

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

46.^a Reunião
(17 de janeiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Renato Sampaio) declarou aberta a reunião às 17 horas e 55 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Alberto Conde Moreno, Presidente do InIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 20 horas e 55 minutos.

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

Eram 17 horas e 55 minutos.

Srs. Deputados, vamos iniciar a audição do Sr. Eng.º Alberto Conde Moreno, Presidente do InIR — Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, a quem agradeço, em primeiro lugar, a disponibilidade para estar nesta Comissão de Inquérito às parcerias público-privadas (PPP).

A nossa metodologia de trabalho é a seguinte: em primeiro lugar, o nosso convidado tem a possibilidade de, querendo, fazer uma intervenção inicial sobre o tema, que é a parceria público-privada concessão Brisa; depois, os grupos parlamentares, por uma ordem preestabelecida, fazem a sua inquirição, para o que dispõem de 8 minutos cada, e o Sr. Engenheiro vai respondendo; finalmente, se houver necessidade e se alguma coisa ficar por esclarecer, terá lugar uma segunda ronda em que cada Deputado disporá de 3 minutos, respondendo, no final, o Sr. Engenheiro.

O Sr. Engenheiro informou-me que pretende usar da palavra para fazer uma intervenção inicial. Tem, desde já, a palavra.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno** (Presidente do InIR — Instituto de Infraestruturas Rodoviárias): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, é com gosto que, uma vez mais, estou nesta Casa a prestar informações sobre a atividade relacionada com o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias.

Gostaria de fazer uma pequena e breve mensagem para posicionar no momento atual o InIR, bem como para sublinhar as funções que presto e que o conselho diretivo ainda presta no InIR.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, o InIR foi criado pelo Decreto-Lei n.º 148/2007, de 27 de abril, e o seu conselho diretivo só foi nomeado por despacho publicado em 25 de outubro de 2007, ou seja, cerca de meio ano depois.

Em julho de 2008, através do Decreto-Lei n.º 132/2008, o InIR passou a ter competências para representar o Estado perante os concessionários de infraestruturas rodoviárias, mas apenas e somente quanto ao seguinte: exercer os poderes e competências atribuídas ao concedente Estado por lei e por contrato; gerir, em nome e representação do Estado, os contratos de concessão da rede rodoviária; acompanhar o cumprimento pelos concessionários daqueles contratos; fiscalizar o cumprimento pelos concessionários das respetivas obrigações legais, regulamentares e contratuais. E, mesmo em relação a estes poderes e deveres, fixava-se de imediato uma limitação, que cito textualmente: « O disposto no número anterior não é aplicável ao exercício dos poderes e das competências para as quais a lei ou contrato exija, expressamente, a intervenção do Ministro das Finanças ou do Ministro das Obras Públicas, sem prejuízo da faculdade de delegação que lhes possa assistir.»

Com a publicação e entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, o InIR encontra-se em fase de extinção por fusão e integração no antigo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), agora denominado Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT).

Por despacho publicado a 17 de dezembro foi já nomeado, em regime de substituição, o conselho diretivo do Instituto da Mobilidade e Transportes. Os membros do conselho diretivo do InIR continuam em funções até serem formalmente substituídos, o que deverá acontecer logo que aprovados os estatutos do IMT.

É nestas circunstâncias que hoje aqui estou, com muito gosto, perante esta Comissão de Inquérito e na sequência de um depoimento escrito que prestei dia 25 de outubro de 2012 e a que, presumo, todos os membros desta Comissão terão tido acesso.

É, assim, claro que o InIR não participou nas negociações que levaram à celebração do acordo global com a Brisa, de setembro de 2007, nem participou na renegociação que levou à alteração do contrato de concessão Brisa estabelecido em 31 de dezembro de 2008.

Em relação a esta concessão, o InIR tem feito o acompanhamento e a fiscalização, nos termos da Base 46 do respetivo contrato, através da direção de regulação e concessão, na perspetiva de gestão do contrato, da direção de segurança e qualidade, na perspetiva de engenharia e de gestão do manual de operação e manutenção e do plano do controlo de qualidade — que, aliás, já foi constituído, cumprindo um dos itens do contrato —, e da direção de serviço de planeamento, bem como do gabinete jurídico no que se refere, em particular, à fundamentação de atos de regulação e processos de incumprimento contratual, vulgo multas, para eventual aplicação das respetivas sanções.

É evidente que, face à criação do IMT, esta macroestrutura poderá sofrer alterações em breve.

Parece-me útil esclarecer que da respetiva Base 46 da concessão Brisa consta que a fiscalização das questões financeiras da concessão é exercida pelo Ministério das Finanças, através da Inspeção-Geral de Finanças (IGF), com quem o InIR mantém estreitas relações no acompanhamento do contrato, competindo ao ministério setorial, através do InIR, a fiscalização das restantes matérias (sic do contrato).

Apraz-me registar a excelente relação de cooperação que tem existido entre o InIR e a Inspeção-Geral de Finanças.

Dito isto, fico à vossa inteira disposição para os esclarecimentos que, em relação à concessão Brisa e à intervenção do InIR desde o início da sua atividade até ao presente, possam ser do meu conhecimento.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Muito obrigado, Sr. Eng.º Alberto Moreno.

Passamos, agora, às perguntas.

Hoje começamos pelo PSD. Tem a palavra a Sr.ª Deputada Carina Oliveira.

A Sr.ª **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, quero começar por cumprimentar o Sr. Eng.º Alberto Moreno que vem prestar esclarecimentos a esta Comissão de Inquérito no âmbito do contrato da parceria Brisa.

Antes de avançar em concreto para o contrato de concessão Brisa, tenho, obrigatoriamente, de lhe fazer uma pergunta sobre a atuação do InIR, sobre o enquadramento do instituto de regulação da infraestrutura rodoviária neste panorama de controlo, de regulação e de fiscalização por parte das concessões, porque o Relatório n.º 15 do Tribunal de Contas, relativo precisamente à regulação e atuação do setor rodoviário em Portugal, tece duras críticas à atuação do instituto, enquanto tal, e ao modelo com o qual este instituto foi criado.

Gostaria, então, de ler algumas partes deste relatório que consigo observar e que me parecem suficientemente graves para poder perguntar e enquadrar, então, a atuação do InIR no meio de todo este processo.

A páginas 37 do relatório diz-se: «Não é razoável que o InIR, I.P., cuja principal missão é fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, não possa exercer as suas atribuições com independência face à Tutela.» Diz ainda: «Apesar de, formalmente, o InIR, I.P. deter um

vasto e complexo conjunto de atribuições e de funções reguladoras, na prática, a sua capacidade de fiscalização e de regulação acaba por ser limitada, pelo facto de não revestir a natureza de uma entidade reguladora independente e de acumular as funções de concedente com as de regulador (...).»

O Tribunal de Contas considera mesmo que, ainda que o InIR tenha feito alguma avaliação do utente Estradas de Portugal (EP), o que é um aspeto positivo, não suficiente para dar resposta a uma avaliação regular e eficaz do desempenho das diversas concessionárias.

Ora, da parte do Tribunal de Contas fica claro que há uma atuação muito limitada por parte do InIR relativamente ao que deveria ser a sua atuação, que é a de fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis e regulamentos e dos contratos de concessão e subconcessão.

Assim, gostaria de lhe perguntar, relativamente à questão da independência face à tutela, se confirma estas afirmações; se o InIR foi, durante este tempo em que esteve em atuação, um instituto demasiado dependente da tutela política — tutela que criou este instituto e que o nomeou a si como presidente; e quais têm sido as relações com essa mesma tutela.

O Sr. Engenheiro disse na sua intervenção inicial que tem uma excelente relação com o Ministério das Finanças. Face à então tutela das obras públicas, transportes e comunicações, gostaria de obter o seu comentário sobre o relacionamento que tiveram, sobre a independência que foi ou não tida na atuação do InIR, para percebermos também como é que o InIR atua e como é que fiscaliza, para depois, então, colocar-lhe questões concretas da concessão Brisa.

Já, agora, gostaria de recordar aqui muitas das coisas que têm vindo a público, muitas delas não muito agradáveis de ler, com algumas trocas de acusações, em que o senhor é mesmo acusado de ser mentiroso relativamente a algum posicionamento que tenha tido face a declarações que prestou e a relatórios que produziu.

Portanto, é neste sentido que lhe deixo esta primeira pergunta.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr.ª Deputada, as questões que coloca foram objeto de resposta do InIR ao Tribunal de Contas. O próprio Tribunal de Contas esteve no InIR posteriormente à edição do relatório e transmitiu-nos aspetos que considero muito positivos da gestão do próprio InIR relativamente aos contratos.

Quero dizer que não tenho a perspetiva do relatório do Tribunal de Contas que a Sr.ª Deputada referiu. Lendo a totalidade o relatório do Tribunal de Contas, no que respeita à gestão dos contratos de concessão por parte do InIR, não tenho essa perspetiva.

Quis dizer também que vinha a esta Comissão responder às questões no âmbito do contrato da Brisa. Somos ouvidos pela Brisa sobre o que afirmámos em termos de gestão de contrato e nunca a concessionária nos desqualificou ou minimamente sentiu que estávamos a fazer menos pelo Estado; antes pelo contrário, os processos que constam — se os Srs. Deputados tiverem interesse poderão vê-los — do historial que temos com a Brisa demonstram que há trabalho de casa feito no InIR relativamente à concessão. E não falo dos processos anteriores à constituição do InIR em 2007.

Naturalmente há que compaginar tudo isto com os aspetos que referiu.

Quando refere «acumula concedente com regulador» — representante do concedente seis ou oito meses ou um ano depois de ser constituído o InIR ou de sair o decreto-lei inicial, portanto já em 2008 —, foi naturalmente o Estado, através do Governo de então, que assim o determinou. Porquê? Porque, de facto, não havia condições de o modelo de gestão rodoviário, que estava um ano antes a começar a ser desenhado, se enquadrar numa perspetiva de a Estradas de Portugal ser a concessionária geral.

Aliás, uma das coisas que eu assumo, e que nós assumimos no InIR, é isso, quer dizer, naturalmente, quando fomos convidados para fazer parte do InIR, fomos convidados para gerir uma concessão da EP — era essa a perspetiva, a EP como concessionária geral — e, nessa altura, tivemos de nos adaptar para gerir 15 concessões privadas mais a concessão da EP, que tinha subconcessões.

Ora bem, também na resposta que remeti a esta Comissão, enviei-vos, com toda a transparência, um diagnóstico do plano estratégico que nós fizemos que revelava, efetivamente, que, através de um *benchmark* nacional e internacional, não é com as condições que foram criadas ao InIR, logo no segundo ano com restrições orçamentais e em que a equipa inicial que era prevista transferir da EP para o InIR não se efetivou, por razões que são óbvias... O Estado, ao constituir subconcessões, transferia para a EP obrigações de regulação dessas próprias subconcessões. Naturalmente que os recursos humanos que estava previsto um ano antes serem transferidos para o InIR não foram transferidos e ainda permanecem na EP.

Portanto, quanto às condições de base e de capacidade para construir um regulador e um representante do concedente, os meios faltaram por razões que têm a ver com uma certa incapacidade de o próprio modelo não

ter sido levado avante na forma que tinha sido inicialmente pensada, que era a EP como concessionária geral.

No entanto, Sr.^a Deputada, digo-lhe que tenho muito orgulho no trabalho que foi feito nos últimos três anos. Temo-lo reportado em relatórios de gestão e ninguém pode, de ânimo leve, acusar o InIR de, com os meios que teve e pedindo mais, não condicionar ninguém para fazer o que fez. As listas de inspeções, de vistorias, de multas e os próprios indicadores de performance do contrato de gestão que este conselho assumiu com o então Governo para o período 2007-2010, e que revelam excelência, estão publicados, reportados, e não são compagináveis nem revelam coerência com a análise, se me permite, superficial que referiu.

Perante a sua última frase, gostava de colocar uma reserva a esta Comissão e ao Sr. Presidente, muito em concreto. O Eng.º Alberto Moreno para a maioria das pessoas poderá ser um desconhecido; é uma pessoa que ao longo de 42 anos passou no Estado muito da sua vida (não só, mas fez) e em setores de que me orgulho e há profissionais que me apoiam nessa visão — portanto, não é uma visão que eu tenha de mim próprio —, o meu currículo orgulha-me, a minha conceção de serviço público também me orgulha. Assim, pedia escusa, se a linguagem for essa e a esse nível, de me abster de continuar nesta Comissão, em concreto, ou noutra qualquer a responder.

Não venho aqui ofender ninguém. Venho transmitir informação — a informação, como vos disse, do Tribunal de Contas. O organismo não era independente? Não fui eu que defini se era ou não independente. Possivelmente...

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr.ª Deputada, desculpe! Gostaria de posicionar a forma como ouvi as palavras que me referiu.

Se o InIR não é independente, e eu assumo — e percebi da parte de quem escreveu algumas... É que eu inquiri, concretamente, o técnico do Tribunal de Contas e, naturalmente, houve uma certa ligeireza. De facto, o estatuto do InIR não é um estatuto semelhante ao de uma Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) ou de uma Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) — muito longe disso, meus senhores!

Agora, também vos digo que passo a passo é que se faz o caminho. A independência, como prova a relação que já temos com esta Casa, nos últimos três anos em particular — primeiro, numa subcomissão de segurança e, depois, na Comissão de Economia e Obras Públicas —, revela que há trabalho de casa feito. Portanto, tenho muito cuidado com isto: o regulador é caracterizado, sobretudo, pela contenção e pelo equilíbrio das palavras perante os concessionários, perante o público e não apenas perante a tutela, perante, digamos, todos os *stakeholders*. Da minha parte, queria apenas referir esse aspeto final.

As relações com a tutela, Sr.ª Deputada, foram muito variáveis. Apoiámos em todos os contratos de concessão, com o mínimo de subcontratações externas e com o máximo de qualidade dos nossos técnicos, e com esforço... Recebo *e-mails* deles à meia-noite e meia, à 1, 4 e 5 da manhã e nunca o InIR faltou! Temos vários processos — ainda hoje entrou um — de reequilíbrio financeiro ou de criação de tribunais arbitrais e nunca, mas nunca, ao InIR pode ser imputado um dia de atraso na resposta atempada a esses processos por parte do Estado. Ou seja, o InIR nunca lesou o Estado naquilo que se revelou ou que é relevante.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, as palavras não foram minhas. Citei, precisamente, partes do relatório do Tribunal de Contas. Quando lhe perguntei qual era a relação com a tutela, obviamente, não estaria em causa outra coisa que não fossem palavras também suas.

Numa outra comissão nesta Casa, na Assembleia da República, quando o Sr. Engenheiro acusou o ex-Secretário de Estado de coação e o ex-Secretário de Estado veio dizer que isso não era verdade, eu queria apenas esclarecer em que parte da balança é que o InIR se posiciona. Da mesma forma como o InIR não se autocriou; foi criado com um determinado modelo e obviamente que essa responsabilidade nunca a estaria a imputar ao Sr. Engenheiro. Portanto, não percebo as considerações que teceu, mas, ainda assim, ficam consigo.

