

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

61.^a Reunião
(13 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 17 horas e 47 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Fernando Jorge Sales Nogueira, Administrador da Autoestradas XXI. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Fernando Virgílio Macedo (PSD), Renato Sampaio (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE) e Carina Oliveira e Paulo Cavaleiro (PSD).

O Sr. Presidente (António Filipe) encerrou a reunião eram 20 horas e 31 minutos.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

Eram 17 horas e 47 minutos.

Hoje, temos connosco o Dr. Fernando Jorge Sales Nogueira, que vem aqui para nos falar um pouco daquilo que os Srs. Deputados entenderem acerca da subconcessão Transmontana.

Começo por agradecer a sua disponibilidade e a sua presença. Vou dar-lhe nota do funcionamento da Comissão, porque provavelmente não estará familiarizado. Funcionamos em canal aberto, sendo as reuniões transmitidas no Canal Parlamento — e se não tiver qualquer objeção, assim o manteremos.

O Sr. Doutor tem a possibilidade de fazer uma intervenção inicial, se assim o entender. Depois, organizamo-nos em duas rondas, em que cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar questões, não tendo o Sr. Doutor limite de tempo, mas usando-o de forma adequada a poder responder às questões dos Srs. Deputados.

Após esta primeira ronda, existe ainda uma segunda, em que cada Deputado inscrito dispõe de mais 3 minutos, funcionando tudo o mais nos mesmos moldes.

Os Deputados poderão gastar os 8 minutos de seguida ou ir fazendo perguntas que perfaçam esse tempo, havendo ali um cronómetro a partir do qual procurarei fazer a gestão do tempo dos Srs. Deputados.

Basicamente é isto.

Cabe-me, agora, perguntar ao Sr. Doutor se quer fazer uma intervenção inicial ou se deseja passar de imediato para a fase das perguntas e respostas.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira** (Administrador da Autoestradas XXI): — Sr. Presidente, dispenso a intervenção inicial. E passaria já à fase das perguntas e respostas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Assim sendo, vamos passar imediatamente às perguntas. Hoje, pela ordem estabelecida, caberia formalmente ao Bloco de Esquerda iniciar as perguntas, mas, como o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares cede a sua posição, passaremos ao partido seguinte, que é o Partido Social Democrata.

Tem, então, a palavra, por 8 minutos, o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero agradecer a presença do Dr. Fernando Nogueira nesta Comissão. Estou certo de que a sua vinda aqui será extremamente útil para os trabalhos da mesma.

A primeira pergunta que quero fazer-lhe tem a ver com a questão do *value for money* dos projetos em regime de PPP. Como sabe, o regime jurídico aplicável, enquadrável às PPP obriga a que exista um comparador público deste tipo de projetos para justificar a respetiva despesa pública. No entanto, tanto o Tribunal de Contas como um relatório feito pela Ernest & Young constataam que, no caso desta PPP, não existiu o tal comparador público.

O Tribunal de Contas alerta para o facto de a inexistência desse comparador público ter levado, numa primeira fase, à recusa do visto por parte do Tribunal de Contas e a Ernest & Young também põe em causa essa ausência do comparador público.

O que quero perguntar-lhe é se, como técnico e administrador de uma empresa inserida neste ramo de atividade, acha aceitável que, depois de inúmeras PPP lançadas pelos Governos de Portugal, depois de muitos alertas feitos pelo Tribunal de Contas e outras entidades no sentido de ser indispensável a existência nessa fase inicial desse comparador público, se acha aceitável, repito, que, nesta fase, quando foi lançada esta parceria, não tenha havido esse cuidado com a existência desse comparador público, para avaliar o *value for money* desses projetos.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Antes de mais, muito boa tarde a todos. Agradeço a pergunta. Quero dizer que estou aqui disponível para responder a todas as questões cujas respostas estejam ao meu alcance.

Referiu, e bem, que sou administrador de uma subconcessionária e, para além de mais, sou também quadro da empresa acionista da respetiva concessionária.

O nosso posicionamento perante os concursos públicos é, obviamente, responder àquilo que nos é devidamente solicitado. Recordando-me, no caso em concreto, destes últimos concursos relativos a estas subconcessões, suponho que nenhuma delas teve qualquer comparador público. Enfim, competiria seguramente ao Estado ter efetuado esse trabalho, como resulta da lei. Não o tendo feito, não é o concorrente, por assim dizer, que o deve exigir.

No que diz respeito ao *value for money*, esse trabalho também não é do concorrente, é da entidade contratante, que, peço desculpa, deve «fazer os trabalhos de casa», neste caso concreto.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Concordo com o Sr. Doutor quando diz que esse trabalho cabia ao Estado. É essa sua opinião que queria que, de forma independente, desse nesta Comissão. Ou seja, queria que dissesse se, na sua opinião, esse trabalho, que deveria ter sido feito e que não o foi por parte da concedente, do Estado, não deveria ter sido feito e se é aceitável que se lance este tipo de projetos sem haver esse trabalho de casa devidamente efetuado, conforme muito bem disse, relativamente a esta questão.

É que concordo consigo quando diz que não cabe aos concorrentes a estas concessões fazer esse trabalho, ou seja, que esse trabalho cabe ao concedente, ao Estado ou à Estradas de Portugal (EP).

Portanto, queria saber se, na sua opinião, como técnico independente, como profissional independente, não acha que o Estado, sempre que se lançasse num projeto desta envergadura, teria obviamente de fazer um trabalho de casa e, portanto, de fazer esse comparador público, para que o dinheiro público estivesse devidamente salvaguardado.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, deixe-me só reiterar em parte o que lhe disse. Não sei se esses «trabalhos de casa» foram efetuados ou não, não sei se a entidade contratante, em trabalho interno, tinha algum comparador público ou algum trabalho efetuado nessa matéria relativamente a essa questão.

O que tentei dizer-lhe é que a empresa concorrente não teve conhecimento desse comparador público e limitou-se a responder ao caderno de encargos e ao seu respetivo enquadramento.

Já quanto à minha opinião pessoal e experiência, permita-me a humildade de acrescentar o seguinte: tenho assistido a orientações diferentes, mas, de uma maneira geral, diria que é uma boa prática. Da

minha experiência, tenho assistido a concursos em que, de facto, existe esse indicador público comparável e ele é conhecido dos concorrentes *ab initio* e também tenho tido oportunidade de concorrer não só em Portugal mas também noutros países, onde ele não aparece. Pessoalmente, entendo que seria uma boa prática.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Obrigado pela sua resposta.

O meu segundo conjunto de questões tem a ver com um diferencial de preço entre a primeira fase e a fase final do concurso. Ou seja, entre a primeira fase e a fase final, normalmente existe depois, durante as negociações da fase final, todo um processo de conclusão das negociações, em que o concedente tenta obter uma melhoria das condições por parte dos concorrentes que passam à fase final. Só assim se justificaria a existência dessa fase final para uma nova ronda de negociações.

Nesta subconcessão, o que aconteceu foi que, entre a primeira fase do concurso e a fase final, houve um agravamento dos custos em cerca de 705 milhões de euros, no total. Gostaria que comentasse por que é que existiu esse agravamento dos custos, entre a primeira fase e a fase final do concurso.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, deixe-me dar nota do seguinte. Primeiro uma correção: os 705 milhões de euros referem-se à totalidade das subconcessões.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Tem razão. Expliquei-me mal.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — No caso particular da subconcessão Transmontana, o valor foi substantivamente mais baixo do que esse que referiu.

A nossa forma de atuar e de concorrer é apresentar a proposta mais competitiva possível dentro daquilo que é exequível. E foi isso que sempre nos propusemos em todos os concursos em que nos apresentámos — e, neste caso em concreto, também.

Na sequência disso, a proposta que foi apresentada na primeira fase reuniu, nos parâmetros de avaliação, entre os quais o VAL a exigir ao Estado, a melhor escolha, a melhor solução, de entre as duas que são escolhidas para uma negociação final nessa tal chamada segunda fase ou fase final BAFO (*best and final offer*).

O que acontece é que nestes concursos há um tempo que medeia entre a apresentação da primeira proposta, digamos, da proposta apresentada pelo conjunto de concorrentes que se predispõe a procurar obter a melhor posição, e a fase final, a *best and final offer*, que só decorre depois de já terem sido escolhidos dois concorrentes para a *short list*, e depois de um período de negociação com a entidade contratante. Só depois surge um relatório final em que o Estado ou a entidade contratante se pronuncia sobre a melhor proposta. E, como todas as propostas, elas não são imunes àquilo que se passa no mundo e à sua volta.

Portanto, durante este período, que foi um período longo, houve uma crise financeira que foi comparada pelos *experts* à crise financeira de 1929, com falências, inclusive, de bancos de grande envergadura, como o Lehman Brothers, com apoios financeiros massivos a instituições financeiras e, inclusive, com movimentos de nacionalizações de banca. E isto provocou uma revolução no ponto de partida, digamos, na proposta que inicialmente o concorrente se dispunha apresentar e para a qual tinha

algumas condições de financiamento não vinculativas, porque elas só se tornam vinculativas quando de facto se é adjudicatário de um contrato, mas de intenção, e durante este período houve essa crise financeira.

Deixe-me salientar este facto, que, julgo, é significativo: o conjunto de custos envolve muitas rubricas. Este concorrente, neste caso concreto da subconcessão Transmontana, foi capaz de diminuir o valor de construção. O valor de construção apresentado, da primeira fase para a fase BAFO, diminuiu 68 milhões de euros, o que não é um valor despreciable. Conseguiu manter os custos de operação e manutenção, apesar de saber que houve uma grande tensão inflacionista logo a seguir à crise financeira. Foi incapaz de controlar uma variável que lhe era exógena, a variável do custo implícito do financiamento e das suas próprias condições, nomeadamente nos rácios de cobertura do serviço da dívida, nos rácios de cobertura da vida do empréstimo, entre outros.

O esforço do concorrente foi de tal ordem que, de uma primeira fase para a fase BAFO, teve de reforçar a sua exposição em termos de capitais próprios a aportar ao projeto em mais 40 milhões de euros, teve exigências por parte das instituições financeiras de capital contingentado de cerca de 17 milhões de euros. Não alterou a sua taxa de rentabilidade, ou seja, não a incrementou, não houve uma melhoria de rentabilidade dos seus capitais; pelo contrário, houve uma diminuição da sua taxa interna de rentabilidade (TIR), mas foi incapaz de conseguir corrigir a totalidade do incremento que a componente «custo financeiro» introduziu na sua proposta. Isso é verdade.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Ainda bem que fala em contingências, porque o relatório do Tribunal de Contas, relativamente a esta subconcessão, diz que «foi detetada a existência de acordos entre os

Bancos financiadores, as Subconcessionárias e a E.P, S.A, consagrando um conjunto de denominadas 'compensações contingentes'», as quais poderiam, de alguma forma, assumir uma remuneração adicional dessas subconcessões e, obviamente, que essas compensações contingentes não foram objeto de análise por parte do Tribunal Constitucional. Existem ou não compensações contingentes?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me, se for permitido, fazer algum enquadramento da questão que me colocou.

O que aconteceu efetivamente foi que, face à explanação anterior, o concorrente não conseguiu dar resposta cabal a uma das exigências que estava presente no caderno de encargos, que era a de o preço da proposta na sua fase final não poder ser superior ao valor apresentado na primeira fase. E justificou, alegando as alterações de circunstâncias que se passavam relativamente à situação das instituições financeiras.

Foi isso que foi assinalado pela recusa do visto prévio do Tribunal de Contas, foi invocada essa anomalia concursal. No sentido de dar resposta, houve uma procura de acordo entre a EP — neste caso, a entidade concedente — e a subconcessionária. O acordo foi, no fundo, para tentar dar uma resposta ao que era assinalado pelo Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas assinalava, de facto, o agravamento dos custos financeiros, havia um direito de a concessionária empreender, ao longo do período de concessão, operações de refinanciamento, em que estava assinalada uma partilha de benefícios do refinanciamento.

A concessionária, face à posição do Tribunal de Contas e face ao momento difícil, diria, na medida em que já havia um conjunto de custos incorridos e o Estado português incidia, seguramente, numa indemnização avultada a pagar à concessionária, atendeu prescindir desse direito de

partilha de benefícios de eventuais refinanciamentos, atribuindo essa compensação à EP.

No fundo, o que é denominado «compensações contingentes» são compensações que podem ser eliminadas na sua totalidade pela via das operações de refinanciamento cujo benefício é integralmente atribuído à EP, ao contrário do inicial, que era de uma partilha de 50%-50%.

Foi isto que se passou, foi isto que foi acordado em termos de contrato reformado.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Qual é a taxa interna de rentabilidade do projeto, pode recordar-nos?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Seguramente que sim!

Para o projeto, se não me falha a memória, na fase BAFO, foi fixada uma taxa interna de rentabilidade nominal na casa dos 9,91% ou 9,96%.

