanto, gostaria de distribuir para que não restem dúvidas e para que os Deputados do Partido Socialista possam confirmar com estas páginas do Orçamento e do relatório e na próxima audição nos possam comprovar se, de facto, deixaram 13 mil.

É só para entregar, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Será, obviamente, facultado, como é costume.

Estão inscritos, para a segunda ronda, dois Srs. Deputados.

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

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, nesta última ronda, quero fazer apenas um pequeno comentário ao nosso convidado, por forma a poder ser também intelectualmente um pouco mais honesta nos comentários encapotados que podemos fazer de narrativas que trazemos de casa.

Sr. Doutor, é um gosto perceber que mesmo anos depois foi um orgulho tê-lo como governante, porque se percebeu nas curtas palavras que nos disse que, de facto, tinha uma visão para o País naquilo que ao setor que governava diz respeito. Tinha uma visão sobre as obras públicas, sobre aquilo que era a rodovia, o Plano Rodoviário Nacional, a competitividade que deveríamos ter aos nossos portos, aquilo que era também o setor ferroviário. Por isso, gostaria de dar-lhe aqui nota desse regozijo que é ter tido um governante com essa visão.

Quero também dizer que não gostaria que comentasse essa tal realidade virtual, porque há coisas que o senhor não fez e, obviamente, sobre essas, não terá tido qualquer responsabilidade: o senhor não alterou o modelo de financiamento da Estradas de Portugal por forma a desorçamentá-la daquilo que era a esfera do Orçamento do Estado; não lançou um pacote de estradas em modelo «custe o que custasse»; não pegou no Plano Rodoviário Nacional como rosto do instrumento político à conta de desorçamentação e de oneração de gerações futuras; não enganou os portugueses, dizendo que as SCUT são de borla e que se pagariam a si próprias; houve documentos que, de facto, não deve ter sonegado ao Tribunal de Contas nos seus contratos; não protelou o pagamento de subconcessões para anos diferentes daqueles que eram o da sua decisão.

Portanto, não quero, de facto, que o Sr. Doutor se pronuncie sobre essa realidade virtual daquilo que não foi a sua governação.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se o Sr. Dr. António Mexia tem alguma coisa a dizer.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Não, Sr. Presidente.

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

A Sr.^a **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria dizer que tenho muita pena que, de facto, não possamos continuar a abordagem que estávamos a fazer, que respeita ao período em que o Sr. Dr. António Mexia esteve no Governo, no sentido de percebermos uma coisa muito simples: é que as decisões são para ser assumidas, não são decisões virtuais.

O Sr. Doutor disse aqui, como conclusão, que havia uma pronúncia sobre algo virtual. O que estava a dizer é uma coisa muito simples: que aquilo que era o seu projeto, a sua ambição, o seu desejo, o seu programa, era virtual. Só foi virtual, porque o senhor esteve num Governo que durou muito pouco tempo, mas por culpa do Governo, não por culpa de mais ninguém.

Não vamos ter mais oportunidade, nesta Comissão de Inquérito, de falar sobre estas questões, mas, de facto, lamento muito.

Penso, no entanto, que uma coisa ficou muito clara: é que o senhor desdisse aquilo que os papéis do seu Ministério assumiram claramente e que são papéis que esta Comissão de Inquérito tem para consultar.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr.^a Deputada, a ilação que pretende tirar sobre aquilo que seria eventualmente feito e em que condições, quando e como, realmente, não me parece ser aquilo para o que fui solicitado para vir.

Sobretudo, há uma coisa que garanto: é que, independentemente das coisas que vão sendo definidas — e em todos os momentos fixamos ambições, seja nas empresas, nas instituições ou na política —, a questão essencial é como é que cumprimos a nossa ambição respeitando os valores fundamentais a essa atuação, que é a defesa, neste caso, do interesse público, do dinheiro dos contribuintes e o *value for money*, isto é, o valor pelo dinheiro daquilo que é o investimento público.

Portanto, estar a querer tirar uma ilação, dizer que tem pena que eu não responda sobre aquilo que era um projeto — sabendo-se perfeitamente qual era a visão sobre a sua implementação, em que condições, como, quando e, sobretudo, que isso não deveria recair sobre o contribuinte mas, sim, sobre o desenvolvimento máximo de uma nova abordagem —, recuso

liminarmente essa leitura. Aliás, nunca ninguém me viu falar, sequer, sobre este assunto.