Relativamente ao contrato da Brisa e à atuação do InIR face a este contrato da Brisa, leio no relatório do Tribunal de Contas os processos de multa aplicados pelo InIR precisamente à Brisa: um processo de 6600 € por falta de um livro de reclamações em Leiria e um incumprimento do prazo contratual para a realização de uma empreitada.

Relativamente a antes de 2008, não lhe vou perguntar, porque obviamente não tinha qualquer responsabilidade nem existia InIR para ter qualquer responsabilidade relativamente à atuação que deveria haver de regulação ou de fiscalização dos concessionários privados face ao que é o Estado e o público. No entanto, o que é certo é que lemos também que a maior parte dos processos de multa do InIR não estão efetivados.

Por isso, pergunto-lhe qual é efetivamente a independência do InIR face à tutela. Por que é que isto não avança? Por que é que a maior parte deste tipo de situações não está efetivada?

A Brisa dizia-nos aqui, ontem, que está a avaliar um pedido de compensação devido à suspensão do aeroporto, que deriva, precisamente, do acordo global de 2008: 24 milhões que seriam para pagar a ligação a um aeroporto que não chegou a ser feito. Antes de 2008 isto também acontecia. Havia compromissos que a Brisa tinha de ter cumprido, nomeadamente os alargamentos, e que já estavam em incumprimento em 2003, precisamente de acordo com um relatório do Tribunal de Contas — as fontes que cito são todas fontes oficiais e, já agora, gostaria também de obter o seu comentário relativamente ao órgão Tribunal de Contas e à fonte que estou a citar —, e todos esses incumprimentos foram aliviados, diria mesmo, branqueados pelo acordo de 2008.

Face aos incumprimentos que o contrato da Brisa tem neste momento, face à fiscalização que o InIR deve fazer desses contratos, pergunto-lhe o que faz, afinal, o InIR, porque temos estas e outras multas, seja de atrasos de empreitadas, seja por falta de alargamentos, seja por falta de um livro de reclamações, como aqui vem referido.

Já aqui esteve também um representante do InIR, que pouco ou nada sabia e que disse que há uma falta de meios tremenda que não deriva da sua atuação. Compreendo esse constrangimento, portanto, não tem os meios ao seu dispor para poder exercer esse trabalho em pleno. Mas é, no entanto, uma obrigação do InIR.

Ficamos com a ideia de que há um autocontrolo por parte dos concessionários e da parte do Estado há uma espécie de bandalheira total! É preciso ser a concessionária a pedir ou a saber pontos de situação das multas? É despoletado da parte do InIR? Como é feita, efetivamente, a fiscalização deste tipo de contratos? Falo do contrato da Brisa, como poderia falar de qualquer outro.

Já agora, qual o balanço que faz do acordo global de 2008 e do que tem ao seu dispor para fazer cumprir tudo o que são as novas bases de concessão da Brisa: os prazos para os alargamentos, os incumprimentos ou não que estejam em cima da mesa relativamente a isso. Que monitorização faz do contrato? Com quem? Quantos técnicos? Diz-me que são insuficientes, mas pergunto-lhe qual a estrutura que tem ao seu dispor.

Para terminar, como referiu também na intervenção inicial, o InIR está agora englobado neste processo de haver um grande regulador nesta área que é o IMT. Pergunto-lhe se está assegurada a transmissão de informação, para que, depois, todas estas coisas não aconteçam como no passado em começa tudo do zero.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — O Sr. Eng.º Alberto Moreno fez algumas considerações nesta Comissão de Inquérito, para as quais eu gostaria de chamar a atenção.

Esta não é uma comissão ordinária da Assembleia da República, não é uma comissão de acompanhamento, é uma Comissão de Inquérito. Nestes termos, o Sr. Engenheiro pode tomar as posições que entender, exceto aquelas que transvasem a lei.

A lei, relativamente aos poderes das comissões de inquérito, diz: «No decorrer do inquérito, a recusa de apresentação de documentos ou de prestação de depoimento só se terá por justificada nos termos da lei processual penal.»

Ou seja, Sr. Engenheiro, gostaria que tivesse em consideração que estamos numa Comissão de Inquérito e não numa qualquer audição em comissão na Assembleia da República.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, isso estava exatamente na minha consciência. Aliás, faz parte da convocatória. O Sr. Presidente chamou, e muito bem, a atenção. Quero também que tenha presente os pressupostos daquilo que eu referi.

A Sr.ª Deputada Carina fez várias perguntas. Julgo que não tenho limite de tempo, mas serei contido para lhe dizer o seguinte: o InIR não tem capacidade sancionatória. Ou seja, pelo InIR propriamente, não é o conselho diretivo que determina. Ainda hoje, estão organismos independentes a fazer alterações legislativas. Só agora, 14 ou 15 anos depois de eu ter visto a ERSE nascer — estava eu no Ministério da Indústria e Energia —, é que a ERSE tem legalmente poderes sancionatórios. O que é o InIR faz? Faz inspeções.

Faço agora um parêntesis: a propósito de prestar informação, já dei parte da minha apresentação inicial ao Sr. Presidente e deixo uma listagem das inspeções e vistorias que o InIR fez segmentado por anos.

Para não vos maçar, em 2008 houve 24 inspeções, em 2009 houve 25, em 2010 houve 36, que estão descritas por lanço, por tema, por âmbito e por concessionário. Em 2008, a estas inspeções temos de somar vistorias, e também estão referidas: 13 em 2008, 29 em 2009, 26 em 2010, 43 em 2011 — revelam basicamente as vistorias, isto é, o começar da rede subconcessionada da EP a avançar — e 26 em 2012.

Os senhores podem somar as inspeções e as vistorias, que são elementos dos nossos relatórios de gestão e que estão, inclusivamente, desde 2008, reportados numa *pen* que trouxe e que entrego também ao Sr. Presidente e à Comissão para os efeitos que entendam.

Sobre a equipa que temos para isto, respondo-lhe que ela foi, ao longo dos anos, muito variada. Em perfil, posso dizer que me orgulho de o InIR ter conseguido captar pessoas muito qualificadas, mas não conseguiu

manter algumas delas. Algumas delas foram para o Banco Mundial, foram para a administração de subconcessionárias — o que é permitido por lei, precisamente porque não somos um organismo independente, e não só. Quanto ao atual presidente da unidade técnica das PPP, o Dr. Fernando Crespo Diu, tive ocasião de o recrutar para o InIR, há três anos, durante um ano.

Está fora de questão que haja um período inicial, mas, de facto, as condições em que se desenvolveu a afetação de um organismo supervisor, e que se pretendia regulador, no setor não vingaram por certos condicionamentos. Não obstante, saúdo a equipa que ainda continua na direção de segurança e qualidade, que serão cerca de seis pessoas, na direção de planeamento, que serão outras seis, técnicos superiores, e na direção de regulação e concessão que serão quatro (estou a citar de cor), incluindo o diretor. Todos estes diretores estão com comissões de serviço caducadas há, no mínimo, dois anos, para não dizer três, tal como o conselho diretivo, que assumiu funções a 25 de outubro, tem a comissão de serviço caducada desde 25 de outubro de 2010.

Não obstante, nós entendemos (pode ser estranho) que o conselho diretivo, pelo menos, tem conseguido criar uma coesão e apraz-me registar que a Sr.^a Deputada tem a preocupação da transferência da informação. Ora bem, é por isso que este conselho diretivo (e não me cito a mim próprio) está lá, assume a camisola e diz que o esforço que teve para criar o InIR desde o zero, desde zero técnicos, não se pode perder, tanto mais que me tem sido assegurado por parte do Governo — com quem tenho falado — que a criação de uma autoridade reguladora independente de transportes vem permitir colmatar muitas lacunas que a Sr.^a Deputada citou no relatório do Tribunal de Contas.

Perdoe-me também o vigor com que reagi. Foi talvez a força da defesa de uma camisola: «Não digam que isso é por nós fazermos pouco ou menos, ou não queremos fazer ou não queremos ser independentes.»

Diz que as multas não estão efetivadas. Pois não, Sr.^a Deputada. Quanto à multa que julgo que o Sr. Dr. Vasco de Mello terá referido ontem (ainda não tive hipótese de ver), tenho uma síntese que vou ter oportunidade de deixar e que vos leio também com todo o gosto.

O meu diretor do gabinete jurídico, do contencioso, Dr. Cunha Matos, está aqui, e foi ele que me preparou ainda ontem este *rapport* que vou ler: «Processo de aplicação de multa contratual contra a Brisa – Auto-Estradas de Portugal, SA no valor de € 1 087 173,47.

(...) Em 12.02.2009, o InIR, IP deliberou notificar a Brisa...» — pode notificar audiência prévia, está na lei — «... da intenção de lhe aplicar multa contratual no valor de € 1 087 173,47 para posterior proposta à Tutela;

(...) Em 9.07.2009...» — depois de ouvir previamente a concessionária, através de audiência prévia e, anexando essa audiência...

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

O Sr. Eng.^o **Alberto Conde Moreno**: — Obviamente! Sr.^a Deputada, não me leve a mal a veemência, mas basta ler o próprio Decreto-Lei n.º 148/2007, na transversal.

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Parece importante, porque referiu que não estão efetivadas. Vamos pôr os nomes do sítio certo.

«Em 9.07.2009...» — portanto, cinco meses depois, ouvida a concessionária — «... o InIR remeteu ao Senhor SEAOPC a proposta de aplicação de multa; (...)». Poupo-vos a despachos intermédios que não pedem informação adicional e dizem «para apresentar ao próximo Governo».

Depois de apresentarmos ao Governo seguinte, em outubro ou novembro de 2009, «Em 25.05.2011,...» — não foi se foi citada ontem pela Brisa esta data, é a que temos — «... a Tutela aprovou a aplicação da multa à Brisa; (...)».

Passados dois meses, «A Brisa, através do ofício (...) de 26.07.2011, foi notificada da decisão final do InIR, IP...» — que não é uma decisão final de multa — «... de aplicar a multa sustentada na aprovação da Tutela;

(...) Em 25.08.2011...» — passado um mês — «... a Brisa instaurou uma providência cautelar junto do Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra para a suspensão da aplicação da multa; (...)».

Um mês depois, «Em 26.09.2011, o Tribunal (...) julgou improcedente o processo cautelar e conseqüentemente indeferiu o pedido de adoção de providência cautelar da Brisa; (...)».

Dois meses e meio depois, «Em 05.12.2011, o Ministério da Economia e do Emprego...» — é a Secretaria-Geral do Ministério da Economia e o Sr. Ministro que são notificados pelo tribunal, não é o InIR, precisamente porque a multa reside no concedente — «... foi citado da interposição, junto do Tribunal Administrativo (...), de ação administrativa especial...» — pela Brisa — «... com vista à impugnação do ato administrativo (...)». Portanto, perdida a providência cautelar, há uma impugnação do ato administrativo.

«Em 24.01.2012...» — faz um ano daqui uma semana — «... o Ministério da Economia (...) apresentou CONTESTAÇÃO (...))», de que se aguarda resposta.

O InIR não pode fazer mais.

Junto com esta nota, face às perguntas do questionário, tomei a liberdade de juntar um ponto de situação até ontem das multas e de todo o trabalho do gabinete jurídico, que tem dois advogados e o diretor (que está aqui presente), são três, portanto, que trabalham, que consomem o seu tempo. Portanto, os senhores têm ali o resultado, não envolvendo a concessão Brisa, por isso me escuso de dizer neste momento. Porém, porque o tema é o InIR, capacidade de execução do InIR, respostas em multas e multas envolvendo outros concessionários, os senhores têm o trabalho de casa do InIR e o ponto de situação atualmente, à data de ontem.

Sr.^a Deputada, quanto ao facto de a Brisa estar a avaliar os 24 milhões, julgo que se refere aos acessos ao novo aeroporto. Nós não participámos da renegociação do contrato, lemos os documentos com todo o cuidado e o InIR tem um princípio, que é o de fazer as coisas que há a fazer em primeiro lugar. Aqui, possivelmente, com gosto, ou com desgosto de alguns, não fizemos nenhuma análise das renegociações.

A análise que fizemos foi muito objetiva: o que é que sobra para nós? E, para nós, sobra muita coisa. Primeiro que tudo, fazer um plano de controlo de qualidade (PCQ) para a Brisa. Está escrito. Não tenho agora presente qual o item das bases... Até tenho. É a cláusula 30 do contrato, n.º 4, refere que a concessionária submeterá à apreciação do InIR, no prazo de 180 dias, contados a partir da data de publicação das novas bases de concessão, o PCQ, o qual deve conter os indicadores de desempenho. Esse plano de controlo de qualidade foi negociado pela direção de segurança e qualidade e pela direção de regulação e concessão, gestão de contratos,

durante um ano e está, neste momento, concluído. É um plano de controlo de qualidade que respeita o manual de operação e manutenção e que serve para as inspeções, serve para vistorias e serve para aplicar a matriz de risco do contrato de concessão da EP. Portanto, cumprimento.

Quanto ao balanço do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa), o novo aeroporto é naturalmente uma opção política. Quero dizer-vos também que o balanço do acordo global relativamente aos 24 milhões que não foi por acaso. E parece-me que no vosso questionário... Se me permitirem, faço um *apport* positivo, que quero que seja entendido como positivo: a gestão do contrato é feita não apenas e exclusivamente pelo InIR, é feita também pelo Ministério das Finanças em matéria financeira. Por exemplo, a 15 de novembro, a concessionária apresenta-nos as propostas de alteração de portagem e nós fazemos informações para subir às tutelas em paralelo, falando e trocando impressões, colocando as coisas muito tecnicamente no sentido de para saber se há alguma coisa a alterar. Quero dizer que há, no fundo, uma partilha de acompanhamento.

No caso dos alargamentos, quero ser célere e referir-vos que há dois instrumentos que a concessionária tem a seu cargo: o relatório anual das atividades de investimento e operação, que é publicado normalmente em abril/maio, relativamente aos investimentos e à situação de todos eles, desde painéis antirruído até alargamentos, isto é, projetos mais complicados, e que respeita ao n.º 1 da Base 50 das bases da concessão. Naquilo que respeita à alínea c) do n.º 2, do foro da Inspeção-Geral de Finanças é, no fundo, um estudo económico e financeiro da concessão do ponto de vista financeiro.

Sem prejuízo de poder levar mais tempo, temos trocado impressões técnicas sobre esta matéria, em que a Inspeção-Geral de Finanças faz o seu relatório para a tutela ou analisa aquilo que tem de analisar.

Sobre as matérias de investimentos, aquilo que vos posso reportar, muito simplesmente, é o seguinte: o alargamento da A3 Maia-Santo Tirso foi concluído no ano passado; a obra do nó de Sor foi iniciada em dezembro de 2012 e o seu final está previsto para o terceiro trimestre de 2013; estamos neste momento a analisar diversos projetos de condições de execução de obras, um dos quais chegou ainda ontem quando eu estava a pedir elementos ao serviço para vos apresentar hoje; relativamente à A4, ao túnel de Águas Santas, o concurso está lançado; a informação que tenho sobre o alargamento de Carvalhos-Santo Ovídio — depois de um processo de articulação e de compreensão com a Câmara Municipal de Gaia, que demorou algum tempo, até porque a própria DIA (declaração de impacte ambiental) a isso obrigava, mas não só, pois há sempre esse trabalho — é de que foi lançado o concurso para esse alargamento e os acordos com a Câmara Municipal de Gaia existem, já estão concluídos. Posso dizer-vos também, quanto à portagem da Maia, que o processo está em apreciação no InIR e fazem parte do contrato as portagens que reverterão nesse pequeno troço para a EP.