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

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — São 9,96%? Terá sido à volta disso.

Se me permitem, deixem-me dizer o seguinte: a taxa interna de rentabilidade é um indicador relativo e, fundamentalmente, só ganha importância porque tira uma fotografia da concessão num dado momento e é utilizado como um dos critérios para reposições de equilíbrio financeiro em termos futuros. Não é um valor que para o acionista seja assim tão relevante. Para o acionista, o que conta é o seu VAL, o que conta é o valor

atualizado líquido das suas aplicações, dos seus investimentos, e esse está indexado ao risco do projeto. Consoante a tipologia de risco do projeto e o momento em que se encontra, o seu ativo terá mais valor ou menos valor. E como lhe disse, essa taxa interna de rentabilidade remonta à fotografia do momento na fase de entrega final, na *best and final offer*.

Nos dias de hoje, este projeto ainda não está concluído, mas em fase final de construção. Ainda não tivemos qualquer receita proveniente do Estado, decorridos, grosso modo, cinco anos. Não houve qualquer recebimento e, portanto, ainda se encontra numa fase de construção.

As projeções de tráfego atuais refletidas no caso-base apontam para uma TIR substantivamente inferior a essa e é um risco completamente assumido pelo concessionário.

Penso que respondi.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Em termos de risco contratual, segundo a Ernst & Young, cerca de 64% da remuneração do parceiro privado depende apenas da disponibilidade da via, independentemente do tráfego. Acha este valor aceitável?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Se me é dirigida a mim, a pergunta é difícil. Quem, digamos... É evidente...

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Coloco a pergunta de outra forma: se o Sr. Doutor estivesse na outra parte, aceitaria essa condição?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Era precisamente isso que eu ia responder.

Quem tem de definir se é aceitável ou não é a entidade contratante. A única coisa que lhe posso destacar é que a entidade contratante entendeu que esta era a proposta mais competitiva, a que entregava mais valor. Seguramente que mediu todos os parâmetros.

Deixe-me também fazer-lhe uma referência clara. Muitas vezes, para se obter condições financeiras e, neste caso em concreto, não é indiferente o risco a que as instituições financeiras vão estar expostas... Como os Srs. Deputados sabem, esta é uma modalidade de financiamento diferente, é um *project finance*, que assenta nos *cash-flows* gerados pelo projeto. Fundamentalmente, não assenta em nada corporativo mas naquilo que resulta do projeto. E o que resulta do projeto não pode ter um grau de incerteza tal que não lhes dê o conforto de aderirem, de serem financiadores do projeto, sob pena de exigirem retornos bastante mais elevados porque exponencia os riscos associados.

Eu estava, de facto, mais confortável se tivesse uma disponibilidade a 100%, como pode imaginar, porque, tendo este grau de remuneração indexado àquilo que é denominado «serviço», mas que está indexado ao tráfego, e estando o meu tráfego a cair, estou a ver a minha remuneração a descer claramente. Portanto, estaria muito mais confortável numa outra posição.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Conforme o Sr. Doutor disse, e muito bem, neste tipo de projetos tem de haver um conforto nas entidades financiadoras, sob pena de elas não financiarem este tipo de projetos. Ou seja, em todas estas PPP o que existiu, efetivamente, foi uma remuneração a ser dada ao concessionário, que, por sua vez, salvaguarda os interesses da parte financiadora, dando esse conforto às entidades que financiam os projetos. Verifica-se, pois, que existe aqui uma margem

inerente ao risco do projeto. Ou seja, as entidades financiadoras não estariam dispostas a financiar se o projeto não tivesse salvaguardado apropriadamente os seus interesses.

Quer dizer que há aqui uma margem, um prémio, se quisermos, em termos de remuneração às entidades financeiras.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Se percebi o enquadramento da pergunta — e acho que percebi —, deixe-me tentar clarificar.

Desde logo, a ordem não é essa. O acionista é o último elo da cadeia, é o elo mais fraco, por assim dizer, porque os fluxos financeiros dos projetos saem em escada e atendem a prioridades e, desde logo, a prioridade está nas entidades financiadoras. São elas as primeiras a ser remuneradas, são elas as primeiros a ver o seu risco diminuído.

Posteriormente, se as coisas correrem simpaticamente bem, o acionista consegue a remuneração a que se dispôs quando se envolveu neste negócio.

Naturalmente, os negócios só conseguem captar investimento, quer de empresas nacionais, quer de instituições financeiras nacionais, quer de investidores estrangeiros ou de instituições financeiras estrangeiras, se tiverem rentabilidades asseguradas — asseguradas no sentido de estarem implícitas ao negócio em que se vão envolver e não asseguradas no exato termo de que é garantido que vão ter aquela remuneração. Não foi isso que eu quis dizer.

Tenho a acompanhar, como acionista deste projeto, investidores estrangeiros, que investiram dinheiro neste País, bem como as instituições financeiras que compõem o *club deal* de bancos. Para além do BEI, e tirando o BPI, os restantes são todos estrangeiros. Portanto, houve captação

de financiamento e de investimento direto estrangeiro no nosso País. Isto só é possível se houver remunerações implícitas a esse investimento. De outra forma, não vejo como era possível atrair esses investidores e essas instituições financeiras. Ou seja, não vejo mal nenhum que haja remunerações em negócios efetuados com o Estado português. Ponto! Resulta da atividade comercial normal.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Certamente concorda comigo que o risco país, nessa altura, era inferior ao risco projeto. Ou seja, uma instituição financeira, ao analisar este investimento que estava a fazer num projeto, iria avaliar o risco deste projeto num grau superior àquele que à data o risco país tinha.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O que eu entendo é que, por comparação, à data, à avaliação que foi feita e dada a perturbação e a crise financeira que estavam instituídas, com dificuldades, inclusive, de liquidez por parte das instituições financeiras, elas incrementaram a sua remuneração, alcançaram *spreads* crescentes nesta subconcessão, se não me falha a memória, de 1,60% a 2,60%, salvo erro.

Hoje em dia, este mesmo projeto, provavelmente, não tinha qualquer condição para ser financiado por ausência de liquidez das instituições financeiras e, mesmo se tivesse, seguramente que estaríamos a falar de *spreads* na casa dos 6%.

Portanto, em todo o momento, em termos de horizonte temporal, a avaliação de risco e a remuneração expectável pelas diferentes instituições e investidores adequa-se ao mercado em que está a atuar.

Não lhe sei dizer se em Portugal, por comparação com qualquer outro país europeu nas mesmas circunstâncias em que Portugal se

encontrava nessa altura, havia instituições financeiras a praticar *spreads* mais elevados, repito, por comparação com outros países em condições de igualdade.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O *spread* que Portugal pagava, na altura, por crédito público, isto é, por ir buscar dinheiro ao mercado, era inferior a estes 1,6% ou 2,6% de que falou. Ou seja, claramente, existe um valor que está a ser pago a mais por parte do Estado em termos de remuneração ou financiamento dos capitais alheios pelo facto de ser realizado via PPP e não através de crédito público puro.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não consigo responder-lhe, Sr. Deputado.

De facto, é o decisor público, a entidade contratante que tem de fazer essa avaliação. Se, num dado momento, tem condições de ir ao mercado financiar-se por um custo inferior àquele que a entidade privada se propõe fazer, essa é uma comparação e uma análise que têm de ser a entidade pública contratante a fazer.

Na verdade, não disponho de informação para me pronunciar cabalmente sobre a questão que me colocou.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Um último conjunto de questões tem a ver com as análises dos estudos de tráfego.

Sabe dizer-nos qual foi a entidade que realizava os estudos de tráfego e se os estudos de tráfego realizados à data, na sua opinião, tinham uma margem de segurança apropriada. Isto porque, efetivamente, o tráfego real, comparado com o tráfego estimado, tem sido muito inferior.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, sem me pronunciar e recordando a entidade que acompanhou o consórcio concorrente, devo dizer que a ENGIMIND foi o nosso consultor de tráfego e fez a sua análise, fundamentalmente, baseada nas variáveis macroeconómicas, entre as quais o crescimento do PIB e a captação de tráfego das outras vias circundantes.

Enfim, há um modelo econométrico associado ao estudo de tráfego um tanto ou quanto complexo e os especialistas, melhor do que ninguém, podem pronunciar-se sobre ele.

Normalmente, os estudos de tráfego têm um cenário de referência. Depois, fazem-se umas análises de sensibilidade otimistas e pessimistas. Por cima disso, ou seja, por cima da análise do estudo de tráfego do concessionário, as entidades financiadoras, elas próprias, também têm os seus consultores de tráfego que trabalham por cima do estudo de tráfego do concorrente e pronunciam-se sobre ele: aceitam-no ou não o aceitam ou impõem, inclusive, cenários mais conservadores relativamente ao mesmo.

A cada momento, e consoante as perspectivas futuras que existam, os cenários são, diria, melhores ou piores.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Mas, efetivamente, o que se tem constatado transversalmente em todas estas parcerias é que tem havido erros grosseiros ao nível dos estudos de tráfego. Ou seja, o tráfego expectável foi sobredimensionado em relação ao tráfego real.

Na sua opinião, devia ou não haver algum envolvimento do risco do projeto por parte destas empresas? Isto porque essas empresas fazem os estudos, são tomadas decisões de investimento com base nesses estudos e a responsabilização dessas empresas é nula. Entende ou não que estas empresas também deveriam de alguma forma ser responsabilizadas por

esses estudos que fazem, que muitas vezes quase que se pode interpretar como sendo estudos por encomenda no sentido de justificar os respetivos investimentos?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota do seguinte, reportando-me à subconcessão Transmontana.

No caso concreto da subconcessão Transmontana, os estudos de tráfego são — e perdoe-me dizê-lo desta forma crua — um tanto ou quanto indiferentes. Indiferentes neste sentido: todos os concorrentes acabam por responder pelo mesmo estudo de tráfego, na medida em que o pagamento a realizar pelo Estado é pelo real, portanto, aquilo que pagaria ao concorrente *a, b, c* ou *d* é exatamente a mesma coisa.

O que é que isto significa? Significa que se eu tenho um determinado estudo de tráfego mais balizado, mais seriamente estudado ou aprofundado e que me dá uma perspetiva de tráfego de um determinado nível, posso tornar a minha proposta mais competitiva, exigindo menos no pagamento de disponibilidade ao Estado.

Se o meu estudo não tiver esta leitura, se for uma leitura de menos tráfego, a minha proposta vai assentar em exigir um pagamento mais elevado de disponibilidade ao Estado.

Ou seja, a haver erros de estudos de tráfego, no caso concreto da subconcessão Transmontana, a única entidade que é afetada, em primeiro lugar, é o acionista; em segundo lugar, eventualmente, pode pôr-se em causa o conforto ou a remuneração dos bancos. O Estado nunca sairá dessa equação penalizado.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Vamos prosseguir os trabalhos, agora com o Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio, que dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Dr. Fernando Nogueira e começo por dizer que a Autoestrada Transmontana resulta de uma decisão de um Governo do PSD, presidido pelo Dr. Santana Lopes, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 148/2004, que tinha até a calendarização de todo o projeto.

Antes de entrar propriamente nas questões da Autoestrada Transmontana, gostaria que me dissesse quem são os acionistas da concessionária Autoestrada Transmontana.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Posso dizer-lhe, de forma sucinta, que representa dois grupos económicos: o grupo FCC, um grupo espanhol, Fomento de Construcciones y Contratas, e o grupo Soares da Costa.

Depois, verdadeiramente, os acionistas são sociedades participadas por estes grupos económicos. Tenho casos de acionistas com 1%, como, por exemplo, a Operália, e tenho acionistas com 45%, como a Soares da Costa Concessões ou a Global Via.

Posso facultar-lhe, depois, uma lista de todas as entidades acionistas.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Quem lidera o consórcio?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Neste momento, eu assumo a presidência da subconcessão Transmontana, mas há acionistas que representam 50% dos capitais para um grupo e 50% para outro grupo.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — O que perguntei foi quem é que lidera o consórcio, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Na altura do concurso, quem liderou o consórcio foi a Soares da Costa. Mas, reitero, com um sócio, digamos, com alguém que, no consórcio, também representava 50%.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — O Sr. Doutor está, neste momento, a negociar a Autoestrada Transmontana e a SCUT Beira Interior. Quem é o representante do Estado que preside a essas negociações?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar-lhe uma nota. De facto, sou administrador da SCUTVIAS — Autoestradas da Beira Interior, e sou representante da SCUTVIAS nas negociações com o Estado, bem como na Transmontana é o Dr. António Ramalho.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, o Dr. António Ramalho foi administrador do grupo Soares da Costa entre 2008 e 2010. Ou seja, o Sr. Dr. Fernando Nogueira reportou entre 2008 e 2010 ao conselho de administração da Soares da Costa que integrava o Dr. António Ramalho, é assim?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me clarificar.