Nos poucos nove meses em que estive no Governo, nunca me viram usar — e isto já foi sublinhado, aqui, hoje — o Plano Rodoviário como uma bandeira de nada. O que estava aqui em causa era, pelo contrário, responder às necessidades dos portugueses com investimento feito, defendendo interesses e, repito, saber se as coisas são ou não necessárias, quem é que assume os riscos, quem é que as financia, numa ótica responsável da utilização de dinheiros públicos. Qualquer outra leitura, eu não me revejo absolutamente nada nela e não se podem tirar nenhuma ilações daí.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, esta sua última intervenção parecia um take dois de uma célebre entrevista à RTP do ex-Primeiro-Ministro. Tivemos aqui, mais uma vez, a narrativa...

Vou dirigir-lhe já uma pergunta muito concreta, porque também acho que tem o dever e a obrigação de responder nesta Comissão, com todo o respeito. Tem aqui a oportunidade de desmentir, ou não, aquilo que o ex-Primeiro Ministro José Sócrates disse na RTP. Ele disse que, de facto, herdou muitos mais encargos com PPP do que passou ao Governo seguinte. Toda a gente já desmentiu e desmascarou esse embuste.

V. Ex.^a, infelizmente, só esteve nove meses no Governo e, se tivesse continuado, se calhar, as coisas não teriam chegado onde chegaram e não teríamos assistido a esta manobra de desorçamentação brutal que tantos encargos cria para as novas gerações. Mas acho que lhe devemos dar a

oportunidade, porque também é isso que deve fazer aqui, de desmentir esta questão ou de a explicar devidamente.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, não me permito desmentir alguém que fala com conhecimento, um ex-Primeiro-Ministro, e sobretudo que fala num âmbito global. A única coisa que quero dizer, no que diz respeito não só a mim, mas ao Governo em que participei, é algo que já tive oportunidade de referir e que tem a ver com a travessia ferroviária: saíram menos encargos do que entraram, ponto. É a única coisa que gostaria de sublinhar.

Já que estamos aqui para julgar factos e não intenções, e efetivamente eu não consegui introduzir as SCUT, porque não estive lá o tempo suficiente, tenho a dizer que o único facto é que à minha saída havia menos do que à minha entrada, no que diz respeito à minha área e à minha pessoa, num curto espaço de tempo. Em relação ao resto, gostaria de não tecer nenhum comentário.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, muito obrigado pela sua resposta. Pareceu-me que também foi clara.

Na qualidade de gestor público que foi quando Ministro das Obras Públicas, já no seu tempo de Ministro existia uma lei, a chamada «lei das PPP», que, no fundo, obrigava a que qualquer PPP lançada pelo Estado precisasse necessariamente de um parecer prévio das Finanças. Há uns tempos, aqui, nesta mesma Comissão, um técnico das Finanças respondeu e apresentou-nos esse como um dos factos que mais enfraqueceu a posição do Estado.

Recordo que essa lei foi criada no tempo do Governo de Barroso, ainda com Manuela Ferreira Leite como Ministra das Finanças, no seu

mandato como Ministro essa lei estava em vigor: qualquer PPP lançada pelo Estado carecia de um parecer prévio das Finanças. Essa lei foi alterada em 2006; alguns meses depois, o Governo de então alterou o modelo de gestão da Estradas de Portugal, passando a Estradas de Portugal a ser uma sociedade anónima de capitais públicos; e a lei que foi alterada passou a dizer, curiosamente, por coincidência, que as PPP não precisavam de parecer prévio das Finanças, se fossem lançadas por uma sociedade anónima de capitais públicos.

Ou seja, o Estado mudou a lei, retirou o parecer prévio das Finanças, montou um modelo de gestão à medida do fato que coseu uns meses antes e logo uns meses depois lançou oito PPP. Isto tudo em menos de nove meses. V. Ex.^a em nove meses não conseguiu resolver o problema das PPP todas, mas pelo menos não lançou mais.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: considera ou não que, neste curto espaço de tempo, e tendo a sua experiência como Ministro, sabendo que foi um gestor da causa pública durante vários meses, sabendo do seu esforço para minorar os encargos para o Estado e gerir melhor as condições do País nessa matéria... E já que a missão desta Comissão de Inquérito não é a opinião ou não serve apenas para que os Deputados que aqui estão sentados perguntem o que querem, porque lhes apetece, mas têm um mandato aprovado por esta Assembleia, ou seja, não é apenas a vontade de um ou de outro que se lembrou um dia de o fazer, mas o mandato deste Parlamento. E a missão da Comissão também inclui uma matéria relevante, que é a opinião das pessoas que ouvimos para que se possa, no fundo, criar novas medidas, novas reformas de forma a evitar que se volte a proporcionar aquilo que já aconteceu até agora, ou seja, criar boas práticas.