Já referi também que, no n.º 6 da cláusula 30 do contrato de concessão, concluímos o plano de controlo de qualidade.

Em relação aos itens mais concretos, permitam-me deixar aqui uma lista dos projetos de condições de execução de obra. Não há uma aprovação tácita, mas uma aprovação depois de uma interação técnica com a Brisa e com as concessões envolventes. Naturalmente que isso aconteceu, e é outro aspeto que me parece de relevar aqui para aquilo que é o *output* do trabalho do InIR neste contrato.

Também transmiti a nossa disponibilidade total ao Sr. Secretário de Estado e ao conselho diretivo do IMT, constituído por pessoas que conheço na sua totalidade, conheço os três. Tive até oportunidade de trabalhar com

um deles há 15 anos, ambos como diretores gerais. Estamos, pois, completamente à disposição.

O nosso entendimento é o de que o processo de constituição do IMT tem de ser célere para evitar um certo desgaste e um certo cansaço das pessoas que, neste momento, estão em processos de mobilidade do InIR, para fora.

Não sei me esqueci de responder a alguma questão, mas, no essencial, julgo que respondi a tudo.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Faltou responder a apenas uma pergunta, que posso clarificar novamente.

Não gostou das palavras que utilizei, mas posso utilizar outras.

Há uma divergência de opinião relativamente ao ex-Secretário de Estado. O senhor acusou-o de coação e ele negou.

Nestes dois posicionamentos, gostaria de saber que relacionamento foi este com a tutela.

O Sr. Eng.^o **Alberto Conde Moreno**: — Sr.^a Deputada, é muito simples, não podemos retirar as palavras do contexto. Eu assumo o que disse, mas no contexto. Não tem nada a ver com as relações que o InIR teve com o Sr. Secretário de Estado ou, posteriormente, com qualquer outro governante no caso do contrato da Brisa.

Mas o facto de, possivelmente, o Estado (e o Governo) ter um mau entendimento sobre aquilo que o InIR, enquanto entidade não independente, pode fazer... O InIR pode fazer os estudos económico-financeiros e de análise. Não são críticas pessoais, nunca foram entendidas como tal, por mim ou pelo InIR. Também não foi um trabalho isolado do Presidente do InIR — na altura em que veio aqui, antes de todos os outros,

não sabia o que alguém iria dizer futuramente —, não foi um trabalho individual.

Como lhe digo, Sr.^a Deputada, não tem nada a ver com a relação que mantivemos com o Sr. Secretário de Estado no âmbito do contrato da Brisa.

Se eu reforcei, enfatizei e apresentei, no início, que não tínhamos estado presentes nesta negociação, isso não tira a mínima capacidade ou competência ao InIR para ser o que é, dentro dos parâmetros em que se situa. E não deixo de dar toda a liberdade ao Governo de assumir a posição que assumiu. Absolutamente! Não há nenhuma espécie de crítica nessa matéria.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Passamos ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, Caras e Caros Colegas, Sr. Eng.º Alberto Moreno, gostaria de começar por lhe dar as boas-vindas a esta Comissão.

O Sr. Engenheiro esteve na Assembleia da República, na Comissão de Economia e Obras Públicas, no dia 21 de outubro de 2011 e no dia 11 de abril de 2012. Tive a oportunidade de rever ambas as audições, que, aliás, fazem parte do acervo desta Comissão, juntamente com muita outra documentação que transitou da Comissão de Economia e Obras Públicas, e não há que escamotear e iludir as questões. Quer eu, quer o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, quer os Srs. Deputados Basílio Horta e Duarte Cordeiro, do Partido Socialista, mais do que uma vez, penso eu, acusámo-lo de faltar à verdade em relação a alguns pontos dessa audição.

Mas, como o Sr. Eng.º Alberto Moreno disse, há coisas que, às vezes, no calor das reuniões e das inquirições, ficam fora do contexto, são mal ditas ou mal explicadas ou somos até apanhados de surpresa.

Como foi dito pelo Sr. Presidente em exercício, o espírito desta inquirição tem um carácter muito especial em termos de Comissão de Inquérito. Trata-se, no fundo, de revisitar algumas matérias, colocando até o contador a zero, para que o Sr. Engenheiro possa explicitar detalhadamente o que disse em relação a algumas delas e que nos levou a tirar essa ilação, nomeadamente, no relacionamento com vários membros do atual Governo.

No entanto, já lá iremos a esse ponto das relações com os membros do atual Governo — em relação ao anterior Governo ficou agora explícito, na sua resposta à minha colega Carina Oliveira.

Em primeiro lugar, pedia-lhe que comentasse as declarações feitas nesta Comissão de Inquérito pela Dr.ª Ana Maria Burnier, que disse — vou citar quer o que transcrevi das suas declarações quer o que consta do *take* da Lusa: «O InIR não tem capacidade para dar resposta aos 16 contratos de concessão que estão sob a sua alçada.»

Gostava que aprofundasse e comentasse este comentário, eventualmente, até à luz das considerações que já fez de deficiente enquadramento ou de falta de recursos humanos e técnicos.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelo espírito com que colocou a sua questão. Sinto-me, de facto, muito motivado para colaborar convosco nesta perspetiva. Não podia ser de outra maneira. E não entendam as minhas palavras iniciais como qualquer fuga àquilo que é a essência da prestação de contas a uma Comissão que me merece o maior respeito.

Não ouvi as declarações da Dr.^a Ana Burnier. Posso dizer-vos que prezo muito a técnica em questão e que fui um dos responsáveis diretos (não sei se sabem) pela sua contratação no InIR. No início, face à carência de elementos da EP passarem para o InIR, isso não nos assustou; antes pelo contrário, pusemos todos os elementos do conselho diretivo na busca de pessoas com condições. E essa pessoa é hoje quadro do InIR, porque prestou provas, portanto não é porque tenha alguma relação... E prestou provas perante um júri que é completamente autónomo do presidente e os processos são conhecidos.

Quanto ao facto de o InIR não ter capacidade para dar resposta aos 16 contratos de concessão, tudo depende de qual é o nível de serviço. Sr. Deputado, quando temos uma autoestrada, ela pode funcionar a nível de serviço *a*, *b*, *c*, *d* ou mesmo *e*. O *Highway Capacity Manual* funciona assim, e nós, engenheiros, temos esse código genético. Sou engenheiro eletrotécnico, mas desde 1977, no Plano Nacional de Transportes, habituei-me a trabalhar nesta onda. Naturalmente, pelos sítios onde passei, tenho por norma ser uma pessoa com um elevado pragmatismo e nunca deixei de estudar até hoje. Portanto, não se trata só de experimentação, gosto de aprofundar e tenho aprofundado, sobretudo, os temas da regulação.

Ora bem, na constituição do InIR, gostávamos de ter um gestor de contrato. Salvo erro, vejo a vossa pergunta muito reportada — não sei se foi essa a intenção, mas, desculpem, lia-a assim, não quer dizer que o tenha sido —, muito «colada» (é a primeira palavra que me aparece e não exprime nenhuma intenção) àquilo que são as recomendações de sucessivos relatórios do Tribunal de Contas.

Quero dizer-vos que, quando o Governo me convidou para fazer parte do InIR, em maio de 2007, foram os relatórios do Tribunal de Contas que li em primeiro lugar. Naturalmente, havia uma ideia inicial e eu

próprio, quando convidei a Dr.^a Ana Burnier, disse-lhe: «Vamos tentar fazer isto com meios adequados de longo prazo para conquistar algumas etapas, para conseguir criar aqui um regulador, suponhamos o *benchmark*.» Se leram alguns dos temas do plano estratégico, que me são caros, de diagnóstico, o *benchmark* era o regulador independente a médio e longo prazos, e naturalmente que havia um *pari passu* com a Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos (ERSAR). Ainda hoje, a ERSAR (então IRAR) tinha para as águas e resíduos uma perspectiva, que é pública, e que o meu amigo Dr. Jaime Belo Batista refere com algumas insuficiências. Portanto, o passo que foi dado foi para uma entidade reguladora independente agora. O mesmo está a ser feito para...

Quero dizer-lhe, muito simplesmente, que, quando assumimos funções na Administração Pública, ou andamos sempre, todos os dias, a fazer queixinhas e a dizer que os meios são escassos, ou fazemos pela vida, como se faz nas empresas, em particular nas empresas deste País — e tenho feito pela vida de algumas e tenho conseguido pôr de pé algumas —, com uma perspectiva e uma visão de médio e de longo prazos. Se ganharmos esta «etapa», conquistamos alguma credibilidade.

Penso que conseguimos fazer isso, mas também conseguimos transmitir, quer ao Tribunal de Contas quer à Ernst & Young (cujo relatório não li), que havia insuficiências por parte do InIR. Portanto, não é só a Dr.^a Ana Burnier... Digo-vos que gostava de ter um gestor contratado, mas não foi por causa disso que, antes de vir para aqui, deixei de saber que tinha entrado um processo no InIR, uma hora e meia antes. Ou seja, há pessoas que — como vos disse já e constato — com dificuldades e com um espírito público que não é, pura e simplesmente, jargão, prezarei para o resto da vida e têm assumido naquele instituto a defesa do Estado.

Não foi, em qualquer momento — repito, em qualquer momento —, o InIR citado em tribunal, pela tutela e pelos concessionários, como tendo perdido ou atrasado um dia de resposta que deva ter num processo judicial em curso. Inclusivamente, com algumas dificuldades, com restrições financeiras, por exemplo, temos feito a publicação trimestral dos relatórios de tráfego, que é um elemento informativo, digno, objetivo, aceite pelas concessionárias como fiável e baseado na informação que elas prestam; e não é uma mera cópia, não é uma mera caixa de correio.

Portanto, Sr. Deputado respondo-lhe que sim, que temos falta de meios, mas não é por isso que temos tido *major defaults* (falta-me a expressão em português) na nossa atuação ou que temos faltado ao cumprimento do dever que o Estado nos deu no contrato de concessão.

O PCQ da Brisa podia ter-se feito em 6 meses. Podia, Sr. Deputado, mas, olhe, demorou um ano. O que é essencial é que nós entendemos, com a Brisa, fazer esse PCQ, ter um elemento de referência comum em 11, 15 elementos. E não é por termos menos elementos que a Direção de Segurança e Qualidade, quando está em Lisboa, não faz as suas voltas (que são semanais) ao campo, não deixa de ter uma perspetiva, digamos, do que são os sistemas de transporte inteligente — e agora, felizmente, o Instituto de Mobilidade de Transportes vai ter a possibilidade de ter uma perspetiva integrada para o utente, não apenas da infraestrutura rodoviária — e de desenharmos algumas metodologias de informação para o utente na estrada, com *hardware* que já lá está.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A Dr.^a Ana Burnier também disse, quando referiu que o InIR não tem capacidade para dar resposta aos 16 contratos de concessão, que nunca conseguiu fazer isso e, mais, disse

que não tem capacidade para fazer estudos mais aprofundados, nem de regulação.

Perguntava-lhe se concorda com esta apreciação e se tal deriva dos constrangimentos que há pouco identificou.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, ninguém mais do que eu lhe agradece essa pergunta.

Muito honestamente, na minha consciência em primeiro lugar e, diria, com os diretores, no qual eu incluo a Dr.^a Ana Burnier, e não só, o diretor dela até 17 de dezembro passado, entre outros elementos, há um diálogo muito vivo, muito aceso, sobre se o InIR é regulador ou não.

Em primeiro lugar, há que definir os conceitos!

Ora bem, no nosso modelo e no nosso padrão, a regulação define-se em dois campos básicos, um dos quais é a regulação do acesso ao mercado. O acesso ao mercado consegue-se por concurso público ou por renegociação dos contratos de concessão.

O InIR está excluído ou foi excluído até agora — e não vejam com isso, digamos, um deslizar de responsabilidades minhas, não, é uma constatação objetiva... O modelo é este: eu, como regulador, tenho que ter possibilidade de regular o acesso ao mercado tanto para novos concessionários como modificando os incumbentes atuais e, naturalmente, isso o InIR não tem feito nem no anterior Governo nem neste.

Os senhores conhecem mas, se não conhecem, eu posso dar-vos essa informação. Nos despachos de criação da unidade técnica das PPP — e nada me move; antes pelo contrário, o Presidente da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projeto das PPP é um excelente técnico... Dizia então que, em 19 de dezembro, saiu a constituição de uma comissão de renegociação de todas as concessões com pagamento por disponibilidade.

Portanto, basicamente o que está aqui são as concessões com pagamento por disponibilidade: ex-SCUT, mais Norte e Grande Lisboa. Estamos fora do contrato da Brisa.

Porque me referiu que nunca conseguimos fazer estudos de regulação, eu encaro os estudos de regulação... Citou a ISO e eu não percebi. Mas quanto aos estudos de regulação, que, penso, é a essência...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Nem «estudos mais aprofundados, nem de regulação», foi a citação exata.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — «Estudos mais aprofundados».

Aquilo que fizemos em novembro de 2010 foi, efetivamente, um estudo de regulação. É uma análise, digamos, das condições de alteração de contratos, porque o InIR, de acordo com a sua legislação, pode e deve fazê-lo. E a Direção de Estudos de Mercado e de Regulação, a direção da Dr.^a Ana Burnier, à qual pertencia o Dr. Fernando Crespo Diu, e mais dois técnicos, que já saíram, tem essa capacidade.

Fizemos esse estudo e também, com o apoio da TIS — posso citar, sem publicidade, o consultor que nos apoiou —, com a metodologia criada por mim, particularmente, com a Direção de Regulação e Concessão, lançámos esse concurso e em 2008 temos a Conta Nacional das Infra-estruturas Rodoviárias, que é um estudo de suporte de regulação para qualquer entidade reguladora independente.

O que é que permite esta Conta Nacional das Infra-Estruturas Rodoviárias? Permite perceber por que é que as pessoas estão a pagar aquela tarifa de portagem e não outra: 0,06771 — e estou a citar de cor porque, possivelmente, está errada, pelo que peço me relevem essa matéria,

mas no global estará correta. Mas, como dizia, a Conta Nacional das Infraestruturas Rodoviárias permite aferir o que é que um utente, um cidadão motorizado que paga os seus impostos, que contribui com determinado tipo de impostos e de portagens, recebe em termos de valor do tempo, em termos de valor económico e de externalidades, digamos, ambientais e de segurança, do uso da estrada. E posso dizer-vos que os resultados foram apresentados ao Governo anterior e a este Governo como um fundamento, como uma imergência — e imergência neste caso com *i*, naturalmente — para um futuro organismo regulador independente.

Sem esta base não há, assertivamente, capacidade para integrar nos contratos qualquer variação de tarifas de portagem que não seja uma decisão *ad hoc*.

Portanto, essa Conta Nacional das Infraestruturas Rodoviárias, de que me orgulho, foi, naturalmente, um dos elementos que ficou suspenso por restrições orçamentais na contratação de mais um ano da atualização desse valor de 2008 para 2009-2010. É um trabalho que está pendente, neste momento, e que já foi transmitido ao IMT.