Faço parte dos órgãos sociais da Soares da Costa a nível das *sub-holdings*. O grupo Soares da Costa está organizado com uma *holding* em que tem o seu conselho de administração e, depois, está dividido num

conjunto de sub-*holdings*. Eu pertenço à sub-*holding* Construção e à sub-*holding* Concessões.

Nunca tive contacto nenhum com o Dr. António Ramalho, com exceção de um evento, um jantar de natal em que estive na mesa onde ele esteve. Sei que não tinha qualquer papel executivo na Soares da Costa, portanto, era um administrador não executivo, nunca lhe reportei diretamente nenhuma questão, inclusive, nunca falei com ele a não ser nesse evento.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Como é que uma sub-*holding*, que reporta a uma *holding*, tem um administrador e o administrador da sub-*holding* não reporta a um dos administradores ou à administração da *holding*?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Porque a organização da Soares da Costa emana do conselho de administração da *holding* três elementos que fazem parte da comissão executiva e são eles que diariamente gerem os destinos da sociedade. É a essas três pessoas, membros da comissão executiva e pertencentes ao conselho de administração da *holding*, que qualquer outro administrador de sub-*holding* reporta.

Portanto, não reporta a qualquer outro membro do conselho de administração da *holding* da Soares da Costa.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — De qualquer maneira, está demonstrado que o Dr. António Ramalho era administrador da Soares da Costa, que liderava o consórcio da subconcessão Autoestrada Transmontana, que o Sr. Doutor representa e lidera.

A pergunta que lhe quero colocar é a seguinte: como é que foi obtido este contrato? Foi por ajuste direto, por negociação particular ou concurso público?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Peço desculpa, Sr. Deputado. A que contrato está a referir-se?

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Da Transmontana!

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O contrato foi objeto de um concurso público aberto, internacional, segundo as regras europeias a que concorremos. Penso que fomos um de cinco concorrentes e fomos avaliados e classificados pelas grelhas de classificação disponíveis. Foi entendido que tínhamos uma das melhores propostas e fomos selecionados para ir à *short list*. Entre as duas propostas apresentadas dos dois concorrentes na *short list*, a nossa foi a que recebeu a melhor pontuação e o contrato foi-nos adjudicado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Em quantos concursos de subconcessões participou a Soares da Costa?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Em todos.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Ganhou alguns, perdeu outros. Quais foram aqueles que ganhou e quais os que perdeu, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Apenas ganhou a subconcessão em questão aqui, a Transmontana.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, posso inferir, das palavras que disse anteriormente que considera que a proposta da Soares da Costa era a mais barata?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sem sombra de dúvidas!

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, atualmente, o Governo anunciou acordos com os concessionários para a redução dos objetivos das subconcessões. Já assinou as alterações contratuais decorrentes desse acordo na concessão da Autoestrada Transmontana?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O que existe neste momento são pré-acordos. Relativamente ao pré-acordo, confirmo que foi assinado por nós.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Mas pergunto-lhe se há ou não acordo já feito e se está a ser pago por esse acordo.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Durante a exposição que fiz, relativamente às perguntas do Sr. Deputado, já tive oportunidade de dizer que, até ao momento, não recebemos qualquer pagamento por parte do Estado e, portanto, a resposta é «não».

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, nesse pré-acordo ou acordo, há lanços que vão ser reduzidos. Quais são, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não os tenho de memória, só os identifico como sendo o lote 12 e o lote 13, mas são dois lanços que eram apenas objeto de operação e manutenção. Se não me falha a memória, correspondem a cerca de 54 km da concessão.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — E em valor, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não tendo totalmente presente, aquilo que disporíamos para a operação e manutenção andava na casa dos 82 milhões, a preços correntes.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — E qual foi a proposta que o Sr. Doutor fez?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Há aqui um equívoco, que é o seguinte: a concessionária não fez propostas ao Estado, o Estado é que se dispôs a negociar connosco, invocando — e deixe-me dizer não só ao Sr. Deputado, mas também aos restantes — e dando-nos nota das dificuldades de sustentabilidade do sistema. O Estado assumiu perante nós, e isto deixa-nos, de facto, extremamente preocupados, uma perspectiva de muitas dificuldades para vir a cumprir com as suas responsabilidades contratualmente assumidas. Portanto, as razões invocadas na procura de encontrar essa sustentabilidade tinham a necessidade de reduzir custos inerentes aos contratos que tinham sido celebrados.

No caso, em particular, da subconcessão Transmontana, avançou com a vontade de nos retirar da concessão os lotes que referi, que totalizam

54 km e eram objeto apenas de operação e manutenção, como uma forma de contribuir para o objetivo de sustentabilidade do sistema.

Portanto, nós predispusemo-nos a dar o nosso apoio e o nosso contributo ao Estado, chegando a um entendimento. Posso dizer-lhe que o valor final alcançado foi, em termos totais, exatamente correspondente ao valor que lhe referi, 81,9 milhões a preços correntes.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, o Túnel do Marão, que fazia parte da autoestrada Amarante-Bragança, está neste momento paralisado. Qual é o impacto negativo em toda a Autoestrada Transmontana?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Para já, ainda não temos uma avaliação efetiva do impacto negativo. Seguramente que o tem, e tanto o tem que... Há pouco tive também a oportunidade de referir o impacto que tem em termos de fazer ensaios de novos estudos de tráfego que admitem aberturas do Túnel do Marão daqui a 5 anos, daqui a 10 anos: tem consequências ao nível da quebra de tráfego que resultam dos atuais estudos. Ou seja, sempre que acrescento um ano para uma hipotética abertura do Túnel do Marão, os meus cenários de tráfego, as minhas estimativas futuras de tráfego são reduzidas.

Não temos uma quantificação ao momento de qual é o impacto, mas ele será medido em termos de projeções futuras. É isto que, de momento, lhe consigo responder.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, a Autoestrada Transmontana, de acordo com o plano de trabalhos em vigor, deveria estar

concluída, quanto aos primeiros lanços, entre 8 de agosto de 2011 e 8 de setembro de 2012. Confirma?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, quais foram as datas?

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Entre em 8 de agosto de 2011, o primeiro lanço, e 8 de setembro de 2012.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sim, confirmo.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não está concluída, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Já foram aplicadas multas?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota sobre isso.

Faz parte do acordo, no que diz respeito à retirada dos lanços em questão, de que há pouco falámos, a obtenção de uma prorrogação do prazo para conclusão dos trabalhos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Exato!

Já foi aplicada uma multa à concessionária de 2,65 milhões, que também faz parte do acordo. Para além disso, há uma penalidade por perda de receitas de portagem de 1 milhão de euros, que também faz parte integrante do acordo.

Se me permite, não quero deixar de referir o seguinte: as circunstâncias em que a Autoestrada Transmontana tem vindo a ser construída e desenvolvida são extremamente penosas para os acionistas e não resultam de incapacidades apresentadas por eles. Os acionistas, neste momento, apesar de a obra não estar totalmente concluída, já realizaram a totalidade dos seus capitais. Os bancos e as instituições financeiras do nosso País, bem como as espanholas, têm vindo sucessivamente a criar dificuldades relativamente aos desembolsos, devido às circunstâncias em que o nosso País se encontra, à descida de *rating*. O BEI, nomeadamente, é soberano em termos de exigir determinadas condições para deixar prosseguir os desembolsos.

É devido à crise económica e financeira e ao impacto da descida de *rating* da República Portuguesa que as dificuldades em conseguir concluir os trabalhos dentro do que estava programado aconteceram. Não queria deixar de referir isto.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, quanto às portagens, o Governo anunciou um acordo com as concessionárias para a introdução de portagens, nomeadamente nas concessões Algarve e Beira Interior. Já assinaram estes contratos?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota do seguinte: relativamente à SCUT Beira Interior, a decisão unilateral de introdução de portagens proveio do Estado. O concedente é soberano e

tomou uma decisão unilateral de introdução de portagens. Não há qualquer acordo com a concessionária. Foi uma decisão unilateral tomada pelo Estado português, ponto.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Ou seja, em relação à Beira Interior, não há nenhum acordo entre a concessionária e o Governo quanto a esta matéria?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Neste momento, não.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, não acha estranho que se introduzam portagens sem um acordo entre a concessionária e o Estado português?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Visto assim, de facto, é estranho, mas deixe-me dar o enquadramento.

Havia uma comissão de negociação, mandatada pelo Estado português, que visava alterar o regime de concessão da SCUT Beira Interior: passar de um regime de SCUT para um regime de disponibilidade. Foi realizada e desenvolvida toda uma negociação, alcançando-se, efetivamente, um pré-acordo — mais uma vez, uma figura de pré-acordo —, cujas versões, diria, finais, emanadas da comissão e da concessionária foram rubricadas e só estavam suscetíveis de ser despachadas pela tutela. No decorrer dessas negociações e como se antecipava a possibilidade de alcançar esse acordo, o Estado, gerindo o seu *timing*, resolveu introduzir de forma unilateral as portagens. O que acontece é que esse acordo não teve sequência; acabou por não ser sancionado favoravelmente pela tutela.

O regime em que a SCUTVIAS neste momento se encontra, em termos de remuneração, resulta de um despacho conjunto temporário da tutela. Neste momento, no que diz respeito à SCUTVIAS, não tenho remuneração proveniente de disponibilidade, porque não existe, estou numa situação de obter remuneração por despacho conjunto, que fixa determinados critérios para que essa remuneração seja aferida. É a situação em que se encontra a SCUTVIAS neste momento.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Permita-me, porque não percebi muito bem: não é em função do tráfego previsto no caso-base, antes da introdução de portagens, que está a ser remunerada? É o que diz o Sr. Doutor? Há aqui uma solução que, do meu ponto de vista, é pouco clara. Como é que está a ser remunerada?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Bem, infelizmente, não estou preparado para responder sobre a SCUTVIAS, não tenho aqui o despacho conjunto, mas há, de facto, uma indexação aos valores do caso-base e ao tráfego que constava no caso-base. Resulta de uma fórmula que está implícita no despacho conjunto, mediante a qual se conseguem quantificar os valores a pagar. Não lhe consigo precisar, porque não tenho, de facto, aqui o despacho conjunto.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, vamos ao caso das compensações contingentes.

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

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Já tive oportunidade de dizer, mas vou referi-lo novamente.

Efetivamente, este concorrente, da primeira fase para a fase final, a *best and final offer* (BAFO), conseguiu reduzir alguns dos custos que integram a sua proposta, mas não conseguiu retirar todo o efeito do acréscimo de custos financeiros e de condições financeiras. Conseguiu reduzir os custos de construção, conseguiu manter os custos da operação e manutenção, reduziu rentabilidade acionista, mas isto não foi suficiente para contrariar o efeito provocado pelo acréscimo de custos financeiros e, nomeadamente, das condições desses financiamentos.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, posso concluir que estas compensações contingentes são para fazer face às taxas de juro dos bancos financiadores?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — As compensações contingentes visam dar resposta ao acréscimo de custos financeiros, que, por sua vez, desencadeou um valor superior em termos de valor atualizado líquido (VAL) a exigir ao Estado da primeira fase para a *best and final offer*.

Não há qualquer alteração dos valores auferidos, quer pelos acionistas quer pelas entidades financiadoras, entre o contrato reformado e a *best and final offer*. Não há qualquer diferença: não houve qualquer incremento quer de custos financeiro quer de remuneração acionista.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Quais são os bancos financiadores nesse consórcio, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Os bancos financiadores são Bankia (antigo Caja Madrid, que entretanto foi nacionalizado e agora é Bankia), Banco Popular, Banesto, La Caixa, Bilbao Vizcaya, Pastor, BPI e BEI.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, o contrato reformado, o contrato final, onde estão inscritas as chamadas compensações contingentes, obteve o visto do Tribunal de Contas ou não?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O contrato reformado faz uma referência ao que foi alcançado, em termos de acordo, entre a entidade contratante e a concessionária e tem o caso-base, e o caso-base reformado tem as compensações contingentes. Isto é, o modelo financeiro consagrado...

Deixe-me dar nota do seguinte: o modelo financeiro é a equação financeira que tenta espelhar em termos numéricos, em termos valorativos, o que resulta dos contratos, dos diferentes contratos — contrato de concessão, contrato de construção, contrato de operação, contratos de financiamento; e temos uma folha de *Excel* que reverte para lá, tenta valorizar direitos e obrigações, receitas e custos. As compensações contingentes fazem parte integrante do modelo financeiro reformado, isto é, espelha o contrato reformado.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Isso significa que, nesta matéria, nem o Estado nem o concessionário esconderam nada ao Tribunal de Contas? Estava lá tudo previsto?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sinto-me incapaz de responder a uma pergunta dessas, na medida em que eu não tenho qualquer relacionamento com o Tribunal de Contas, não me compete a mim apresentar os contratos ao Tribunal de Contas, nem as peças que o constituem. Não lhe consigo responder.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, uma vez que ainda tenho algum tempo, gostava de colocar-lhe mais algumas questões.