Assim, tendo em conta este papel que estamos aqui a desempenhar e para o qual o convidamos também, pergunto-lhe o que acha deste

enfraquecimento do Estado, que eu considero absoluto, causado por um Governo, por decisores públicos, cujo objetivo devia ser proteger o Estado e não enfraquecê-lo.

Para que possamos aprender para o futuro, era importante ter a sua opinião sobre esta matéria que, para nós, foi muito grave e será, com certeza, uma daquelas em que é claro que o Estado, de forma deliberada e por opção própria, alterou uma lei que, na nossa opinião e confirmado por todas as pessoas do Ministério das Finanças que cá vieram, enfraqueceu a posição do Estado português.

O Sr. Dr. **António Mexia**: — Sr. Deputado, limitava-me a responder dizendo que o meu Governo não alterou a lei que herdou.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Manuel Seabra ainda quer usar da palavra.

Faz favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Queria, Sr. Presidente, utilizando os 3 minutos regimentais.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É uma inscrição fora de tempo!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É uma inscrição fora do tempo. Se os Srs. Deputados acharem que é intempestiva, evidentemente...

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu sei que o Sr. Doutor balizou aqui os termos exatos da sua intervenção, se bem que após a interpelação de que foi destinatário por parte do Partido Socialista, porque até aí não o tinha feito. Mas, enfim, balizou-a nesse momento, dizendo que circunscrevia as suas respostas às perguntas concretas sobre a concessão que, efetivamente, motivou a sua vinda à Comissão.

Por isso, respeitando essa sua vontade, queria só deixar corrigidas algumas das coisas que foram aqui ditas, designadamente por alguns colegas Deputados que, de alguma forma, misturam números e truncam com essa confusão a realidade.

É absolutamente claro, porque está inscrito no Orçamento do Estado para 2005, que os encargos líquidos com parcerias público-privadas eram, ao tempo, de 15 800 milhões de euros, como é absolutamente claro que os encargos líquidos com parcerias público-privadas inscritas no Orçamento do Estado para 2012, pelo Ministro Vítor Gaspar, eram de 15 200 milhões de euros. Portanto, de 2005 a 2012 os encargos líquidos das parcerias público-privadas baixaram 600 milhões de euros. Isto é um dado incontornável. Agora, misturar encargos líquidos com encargos brutos...

Protestos do PSD.

Pedia ao Sr. Presidente que suscitasse, junto dos Srs. Deputados do PSD, que me permitissem concluir com alguma tranquilidade esta intervenção.

A mistura de uns números com outros faz com que quem nos está a ouvir possa, eventualmente, pensar que evoluímos drasticamente para

coisas que não têm rigorosamente nada a ver com a realidade, quando o que se passou foi, justamente, aquilo que há pouco referi.

Era esta a nota que queria deixar vincada.

Queria também sublinhar uma outra, que tem a ver com o seguinte: o Partido Socialista tem-se habituado a estar nestas audições com serenidade e respeitando as intervenções dos Deputados dos outros partidos. Enfim, intervieram aqui o Sr. Deputado do Bloco de Esquerda, os Srs. Deputados do PSD, do CDS, e não fizemos o mais pequeno comentário. As intervenções do Partido Socialista são acompanhadas de um ruído de fundo revelador de um incómodo que é, do meu ponto de vista, mais do que muito censurável. Não faz muito sentido que, em democracia, vejamos as nossas intervenções distorcidas por um ruído de fundo e por uma falta de respeito democrático e até, do ponto de vista parlamentar, excessiva, que os senhores utilizam.

Portanto, o apelo que faço para os próximos dias de audições — e são muito poucos os que faltam — era que mantivessem algum recato, alguma reserva e boa educação parlamentar para que os trabalhos possam decorrer com normalidade e não sejamos obrigados a assistir a inquéritos em que a obrigação principal de quem está a inquirir é falar por cima dos berros que os senhores estão permanentemente a dar.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, como disse o Sr. Deputado Manuel Seabra, e bem, felizmente estamos quase a terminar...

Risos.

... a reunião de hoje, claro.

Agradeço ao Dr. António Mexia a sua segunda participação nos nossos trabalhos e lembro os Srs. Deputados que a nossa próxima reunião será amanhã, às 14 horas e 30 minutos, para ouvirmos o Dr. António Ramalho.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 51 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.