Estudos de regulação, eu gostaria de ter feito outros. Neste momento, quanto à minha motivação para falar disso, Sr. Deputado, gostaria que me reservasse para o que o conselho diretivo ou o próprio IMT queira, tecnicamente, discutir comigo, porque eu não queria estar a condicionar a atividade deles.

Sei exatamente aquilo que lançaríamos se continuássemos a trabalhar tal como estivemos até aqui e, naturalmente, o fundamental é discutir o preço da tarifa do transporte e ter capacidades e competências para o fazer. A Dr.^a Ana Burnier liderou esse estudo, não estou a desdizê-la, estou a dizer que existe isto. É pouco, mas não estava feito, não esteve feito em todo o setor.

Quando me despedi do setor dos transportes em 1988 e fui para diretor-geral do Ministério da Indústria e Energia, eu tinha em curso quatro estudos no setor dos transportes, um deles era exatamente a conta das infraestruturas, melhor, a conta de transportes, não englobava apenas as infraestruturas.

Nessa altura, o Gabinete de Estudos e Planeamento, a que eu pertencia... Era Ministro... Portanto, em 1988 já era, não sei quem era ministro... Mas isso foi desenhado no Governo cujo Secretário de Estado era o Dr. Murteira Nabo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — As declarações que tem proferido acabam por elucidar esta Comissão, e tem valido a pena estar a ouvi-lo, quer a si quer à Dr.^a Ana Burnier, porque nós já debatemos em sede de Comissão de Economia e Obras Públicas, os célebres relatórios do InIR, que tiveram três versões. Foi, aliás, um tema muito debatido. Já tirei as minhas conclusões: com tantos constrangimentos técnicos, daí a variação e algumas incorreções que foram apontadas a esses relatórios, nomeadamente pelas comissões de negociação, que foram muito críticas.

A sua intervenção sobre as contas suscita-me aqui uma pergunta, e depois, voltarei ao ponto da avaliação do InIR pela Ernst & Young, que também é muito crítica sobre o InIR.

Mas a pergunta que me suscitou é a seguinte: como é que o InIR tem efetuado a monitorização das falhas de disponibilidade das vias que têm repercussões nos pagamentos de disponibilidade do Estado? Com tantos constrangimentos, o InIR tem conseguido apurar todas as concessões, as deduções nas diversas vertentes, ou seja, em termos de acessibilidade, condições de segurança, condições de circulação?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, no meio de algumas considerações mais felizes, faz outras que estão fora do âmbito desta Comissão de Inquérito e não quero deixar de referir que não consegue desestabilizar o Presidente do InIR nessa matéria.

Os relatórios do InIR, nessa altura, foram relatórios regulatórios e levaram — e peço desculpa, Sr. Presidente, mas invoco aqui o direito de resposta, *a latere*, de concessão da Brisa — a que dois ministros retirassem a Brisal e a AEDL (Autoestradas do Douro Litoral, SA), dois dias depois, das renegociações que tinham iniciado em agosto desse ano, e estou a referir-me a 2010 (de agosto para novembro).

Tiveram três versões com três pressupostos e tiveram também, o que me aprez registar, a validação de duas entidades independentes fundidas num só relatório — a Universidade Católica do Porto e o CEGE do ISEG —, através de especialistas que foram consultados, pagos e, autonomamente, publicaram essa... Naturalmente, que eu não vou dizer mais nada neste momento, vou focar-me na resposta à sua questão do controle de disponibilidade.

É com muito orgulho que venho aqui dizer que... E, na sequência do que eu disse aos Srs. Deputados, temos de ser realistas porque é assim que as empresas sobrevivem no mundo empresarial. Não podemos atacar em todas as frentes, temos de atacar com o exército que temos, temos de ser realistas.

Portanto, olhando para os contratos que temos, há prioridades a estabelecer. Uma das prioridades que estabelecemos foi quando o InIR recebeu, julgo que em julho, do *Diário da República* os contratos das então ex-SCUT com a Grande Lisboa e a concessão Norte. Não tendo participado exclusivamente num ponto segmentado — eu próprio informei a Comissão, no âmbito do Norte-Litoral, de um processo de achados arqueológicos e no

alargamento da autoestrada —, não deixando de referir esse aspeto, quero dizer-vos que o controlo de disponibilidade foi logo identificado nesses contratos revistos ou renegociados como uma responsabilidade do InIR. Pasmem! Eu tive oportunidade de o dizer na altura. Até à altura não foi indicado, durante as negociações, que o InIR iria ser o controlador da disponibilidade desses contratos. Não houve uma preparação prévia do regulador.

Não obstante, o nosso trabalho no EasyWay, que é uma convenção, digamos, uma das vertentes dos sistemas de transporte inteligentes na União Europeia, e da qual fazemos parte e desde sempre em articulação já com o IMTT, na Comissão Europeia, com o apoio de uma consultoria específica de *software*, a partir de informação dada pelas concessionárias relevantes, portanto as que diziam respeito a esses contratos de disponibilidade, as ex-SCUT e as duas com portagem que foram transformadas em disponibilidade, tivemos oportunidade, desde julho até à primavera de 2011, de concluir um conjunto de metodologias, com reuniões muito acesas, muito técnicas com os concessionários para fazer determinações, orientações sobre como é que o InIR iria proceder à validação dessa disponibilidade. Em 2011, foi publicada. Julgo que dei à então Comissão de Economia esses elementos.

Relativamente à disponibilidade de 2011, existe, neste momento, um processo em tribunal arbitral de uma concessionária, que já viu perder uma providência cautelar que interpôs no tribunal judicial no sentido de não ser procedente uma redução da disponibilidade em 2011, num valor próximo dos 6 milhões de euros, o que não é despiendo para essa concessionária.

Não obstante, o InIR, com base nas fórmulas em cuja elaboração não colaborou mas que estão contratualizadas entre a concessionária e o Estado, ou seja, fórmulas que estão aceites previamente pela concessionária,

calculou qualquer coisa que a concessionária não gostou. Isso significa, de facto, que nós, para além de outros valores que não são sujeitos a reações por parte das concessionárias senão através de carta, nunca em tribunal arbitral ou por providência cautelar...

Portanto, o resultado de todo este trabalho do InIR — é um dos trabalhos que não trago aqui reportado, mas posso enviá-lo amanhã — é saber quais foram as deduções dos pagamentos de disponibilidade que previamente a EP tem de fazer, mensalmente.

Quero dizer-vos que, nessa concessão em concreto, o pagamento de cerca de 6 milhões de euros de disponibilidade corresponde a mais de um mês de disponibilidade da concessionária.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Agradecia, então, que o Sr. Presidente da Mesa, depois, fizesse essa diligência para termos todos os documentos comprovativos.

Sr. Eng.º Alberto Moreno, deixe-me dizer-lhe só uma coisa: esta é uma comissão de inquérito e quem define o âmbito da inquirição são os Deputados. Não vale a pena ofender-se por tão pouco quer com a Deputada Carina Oliveira quer comigo ao fazer-se de vítima cada vez que não gosta de perguntas que, sendo incisivas, têm sido feitas em tom calmo e cordato.

Deixe-me fazer-lhe outra pergunta sobre a auditoria da Ernst & Young, que é muito crítica para com o InIR. A auditora avalia várias concessões.

Tenho aqui uma à minha frente, em que, numa avaliação de um a cinco, em vários itens, o InIR tem sempre um ou dois pontos.

Depois, refere variadíssimas conclusões, dizendo o seguinte: «Para processos de construção, não existem procedimentos de controlo operacionais e financeiros, instaurados e formalizados; a análise efetuada

sobre as concessões não tem sido atualizada e tem por base, essencialmente, informação veiculada pela própria concessionária; não se verifica a monitorização dos projetos de construção e dos processos expropriativos (...); não existem critérios definidos que permitam ao concedente efetuar o controlo da operação e manutenção da concessionária; verifica-se um elevado número de aprovações tácitas, o que evidencia a falta de controlo das mesmas, assim como do respetivo mapeamento dos riscos resultantes para os concedentes». E podia continuar com as várias apreciações que a Ernst & Young faz, no seu relatório, sobre a atuação do InIR.

Gostava que comentasse esta avaliação crítica, à luz dos próprios constrangimentos que já foi invocando quer em resposta à Deputada Carina Oliveira quer a mim próprio.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, eu disse logo que não entendia isso como uma posição de vitimização. Tenho muito orgulho no que o InIR fez. Não fui eu; foi o InIR que fez. Se não fez mais, perguntem a quem tinha de dar as condições ao InNIR por que é que não foram dadas. Perguntem por que é que, por exemplo, a Conta Nacional das Infraestruturas Rodoviárias não pôde ser feita, por que é que determinado tipo de pessoas, muito qualificadas, que estiveram no InIR tiveram de sair ou por que é que outros estudos de regulação não puderam ser feitos. Porque, de facto, não havia essas equipas.

Ora bem, não li o relatório da Ernst & Young e, Sr. Deputado, acredite ou não, nós contribuímos com um acervo de informação sistematizado, estruturado. Não li o relatório da Ernst & Young. Não o tenho. Oficialmente ou não oficialmente, não chegou a mim, ao InIR. Quero dizer-lhe que conheço a Diretora-Geral do Tesouro e Finanças há

muitos anos e falei com ela duas vezes, quando tive oportunidade de transferir para a Ernst & Young toda a informação.

Também me reservo no direito, perante esta Comissão e em nome da qualidade técnica dos recursos humanos que existem no InIR, de fazer apreciações sobre a equipa técnica (que não conhecia nada, não tinha antecedentes nenhuns, das concessões PPP rodoviárias) que chegou ao InIR e que eu vi pela primeira vez. A minha orientação foi: «Deem tudo o que existe aqui». Não me foi dada nenhuma nota por parte da Sr.^a Diretora-Geral do Tesouro e Finanças, que, na altura, era a cliente do estudo ou a representante do cliente do estudo, para que isso acontecesse.

As palavras que o Sr. Deputado está a tirar de um documento eu não as li, mas sinto que há uma injustiça muito grande por parte de uma equipa que leva tudo, não o que o InIR tem mas o que a concessão Brisa tem no Estado — e estou a falar na Brisa, porque é dela que estamos hoje a falar — e as 16 concessões, incluindo a EP. Apenas com um relevo: tudo aquilo que os senhores queriam antes de 2007 solicitávamos e telefonávamos, antes, à EP para o transmitir. Foi isso que foi feito, tanto quanto é do meu conhecimento.

Naturalmente, os senhores produziram a informação que entenderam. Não veja em mim que me considero vítima de qualquer coisa, mas acho que não é assim, não é com relatórios desses — se é que esse relatório tem essas afirmações retiradas de um contexto que desconheço — que se investe na Administração Pública, depois de muitas e muitas boas horas de sono terem sido gastas não apenas por mim, mas pelas pessoas que colaboraram comigo.

Desde 25 de outubro de 2010, não houve um secretário de Estado ou um ministro que tivesse pedido ao conselho diretivo para ficar lá mais um

dia. Nós ficámos. Podem entender que é apego ao poder — é a vossa interpretação.

Deixo à vossa consideração conhecerem melhor o InNIR, não como o conheceram determinados jovens desses consultores. Quando os vi, a minha primeira orientação foi dizer: «Deem tudo o que é possível e disponibilizem-se em todo o lado». Admiro-me que eles tenham compreendido, em uma ou em duas sessões que tive comigo, a nossa estrutura matricial de acompanhamento, desde o Gabinete Jurídico, passando pela Direção de Segurança e Qualidade, pela Direção de Regulação ou pela Direção de Planeamento. Admiro-me, porque as palavras que refere não são consentâneas com a prática que tenho dentro do InNIR.

Há carências? Pois há. Neste momento, não vou dizer-lhe, Sr. Deputado, que me faltavam x , y técnicos. Não vou dizer-lhe. Parece um choradinho. Não é nesse registo que estou. Estou num registo em que acordo todos os dias bem-disposto, estou bem com aquilo que fizemos e sei que as pessoas que lá estão — não digo 100%, mas muitas delas, a maior parte, a grande maioria — dão a sua capacidade e a sua competência pelo InIR.

Acho profundamente injusto que, numa janela de tempo, jovens venham dizer isso de uma instituição que eu criei.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Agradeço-lhe a frontalidade em relação a essa resposta. Nós próprios temos tomado por boas a esmagadora maioria das apreciações do relatório da Ernst & Young e, se calhar, teremos de revisitá-lo de um modo mais crítico, à luz da apreciação que fez sobre quem o elaborou.

Passo agora a outra pergunta e agradeço a mesma frontalidade com que tem respondido, porque também vou fazer-lhe a pergunta de um modo frontal, não vale a pena iludirmos os assuntos.

Como referi na minha primeira intervenção, foi um ponto de discordância entre nós a célebre reunião da Comissão de Economia e Obras Públicas, em que se suscitou a questão da sua articulação, exclusivamente ou não, com a tutela e com o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Miguel Relvas.

Tendo agora todo o tempo do mundo e sem constrangimentos, gostava, se pudesse — até para dissipar a opinião com que, eventualmente, ficámos, injustamente ou não —, que explicitasse como foi esse relacionamento, essa articulação, as comunicações que existiram e a troca de documentação que também existiu sobre a matéria das parcerias público-privadas.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Tenho uma pergunta prévia a fazer à presidência da Mesa.

Quero saber se esta matéria... Não tenho reserva nenhuma em responder a essa pergunta na Assembleia da República, no sítio próprio. Nenhuma. Aquilo que eu iria dizer daqui a dois anos, daqui a dois meses ou daqui a dois minutos é exatamente o mesmo, se me disserem: «Isto cai no âmbito desta Comissão». Se o Sr. Presidente entender... Ponho à sua consideração.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, estamos no âmbito da audição daquilo que diz respeito à PPP chamada Brisa. Por isso, as questões são colocadas nesse âmbito, sendo certo que é de livre iniciativa dos Srs. Deputados poderem colocar questões fora desse âmbito. Da mesma forma, é também da livre iniciativa das pessoas que aqui são ouvidas responderem ou não sobre as matérias que não estão balizadas dentro do tema que está em discussão.

Por isso, com toda a frontalidade, devolvo-lhe a questão.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Presidente, a única resposta que lhe dou é que a minha não-resposta no âmbito desta Comissão seja relevada pelo facto de esta Comissão não tratar desse assunto.