Pode-nos indicar qual o valor da construção previsto para esta subconcessão, qual a extensão total do contrato e qual o custo médio por quilómetro?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, vou-me socorrer de algum apoio.

Em termos de investimento total, estamos a falar em 706 milhões. O contrato de construção é de 495 milhões, acrescidos de cerca de 14 milhões para equipamento de cobrança de portagens. O prazo da concessão é de 30 anos.

Peço-lhe desculpa, mas não fixei o resto da pergunta.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Perguntei-lhe sobre o custo por quilómetro.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sinceramente, não o determinei, e deixe-me dar uma nota sobre isso. Depende muito da tipologia de construção que lhe esteja associada para esse valor ter algum significado. Se uma autoestrada tiver muitas obras de arte, ou túneis, ou

pontes, ou viadutos, o custo de construção aumenta exponencialmente; se não tiver essa componente, é outro valor completamente diferente.

Portanto, os números são públicos, são conhecidos, a extensão da autoestrada é conhecida, pode aferir-se o preço médio por quilómetro.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, estou a falar claramente desta autoestrada, não estou a falar de uma autoestrada no Alentejo!

Sou transmontano, portanto, conheço bem a realidade local e as necessidades que existem para a construção de uma obra deste tipo, e quero dizer-lhe que passo já nalguns troços. Portanto, estamos a falar desta! E queria saber, no que respeita a esta autoestrada, qual é o custo por quilómetro.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Mas, se quiser, pode fazê-lo. Digamos que tem duas vias: uma é a autoestrada efetiva de 135 km, mais os 54 km que eram os lanços de operação e manutenção. Portanto, se tem o valor da construção, se quiser só esse valor, o valor da construção, empreitada, são 495 milhões a dividir por essa extensão.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, outro tema que muitas vezes tem sido aqui avançado por algumas pessoas é o de que as subconcessões têm desvios ou sobrecustos face ao inicialmente contratado.

O Sr. Doutor confirma, ou não, a existência de sobrecustos ou desvios nesta concessão Transmontana?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me também dar nota do seguinte: ao longo da vida da concessão, há eventos que eventualmente podem originar sobrecustos. No caso concreto da

subconcessão Transmontana — isso é público, digamos, é parte integrante da EP —, por parte deste agrupamento, havia três situações que, no nosso entender, davam lugar a reequilíbrios financeiros. Com o pré-acordo alcançado com a EP, suspendemos a execução desses pedidos. O que significa que, se concretizarmos um acordo, esses pedidos deixam de ter lugar, de avançar e, portanto, não vai haver qualquer sobrecusto na concessão Transmontana, a não ser que daqui para a frente ocorram outras situações.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — O Sr. Doutor está a falar de reequilíbrios financeiros, mas estou a perguntar se esta concessão tem outros sobrecustos. Quer dizer, os reequilíbrios financeiros podem ser pedidos a qualquer momento, mesmo durante a fase de operação. Estou a perguntar se na construção, considerando o inicialmente previsto e a sua conclusão, houve sobrecustos financeiros.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe dar nota do seguinte: o preço é um preço chave na mão, é um preço fixado, determinado à partida. É uma das virtudes deste modelo de negócio. Se o Estado não alterar o que pretende inicialmente, não há lugar a qualquer sobrecusto. Portanto, o valor pelo que inicialmente estava contratado, 495 milhões, será o valor final da conclusão dos trabalhos.

Se teve sobrecustos para os acionistas e para o ACE Construtor? Garanto-lhe que sim. Garanto-lhe que é diferente executar uma obra num período, concluindo-a em 8 de setembro de 2012 ou concluindo-a apenas em 31 de julho de 2013. Há todo um acréscimo de custos inerentes ao facto de permanecer mais tempo a executar uma obra. Isto, que não passa para a entidade pública contratante se efetivarmos o pré-acordo, é verdade.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Estamos agora a falar de riscos.

Considerando o que disse, Sr. Doutor, pergunto-lhe: neste momento, o risco da construção, se a obra ficar mais cara, é de quem?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O risco da construção é da concessionária, tal como o risco da operação, tal como o risco financeiro.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — E o risco das expropriações, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Também era da concessionária.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — E o ambiental?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Também da concessionária.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, isto significa que, praticamente, os grandes riscos estão na parte da concessionária e não do concedente. Posso concluir isso?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Nós sabíamos o modelo de negócio para o qual nos candidatámos. Estas subconcessões tiveram a virtude de, quando abriram o concurso, praticamente espelharam o contrato de concessão, portanto, era de fácil leitura a análise de riscos que

estava subjacente, e esses que referiu efetivamente pertencem à concessionária.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, e o risco de manutenção e o risco de tráfego?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — São tudo riscos da concessionária.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — E quais são os riscos com que o Estado fica, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Fica com o risco de ter capacidade financeira para cumprir com aquilo que contratualizou.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, nesta Comissão de Inquérito, do ponto de vista dos riscos, tem-se avaliado sistematicamente que o Estado, nas últimas parcerias, teria ficado prejudicado porque teria assumido muitos riscos.

Pela sua intervenção, concluo que neste momento os grandes riscos, os riscos fundamentais ficaram nos concessionários, o que não acontecia provavelmente, admito que até por desconhecimento deste tipo de negócio, nas parcerias público-privadas anteriores. Ou seja, nas parcerias público-privadas desde 2005 até agora todos os riscos estão praticamente na parte da concessionária e não do concedente. Posso concluir isso, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Pelo menos aqueles que enumerou, sim, é verdade, estão da parte da concessionária.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Muito obrigado, Sr. Doutor.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Cabe, agora, ao CDS-PP prosseguir os nossos trabalhos.

Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Hélder Amaral, que dispõe de 8 minutos, vou dar o meu lugar ao Sr. Presidente da Comissão, que já regressou e pode continuar os trabalhos.

Pausa.

Entretanto, assumiu a presidência o Presidente António Filipe.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Dr. Jorge Sales Nogueira.

Gostava de começar já pela última questão. As receitas das portagens são para quem?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — São para o Estado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isso significa que, quando as receitas das portagens são para a EP ou para o Estado, o risco de procura é assumido pelo Estado. Confirma?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — No que diz respeito a essas receitas, sim.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Então, quer dizer que o risco de procura na Transmontana é do Estado?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Temos de ter a capacidade de dividir, porque há um pagamento inerente à componente prestação de serviço variável que é indexado à procura. O que significa que, se, por um lado, o Estado realiza pagamentos por procura, auferir receitas de portagem por procura. Uma diminuição de procura, efetivamente, diminui receitas de portagem, mas também diminui pagamentos de serviço à concessionária.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Só lhe coloquei esta questão para clarificar, porque nós, como deve calcular, já analisamos estas matérias há muito tempo. Estava até a socorrer-me do relatório da Ernst & Young, mas não precisaria dele, porque sabemos que, quer nas ex-SCUT quer nestas subconcessões, em que o modelo foi alterado para que as receitas fossem para a Estradas de Portugal, o risco da procura, segundo a grelha da partilha do risco, é do Estado — embora nas subconcessões seja, de facto, como diz, mas não é como afirmou anteriormente. Há aqui um risco. O Estado paga a disponibilidade e o risco de tráfego, correndo ou não bem, é da parte do Estado.

Disse aqui também que anularam o pedido de reequilíbrio financeiro. Gostava que me dissesse quais as razões que evocaram para um pedido de reequilíbrio financeiro, se não me falha a memória, de 52 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, deixe-me apenas fazer uma correção: os pedidos de reequilíbrio financeiro não

foram anulados; foram suspensos até à efetividade do pré-acordo alcançado.

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

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Houve três razões.

Uma prendeu-se com o dispositivo eletrónico de matrícula. Quando foi lançado este concurso, havia toda uma disposição legal em preparação para a imposição, a obrigatoriedade de identificação de todas as viaturas. A relação contratual que existe relativamente à cobrança de portagens implica um risco de incobráveis para a concessionária. Esse risco de incobráveis aumenta exponencialmente quando não existe este identificador eletrónico de matrícula associado a cada viatura. E, portanto, não é possível, não cumprindo a legislação que estava anunciada, assumir o risco, neste momento, que resulta dos incobráveis. Daí que tenhamos assinalado e efetuado um pedido de reequilíbrio financeiro nessa matéria.

O outro pedido prendeu-se com a discordância da multa que foi aplicada pela EP no atraso de execução da primeira fase dos trabalhos. Dos 2,650 milhões, entendemos que não havia lugar a esse pagamento ou, pelo menos, nesse montante.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Em que fase, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Da primeira fase, Sr.^a Deputada, dos lanços inerentes à primeira fase.

O terceiro pedido que havia em curso resultava do ACE Construtor que invocava os atrasos na obtenção de visto do Tribunal de Contas com

consequências nas disposições de financiamento das entidades financeiras, que não lhes permitia ter o ritmo de trabalhos de acordo com o programa de trabalhos, e a consequência nefasta era um sobrecusto para a entidade construtora. Nessa medida, havia um pedido de reequilíbrio financeiro apresentado.

Eram estes os pedidos de reequilíbrio financeiro.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, disse há pouco que concorreram a quase todas as concessões e, portanto, tem uma ideia... Não me refiro à ideia política e assumida de querer fazer uma autoestrada em Trás-os-Montes, que essa é uma decisão política, porventura tomada legitimamente. Não está isso em causa. Falo na análise custo-benefício do negócio. Comparando esta com todas as outras subconcessões, tendo em conta a área geográfica em que se insere, o modelo de negócio, considera esta subconcessão rentável do ponto de vista económico?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, era-me fácil não responder à sua pergunta, na medida em que se trata de uma opinião pessoal.

É evidente que é pertinente, face às dificuldades em que se encontra o País. Entendo que era uma justiça que deveria ser feita. Por uma questão de equidade de regiões, faz sentido. Se, efetivamente, o volume de procura, o volume de tráfego que lhe está associado, o justifica face à conjuntura atual, a minha opinião pessoal é que, provavelmente, não.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não tinha dúvidas e agradeço-lhe a resposta. Pensamos exatamente da mesma maneira. Acho que é uma questão de justiça e há estradas em que todos nós temos de ser solidários e

aceitar pagar por elas. No entanto, é preciso assumir que assim é. Se uma região precisa de uma autoestrada, apesar de ela não ser rentável, o País tem de ser solidário e temos de a fazer.

Mudando de assunto, é verdade ou não que, da primeira fase para a BAFO, a Estradas de Portugal tinha um pagamento devido de 230 milhões de euros e que foi o facto de alguns candidatos não assumirem o pagamento deste valor à EP que os excluiu para passarem à BAFO?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, está a reportar-se à subconcessão Transmontana?

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

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Então, pode reformular a pergunta ou voltar a fazê-la?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estou a socorrer-me quer do relatório do Tribunal de Contas quer de uma audição feita ao Sr. Presidente da EP, Almerindo Marques, à data, segundo os quais na Transmontana, antes da fase BAFO, todas as empresas que concorriam tinham pagamento de 230 milhões de euros — este valor está no relatório do Tribunal de Contas, não me lembro de qual o valor que o Sr. Presidente da Estradas de Portugal na altura referiu, mas acho que era parecido — e o facto de que algumas empresas, alegando deterioração das condições económicas, terem dito que não conseguiam cumprir com esse pagamento à Estradas de Portugal, tê-las-á excluído para a fase BAFO.

O Tribunal de Contas diz que, de facto, entre a primeira fase e a BAFO esse valor desapareceu, e é um dos motivos pelo qual não dá visto,

ou seja, considera que entre a primeira fase e a BAFO as condições, em vez de melhorarem, pioraram, por causa deste valor que era devido à Estradas de Portugal e não foi pago.

O Presidente da Estradas de Portugal assumiu que esse valor tinha sido perdoado ou, pelo menos, o seu pagamento dilatado no tempo. Havia mesmo quem referisse «o prazo inicial de cinco anos da referida concessão, em que a empresa pública ficaria isenta de pagamentos às concessionárias», ou seja, havia aqui equilíbrios. Outros diziam que «a revisão dos contratos terá cláusulas em que as empresas podem depois pedir reequilíbrios financeiros»; ou seja, no fundo, foi a pergunta que lhe foi feita sobre acordos contingentes. Eu não lhes chamo acordos contingentes.

Aconteceu ou não, na transferência para a BAFO, empresas que não aceitaram pagar esses 230 milhões de euros terem sido excluídas por essa razão? Gostaria também de saber se no final, na BAFO, esse valor acabou ou não por ser pago à Estradas de Portugal ou, pelo menos, se foi pago no momento, porque depois acho que está nos acordos posteriores.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O Sr. Deputado teve a gentileza de me fazer uma pergunta de índole pessoal, no sentido de saber se se justificava ou não uma autoestrada, a Transmontana, naquela região, e acho que comungámos um pouco a opinião de sermos solidários, de termos alguma equidade no nosso País, porque economicamente, de facto, face à procura, não se justificava um investimento.

Não tenho conhecimento de qualquer valor que fosse exigido aos concorrentes para executarem um investimento de que temos ambos a leitura de que era economicamente não suportável. Como era possível pensar que os concorrentes tinham capacidade financeira para executar a Transmontana, pagando um valor... Sustentado em quê? Onde é que iam

procurar o seu retorno relativamente a esse pagamento a realizar ao Estado?
Era na procura?

Sinceramente, não me recordo absolutamente de nada relativamente a essa questão dos 230 milhões de euros. É provável que seja de uma outra subconcessão qualquer, também não tenho presente de memória. No caso concreto da Transmontana, não me recordo nem vejo como tem razoabilidade. A que título e por que razão iria o concorrente entregar 230 milhões de euros num ativo que tem as debilidades de procura que a Transmontana tem?

Peço desculpa. Irei, com certeza, internamente, procurar explorar o tema.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, havia custos de conceção e construção, VAL do esforço financeiro da EP, pagamentos à EP, classificação atribuída ao subcritério A1 e VAL e depois a classificação global. Obviamente, o facto de não existir na BAFO esse valor... Como digo, posso revê-lo, porque estou a citar de memória uma audição com o próprio Presidente Almerindo Marques, que reconheceu que assim foi. Esta situação acontece na altura da falência da Lehman Brothers e da deterioração das condições económicas. A EP resolveu aceitar na BAFO, de livre e espontânea vontade, abdicar desta receita, que era uma receita considerável, que deu pontuação às empresas que passaram à fase seguinte.

O primeiro facto que estranho é que empresas que, porventura, por uma análise mais rigorosa da situação económica, resolveram dizer logo «nós não conseguimos cumprir com este valor» foram excluídas da BAFO por isso e empresas que disseram «bom, nós vamos cumprir», chegaram à BAFO e, afinal, não cumpriram e contaram com um perdão da Estradas de

Portugal — aliás, não é perdão, porque estão depois previstos nos casos alterados, nos tais acordos contingentes, nas tais cartas do conforto, nos tais acordos. O Tribunal de Contas também assumiu aqui, nesta Comissão, que sabia disso, tendo o Sr. Presidente dito claramente: «Nós vamos estar atentos a todos os pagamentos ou a todos os acordos sobre estas verbas.»

Tenho a ideia de que isto se passou na Transmontana, mas, mesmo que não fosse, aconteceu nesta, porque foi uma das que também não teve visto prévio e o Tribunal de Contas alega que por este motivo — para além de não haver comparador público, mas não lhe vou fazer perguntas sobre comparador público, porque não é uma resposta que lhe cabe a si dar. Alguém a terá de dar, porque é uma ilegalidade não ter comparador público, mas é para outras instâncias.

Gostaria de saber como é que uma empresa perde um concurso, é excluída da BAFO e não diz nada — porque não tenho nota de que as empresas excluídas tenham reclamado — e por que razão o Estado perdoa uma verba que lhe é devida e, portanto, que afeta, obviamente, a contabilidade e a viabilidade económica do projeto. A minha pergunta é se isto é ou não verdade. No fundo, estes valores referem-se aos acordos contingentes, ou seja, no total das subconcessões, configuram os tais 705 milhões de euros de que andamos todos à procura. E há pouco acabou por responder que, de facto, nos acordos alterados estavam lá estes valores. Portanto, este valor vem daqui. No fundo, esta verba, somada todas as subconcessões, andar­á nos tais 705 milhões de euros.

Gostaria de saber se pode concretizar. Se não tem a informação, posso pedir-lhe que investigue e depois nos diga, porque também podemos estar aqui a lavrar em erro, como é óbvio.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota: se o valor a que está a fazer referência se reporta às compensações contingentes, ou seja, se é o montante relativamente às compensações contingentes, não é possível que seja reportado a qualquer outro concorrente, porque, de facto, esse valor só resulta do contrato reformado.

Na primeira fase, em que todos os concorrentes apresentaram as suas propostas, nessa altura, não me recordo que houvesse qualquer pagamento a realizar à EP. E, por isso, a minha estranheza, porque, de facto, não me recordo, nem estava a ver a razoabilidade para que esse valor aparecesse.

A existir esse valor e sendo sinalizado pelo Tribunal de Contas, o montante em questão prende-se com um único concorrente que já tinha um contrato de concessão, que é o nosso caso, e resulta, então, das compensações contingentes. Vou admitir que é esse valor, mas em rigor não lhe consigo precisar.

Tal como já tive oportunidade de tentar esclarecer, esse valor está espelhado no modelo financeiro, está espelhado no caso-base reformado que tem um modelo financeiro, faz parte integrante, e visou dar uma resposta, de facto, às razões que eram invocadas pelo Tribunal de Contas na recusa do visto prévio, que apontavam a contrariedade de não ser possível apresentar uma proposta em termos de VAL na BAFO superior à proposta da primeira fase. Foi essa a contrariedade.

A existência dessas compensações contingentes visou dar resposta a essa questão sinalizada pelo Tribunal. E de que forma? Havia um direito da concessionária em ter 50% de benefícios de operações de refinanciamento, que foram prescindidos pela concessionária, a bem da entidade pública contratante que, dessa forma, tem condições para fazer face às compensações contingentes, tem esse benefício.

Reitero que não houve agravamento de condições financeiras, não houve acréscimo de remuneração acionista pelo facto de existirem essas compensações contingentes. Não houve alterações. Houve, sim, um acréscimo de valor para a entidade contratante pelo facto de a concessionária perder o direito em termos de 50% de benefício de uma operação de refinanciamento que foi dada à entidade pública contratante.

É isto que existe.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E essas condições foram igualmente para todos os concorrentes? Ou havia algum...?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Há aqui um equívoco em termos de horizonte temporal.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sei que estavam sozinhos.

A pergunta é se esse é um procedimento normal e se esse procedimento levanta ou não dos que ficaram de fora alguma capacidade... É para percebermos por que é que quem ficou de fora também aceitou isto em silêncio. Já ouvimos aqui alguns dizerem: «Bom, ninguém diz nada, porque depois têm outras concessões com o Estado.» Portanto, há, no fundo, uma tentativa de dizer: «Não vale a pena levantar problemas, porque todos nós vamos a jogo noutras subconcessões.» Gostaria de perceber se isso é assim.

Tenho de aproveitar a presença de V. Ex.^a aqui para podermos esclarecer isto de uma vez por todas, porque o Tribunal de Contas diz que vai estar atento a todas as transferências, a todos os fluxos financeiros, que quer fiscalizar tudo, mesmo o que alguns dizem que não cabe ao Tribunal de Contas fiscalizar — estes acordos contingentes, porventura, até estarão

fora da alçada do Tribunal de Contas. Por outro, gostaria de saber se isto altera ou não uma preferência para com esta concessionária em detrimento das outras. Não estou a dizer que houve, estou a perguntar.

Para terminar, como disse que foram a vários concursos, gostaria de saber se considera ser normal haver uma recusa de visto prévio num conjunto tão vasto de subconcessões. Eu, pelo menos, não tenho ideia e neste caso foram, se não me falha a memória, cinco. Ou seja, pergunto-lhe se encontra uma explicação para isso, porque não é normal. Trata-se de uma empresa conceituada, que faz vários concursos, tanto concursos públicos como adjudicação direta.

Portanto, gostaria de saber se encontra alguma explicação para este caso, ou seja, se houve pressão do tempo, se houve falta de cuidado, se houve atropelo às regras da contratação. Na vossa opinião, o que estará na base desta recusa do visto?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Começando pela primeira questão, de facto, temos de ter presente o horizonte temporal e o momento em que as situações ocorrem.

Este concorrente já tinha celebrado o contrato de concessão com a entidade pública contratante, já tinha atravessado todo o processo concursal de avaliação e de escolha da proposta mais vantajosa para o Estado. Portanto, já tinha o seu contrato assinado e — deixe-me salientar — em execução. Com a celebração dos contratos de financiamento, com a celebração do contrato de empreitada, de operação e manutenção, a partir da primeira hora, avançaram-se e efetivaram-se esses contratos. Havia todo um conjunto de custos já decorridos, havia já toda uma atividade operacional e de manutenção efetivada, já havia desembolsos obtidos de

financiamentos com contratos *swap*, *hedging* de taxa de juro, firmados, entre outros.

Portanto, não havia lugar — e veio a verificar-se que não houve — a que qualquer outro concorrente que nas fases anteriores tivesse visto as suas propostas preteridas viesse invocar que se sentia lesado. Que eu tenha conhecimento, até ao momento, nunca ninguém o fez. Não vejo aí qualquer perturbação às regras de concorrência.

Relativamente à segunda questão, de facto, foi uma recusa de vistos prévios de que não há memória. O número de *dossiers* de subconcessões para apreciação também foi avultado.

Agora, efetivamente, houve uma razão: é que também houve uma crise financeira, cuja memória remonta a 1929. Não há outra igual! As alterações a que assistimos nas instituições financeiras, nas suas condições de financiamento e na sua falta de liquidez, refletida em acréscimos de custos, de facto, também foram ímpares. Isso seguramente explica, se não a totalidade, grande parte da recusa de obtenção de vistos prévios por parte do Tribunal de Contas, porque, que eu saiba, não foi apenas este concorrente que da primeira fase para a BAFO alterou as condições da sua proposta de forma gravosa, exigindo um VAL superior ao Estado, mas isto verificou-se na totalidade dos concorrentes, em todas as propostas que foram apresentadas em todas as concessões que participei. Nos outros concursos, assisti e também tive necessidade de encarecer as minhas propostas, porque as condições financeiras já não eram as mesmas.

Isto foi o que se passou.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Dr. Fernando Sales Nogueira e agradecer as informações que está a trazer a esta Comissão e a abordagem muito objetiva e contextualizada com muito rigor, que nos ajuda a compreender, de facto, as circunstâncias desta operação.

Como penso que foi transmitido, estive em reunião do Conselho de Administração da Assembleia e, por isso, não pude estar presente no início desta reunião. Houve, assim, uma parte inicial que não acompanhei e, portanto, peço desculpa se fizer alguma pergunta já repetida. Gostava de pedir algumas informações, até para ajudar ao tal contexto.

Falou na estrutura acionista da concessionária, da Autoestrada Transmontana. Temos isso mais ou menos dissecado, em termos das percentagens dos vários acionistas. Pergunto-lhe se houve alguma evolução ou mudança na estrutura acionista da concessionária, desde a assinatura do contrato até hoje.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não. Mantém-se exatamente igual.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Faço-lhe a mesma pergunta em relação ao elenco das entidades financiadoras.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Relativamente às entidades financiadoras, existiram algumas mudanças de denominação, nomeadamente o Caja Madrid, cujo objeto de nacionalização e concentração de outras *cajas* levaram a uma denominação diferente e, portanto, a uma instituição diferente, e penso que uma outra instituição, salvo erro, o Banesto, terá sido absorvida pelo Banco Popular, mas peço

alguma reserva nesta referência, porque não tenho a certeza efetiva de ter sido assim. Sei que um deles foi integrado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Outra questão que gostava de lhe colocar tem a ver com o enquadramento ou regime dessas entidades financiadoras relativamente à sua posição contratual e à sua relação com a concessionária.

Ouvimos falar, ao longo do tempo, por exemplo, da ativação ou da introdução, conforme os casos, de cláusulas tipo *step in*, ou seja, de controlo dos bancos na direção concreta e efetiva da gestão em termos das concessionárias.

Pergunto se estas ou outras alterações na relação das entidades financiadoras com a concessionária, quer em termos *de jure* quer de facto, aconteceram ao longo destes anos.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota, se me permite.

Na modalidade de financiamento *project finance*, de facto, os bancos têm de fortalecer a sua posição. Na medida em que não dispõem de garantias corporativas das entidades promotoras e acionistas e cuja exposição dos seus financiamentos é apenas aos fluxos financeiros do projeto, socorrem-se de valências para lhes dar seguranças, entre elas têm essa disposição, que é o *step in*.

Para ter uma ideia, o *ratio debt/equity*, isto é, financiamento/capitais dos acionistas, está numa proporção de 80/20. Para financiamentos desta ordem de grandeza, os montantes são, efetivamente, elevados, e os bancos têm o seu maior esforço, representam 80% do dinheiro para concretizar este investimento, os acionistas acompanham com 20%.

Eu diria que, em qualquer negócio, quem mete 80% acaba por ser o dono...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quem manda!

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — ... e, portanto, tem cláusulas que lhe dão esse conforto, no caso de as coisas não correrem bem. Uma gestão danosa por parte da concessionária... Bem, para quem coloca 80% do valor necessário para realizar um investimento é complicado se não tiver mecanismos de corrigir essa gestão danosa, entre outras. Este é um exemplo.