Volto a afirmar: o que tenho para lhe dizer e o que lhe disse — e tenho consciência que o disse, porque nunca mais vi a sessão que invocou, do dia 21 de outubro, nunca mais, não preciso, tenho aqui, na consciência, é aquilo que aconteceu efetivamente — dir-lhe-ia agora, se isso fosse requerido pelo Sr. Presidente. Se a opção é minha, preferirei fazê-lo fora do âmbito desta Comissão, nem que seja depois desta Comissão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — É para fazer uma interpelação à Mesa?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

A carta que está em causa e que foi invocada — e peço a sua tolerância para a explicitar, porque acho que cabe no objeto desta Comissão de Inquérito, que é sobre todas as parcerias público-privadas... O Sr. Alberto Moreno dirigiu uma carta ao Ministro Adjunto e dos Assuntos

Parlamentares, cujo assunto é: «Documentos, regulação, transportes e infraestruturas rodoviárias», refere o seguinte: «Na sequência da sua comunicação que muito me honra, venho transmitir-lhe informação seguinte: Renegociações...» — e pedia ao Sr. Presidente que ouvisse porque verá que está no âmbito da Comissão de Inquérito — «... das concessões rodoviárias 2010 — avaliação dos impactos financeiros pelo InIR; relatórios de contraditórios do InIR e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ao relatório preliminar da auditoria de gestão e regulação das parcerias público-privadas pelo InIR do Tribunal de Contas;...» — já versámos aqui muito que abrange todas as parcerias público-privadas — «... cartas entre o InIR e a Estradas de Portugal, atestando instruções do Estado, seu acionista, impedindo o regulador de exercer as suas competências no âmbito da informação financeira regulatória, requerida pela regulação do contrato de concessão Estradas de Portugal SA; informações e pareceres sobre subconcessões rodoviárias contratualizadas desde 2008; pareceres em que o regulador alertava para a necessidade de dispor de modelos financeiros; impactos financeiros da dívida; vários anexos de cartas do InIR, da Estradas de Portugal; propostas de reestruturação de regulação dos transportes, de infraestruturas rodoviárias (...). Ou seja, é um grande acervo de documentação sobre esta matéria das parcerias rodoviárias.

Portanto, acho que cabe perfeitamente em todas as parcerias rodoviárias e no âmbito desta Comissão de Inquérito.

Como esta matéria foi suscitada e até alvo de polémica, porque o Sr. Eng.º Alberto Moreno proferiu determinadas afirmações e eu até citei, na minha primeira intervenção, vários Deputados do Partido Socialista que consideraram que não estava a dizer a verdade nessa inquirição, aquilo que acho relevante é que possa esclarecer se nós próprios estávamos enganados,

o que é que estava aqui em causa, com toda a vontade e frontalidade com que tem respondido e sem limitação de tempo, sem os constrangimentos de tempo que essas audições, na Comissão de Economia e Obras Públicas, muitas vezes têm suscitado.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro). — Sr. Deputado, agradeço a forma como colocou a questão e o que percebi é que quer esclarecer nesta reunião da Comissão de Inquérito uma coisa que não ficou esclarecida na reunião da Comissão de Economia.

É a síntese que faço.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não, Sr. Presidente. Estou a fazer uma pergunta!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro). — Eu não o interrompi e ouvi o Sr. Deputado com muita calma.

Tudo aquilo que disse corresponde à verdade, ou seja, estamos a auditar, de facto, todas essas matérias.

Quero também dizer-lhe que os nossos trabalhos estão divididos por temas e hoje estamos a tratar da Brisa. Ora, tal como eu disse há pouco é uma prerrogativa dos Srs. Deputados poderem fugir do tema e a mesma questão é colocada a quem cá está ser ouvido.

Eu não disse ao Sr. Eng.º Alberto Moreno para não responder. Digo-lhe é que ele está aqui hoje convocado para prestar esclarecimentos sobre a Brisa e, se ele entender que quer responder a essa matéria, fá-lo-á; se entender que não quer, eu, enquanto Presidente da Mesa e durante o tempo que aqui estiver, não vou obrigá-lo. É curioso que tenha sido agora, que passei para o desempenho desta função, que se coloca esta questão. É uma

coincidência que registo com alguma particularidade e com algum interesse. Porém, não vou dizer ao Sr. Eng.º Alberto Moreno para responder ou não responder. Acho que é exatamente esta a baliza.

O Sr. Deputado Renato Sampaio, que me antecedeu nesta sessão a presidir à Mesa, chamou a atenção do Sr. Eng.º Alberto Moreno para o enquadramento desta Comissão de Inquérito e, por isso, Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, não vai, com certeza, pedir-me para eu forçar o Sr. Eng.º Alberto Moreno a responder a uma questão que não está no âmbito desta audição, poderá estar noutras audições, mas, repito, nesta não está.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, eu não vou solicitar nada. Aquilo que estive a explicitar é que em toda esta documentação está a Brisa, como todas as outras. Por isso, eu acho que faz parte.

Se o Sr. Eng.º Alberto Moreno não quiser responder, nós não vamos levantar qualquer incidente...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro). — Nem eu estou a levantar qualquer incidente.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Todas as parcerias público-privadas rodoviárias estão nesta documentação que foi enviada ao Sr. Ministro Miguel Relvas. Todas! Portanto, podemos fazer a pergunta em qualquer uma, e também na Brisa.

Queria dar toda a latitude ao Sr. Eng.º Alberto Moreno para esclarecer tudo de uma vez por todas.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, eu tenho 64 anos, estou em processo de reforma, com muito gosto, e percebo perfeitamente o que está a dizer. E o senhor também perceberá porque lhe vou responder. Não é com receio de vir cá outra vez. Eu venho cá todas as vezes que quiserem, mesmo depois de reformado. Portanto, não estou a fugir.

Os senhores, na altura, fizeram aquilo a que eu chamarei uma «manobra de diversão» dizendo que eu não tinha dito. O senhor começou por chamar uma «carta». Não é uma carta, é um cartão que eu usei, depois de uma chamada que recebi, como Presidente do InIR, solicitando-me... O Sr. Ministro Miguel Relvas, nessa altura — e julgo que ainda hoje tem a tutela dos assuntos parlamentares —, na medida em que isso poderia ser relevante para a Comissão de Economia e Obras Públicas, pediu-me para eu lhe fazer chegar nesse dia todo um conjunto de informação... E aqui há outro aspeto: é que ele referiu-me uma coisa à qual fiquei sensível e fiz imediatamente, mas também fiz outra coisa em paralelo, que eu vos disse. Mas não foi uma carta oficial do InIR que eu escrevi...

Risos do Deputado do PS Fernando Serrasqueiro.

Não se ria, Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro. Não é para rir.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Qual é a diferença?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não, não! Fui eu que assinei!

Agora, eu estou a dizer-vos que, não sendo o Ministro da Defesa ou qualquer outro ministro que estava a pedir-me os elementos, eu compilei essa informação com os serviços, que entendi, do InIR e tirei duas cópias.

No dia seguinte, essas duas cópias estavam no Gabinete do Sr. Ministro Miguel Relvas e no Gabinete do Dr. Sérgio Monteiro, Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com uma carta, essa sim, exprimindo e explicitando exatamente os termos que vos estou agora a referir. Faria exatamente a mesma coisa hoje!

Quando o senhor ou alguém da vossa bancada me perguntam se eu tinha enviado, respondo que enviei em termos de InIR, e possivelmente foi um erro, mas o meu entendimento e o meu modelo foi este: no pacote, com um cartão, seguiu um conjunto de informação e eu disse ao Dr. Sérgio Monteiro — já nessa altura Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com quem eu estava, inclusivamente, a negociar o contrato final da Lusoponte e a entrada de portagens, em agosto, matéria deixada do anterior Governo — o seguinte: «Passou-se isto». É muito simples! Agora, que isso deu um bruaá... Não percebo!

Discutiram os senhores a essência dos documentos? Disse que foi um acervo de documentação... Peço desculpa, mas já agora, e cingindo-me aos aspetos técnicos porque o meu objetivo não é ter 5 minutos de glória em qualquer jornal, não é. O meu objetivo é que o meu País seja tão bom como aqueles que estão a fazer a reestruturação do sistema de transportes que está a fazer este País, que é pobre, e que outros países, que são ricos, já o fizeram há dois ou três anos, como a Noruega, por exemplo. O meu objetivo é que isso seja feito rapidamente. Quando a Sr.^a Deputada Carina Oliveira me questionou sobre transmissão de informação, eu por mim tudo bem, é aquilo que eu quero dar, porque nada é meu nesta matéria.

Ora bem, Sr. Deputado, não foi um acervo enorme de informação. Foi o trabalho regulatório do InIR. Foram quatro relatórios, quatro. E os quatros eram estes: o tal relatório que tinha sido acabado de publicar ainda no Governo anterior — e quero chamar a atenção de que a minha posição de dizer «não» ou de independência técnica não foi coartada ou não foi limitada pelo facto de o InIR não ser independente, eu disse aquilo que achava por bem antes e depois deste Governo —, foi esse relatório das renegociações; foi o relatório de contraditório do Tribunal de Contas, que responde a muitas das perguntas que a Deputada Carina Oliveira fez a partir do relatório do Tribunal de Contas; foi uma proposta de reorganização do modelo de autoridade independente no setor dos transportes, para o qual eu não quero chamar a atenção para não ter pergaminhos que, mesmo que me pertençam, não os quero ter, mas foi um contributo (e estes quatro relatórios entreguei-os, como disse, e tive oportunidade de apresentar ao Sr. Secretário de Estado os *guidelines* deles) e, *last but not least*, aquilo que o Sr. Deputado referiu como cartas InIR, EP, informações, pareceres, subconcessões, impactos na dívida.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estou só a citar o seu memorando!

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Foram quatro relatórios.
Sr. Deputado, não estou a dizer que não estava de acordo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — (*Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever as palavras do orador*).

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Estou de acordo. É esse. Era um quarto relatório que tinha basicamente nove memorandos, grande parte assinados pela Dr.ª Ana Burnier, com despacho do diretor dela, Dr. Rui Soares, e uma carta minha requerendo o modelo financeiro de regulação do setor rodoviário, o chamado «novo modelo de financiamento do setor», ao então Presidente da Estradas de Portugal.

O Presidente da Estradas de Portugal respondeu-me, olímpicamente — e perdoem-me a expressão «olímpicamente», mas acho que foi uma saída que um incumbente não deve ter e eu tive oportunidade de lhe pedir para ir ao meu gabinete onde referi isso mesmo, que não deve dizer ao regulador —, que não tem porque o Estado não lhe dá autoridade para dar ao regulador. Eu transmiti essa posição ao Sr. Secretário de Estado e, até hoje, ainda estou à espera.

Ora bem, depois de, nas oito subconcessões e desde a primeira concessão, a Transmontana, ter referido que não conhecia o modelo, validava o contrato (à luz das melhores práticas, era um contrato que me parecia exequível), mas no modelo financeiro em si faltava ao regulador o fecho do sistema, o que não era pouco. Não era a matriz de risco que estava em causa, era o modelo de financiamento. E, até hoje, também continuo à espera de *inputs*.

A Conta Nacional das Infraestruturas Rodoviárias não me deixa muito sossegado e seria uma oportunidade depois perceber o papel da Brisa, futuro, na solução deste imbróglio deste modelo de gestão e de financiamento rodoviário.

Se os senhores quiserem discutir tecnicamente as coisas, vamos a isso. Quer dizer, eu sei o que está em cada uma dessas cartas. Os técnicos fizeram um trabalho e tivemos procedimentos de controlo interno de

validação e de discussão técnica que me orgulham. Pronto! É isto que tenho a dizer.

O conteúdo era trabalho feito pelo InIR e reportava as insuficiências que já nessa altura o InIR tinha detetado. Se isso teve consequências futuras na criação ou não criação de um modelo, Meus Senhores, eu não leio nem lábios, nem mentes, de políticos ou de técnicos, não tenho essa capacidade. Agora, tenho toda a consciência de que faria o mesmo que fiz e de que esses relatórios foram, e são, contributos para que, se os senhores como Deputados da Nação quiserem discutir com os técnicos um futuro modelo enquadrador do sistema de transportes, o possam fazer. Esses e outros são contributos, como disse o Sr. Secretário de Estado passado uma semana aqui. São contributos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Queria perguntar-lhe se teve resposta a essa carta por parte do Secretário de Estado Sérgio Monteiro.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não tive resposta escrita. Tive um entendimento com ele muito claro e percebi, posso estar errado, que o assunto ultrapassava e extravasava o Ministério da Economia e do Emprego, como é óbvio. Estamos a falar de uma autoridade reguladora independente. Estamos a falar de modelos de gestão que... Desculpe, Sr. Deputado, eu não me quis «pôr em bicos de pés». Eu sei perfeitamente o que quero fazer da minha vida daqui para a frente. Eu já tive ambições no sistema público. A minha tese para assessor principal, em 1982, teve umas 600 páginas, no âmbito de um trabalho que tive oportunidade de fazer no Canadá, com o *Canadian Pacific Railway*, sobre sistemas de custos rodoviários.

Portanto, não tenho neste momento, não tinha naquela altura mais nenhum outro compromisso do que dar o meu contributo com uma experiência que vem dos tempos do GEBEI (Grupo de Estudos Básicos de Economia Industrial), do Eng.º Cravinho, e passa por vários governos, à direita e à esquerda, com quem trabalhei, no gabinete, com o Prof. Fernando... — peço desculpa, agora, deu-me uma «branca» —, o Prof. Fernando da Universidade Católica, Fernando Pacheco, que foi Secretário de Estado da Indústria e Energia no Governo do Ministro Pina Moura, com o Eng.º Mira Amaral, durante 10 ou 15 anos... E ainda sou amigo de qualquer uma dessas pessoas, quer do Eng.º Cravinho, quer do Fernando Pacheco, para citar alguns.

Pura e simplesmente, vemos, hoje, funcionários do Estado, como eu, que ainda sou, e reformei-me pela Caixa Geral de Aposentações... Tenho pena de o Estado, hoje, ser tratado pelo poder político com pouca atenção, no que respeita aos poucos recursos humanos que ainda tem. Salvem esses poucos recursos humanos! É que uma Brisa ou uma AEDL ou uma concessão Norte ou uma Ascendi estão atentas a isso!

A primeira coisa que eu disse à minha equipa, no ano passado, ou em dezembro de 2011, quando saiu o decreto que, digamos, reconstituía, no Ministério da Economia e do Emprego, os organismos e criava um primeiro organismo IMT, foi o seguinte: «Vamos fazer os possíveis para evitar que os concessionários considerem isto como uma limitação do próprio InIR e, portanto, vamos estar todos juntos a fazer frente, tecnicamente, sempre, com objetividade, àquilo que são tentativas de pedir acordos do Estado e reequilíbrios financeiros».

Mas, Sr. Deputado, manifesto, de novo, disponibilidade para discutir, linha a linha, página a página, cada um desses documentos.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, quer prosseguir?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Engenheiro, foi-lhe pedida confidencialidade nessa conversa telefónica?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, se foi...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estou a perguntar-lhe porque, na gravação que estive a ver, da Comissão, o Sr. Eng.º Alberto Moreno disse que lhe tinha sido pedida confidencialidade.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, neste momento, um ano depois, não acho esse problema relevante e não lhe vou responder a essa matéria. Acho que estamos... Quero, digamos, elevar o nível para a discussão técnica destas questões, e é a única coisa que sei, e quero que esta Comissão de Inquérito tenha sucesso. Não é com perguntas dessas que o senhor chega a algum lado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Engenheiro, pelo menos, chego à conclusão...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço desculpa, já terminou o tempo de que dispunha, mas quero só dizer que, obviamente, os Deputados têm a liberdade de colocar as questões que entenderem e como entenderem.

De todo o modo, Sr. Deputado, já terminou o tempo de que dispunha...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não ia fazer nenhuma pergunta, Sr. Presidente, ia só responder a esta interpelação direta, em 15 segundos.