Portanto, cláusulas de *step in* ou de reforço da segurança dos bancos são comuns a este tipo de financiamento, ao *project finance*, e emanam e existem não só em Portugal como em qualquer país em que se pratique esta modalidade de financiamento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pergunto-lhe se essa situação que estava prevista, como nos diz que é comum que estivesse, evoluiu ao longo deste tempo ou, simplificando, se até agora não há novidades nessa matéria.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Agradeço sinceramente a pergunta, porque é conveniente esclarecer, neste sentido: um dos vetores que está inerente a estes contratos é a capacidade de os seus pares nos acompanharem. Isto é, quando o Banco Europeu de Investimento (BEI) se envolve com 50% dos tais 80% que referia, com metade dos capitais alheios...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso é o caso concreto ou é uma teoria?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não, não. É um caso concreto. É o caso concreto da Transmontana.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era só para clarificar.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — É o caso concreto da Transmontana.

Como estava a dizer, quando isso acontece, exige que os seus pares tenham determinados *ratings*. Porquê? Porque lhes dá o conforto que o projeto vai ser prosseguido até ao fim e que todos aqueles que têm responsabilidades de aportar financiamentos ao projeto o fazem.

Os acionistas, por sua vez, subscrevem contratos de realização de capital, mas para os bancos isso não é suficiente, têm de apresentar ao mesmo tempo garantias bancárias de que no caso de os acionistas não se envolverem com esses capitais as instituições financeiras que emitem essas garantias o fazem.

Caso concreto: instituições financeiras portuguesas que a Soares da Costa se socorreu para apresentar essas garantias. As descidas de *rating* dessas instituições financeiras levaram a que os bancos despoletassem os seus mecanismos previstos contratualmente, dizendo que já não são instituições financeiras válidas para o tipo de garantias que é exigido. E, portanto, bloqueiam os desembolsos de financiamentos até que se consiga ultrapassar essas circunstâncias.

Isto foi sucessivo na Transmontana com todas as instituições financeiras, sem exceção: todas elas foram objeto de descidas de *rating* e todas elas tiveram de ser objeto de aprovações excecionais para se manterem afetas ao projeto, em determinadas condições.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pedindo-lhe que não deixe de continuar esse raciocínio, esse relato, pergunto-lhe, só para clarificar, se está a falar das situações que ocorreram com o corte de *rating* dos bancos portugueses e a implicação que isso teve para a obtenção, nomeadamente, dos desembolsos, da disponibilização de verbas de bancos de nível internacional, como é o caso do BEI. É isso que está a relatar?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Exatamente. Foi extensivo aos bancos espanhóis, porque eles também foram afetados por descidas de *rating*. O BEI, para ultrapassar essas situações, exigiu um conjunto grande dos denominados colaterais, fossem eles quais fossem, que essas instituições tiveram de prestar para se manterem válidas e continuarem afetadas ao projeto. É que de outra forma havia bloqueio e não havia desembolso e, conseqüentemente, não havia capacidade financeira de prosseguir com a realização desta autoestrada.

Portanto, de facto, existem figuras contratuais e disposições contratuais que dão poderes acrescidos às instituições financeiras que participam nestes projetos e que legitimamente os exercem quando sentem necessidade disso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — «Legitimamente» em termos contratuais.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Em termos contratuais.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não é com outras leituras.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Evidentemente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Na sequência da situação que descreveu, gostava de lhe perguntar qual é, então, o ponto de situação relativamente, por um lado, à realização de capital por parte dos acionistas e, por outro, a esta questão dos desembolsos e da disponibilização ao nível do financiamento por parte das entidades em causa quanto à previsão que estava feita quer no modelo de negócio quer na própria calendarização do projeto.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me dar nota de um ponto de situação atualizado.

O último desembolso efetuado junto das instituições financeiras foi em dezembro do ano passado, em 2012, e foi exclusivamente para cumprir com o serviço da dívida. Isto é, os bancos só desembolsaram o dinheiro suficiente para pagar os seus próprios juros.

Neste momento, estamos com um pedido apresentado às instituições financeiras no sentido de obter um desembolso para corrigir todos os pagamentos em atraso ao ACE Construtor. Está a decorrer o processo de tramitação normal de submeter aos seus comités de risco e se pronunciem.

Neste momento, ultrapassadas as questões de *rating* — felizmente, já não há quedas sucessivas de *rating* —, um dos fatores determinantes para a posição que os bancos estão a tomar é a indefinição atual do sistema. Tudo o que está a ser discutido em termos de praça pública, tudo aquilo que se anuncia como sendo objetivo, como sendo vontade, independentemente da sua origem, é o que os preocupa.

Portanto, não tenho a certeza se vamos ter desembolsos, não sei em que condições — depende das condições que vierem a impor —, mas sei que isto tem perturbado, e muito, neste momento, o sistema e a capacidade de os bancos aderirem e darem continuidade a este projeto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, se me permite, vou colocar-lhe uma pergunta, que compreenderá certamente: quando nós, no PCP, falamos do problema de estarmos a injetar milhares de milhões nos bancos e esse dinheiro não chegar à economia, é também dos senhores que estamos a falar, porque não está a chegar à situação que refere? É disto que estamos a falar?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não tenho capacidade para responder pelos milhões e milhões que são injetados e se chegam à economia ou não chegam.

Sei que as necessidades deste País são muitas e as necessidades de infraestruturas também são muitas. Não temos meios próprios que nos permitam fazer este desenvolvimento com os nossos próprios recursos e a dependência de captação de financiamentos externos é importante.

Agora, eles só aparecem se estiverem reunidas condições que sejam atrativas. A estabilidade deste modelo de negócio — ou de outro que se pretenda implementar — é fundamental para a sua continuidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Queria, precisamente, passar para esse ponto da estabilidade, que tem a ver com o que acontece depois de o contrato estar assinado — que à partida pode ser imputável ao concedente ou, através da pessoa dele, ao Estado que decide politicamente matérias

como as que abordou há pouco — e depois o que isso significa em relação aos processos de reequilíbrio financeiro.

Quando temos um contrato de concessão ou de subconcessão assinado, há situações que, do ponto de vista político e até do ponto de vista das opções mais ou menos incontornáveis, se repercutem depois nas circunstâncias do contrato e da sua aplicação. E há situações, a montante ou ao lado — falámos, há pouco, do Túnel do Marão —, em que podem verificar-se alterações profundas de circunstâncias que vêm bulir com a tal estabilidade que, na verdade, acaba por ser quase sempre impossível na sua plenitude.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: pela sua experiência, pelo que já tem observado nesta e noutras subconcessões, quando falamos da estabilidade como condição para a boa aplicação e para os bons resultados deste tipo de contratos e para que corra tudo bem com estes modelos de financiamento, não estaremos a falar de uma condição que, por definição, acaba por nunca acontecer? Faço-me entender, Sr. Doutor? A tal estabilidade existe mesmo nalgum sítio?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Socorrendo-me, efetivamente, da minha experiência, há questões que ocorrem durante a vivência de qualquer concessão que podem ser mais perturbadoras ou menos perturbadoras, e há momentos também diferentes de capacidade de atuação dos diferentes *players*.

A capacidade de atuação das instituições financeiras quando já têm todo o financiamento consagrado, efetivado, é ligeiramente diferente quando parte dos recursos ainda estão, digamos, dentro das suas casas e depende delas entregá-los ou não os entregar.

Portanto, tudo isso contribui para valorizar mais ou menos o evento que esteja em questão.

Há uma coisa que lhe digo com toda a clareza: não sabermos o que queremos é o pior que pode acontecer. Isso é claro para este modelo.

Durante anos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só um parêntesis: não sabermos o que vai acontecer também não é fácil para aquilo que queremos.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — É verdade. E, quando se avança para contratualizações a 30 anos, submetemo-nos a essa volatilidade de circunstâncias — mas de igual para igual.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Ou deveria ser.

Portanto, aquilo que lhe digo é que, efetivamente, nestes horizontes temporais, haverá sempre elementos perturbadores cuja relevância terá maior ou menor impacto consoante o posicionamento das diferentes instituições ou empresas que participam. É um pouco assim a minha leitura.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Focando-me mais concretamente nos processos de reequilíbrio financeiro, queria dizer o seguinte: os elementos de que dispomos na Comissão e que têm a ver com o relatório da Ernst & Young, que tem sido muito utilizado e é um ponto de apoio para os nossos trabalhos, falam em cinco processos e não em três. E nos cinco processos

aqui colocados há um que aparece em comum com um dos três que citou e que tem a ver com o dispositivo eletrónico de matrícula.

Assim, pedia-lhe que nos ajudasse a identificar, pela descrição a que temos acesso, a situação em causa. Por um lado, poucos meses após a assinatura do contrato de subconcessão, o problema aponta para as infraestruturas de telecomunicações e a sua retirada e o papel da PT nessa matéria ou o papel do ACE Construtor; por outro, há uma coisa genericamente apontada — e pedia a sua ajuda quanto a isso — que se refere às alterações ocorridas no sistema de cobrança de portagens. E isto não é a mesma coisa que o dispositivo eletrónico de matrícula, porque esse aparece aqui relatado quatro meses depois. Portanto, temos a cobrança de portagens e quatro meses depois o dispositivo eletrónico de matrícula passa a facultativo. Em seguida, quatro dias depois, acontece uma outra situação envolvendo mais de meia centena de milhões de euros relativos a uma modificação unilateral do contrato de subconcessão que não conseguimos percebermos qual é, mas que tem a ver com esta fase de outubro de 2011 em que há uma referência a essa tal modificação unilateral do contrato e que tem este valor relativamente substancial. Finalmente, de uma forma genérica também, já em janeiro de 2012, dá-se a alteração legislativa de carácter específico, referindo-se à lei do Orçamento do Estado para 2012.

Portanto, tendo percebido que não está a identificar as situações que mencionei, a pergunta que lhe faço é a seguinte: quando diz que os pedidos de reequilíbrio foram suspensos — e regista-se que não foram anulados, foram suspensos — está a referir-se a todos em geral, quaisquer que sejam, ou apenas àqueles três que conhecia e que aqui mencionou?

Para terminar, pedindo desculpa por exceder o tempo, mas eventualmente poderei não falar numa segunda ronda, deixo aqui uma última pergunta. Tendo a Soares da Costa e outras empresas construtoras

do nosso País créditos firmados quer na construção quer em termos de operação deste tipo de infraestruturas, pergunto-lhe se enquanto empresa construtora estaria em condições mais difíceis ou mais desfavoráveis do ponto de vista técnico e do ponto de vista da eficiência de projeto se tivesse sido colocada perante uma contratação do modelo dito tradicional, de empreitada, em vez destas PPP que dão tanto poder aos bancos e ao setor financeiro.

Pedia-lhe também que nos explicasse a diferença de atuação do BEI comparativamente à dos outros bancos, porque pensava que o BEI, por ser a instituição que é, não iria ter um comportamento quase depredatório — e a palavra é minha, só me vincula a mim. É um comportamento que não esperávamos e que é mais típico de outro tipo de casas.

Ao longo deste tempo, já coloquei três questões. Peço desculpa e termino por aqui, agradecendo, mais uma vez, a sua participação.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Começando pela primeira, efetivamente, não sei de onde resulta essa informação ou como são sustentadas essas afirmações relativamente às situações de pedidos de reequilíbrio financeiro.

Reitero aquilo que já disse no decorrer desta audiência. Há três processos que são os únicos que existem, que estão suspensos e que se prendem precisamente com os pontos que assinalei: um relativamente ao dispositivo eletrónico de matrícula (DEM), relacionado com o risco de incobráveis; outro relativamente à multa aplicada pela EP de 2,650 milhões de euros; e um outro que resulta do ACE Construtor, que tem todo o enquadramento no atraso da obtenção de visto e das alterações de circunstâncias que daí decorreram, num montante mais elevado, de 52

milhões e qualquer coisa. E são os únicos três pedidos de reequilíbrio financeiro...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — A sustentação do pedido que está a ser formulado foi a recusa e o atraso na obtenção do visto. Inicialmente, no contrato, estava previsto que a EP se propunha alcançar o visto no espaço de seis meses. No nosso caso, se não me falha a memória, foram mais de 14 meses decorridos entre o não visto e o visto, o que significou o bloqueio total dos desembolsos durante esse período. Portanto, legitimamente, diria, o ACE Construtor apresenta um pedido de reequilíbrio financeiro nesse sentido. Mas pelo facto de existir um pré-acordo que permite uma prorrogação do prazo para a conclusão dos trabalhos da Transmontana foi entendido, em termos negociais, suspender os pedidos de reequilíbrio e, se se efetivarem esses acordos, eles são cancelados. Isto relativamente à primeira questão.

Quanto à segunda questão, deixe-me dizer que a Soares da Costa ambiciona obras. É para isso que ela vive e, portanto, seja de um ou de outro modelo, estamos disponíveis para as fazer. E neste momento fazem falta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu calculava que sim.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Pessoalmente, não tenho nada contra o modelo ser pago diretamente pelo Estado ou o modelo de parcerias público-privadas. Ambos têm virtudes e fragilidades.

Entendo que, enquanto construtor, a minha atividade é realizar a construção, não me importa tanto o modelo. Isto enquanto construtor. Era esta a resposta que queria dar.

Relativamente ao posicionamento e à forma de estar do BEI, o BEI zela pelos interesses dos seus acionistas e também é alvo de atenção por parte das agências de *rating*. Portanto, também tem fragilidades nos créditos que vai concedendo pela Europa e pelo mundo. Estar exposto a projetos de países com *ratings* debilitados sinaliza uma carteira de risco de crédito superior, o que pode implicar também ser objeto de atribuições de *rating* não favoráveis e encarecer as suas fontes de financiamento, em sequência.

À luz contratual, legitimamente, defende-se desse tipo de possibilidades exigindo reposições de garantias para que o seu risco de crédito não saia prejudicado. É isto que faz. É supranacional, os acionistas são os países. Deveria agir assim? Enfim... Agora a verdade é que tem essa prática e orientação profissional — ou, pelo menos, teve — e nós assistimos a ela.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, gostava de cumprimentar o Dr. Fernando Sales Nogueira e dizer-lhe que vou fazer perguntas sobre uma questão em concreto, dado que outras já ficaram esclarecidas ao longo desta audição.

Há aqui um ponto sobre o qual gostava de o questionar, até para recolhermos mais informação, que é o objetivo principal da Comissão.

Dizia-nos, há pouco, que as condições iniciais, do ponto de vista da TIR, entre a primeira e a segunda fases do concurso teriam ficado idênticas, mas não são esses os dados que tenho comigo, que conseguimos alcançar. Nesse sentido, ou houve aqui algum erro no cálculo que fizemos ou há alguma informação que não está a bater certo. É que a informação que tenho relativamente à Transmontana é a de que a TIR acionista inicial era de 9,34% e que a condição reformada, as condições finais, foram de 9,96%.

Gostava que confirmasse, desmentisse ou explicasse se é assim ou não, por favor.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, antes de mais, agradeço a sua pergunta.

De facto, não estou preparado para responder cabalmente, porque não disponho, aqui, de informação que me permita clarificar. A única possibilidade que tenho é a de enviar, depois, uma informação cabal a todos os Deputados ou ao Sr. Presidente de forma a que fique esclarecida.

Fiz essa referência de memória e era o que eu tinha presente. Eventualmente, posso estar equivocado. Será objeto, seguramente, de esclarecimento.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Agradeço-lhe essa amabilidade. Penso que bastará enviar ao Sr. Presidente, que depois distribuirá pela Comissão. É algo relevante para podermos avaliar os impactos e as consequências de todo este processo.

No âmbito de alguma informação que recolhemos sobre as subconcessões, tivemos depoimentos que davam conta de que neste processo não houve, na prática, nada a ser criticável, a não ser um eventual esquecimento de envio de informação para o Tribunal de Contas, e que foi

esse esquecimento de envio de informação — que, provavelmente, até já existiria — que depois levou ao aparecimento quer da ideia dos pagamentos contingentes quer da ideia que foi sonegada informação ao Tribunal de Contas.

Já nos disse, há pouco, em resposta a um conjunto de perguntas, que, por exemplo, não compete aos privados avaliar se as propostas são boas ou más, compete ao Estado; que não competirá também aos privados colocar os termos do concurso, isso compete ao Estado, é verdade.

Pergunto-lhe também se competiu apenas ao Estado esta reavaliação e reformulação do processo face ao que tinha sido a primeira fase, face ao que eram as pressões existentes e se os privados não tiveram também a preocupação, no caso da Transmontana, de ter as garantias de que não havia nenhum problema do lado do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Deixe-me responder à questão nestes termos: a entidade privada não interage com o Tribunal de Contas; essa interação é feita pela entidade contratante. Reiteradamente referi aqui que o caso-base, o modelo financeiro, o caso-base reformado, o modelo financeiro resultante do caso-base reformado tem explicitado no modelo, na folha de *Excel* relativamente às receitas que compõem a remuneração da subconcessão Transmontana, compensações contingentes. Está lá devidamente espelhado. Não posso responder se esse documento ou outros foram facultados ao Tribunal de Contas ou não foram. Não consigo responder de forma taxativa. Sei que quer o contrato reformado quer a equação financeira que lhe dá materialidade em termos numéricos, que se traduz no modelo financeiro, são explícitos e integrantes, ou seja, integra, está lá. Há uma linha e, depois, uma sequência de linhas que dizem e

espelham compensações contingentes. Faz parte integrante das fontes de remuneração da concessionária.

Mais não lhe posso acrescentar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sendo a degradação das condições financeiras das subconcessões, no caso concreto da Transmontana — digamos que este é um caso entre outros, desse ponto de vista —, uma das críticas que o Tribunal de Contas tinha feito, seria expectável que, se o Tribunal de Contas tivesse acesso à informação, que está a referir que existia, a aceitasse? É que ela, na prática, enfermaria do mesmo problema dessa degradação das condições financeiras.

Enviar para o Tribunal de Contas algo que o Tribunal de Contas já tinha dito que não queria e que não aceitaria e que, em última análise, levaria a um novo processo concursal parece quase um exercício redundante. Penso que não é errada a análise que estou a fazer.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Enfim, no mundo das expectativas, podemos equacionar aquelas que queremos. Mas há factos. E um facto — que eu, de alguma forma, questiono, se me permite essa veleidade — é que a concessionária tinha um direito a um benefício: em situações de refinanciamento a concessionária tinha um direito de partilhar 50% do benefício resultante. Faz uma reformulação do contrato e prescinde desse direito. Porquê? É legítimo questionar. Isso está espelhado no contrato reformado: a concessionária aceitou contratualizar um novo contrato, o dito «contrato reformado», prescindindo de um direito, por contrapartida. Que contrapartida? É legítimo questionar.

Eu tenho dificuldades em que... Não quero presumir e, portanto, não consigo ir um pouco mais além. Mas está espelhado no contrato reformado

que a concessionária abdica de um direito que lhe podia permitir ter acesso a 50% de operações de refinanciamento futuras. No caso-base do contrato reformado estão espelhadas as compensações contingentes — estão lá, fazem parte do caso-base reformado. Como sabem, o modelo financeiro é uma peça contratual.

Portanto, tenho, sinceramente, dificuldades. Não interagimos com o Tribunal de Contas. Não sei.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Percebo a forma como coloca em cima da balança cada uma das palavras que utiliza. Percebo essa prudência na utilização das palavras. Mas há aqui, de certa forma, uma exigência de alguma informação mais, que me parece que a sua prudência não leva a expor. É que, compreendendo a argumentação que está a utilizar, a mesma argumentação que foi utilizada pelo Tribunal de Contas é absolutamente legítima. A ideia de que há uma alteração numa relação contratual que poderia justificar um novo processo concursal, no fundo, é o que está em cima da mesa. Aquilo que o Tribunal de Contas diz é que da primeira para a segunda fase houve uma alteração nas condições contratuais e que isso poderia — não usa estes termos, mas dá esta sequência de conhecimento — levar a um novo processo concursal. E este é o problema principal.

A informação que me interessava alcançar é saber de que forma, no caso da Transmontana, porque é o que estamos aqui a discutir, foram tomadas as decisões de enviar ou não enviar a informação para o Tribunal de Contas, mas principalmente quem tomou a decisão de aceitar ou até de desencadear desta reformulação contratual. É que ontem já tivemos aqui a informação de que até tinha partido da Estradas de Portugal essa ideia, ou

seja, que foi a própria Estradas de Portugal que deu o espaço para se poder reformular desta forma e, por isso, dar início à segunda parte do processo.

É assim? Não é? Quem é que, face às alterações que estavam em cima da mesa, disse «vamos fazer, então, desta forma, que só desta forma que aceitamos»? Foi a Soares da Costa? Foi o ACE? Quem é que fez isso? Quem é que tomou as decisões? Quem é que assumiu, depois, essas responsabilidades? Porque é isso que, do ponto de vista público, estamos aqui também a avaliar.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — O carácter prudencial das palavras aplicadas prendeu-se com o enquadramento que o Sr. Deputado lhe deu, que era o campo das expetativas. Daí que eu tenha tido, de alguma forma, um carácter acrescido nas palavras aplicáveis. Não se prendeu com outro tipo de questões.

Efetivamente, não sendo jurista — e esta componente contratual tem a sua complexidade jurídica —, sou gestor, decisor em termos macro, mas suporto-me e socorro-me de assessorias legais, a existência de um *draft* de acordo visava ultrapassar esta dificuldade assinalada pelo Tribunal de Contas. E a expetativa criada foi a de que haveria recetividade por parte do Tribunal perante o *draft* de acordo apresentado. Isso é um facto. É nesse enquadramento que a Soares da Costa, aliás, não é a Soares da Costa, é a concessionária, a subconcessionária, a Transmontana — a Soares da Costa é meramente um acionista — toma as suas decisões.

Deixe-me também sinalizar um facto, porque devemos ser completamente transparentes e leais: nessa altura, o que estava em causa para o Estado português era uma indemnização extremamente avultada, que extravasava a subconcessão Transmontana, mas era replicada em todas as subconcessões, não apenas nos custos efetivamente incorridos, de

trabalho efetivamente realizado em qualquer uma das subconcessões, como também em custos que são mais difíceis de quantificar, mas que, normalmente, têm valores substancialmente superiores, que se prendem com acabar com contratos de *hedging* de *swaps*. Se replicar isto às seis, sete ou oito concessões em causa, estamos a falar de quantidades monetárias extremamente avultadas.

Portanto, entendo que houve seguramente alguma preocupação para conseguir ultrapassar esta questão. Quem foram as fontes, quem dialogou com quem, não consigo dizer-lhe. Obviamente, não consigo dizer-lhe nada sobre isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Nem sobre a origem desse *draft*?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — A origem desse *draft* é a Estradas de Portugal, como é óbvio, que era o nosso interlocutor.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Há uma pergunta que decorre das suas palavras de agora e de todo este processo: como se assumem esses contratos, como se assumem essas responsabilidades — no fundo, é isso que está em causa —, quando o que está em cima da mesa é uma recusa de visto por parte do Tribunal de Contas que, no limite, poderia deitar por terra todo o projeto? No entanto, apesar disto, foram assumidas as responsabilidades, que depois iriam parar novamente ao Estado português, como disse, até através de pedidos de indemnizações. Não se verifica aqui algum ultrapassar da obrigação legal de esperar pelo visto para poder passar a essa assunção de responsabilidades?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não consigo responder-lhe. De facto, sobre a gestão desse *dossier* de aguardar pelo não visto para ultrapassar dificuldades de uma decisão ou não decisão tomada, sinceramente, não tenho capacidade para lhe dar a minha impressão sobre esse tema.

O Sr. **Presidente**: — Vamos entrar na segunda ronda, para a qual estão já inscritos os Srs. Deputados Carina Oliveira, Renato Sampaio, Altino Bessa e Paulo Cavaleiro.

Faça o favor, Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, ainda no capítulo de que estamos a falar, sobre a questão do contrato reformado, o primeiro chumbo prévio do Tribunal de Contas e depois, então, a atribuição do contrato, gostaria de lhe perguntar se teve conhecimento do conteúdo de uma carta que foi outorgada pelos Ministros Teixeira dos Santos e Mário Lino e dirigida à EP em setembro de 2008, através da qual o Estado se comprometeu a criar as condições necessárias para que a EP pudesse cumprir as suas obrigações no âmbito dos contratos de subconcessão.

Gostaria de saber se conhece a carta e se o seu conteúdo foi determinante para a conclusão e adjudicação desses contratos.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Recordo-me do documento, recordo-me que houve esse documento. Seguramente que foi um contributo para que houvesse a celebração dos contratos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Ou seja, muito provavelmente, sem esta carta de conforto, digamos assim, os contratos não teriam sido assinados.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Eu diria que seria, seguramente, mais difícil.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Há pouco, quando falava na questão dos custos, dos lucros, do eventual pagamento, ou não, por disponibilidade, a propósito de os 230 milhões serem ou não entregues à EP, dizia qualquer coisa como: «Pensámos todos, na época, como seria possível isto dar lucro de outra forma. Com o pagamento por tráfego talvez fosse difícil.»

Pergunto-lhe se concorda com a seguinte afirmação: «A Autoestrada Transmontana é um projeto economicamente viável. Os benefícios económicos e sociais estão estimados em 1138 milhões de euros, o que perfaz um saldo positivo de 554 milhões de euros.» Esta informação consta do *site* da Autoestrada Transmontana, uma notícia que tem como fonte o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações à época, é reportada a 10 de dezembro de 2008, sobre a assinatura do contrato de concessão da Transmontana.