O Sr. **Presidente**: — Já o fiz, Sr. Deputado, e creio que esse assunto está encerrado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, se preferir, peço a palavra para interpelar a Mesa sobre a condução dos trabalhos, mas quero só que o Sr. Presidente recorde ao Eng.º Alberto Moreno, aliás, eu próprio já tive oportunidade de lhe recordar, bem como a Deputada Carina Oliveira, que os Deputados têm toda a liberdade no âmbito da sua inquirição.

O Sr. **Presidente**: — Foi o que acabei de dizer, Sr. Deputado.

Vamos passar ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Eng.º Alberto Moreno e o Sr. Dr. Cunha Matos.

Sr. Engenheiro, lembro-me bem dessa comissão, onde surgiu o termo «coação» e o termo «mentira», três vezes, mas não é isso que estamos hoje, aqui, a discutir. Aliás, vi até as minhas expectativas goradas, porque ouvi uma expressão, que foi a de «pôr o conta-quilómetros a zero», que é uma expressão que já não ouvia há muito tempo — antes, usava-se quando se queria vender um carro usado e se punha o conta-quilómetros a zero para

fazer de conta que ele era novo, numa tentativa de enganar alguém —, mas, depois, na parte final, percebi que a essência das coisas é assim e não há tentação.

Mas quero também fazer-lhe perguntas sobre o papel do InIR, porque o facto de o InIR não ter capacidade sancionatória também sucede com outros reguladores. Ou seja, estamos perante uma alteração do modelo de financiamento que o Estado, ou o Governo, com toda a legitimidade, resolveu fazer, e aconteceu noutros setores. V. Ex.^a falou na água e eu posso falar na eletricidade, porque a ERSE também não tinha regulamento sancionatório, mas isso não evitou que a EDP tivesse de repor os abusos aos clientes. Mas temos de perceber e tem de ficar claro que o facto de termos optado por um modelo novo, aliás, com deficiências — e o CDS está à vontade nesta matéria, porque até apresentou uma iniciativa para um reforço quer da nomeação, quer dos poderes dos reguladores, porque, se temos um Estado menos presente e queremos passar mais responsabilidades para os privados, obviamente, o Estado tem de reforçar o seu papel de regulação e de controlo —, não significa que não tenhamos expectativas de que os reguladores cumpram bem o seu papel. E a ERSE ou a ERSAR, independentemente de também não terem capacidade sancionatória, porque a ERSE só agora tem essa capacidade, têm feito o seu papel.

Portanto, o InIR tinha todas as condições para executar o seu papel com qualidade, a não ser que houvesse uma tentativa e uma vontade política expressa no exagero de subconcessões nos últimos anos ou em vésperas de eleições e até desse jeito um regulador cheio de tarefas, cheio de papel, com coação, com falta de informação, para que todos esses atos pudessem ser feitos sem o controlo do regulador. Tudo pode dar jeito! A insinuação é minha, mas também teremos oportunidade de verificar, porque

vamos estudar as oito subconcessões e chegaremos a saber quem tinha informação, quem tinha poder.

Mas a minha pergunta não tem a ver com isto, a minha pergunta, enquadrada com o que estive a dizer, tem a ver com o seguinte: distribuiu-nos, agora, um conjunto de multas aplicadas sobre a Brisa, já que a pergunta era sobre a Brisa, e o que vejo aqui é que «Aguarda aprovação da tutela», «Aguarda aprovação da tutela», ou seja, o InIR fez o seu papel e mandou para a tutela. A minha pergunta é esta: parou por aqui? Insistiu? Perguntou à tutela por que é que não saía do gabinete da tutela? A tutela deu alguma resposta ou alguma explicação sobre a razão por que todos estes processos, instaurados pelo InIR, ficaram exatamente na tutela?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, estamos a falar do processo da Brisa, porque o documento que vos foi entregue foi sobre todos os outros documentos que envolvem outras concessões e também podem ser úteis para outras concessões.

O Sr. Deputado perguntou se fiz insistência junto da tutela. Sr. Deputado, se tiver feito insistências escritas, reportarei a esta Comissão, por escrito, as cópias dessas cartas,...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Agradecemos que nos enviasse isso.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — ... porque não tenho memória exata, neste momento, depois de uma reunião que já vai longa, e não tenho aqui comigo esses elementos, tenho apenas o resumo dessa informação.

Agora, julgo que não fujo muito longe da verdade, ou seja, da realidade que aconteceu, se, em matéria de somatório de reuniões por ano, com o Governo, sobre assuntos transversais, que não fossem apenas exclusivamente relacionados com uma concessão ou com uma paragem de uma concessão, no fundo, assuntos de curto prazo (por exemplo, chega uma providência cautelar e, naturalmente, o concedente quer reunir com o InIR para saber o que entende e, para tratar exclusivamente destas matérias, havia várias reuniões e houve várias reuniões ao longo do ano), disser que, possivelmente, se contam pelos dedos da mão ou até menos, reuniões para tratar, digamos, de assuntos transversais. E pode até ser um aspeto positivo o Governo entender que o Instituto não precisa de acompanhamento e precisa de maior autonomia de gestão.

Mas se, de facto, houve respostas escritas, carregá-las-ei para esta Comissão; se não houve, também darei informação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, agradeço, porque o que fazemos aqui é a avaliação.

A concessão da Brisa é diferente de todas as outras, houve uma alteração de modelo e, obviamente, o que importa saber aqui é qual o acompanhamento que existiu, se a Brisa cumpriu bem com as suas cláusulas contratuais e, não cumprindo, se foi sancionada por esse efeito, se reagiu, se interpôs recurso e qual foi o papel da tutela, porque é aí que podem estar os tais benefícios-sombra, as tais vantagens contingentes, etc. Agradecia, pois, que fizesse essa pesquisa e que nos enviasse.

Queria também perguntar-lhe sobre a capacidade do InIR, porque é verdade, tivemos uma audição, que vou rotular de «pouco feliz», e a afirmação é minha, da Diretora Ana Burnier, que respondeu a quase nada para não dizer que não respondeu a nada e que, se juntar à incapacidade

que a Ernst & Young atribui ao InIR, quando diz, no caso da Brisa, que «não se verifica a monitorização dos projetos em construção e dos processos expropriativos, o que impede a devida verificação do nível de cumprimento contratual, não existem critérios definidos que permitam ao concedente efetuar o controlo das operações e manutenção da concessionária, não existe controlo de recebimento da quota-parte das coimas...» — daqui a minha pergunta anterior — «... aplicadas por falta de pagamento de portagens, verifica-se um elevado número de aprovações tácitas»... Sei que não leu o relatório e por isso me dei ao trabalho de o citar, um pouco, em concreto.

O que lhe pergunto é que apreciação é que faz disto, porque não é o primeiro que nos diz que, de facto, o InIR tinha pouca capacidade ou, pelo menos, algumas lacunas graves no âmbito daquele que deve ser o seu papel central, que é o do acompanhamento destes contratos. Portanto, o que lhe pergunto é se, da parte da tutela, houve toda a disponibilidade para dar meios e recursos ao InIR ou até para coadjuvar o InIR nesse aspeto fundamental.

Depois, quero também perguntar-lhe quanto é que a Brisa pagou em taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias (TRIR). O contrato é omissivo ou, pelo menos, não vi qualquer cláusula contratual sobre o risco fiscal, mas o Governo entendeu por bem, legitimamente, fixar uma taxa para financiar o InIR, a chamada TRIR. Gostava de saber quanto é que a Brisa pagou e, já agora, porque se liga ao risco fiscal, embora a medida não tenha ido avante, estando eu perante um especialista, não me coíbo de lhe perguntar qual o entendimento que o InIR tem quanto à sobretaxa, defendida pelo Partido Socialista, sobre as PPP, como medida de recuperação financeira dos alegados prejuízos.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — É com todo o gosto, Sr. Deputado Hélder Amaral que... Olhe, se não se importa, posso começar pelo fim, sem esquecer, de facto, o início que referiu, e a que irei.

Sr. Deputado, sobre a taxa de regulação, a par da constituição do InIR, o Governo publicou um decreto-lei com as condicionantes e os parâmetros da taxa de regulação em 2008, que permitiu que, de facto, o InIR não fosse financiado diretamente pelo Orçamento do Estado. O que é que acontece? Acontece que os contratos de concessão já existiam nessa altura e, de facto, qualquer sobretaxa ou taxa que fosse criada, mesmo indiciando níveis de serviço relacionados com a atividade — por exemplo, a TRIR está indexada ao número de veículos/km de cada concessionária e, portanto, supõe-se que quanto mais tráfego mais encargos gera para o InIR... Mas o Governo entendeu que deveria constituir uma taxa de regulação e a TRIR como uma taxa, o que implica, logo à partida, para os contratos existentes, não para as subconcessões, um pedido de reequilíbrio financeiro. No caso da Brisa, isto está materializado no acordo global, com o valor, até ao fim do contrato, de 14,6 milhões de euros, desde o início do InIR, desde 2007, desculpem, desde 2008.

Portanto, qualquer sobretaxa que venha a ser apresentada nos contratos em que o risco fiscal existe pelo lado do concessionário, tal como a Brisa, e para os contratos em curso, naturalmente que irá ter o mesmo destino.

Quanto à matéria que me referiu dos processos julgo que da Ernst & Young, volto a dizer, já ouviu as minhas referências a esse consultor, a essa equipa e ao próprio relatório.

Bem, quanto aos aspetos expropriativos, o InIR não tem de gerir um contrato, e não sei se alguém da Ernst & Young terá percebido que uma PPP não é propriamente uma empreitada. Quer dizer, há aprovações tácitas

que correm no InIR, mas não estas que deixei aqui dos Projetos das Condições de Execução das Obras (PCEO) e de aprovações de alargamentos do contrato da Brisa, nomeadamente. Essas não são sujeito nem — como está referido também naquilo que eu disse relativamente às aferições da disponibilidade para as concessões com disponibilidade — o InIR faz esse trabalho e não deixa o seu trabalho... Como disse, as primeiras coisas devem ser feitas em primeiro lugar e devemos seleccionar, quando não temos recursos, aquilo que vamos fazer.

Agora, por exemplo, se alguém me disser que o InIR deveria fazer mais *reporting*, editar mais relatórios para além daqueles que estão referidos na nossa resposta (são três páginas de relatórios), julgo que haveria espaço para isso e teria muito gosto. Gostava de vos trazer já o posicionamento sobre as tarifas de portagem em termos económico-financeiros à luz da diretiva comunitária da «Eurovinheta», por exemplo, mas só posso fazer isso honestamente com dois ou três anos e depois de um trabalho que ainda impende fazer.

Quando me refere — e eu não vi o relatório... Ausência de critérios de controlo de manutenção?! Por favor! Se nós tivemos aferição do controle da disponibilidade, foi num concessionário que avocou imediatamente uma providência cautelar e que neste momento a perdeu e, tendo-a perdido, avançou para tribunal arbitral.

Como disse no princípio, seleccionámos com as limitações que temos — e encaro a tutela como ministério setorial e Ministério das Finanças — e tivemos sempre a perspectiva de prioridades sobre aquilo que deveríamos fazer não pondo em causa encargos futuros do Estado, como esse caso da disponibilidade ou como as respostas aos processos judiciais em curso.

Portanto, nessa matéria, parece-me que há uma certa confusão, mas não vou dizer que há porque não tenho elementos suficientes nem tenho o

relatório para confundir muitas das expressões que usou, como o controlo de uma parceria público-privada com o controlo de uma empreitada.

Há processos de aprovação tácita dentro ou antes de um estudo de projeto de um novo contrato, em que, se a Estradas de Portugal me apresentam aquele elemento de projeto, se os meus serviços discutem esses elementos com a Estradas de Portugal e se ficamos cientes de que os principais aspetos foram definidos, não há necessidade de estar a empenhar homens/hora nessa matéria.

A tutela, naturalmente, não criou um InIR competitivo para ter recursos humanos capazes de permanecerem no InIR. Como vos disse na minha resposta, tivemos capacidade para fazer alguns «brilhantes» (desculpem) e ter algumas pessoas com muita capacidade, algumas ainda continuam lá, mas a curto prazo, porque há processos de mobilidade em curso, sobretudo com no momento de transição que vivemos que já vem desde dezembro de 2011. Portanto, os técnicos perguntam o que é que é melhor para eles, têm capacidade para fazer isso; e aqueles que têm preço no mercado vão para o mercado, naturalmente.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro queria agora falar-lhe sobre os reequilíbrios financeiros da Brisa.

Nós já avaliámos várias PPP e olhando para os riscos, tirando no risco da construção as alterações unilaterais ou mesmo nos riscos de exploração e de manutenção também as alterações unilaterais, diria que, como o Plano Rodoviário Nacional estava definido e foi aprovado por unanimidade aqui, na Assembleia da República, não haveria lugar a pedidos de reequilíbrio financeiro por construção de estradas, porque estavam definidas no Plano Rodoviário Nacional. Nem sei se foi esse o entendimento da Brisa quando pediu na Costa de Prata e não o teve; apesar

de mais tarde ter vindo a reconhecer que, de facto, não tinha direito a nenhum pagamento.

Há, no entanto, um conjunto de equilíbrios, quer seja na Circular Sul de Braga, quer seja no alargamento da A1, embora aqui seja um alargamento, ou no alargamento da A4 no nó de Soure.

A minha pergunta é que avaliação é que o InIR fez desses reequilíbrios financeiros e qual a causa dos mesmos.

O Sr. Presidente da Brisa falou aqui na Brisal e a Brisal tem um pedido de reequilíbrio financeiro enorme, no valor de 1,2 milhões de euros — apesar de não ter estado todo o dia na audição, julgo que não me enganei no valor, já o confirmei e era esse.

Pergunto-lhe qual é o entendimento que o InIR faz desse reequilíbrio financeiro e se vê que a Brisa tem, nesse aspeto... Estou a falar do Litoral Oeste, que também estaria no Plano Rodoviário Nacional, portanto, não é a construção da via que poderá estar a pôr em causa esse pedido de reequilíbrio financeiro. Queria era saber se o InIR fez, ou não, essa avaliação e se nos pode esclarecer quanto ao que esteve em causa quer nos que já foram feitos, isto é, como é que os avalia, quer também sobre este novo pedido.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Dois elementos: eu não tenho, neste momento, referência nenhuma sobre um pedido de reequilíbrio financeiro na A4. Talvez esteja omissa.

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

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não! A Brisal é outra questão. Já lá vamos.

Tenho aqueles que foram anunciados, porque dentro da nossa relação um tribunal arbitral aparece depois de se esgotarem as hipóteses ou de o próprio concedente referir que o representante do concedente InIR, em articulação sempre com o concedente — nestes processos nós informamos sempre o concedente, o Ministério da Economia e o Ministério das Finanças, e sempre com algum contato através de... Enfim, isto funciona muito com equipas técnicas que trabalham muitas vezes diariamente.

Contudo, queria dizer-lhe que não tenho nenhum elemento sobre a A4.

Referiu também a Brisal e a Circular Sul de Braga. Vamos à Circular Sul de Braga, porque talvez seja mais circunscrito, antes da Brisal, e está referido no acordo global da Brisa: a Circular do Sul de Braga com 28 milhões de euros como eventos anteriores.

Ora bem, nós alertámos a tutela que haveria que requerer à Ascendi, que estava a cobrar essas portagens por conta da EP, que fizesse a devolução das portagens desde o momento em que estava a fazê-lo. Trata-se de um processo. Neste momento, o InIR informou a tutela e a tutela setorial tem esse processo desde o ano passado, desde que iniciaram funções. Mas não deixa de estar registado.

No caso da Brisal, há alegações relativamente a uma arbitragem com um processo de construção, que são 12 pedidos na ordem dos 52 milhões de euros, num âmbito temporal anterior ao InIR, mas que compete ao InIR conduzir. Estão neste momento a decorrer as alegações e um processo relativamente... Quanto ao valor que citou, o valor que eu tenho é 1,22 milhões de euros, o que não deixa de ser um valor anormalmente elevado para aquilo que são outros pedidos de reequilíbrio.

Com base em quê? Objetivamente, porque teria havido, no entender da concessionária, atraso na conclusão das obras da autoestrada a montante, portanto, Porto-Aveiro, e, por outro lado, introdução de portagens nessa mesma autoestrada — estou a falar da Costa de Prata. O atraso no fecho e a introdução de portagens na Costa de Prata levaria a Brisal a recorrer dessa maneira.

Existe, logo aqui, um vício inicial sobre o conteúdo destes pedidos de reequilíbrio. Na medida em que a própria concessão é uma PPP e há desvios face ao caso-base que ultrapassam determinados valores, ela está obrigada a apresentá-lo; mas não está obrigada a apresentar como apresentou e com os valores que surpreendem os senhores e que me surpreenderam a mim e que me motivaram, como já referi em maio do ano passado quando estive aqui... O processo está pendente no tribunal arbitral, estão a ser ouvidos especialistas.

Como disse, há um vício inicial que refere que o próprio contrato obriga a concessionária a ter em conta ou referência o caso-base; não obriga a concessionária a plasmar o caso-base aqui com um pedido de (...), quando se diz «como referência».

Acontece o seguinte: a Brisal, possivelmente levada pelo facto de ter sido retirada das renegociações em novembro ou em dezembro de 2010, quis talvez ter elementos para apresentar um reequilíbrio para além daquilo que no entender do Estado... E digo «o Estado», porque o InIR veiculou esta posição com o Estado, com o Governo, quando apresentou a contestação à petição inicial. E essa contestação segue neste momento em que o Estado não reconhece o direito senão a um valor que poderia considerar como residual desse valor que eu me recuso a repetir.

Portanto, estou perfeitamente sossegado e calmo quanto ao trabalho feito por nós em articulação com o Governo e acredito que isso não passa

de um mal-entendido e de uma posição que a própria concessionária, pela força e natureza de uma PPP, teve de tomar, entenda-se, perante os bancos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, sei que o InIR não acompanhou *ab initio* o acordo global com a Brisa, mas como tenho quase a certeza que fez uma análise do mesmo, até por causa dos estudos de tráfego que o InIR publica sempre na sua página da *Internet* e porque, obviamente, a introdução de portagens noutras troços causam desequilíbrios, queria perguntar-lhe, da análise que fez, se é ou não verdade, se confirma, que este acordo deu origem a um aumento de portagens. Há pouco, já o referiu *en passant*.

Por que é que lhe faço esta pergunta? Porque, segundo o Tribunal de Contas, «No caso da Concessão Brisa, apenas uma percentagem de 85%, de uma atualização superior a 90% da inflação, permitirá à EP, S.A. beneficiar dessas receitas».

Assim, pergunto se está bem explícito ou bem claro que houve aumentos de tarifários que compensam a Brisa numa futura reivindicação de perdas de tráfego por introdução das outras portagens e o que pode ser benefício, ou não, para a Estradas de Portugal num novo modelo de financiamento que decorre desta alteração do acordo global.

Para terminar, não resisto a um comentário breve. V. Ex.^a acabou por dizer, em resposta ao Partido Socialista, «Quero que esta Comissão tenha sucesso». Gostava de saber o que quer dizer com esta afirmação e, já agora, genericamente, qual a avaliação que faz de todo este processo de negociações que já viu, se considera que há umas melhores e outras piores, para podermos também registar nos nossos trabalhos aquelas a que devemos dedicar mais atenção e aquelas que, porventura, estão bem feitas e

não merecerão a nossa atenção. Contudo, se puder concretizar a expressão que utilizou, seria útil.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas relativamente...

Aparte inaudível na gravação.

Sim, sim, eu tenho. É que os papéis não estão todos juntos, de maneira que tenho de ir ao acordo global.

Ora bem, quanto ao acordo global — como lhe disse, não tenho neste momento uma análise técnica e pormenorizada do acordo global, porque centrámo-nos e focámo-nos naquilo que dizia respeito ao InIR fazer, e fez-se —, posso referir-lhe que o aspeto que focou está plasmado numa das bases, ou seja, que todas as concessões tinham até à data... E a Brisa, em concreto, tinha o direito e a autonomia de propor, até 15 de novembro, um aumento em função da inflação de 90% do valor da taxa de inflação.

Bom, o que é que acontece? Com este contrato verifica-se que a Brisa fica com o direito de aumentar até 100% do índice de preços de inflação a tarifa de portagem, mas a diferença entre 90% e 100% é em 85% afeta à EP como uma receita mercantil da EP.

Isto, naturalmente, enquadra-se no objetivo que o Governo tinha — e nada tenho a dizer quanto ao atual que mantém o modelo de financiamento —, o que não quer dizer que fizesse o mesmo naquela altura, mas pelo menos o modelo de financiamento está suportado numa EP com o modelo que foi dado como EP, SA.

Portanto, é correto que o acordo global, se quiser, penaliza o utente e favorece a EP, não a Brisa, ou seja, a Brisa em 15%, porque a Brisa não

aumenta em 90%, mas aumenta em 100% e desses 10% adicionais a Brisa tem direito a 1,5% e os 8,5% adicionais que perfazem os 100% são da EP.

Agora, o que mais me choca não é isso. É que, quando li... E agradeço a sua pergunta, porque, voltando ao InIR, fico a saber que a atualização tarifária é 100%, mas que a Brisa informa a EP que concorda e, se a Brisa não quiser fazer 100% e quiser fazer menos, tem de informar a EP e a EP tem de concordar. Mas no artigo que está no acordo não perguntam ao InIR o que é que acha, o InIR não é visto nem achado nisto.

Há aqui sempre uma «pervasiva» constância do Estado regulador minorado face ao Estado acionista. Eu lembro-me de ter dito isto também em outubro.

Quando refiro que desejo as melhores felicidades a esta Comissão, digo-o honestamente, como cidadão, dizendo: eu falo claro, eu quero falar tecnicamente convosco, estou ansioso por falar tecnicamente convosco e não vejam nisto o acusar quem quer que seja. É, pura e simplesmente, ver em que é que o sistema, neste momento, tem de ser melhorado ou que pode ser melhorado, tanto mais que estamos todos, como cidadãos, envolvidos, com um Governo a construir uma entidade reguladora independente. Portanto, não pode ser independente se a EP tem aqui um direito, de facto, em que o InIR não é ouvido.

Eu não tenho uma perspetiva de avaliação global do acordo. Tenho apenas uma coisa para lhe dizer: é que, se antes o pagamento e o financiamento do alargamento dos troços não portajados era da responsabilidade da EP, agora continua; quanto aos troços portajados, se antes a responsabilidade e o financiamento era Brisa, agora continua a ser Brisa. Portanto, aí não houve alteração de matriz de risco.

Posso dizer-lhe mais: o contrato revoga um artigo que previa as participações financeiras do Estado de 20% — certo! —, mas numa

concessão madura custa-me pouco a crer que o efeito que a revogação deste artigo hoje tem é menor do que a que teria há 20 anos. Portanto, para além dos alargamentos, mantém-se a matriz de risco, pelo que «não é por aí que o gato vai às filhoses», como se costuma dizer.

Há um aspeto também favorável ao Estado, porque há a partilha de benefícios das atividades conexas, ou seja, o acordo assume uma partilha de benefícios das atividades conexas. Eu não conheço atividades conexas. Podem ser farmácias, podem ser telecomunicações no canal técnico. Certo. Venham elas! Quanto mais receitas melhor! Portanto, não é negativo para o Estado. Até hoje, ao InIR, não chegou nada, e teria vindo. O resultado é zero até este momento e eu quero que sejam muitos, muitos milhões.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado José Alberto Lourenço, do PCP.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Alberto Moreno, as questões que lhe quero colocar não têm a ver com o InIR em si, porque, do nosso ponto de vista, aquilo que nos traz aqui não é o InIR. Embora quem esteja a ver esta audição perceba que existem aqui muitas disfunções, não é isso que está em causa.

O que nos preocupa são as parcerias público-privadas e a forma como elas têm sido conduzidas.

Sr. Eng.º Alberto Moreno, embora eu tenha percebido, da sua primeira intervenção, que o InIR não participou diretamente na renegociação do contrato da Brisa em 2008, o conhecimento que tem, obviamente, sobre o contrato — o que era antes e o que é agora —, leva-me a perguntar-lhe se acha que foi a renegociação de 2008 da concessão Brisa foi uma boa renegociação.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, os elementos de avaliação, materiais, relevantes que tenho são os que acabei de referir na minha intervenção anterior.

Não vivi o momento, ou seja, vivi o momento de fora — porque estava vivo, felizmente, e continuo bem vivo. O que lhe quero dizer é o seguinte: no momento eu não tinha o protocolo de setembro de 2007 e também recebi o acordo global posteriormente.

Para mim, o que se passa aqui é muito simples e, não querendo facilitar coisas complicadas, quero referir que entendo que, ao aceitar o lugar de Presidente do Conselho Diretivo do InIR, aceitei tacitamente os pressupostos do novo modelo de gestão e de financiamento, no entendimento de que eu iria ter informação e não as assimetrias de informação que tive. E, nesse sentido, colaborei leal e honestamente, como estou a colaborar convosco agora e como sempre colaborei na minha vida.

Por que é que isto é importante? Porque eu percebo que a resposta à sua pergunta tem de ser compulsada de duas maneiras: uma é tendo em conta o que é que o Governo queria com o protocolo de setembro de 2007. E, não querendo cair na simplicidade, mas para bom entendedor meia palavra basta — e não só, mas poderei explicar depois —, o que está no pressuposto do protocolo é que a Brisa seja uma subconcessionária da EP. O objetivo é que o modelo de concessão, de gestão e de financiamento das PPP rodoviárias fosse, exatamente... Isto não tem mal! Eu acredito nisto, mas hoje com pressupostos e com informação que não tinha à altura. Eu não diabolizo e não caio naquilo que francamente digo no InIR: «Não há que diabolizar as PPP; há que fazer o melhor possível para fazer o melhor possível.» E eu, que estive na saúde e trabalhei muito tempo com o primeiro regulador da saúde que houve, percebo que há uma distância

muito grande, mesmo assim, nas rodoviárias face à saúde. É a minha avaliação pessoal.

Portanto, há aspetos positivos.

Quanto à renegociação em si, se me pergunta se foi uma boa renegociação, eu digo que não prejudicou o Estado, prejudicou o tempo naquilo das portagens com 10% e a Brisa podia fazer 90%. Portanto, prejudicou. Agora, não estamos aqui a falar de passagens de eliminação de risco total como houve noutras, e eu continuo a entender o que entendia, e não sou só eu, não estou sozinho nessa matéria tecnicamente.

Portanto, aqui não há esse efeito; o que houve foi, digamos, o cair de um modelo e sobretudo por aspetos que têm a ver com a crise do fim de 2008, porque este contrato de renegociação, quer os senhores queiram quer não, vive-se precisamente nesse momento financeiro internacional da crise da Lemon Brothers em outubro, um mês depois, mas escuso de vigorar esse aspeto.

Assim, compulsando o setembro com o dezembro, ou seja, o protocolo com o acordo global, eu digo não que foi um *flop*, mas que foi uma machadada no modelo, tanto mais que o próprio sistema de identificação eletrónica de veículos deixou de ter, por si só, uma função autónoma. Chamo-vos à atenção para o facto de que a par desta situação estava a criação de um sistema de identificação eletrónica de veículos, com ou sem a Via Verde, que tornava o sistema de gestão das portagens, se não fosse assumido com a Via Verde, como um sistema operativo, o que ainda hoje está para resolver. E eu sei disso acidentalmente, porque sou Presidente do InIR e, enquanto for Presidente do InIR, os estatutos obrigam-me a que seja Presidente do SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos), que está, digamos, em banho-maria desde há quatro anos.

Portanto, Sr. Deputado, a resposta à sua pergunta tem duas vertentes: face aos objetivos iniciais, não foi sucedida; se, em si, foi pior ou melhor para o Estado, nuns aspetos foi completamente indiferente e custa-me que alguém diga que a Brisa assumiu riscos no caso dos alargamentos. Pontualmente, sem reflexo e sem... Mas não houve, de facto, digamos, grandes quantias...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Perguntei-lhe isto, porque, enquanto ouvia os meus colegas, fui olhando para os números e tenho dificuldade em perceber...

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Que números?

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Os números dos resultados da evolução económica e financeira.

Olhei para o relatório da Pricewaterhouse, que foi feito para o InIR. Foi aliás, um dos documentos que o Sr. Engenheiro nos enviou.

Bom, estive a olhar para esse relatório e também para o último relatório da Ernst & Young e, para além de estarmos a falar da maior concessão rodoviária nacional, a Brisa, que tem, talvez, perto ou mais de 50% da nossa rede viária, estamos a falar de um grupo que de 2004 a 2011 teve cerca de 1300 milhões de euros de lucros líquidos com este negócio. Ou seja, em oito anos, de 2004 a 2011 — tenho o número de 2011 e tenho o de 2008, enfim, estimei o de 2009 e o de 2010, que não devem andar muito longe da média que está aqui —, a Brisa teve cerca de 1300 milhões de euros de lucros e de 2004 a 2008, e também em 2011, teve um volume de negócios anual de um pouco mais de 500 milhões de euros por ano.

Só estou a referir estes números para termos a ideia da dimensão do negócio que um concessionário como a Brisa tem, de tal forma que, a determinada altura, o relatório da Ernst & Young diz que o endividamento da empresa se traduz numa dívida bancária líquida que é 13,6 vezes os capitais próprios, mas, no entanto, o EBITDA gerado em 2011 mostra que bastam seis anos para saldar o montante da dívida atual. Isto é um negócio da China!

Perante isto — e era útil a ajuda que o Sr. Eng.º Alberto Moreno nos pudesse dar —, quando vejo que há na renegociação uma regularização financeira de 270,7 milhões de euros, gostava de saber quem decidiu que era este montante. Percebi, pelos textos que li, que a CaixaBI apontou um número... Pergunto: mas é assim que as coisas funcionam? É normal que, quando alguém nos apresenta um encargo, nós tenhamos, paralelamente, os números à frente que provam que se gastou isso, que é efetivamente isso, para que o Estado até possa discutir. Contudo, chega-se ali e diz-se: «São 270 milhões, 150 é para trás, cento e não sei quantos é para depois...».