Pergunto-lhe se sabe justificar os valores destes lucros que à época eram imputados; qual foi o método de cálculo para este saldo positivo de 554 milhões de euros; e se seria sensato afirmar de uma forma tão taxativa que o saldo deste investimento é positivo e na ordem destes 554 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr.^a Deputada, o que posso afirmar é que não fui autor nem fiz parte integrante de quem celebrou esse estudo.

Seguramente que toda essa análise terá sido feita pela entidade contratante. A entidade concedente, na sua análise de benefícios diretos e indiretos resultantes da execução deste projeto, atribuiu essa quantificação. Isso não se prende com os acionistas da Autoestradas XXI, não resulta de qualquer estudo celebrado pela Autoestradas XXI, dos quais eu tenha tomado parte.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Li os contratos, os contratos reformados, as respostas todas, esta teia, digamos assim, de procedimentos administrativos e alguns legais que temos em cima da mesa relativamente a esta subconcessão e li também um adicional ao contrato.

Imediatamente depois de o contrato ter sido assinado, houve um adicional ao contrato de subconcessão, em que as partes acordam. Gostaria só de obter um simples comentário sobre como foi possível fazer-se um contrato adicional que diz, na alínea *e*), que o concedente, o Estado, entende que, face aos fundamentos que originaram um novo plano de trabalhos e face ao contrato de subconcessão celebrado entre as partes, a aprovação do concedente e da Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações não significa que a subconcessionária tem direito ao reequilíbrio financeiro da concessão; e na alínea *g*) a subconcessionária diz que a subconcessionária não está de acordo com a posição do concedente expressa na alínea *e*).

Como foi possível assinar-se um contrato legal em que uma alínea praticamente contradiz a outra, tendo em conta apenas visões particulares

das entidades que assinaram, de uma forma expressa tão ridícula, digamos assim?

Para terminar, relativamente aos memorandos de entendimento das renegociações que estão em cima da mesa, gostaria de perguntar-lhe quais são as principais preocupações da Autoestradas XXI.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Agradeço as questões.

Relativamente ao contrato que referiu, eu diria que é por isso que os tribunais arbitrais são saudáveis, porque há sempre um terceiro árbitro. E neste caso concreto estamos perante uma situação em que, de facto, cada uma das partes tinha legitimamente necessidade de salvaguardar os seus direitos. Era entendido pela parte pública contratante que não deveria haver lugar a qualquer indemnização e era entendido pela parte privada que não conseguia conviver sem poder vir a exercer esse direito. Foi assim que, de uma forma *sui generis*, se contratualizou e se chegou a essas duas cláusulas.

Sr.^a Deputada, esqueci-me das outras questões que colocou.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Relativamente às renegociações que estão em cima da mesa, com a assinatura dos memorandos, quais são as principais preocupações?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Obrigado. Já estou recordado.

Já tive oportunidade de dizer aqui que a grande preocupação que os acionistas da Autoestrada Transmontana têm são os problemas relacionados com as afirmações públicas e no campo das negociações sobre

a não sustentabilidade do modelo que temos e a possibilidade de o Estado entrar em incumprimento. Nesse âmbito, estando nós ainda numa fase de conclusão do projeto, mas, independentemente disso, já tendo todo o *apport* de capitais — e estamos a falar de 140 milhões de euros dos acionistas afetos e realizados no projeto —, olhamos com preocupação para o futuro.

Entendemos que quanto mais rapidamente se encontrar estabilidade e sustentabilidade benéfico será para todas as partes envolvidas. É isto que me apraz dizer.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Só para precisar: a viabilidade da subconcessão poderá estar em causa?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Quando estamos perante uma entidade pública contratante que diz que ela própria está em causa, seguramente que a viabilidade do contrato de concessão também poderá estar em causa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Renato Sampaio.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, gostava de clarificar duas ou três questões.

A primeira grande novidade que o Sr. Doutor trouxe aqui foi dizer-nos que, nomeadamente na questão do acordo da autoestrada Beira Interior, não há acordo nenhum com o Estado sobre isso. O Sr. Doutor confirma isso? Confirma que há pouco disse que havia um pré-acordo, um acordo de princípios, se quiser dizer assim, mas que acordo, em si, não está assinado?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não. Confirmo.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, tenho aqui um diploma do Governo que me diz que existe um acordo. O Decreto-Lei n.º 111/2011, assinado pelo Sr. Primeiro-Ministro, a determinada altura, diz o seguinte: «Com vista a concretizar a implementação deste modelo, foram desenvolvidos processos negociais com as Concessionárias (...). Esses processos negociais culminaram na adopção de um acordo para a alteração dos respectivos contratos de concessão.» Ou seja, o Governo faz um decreto-lei e o decreto-lei mente, com certeza, porque o Sr. Doutor afirma aqui que não tem esse acordo firmado.

Sr. Doutor, outra questão relacionada com a Autoestrada Transmontana que ficou por esclarecer da minha parte — peço-lhe desculpa, devo ter sido eu que não entendi bem — tem a ver com os lanços que foram retirados. Há aqui dois processos: há a questão da operação e manutenção e há a questão da grande reparação nestes troços do IP4, Vila Real-Bragança e a variante de Bragança.

O Sr. Doutor confirma que é assim?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sim.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, pergunto-lhe se confirma que para a operação e manutenção foram retirados cerca de 80 milhões de euros, quando a proposta da concessionária era de 68 milhões de euros. é que isto significa que o Estado está a pagar, a preços correntes, ou a retirar à concessão 80 milhões de euros, quando devia ter retirado só 68 milhões de euros, que era o que estava na proposta. Gostava, pois, que esclarecesse essa situação.

Para terminar, Sr. Doutor, a informação que temos é a de que há, depois, a grande reparação. Ora, a avaliação da grande reparação andarà por volta dos 70 milhões de euros, o que significa que 80 mais 70 dá 150 milhões de euros que a concessionária vai beneficiar por parte do Estado.

A última pergunta é relativa às multas — e faço-lhas todas para o Sr. Doutor poder responder e não perder mais tempo, porque eu também quero ir ver o jogo do Futebol Clube do Porto.

O Sr. Doutor disse que há um troço em relação ao qual está em negociações o problema das multas. Mas nos últimos seis meses não foram aplicadas multas relativamente aos restantes lanços que já deveriam estar concluídos; não foi ainda aplicada qualquer multa. Sabe qual é a razão por que, num atraso tão grande como este, a EP não aplica estas multas?

Sr. Doutor, estas são as questões que gostava que clarificasse, porque há pouco, entre tanta pergunta, acabei por não ficar muito bem esclarecido.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Começando pelo primeiro ponto, o valor que referi — e agora posso dar-lhe com maior precisão — foi 81,294 milhões de euros a preços correntes. Este valor inclui quer a componente de operação e manutenção quer a componente de grandes reparações. Portanto, é um valor aglutinador, é um somatório de ambas as rubricas.

Quanto aos números que referiu, peço-lhe desculpa, não tenho possibilidade de validar. Não disponho aqui de informação que me permita validá-los. A única coisa que lhe posso referir é que a poupança global da retirada destes dois lanços da subconcessão Transmontana representa 81,294 milhões de euros a preços correntes.

Existe aquilo a que eu chamo pré-acordo. Chamo pré-acordo, porque qualquer relacionamento contratual que os acionistas ou a concessionária tenha com a sua entidade contratante está sempre sujeito à aprovação por parte dos bancos financiadores. E, de facto, o que nós temos é algo que ainda espera esse sancionamento por parte das entidades financiadoras. Daí que não haja efetividade no acordo, ou no pré-acordo, como se queira dizer.

Sinceramente, desconhecia. Se há referências explícitas ao pré-acordo ou ao acordo alcançado em termos de decreto-lei, não tinha conhecimento. A responsabilidade não será, seguramente, da Transmontana...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Doutor, para clarificar: o acordo que eu referi no decreto-lei era o acordo da Beira Interior; o da Transmontana é outro acordo. São duas coisas distintas.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Então, peço desculpa, porque eu estava a referir-me e a concentrar-me no acordo da subconcessão Transmontana e não me tinha apercebido de que estava a fazer referência a uma outra autoestrada, que é a Beira Interior.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Mas confirma que não há acordo sobre essa também?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Há um acordo tripartido que foi celebrado relativamente à... Deixe-me enquadrar: houve uma decisão unilateral de introdução de portagens; houve uma entidade que foi constituída para a gestão de cobrança dessas portagens. E aí existe, de

facto, um acordo tripartido que permitiu essa gestão de cobrança de portagens. Isso é verdade. Existe esse acordo tripartido assinado.

Peço desculpa mais uma vez, porque, como fez uma referência à operação e manutenção, eu concentrei-me na Transmontana.

Não sei se respondi a todas as questões.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sim, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Muito obrigado!

O Sr. **Presidente**: — Para concluirmos, vou dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Cavaleiro.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, como deve saber, o Partido Socialista apresentou uma proposta de criação de uma taxa de solidariedade das PPP.

A proposta envolve os seguintes componentes: a taxa sobre o valor da TIR excedente em função do que ficou inicialmente contratualizado, ou seja, o excedente de rentabilidade das concessionárias deveria ser entregue ao Estado. O Deputado Paulo Campos fundamentou que esta taxa não poderá dar lugar a pedidos de reequilíbrio financeiro, porque estes servem para repor o equilíbrio inicialmente contratado. Como esta taxa incide sobre os excedentes não previstos no contrato, então, não existe fundamento legal/contratual para os pedidos REF (reequilíbrio económico-financeiro). Concorda com este entendimento?

No caso de estar perante uma taxa com estas características, colocaria de parte a possibilidade de avançar com pedidos de reequilíbrio financeiro?

Caso a rentabilidade que excedesse a TIR resultasse das boas práticas de gestão da concessionária, considera que haveria fundamento para avançar com pedidos de reequilíbrio financeiro?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Sr. Deputado, muito obrigado.

Os ganhos de incremento de rentabilidades dos acionistas durante a sua gestão podem resultar de um incremento de receitas, eventualmente proveniente da entidade pública contratante, ou resultar de uma eficiência de gestão.

No caso de não ser por o Estado, eventualmente, efetuar um pagamento superior àquilo que inicialmente estava contratado e se resultar de eficiências de gestão, vejo com dificuldade como é que se vai penalizar quem gere de forma eficiente. Não entendo. Será um incentivo para que não haja gestão eficiente?

Portanto, como é óbvio, dificilmente olharia para uma tributação assim de bom grado e seguramente que iríamos defender os nossos direitos com os meios que dispuséssemos para os discutir.

Mas não entendo é... Enfim, se a proveniência da rentabilidade resultasse de pagamentos do Estado, ou acréscimo de pagamentos, ou algo assim, ainda entendia alguma recuperação ou apropriação por parte do Estado. Resultando de eficiências de gestão, de capacidade de gerir melhor, de forma mais eficaz e eficiente, acho que não se equaciona.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Continuando na mesma lógica, refiro-me agora a questão de aplicar uma taxa aos bancos pelas operações financeiras e não às concessionárias. Tendo em conta a sua experiência nesta matéria, como é que comenta a exequibilidade desta segunda

componente da taxa, sobretudo considerando que o BEI é um dos maiores financiadores das PPP em Portugal e é um dos membros da troica, ou seja, um grandes credores de Portugal? Acha que o BEI aceitaria de bom grado esta taxa?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, não sei se pretende responder.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Pretendo, pretendo!

O Sr. **Presidente**: — Faz favor.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — É evidente que qualquer instituição financeira não reagiria bem a qualquer sobretaxa que se lhe quisessem aplicar. É óbvio que não posso dizer algo de diferente.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Conclui, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Renato Sampaio queria pedir uma clarificação.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não, não é pedir, Sr. Presidente, é a minha própria clarificação e penso que o Sr. Doutor vai concordar.

Referindo-me só à Beira Interior, para não haver confusões, o acordo tripartido que existe é exclusivamente para a cobrança de portagens, ou seja, tem só esse objetivo. Não há um acordo de alteração ao contrato de concessão?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Tem um objetivo que foi a instalação dos pórticos e de cobrança...

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não há um acordo de alteração ao contrato de concessão?

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não há. Pois, é para que fique clarificado.

Sr. Presidente, peço desculpa, mas era importante clarificar esta matéria, porque, senão, ficava aqui a ideia de que tinha havido uma contradição entre o que o Sr. Doutor tinha dito antes e o que disse agora. Não houve essa contradição.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — Não, não.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Quer dizer, não há acordo para a alteração ao contrato de concessão. Houve somente um acordo para a cobrança de portagens.

O Sr. Dr. **Fernando Jorge Sales Nogueira**: — É verdade.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos a concluir os nossos trabalhos.

Agradeço ao Dr. Fernando Sales Nogueira a sua colaboração.

Lembro que amanhã a Comissão reunirá às 17 horas e 30 minutos para proceder à audição do Dr. Rui Luís Pereira de Sousa e será presidida pelo Sr. Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

Muito boa noite a todos.

Está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 31 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.