Isto para além de estarmos a falar de um grupo que, propriamente, não está assim numa situação tão difícil, antes pelo contrário, que justifique... Se estivéssemos perante um grupo que tem uma parceria, que está com problemas, com o tráfego a vir por aí abaixo, se sentíssemos que podíamos ter aí um problema e qualquer dia vir a «ter o menino nos braços», o Estado podia até ter um maior cuidado na renegociação. Mas não é isso, e eu tenho dificuldade em perceber como é que o Estado aceita entregar à Brisa, no âmbito da renegociação, que ela troca por três anos a mais da concessão — e três anos a mais, a dados de hoje, são mais 1500 milhões de volume de negócio... Portanto, tenho muita dificuldade em perceber.

Nesse sentido, quando pedi o apoio ao Eng.º Alberto Moreno era para me esclarecer: 270 milhões é um número certo? É um número justo? Por que é que chegámos a este número? Que número é este?

É para isto que discutimos as parcerias público-privadas. Não é para levar à falência os concessionários, nada disso, eles fazem um negócio que tem de ter rentabilidade. É obviamente para que, na renegociação que é feita, seja encontrado o valor justo, aquele valo que efetivamente fosse atestado pelas entidades independentes — e o InIR podia ser essa entidade — quanto às obras que estavam a ser pagas e às que estavam a negociar.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, então, a pergunta é: por que é que são 270,7 milhões de euros?

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — O Sr. Engenheiro sabe de onde vem este número? A que é que ele corresponde?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado José Lourenço, agradeço a sua questão.

É simples: não tendo eu participado, posso dizer-lhe que, ao ler este documento, faço confiança que a equipa que criou este produto, este contrato de gestão tenha sido capaz de defender melhor os interesses do Estado; o concessionário terá feito o seu papel.

Não tenho nem tive na minha posse — e volto ao tema —, mas teria tido muito gosto, porque até pertence à minha área de especialização, em ver o relatório, ler o relatório. No entanto, dentro do leque de meia dúzia de coisas que temos de fazer bem feitas, e que muitos outros entendem que devíamos fazer 300... Pois devíamos! Mas esperam mais cinco anos e continuem a concentrar-se nos recursos.

Sr. Deputado, esse trabalho tem de ser feito com a comissão ou com os dois Secretários de Estado que no Governo lideraram essa negociação e não no InIR. Pessoalmente, não conheço ninguém no InIR que tenha feito alguma análise desse tipo, de valia ou não valia, porque, se eu tivesse entendido que poderia haver alguma informação, ou teria reportado ao Tribunal de Contas para fazer uma auditoria ou, pessoalmente, o próprio InIR o teria feito no âmbito das competência que tem.

Agora, cabe-me aqui também dizer que a entidade que foi referida pela própria comissão na altura, que pertence à Caixa Geral de Depósitos, dá-me a inteira garantia de que a avaliação foi feita de forma independente.

Contudo, há outra coisa: perguntou qual é o valor justo. Para lhe responder a isso eu tinha de ver.

E mais: eu não estou de acordo consigo — frontalmente lhe digo e tenho todo o gosto em justificar-me e dizer porquê — quando diz que deveria ser o InIR a fazer este trabalho ou que poderia ser o InIR a entidade a fazer este trabalho.

Neste momento, pessoalmente, acho que existe um processo de mudança nos órgãos reguladores do Estado, com o qual estou absolutamente de acordo no sentido macro, que eu conheço, e que visa a criação de um órgão regulador independente setorial e de um órgão financeiro de unidades técnicas de controlo de contratos PPP. Aliás, como já tive aqui também oportunidade de dizer a minha manifestação de interesse, o seu coordenador foi técnico do InIR. Portanto, também posso estar a ser acusado amanhã de estar a relevar que o InIR teve ou não teve, mas não teve, porque ele não veio do InIR, ele passou pelo Banco Mundial antes.

Portanto, o InIR não pode, neste contexto, hoje, em Portugal, fazer essa parte, não deve. Se me pergunta se na altura o podia fazer, eu digo-lhe

que era um encargo de tal maneira que eu com as pessoas que tinha em setembro e outubro de 2010, três ou quatro, não faria mais nada e teria de pedir a consultores externos para o fazer.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Mas, do meu ponto de vista, 270 milhões justificavam isso.

É que eu digo isto porque para mim é muito simples. Se eu tenho de avaliar uma obra, não é uma inspeção de finanças que avalia a obra. A obra tem custos que só pessoas da engenharia e desta área das infraestruturas é que sabem avaliar o custo da obra. E, Sr. Engenheiro, não me estou a referir ao momento presente, estou a referir-me a 2008 e 2009 quando o Estado chegou a acordo com a Brisa e decide que lhe prolonga a concessão por mais três anos e que isso é, digamos, a troca por obra executada e obra a executar no valor de 270 milhões de euros. Para mim, nesta altura, quem tinha de se pronunciar sobre esta matéria era o InIR.

Digamos que é um desperdício criar um instituto destes para andar a ver as multas que tem de aplicar ao concessionário, tipo fiscal. Não quer dizer que não faça isso, mas a função fundamental de um instituto destes é analisar a qualidade das infraestruturas, ver se estão a ser bem geridas pelo concessionário, se ele está a cumprir. É que nós estamos a dar a um concessionário um bem que é público, que dá lucros fabulosos e que nós todos, portugueses, quer queiramos quer não com toda a legitimidade que ele tem, estamos a pagá-lo, porque, se fosse público, era lucro do Estado e as parcerias devem ser encaradas neste sentido.

Portanto, do muito que li, e acredito que possa não ter lido o fundamental sobre esta matéria, em lado algum vi uma justificação para os 270 milhões de euros. É um número, havia que ajustar, e a melhor forma era encontrar alguém no Ministério das Finanças que assinasse de cruz esse

número, mas do meu ponto de vista era o InIR que se deveria pronunciar e era aí que se iria ver a utilidade do InIR. Certamente que com o trabalho que desenvolvesse pagava, e de que maneira, os milhões que o Estado aqui gastou.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, vou referir apenas que anualmente a Inspeção-Geral de Finanças faz uma análise dos estudos económico-financeiros da concessão Brisa.

Portanto, como referi, no âmbito da Base I, é ao Ministério das Finanças que compete fazer esse controlo financeiro. Nós, com a Inspeção-Geral de Finanças, como fiz questão de dizer desde o princípio, prestamos todo o apoio na área da engenharia — quanto é a Circular Sul de Braga, quanto não é, quanto é que foram as portagens — e, se se reportar a valores anteriores a 2007, sabemos a quem devemos bater à porta dentro da EP, à direção de regulação de concessões.

Agora, digo-lhe uma coisa honestamente: se o InIR tivesse feito este trabalho, não tenho a garantia de que seria muito abaixo ou muito acima ou não sei quê. Não sei! Não tenho informação para dizer isso. Agora, de facto, como eu disse também no princípio, chover em factos que já ocorreram há três, quatro ou cinco anos... O que é importante é, para o futuro, termos procedimentos como a Noruega, por exemplo: a Noruega tem petróleo e não precisa, digamos, de consumos mínimos do Estado, mas tem, e tem uma atitude dessas. Disso é que o Estado português pode precisar.

Entretanto, reassumiu a presidência do Vice-Presidente Emídio Guerreiro.

O Sr. **Presidente**: — Terminámos, assim, a primeira ronda.

Para a segunda ronda, a Mesa regista apenas a inscrição do Sr. Deputado Altino Bessa.

Tem a palavra, Sr. Deputado. Dispõe de 3 minutos para colocar as suas questões.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Eng.º Alberto Moreno e perguntar-lhe, muito claramente, o seguinte: já foi notificado da ação que o Dr. Paulo Campos intentou em tribunal contra si?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não tenho conhecimento de nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas ouviu publicamente afirmações do Dr. Paulo Campos, que garantiu que iria processar o Presidente do InIR?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Não sei se foi nesses termos, não tenho presente as declarações dele. Tenho a consciência tranquila.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não chegou a ver as notícias publicadas e a entrevista do Dr. Paulo Campos na RTP em maio do ano passado?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Os meus colaboradores contaram-me excertos e, pelos excertos, pedi escusa de ver qualquer elemento dessa matéria.

Como lhe digo, estou perfeitamente sossegado, calmo e de consciência tranquila quanto ao trabalho que foi feito. Mal fora que o InIR agora, pelo facto de fazer o seu trabalho... E nem percebo porque é que é o Alberto Moreno, que é apenas o Presidente do InIR e assume o que o InIR fez, naturalmente.

Como lhe digo, não posso discutir o conteúdo dessas entrevistas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, mas, pelos vistos, essa ameaça, por aquilo que estamos hoje aqui a confirmar, não passou apenas de uma ameaça com intenção de intimidar o Presidente do InIR, porque veio também na sequência de umas afirmações do Sr. Engenheiro, quando disse: «O despacho, para mim, representa uma coação. Eu não queria ir mais longe, é uma coação típica de quem não quer ouvir a verdade.»

Ora, isto significa que o Dr. Paulo Campos não quis ouvir a verdade, mas ao mesmo tempo contestava essa mesma verdade e ameaçou-o com um processo em tribunal que, pelos vistos, era apenas um *bluff*, desculpe-me a expressão, que não veio a concretizar-se.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, se foi ou não, não faço processo de intenções.

Eu estou perfeitamente seguro. Disse a todas as bancadas qual o meu sentimento hoje. Faria hoje exatamente aquilo que fiz. Tenho pena de não ter conseguido reter no InIR os melhores técnicos, de não ter conseguido fazer as 300 atividades que todos os consultores e os auditores pretendiam

que o InIR tivesse feito. Mas, como lhe digo, não me pesa na consciência 1 € que o Estado tenha perdido por nossa ausência de trabalho.

E digo-lhe mais: tudo o que citou eu reconheço dentro de um contexto do que foi dito e que eu na altura voltaria a dizer.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, confirma as afirmações que na altura proferiu, em que dizia «é uma coação típica de quem não quer ouvir a verdade» e estava a referir-se concretamente ao Dr. Paulo Campos?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, os documentos que consolidam a opinião técnica do InIR foram entregues na Comissão de Economia e Obras Públicas e já estarão onde os senhores entenderam pô-los.

Quanto ao resto, não me compete a mim, tecnicamente, dizer mais nada. Se me perguntam, exatamente, sobre a concessão *a* e *b*, sobre a renegociação *a* e *b* e sobre as condições que houve, eu respondo. Aquilo que eu referi, naturalmente, mantenho no contexto em que foi dito.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há pouco, foi-lhe colocada pelo Deputado Hélder Amaral a questão da introdução da proposta da taxa de solidariedade que o Partido Socialista prevê e que teria como resultado favorável ao Estado cerca de 120 milhões de euros.

No caso concreto da Brisa, se esta taxa fosse introduzida, daria direito a reequilíbrio financeiro?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, eu não vi nenhuma proposta legislativa concreta no sentido que o Sr. Deputado está a referir. Li nos jornais um título.

Aparte inaudível na gravação.

Sim. Peço desculpa, e isto não é escusa. Já referi, em resposta a outra pergunta nesse sentido colocada pelo Sr. Deputado Hélder Amaral, que tudo indiciava que sim, se não fossem salvaguardadas determinadas condições de ordem geral.

Agora, não quero crer que pessoas, entidades, que conhecem tão bem os contratos, lancem propostas que não são concretizáveis, sem reequilíbrios financeiros que tenham o efeito *boomerang* da TRIR.

Portanto, honestamente, eu só lhe consigo responder se vir uma proposta concreta.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A proposta concreta, nesse caso, é a da introdução de uma taxa em todas as PPP.

E a pergunta é, rigorosamente, esta: atendendo ao facto de que na Brisa os riscos legislativos, por alterações legislativas específicas, que é o caso, correm pelo lado do público, isso significa que, se houver uma proposta de taxa a estas parcerias público-privadas, há direito ou não a reequilíbrio financeiro, neste caso concreto da Brisa que estamos a falar?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, se tiver um perfil idêntico à TRIR tem o efeito *boomerang* da TRIR.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Era exatamente aí que eu queria chegar. Isso significa que a forma como se quis fazer o financiamento do instituto a que o senhor preside através da TRIR foi um erro, porque teve o

efeito *boomerang* e acabou por ser um financiamento ao próprio instituto de uma forma encoberta.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Foi para 15 concessões, não para as concessões da EP, vulgo subconcessões, cujos contratos já tiveram subjacente uma taxa de gestão paga à EP e que a EP paga ao InIR pelo âmbito rodoviário.

Aliás, é um pouco o que acontece noutro domínio, na transposição da tarifa «Eurovinheta» para o sistema rodoviário português, que é um sistema fechado, onde a regulação é uma regulação em que há 16 mais 8 contratos que não estão abertos e a sua natureza é muito diferente. Por exemplo, os casos das renegociações que foram abertas em dezembro são renegociações por disponibilidade, a Brisa não podia lá estar. São por disponibilidade, o vetor comum que todas têm é a disponibilidade.

Mas é como digo: se tiver a mesma natureza que a TRIR, naturalmente que...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que foi um erro, pelo menos, para essas 15, o resultado não foi nenhum.

Só para terminar, pelo que percebi, o InIR nunca fez nenhuma espécie de acompanhamento relativamente ao acordo de 2008, embora já existisse o acordo que o Estado fez com a Brisa, que deu direito a uma atribuição de 270 milhões de euros, depois compensada em mais três anos de prorrogação da concessão.

A minha pergunta é a seguinte: que papel é que o InIR teve, se é que teve algum — e, pelos vistos, já percebi que não —, e que papel é que tem agora no acompanhamento deste acordo?

É que, segundo julgo entender, e gostava que o Sr. Engenheiro me esclarecesse, neste acordo há 24 milhões de euros relativos à comparticipação de acesso ao Novo Aeroporto de Lisboa e há 7,4 milhões de euros para a construção das plataformas logísticas do Poceirão-Castanheira. Julgo que nenhuma destas foi concretizada e somam cerca de 31 milhões de euros.

Gostaria de saber o que o InIR pensa sobre isto, se fez algum acompanhamento e se isto daria direito, ou não, à devolução ou, pelo menos, à redução do prazo dos três anos que foi estabelecido com a Brisa na concessão.

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelas perguntas.

Penso que, em parte, já respondi, mas vou, com todo o gosto, brevemente, dizer o seguinte: como referi, no acompanhamento do contrato de concessão um dos investimentos que está na A1 é o nó de Soure.

A autorização, a aprovação e o acompanhamento desse projeto e dos estudos relativamente à avaliação de impacte ambiental sofreu algumas alterações, modificações e delongas e, por isso, o início da obra foi só em dezembro de 2012. E uma das últimas coisas que nós tivemos de fazer foram os projetos das condições de execução das obras, o PCEO, a sua aprovação, para a empresa iniciar a obra em dezembro de 2012.

Podia pôr-se o caso, por exemplo, de a obra de Soure parar, mas aí os custos incorridos pela própria Brisa, numa decisão que envolvesse uma determinação do concedente, podiam ser «pior a emenda que o soneto», porque os custos incorridos já eram tais que ela própria até poderia, depois do concurso já lançado, ter de ressarcir os concorrentes da não prossecução do concurso e, portanto, da não execução da obra.

No caso da A4, túnel de Águas Santas, o concurso foi lançado também com o acompanhamento do InIR.

No caso do alargamento de Santo Ovídeo-Carvalhos, há praticamente dois anos tivemos um envolvimento muito grande com a Câmara de Gaia e com a Brisa na especificação do alargamento, que envolveu também a própria EP. Foi lançado o concurso, finalmente, depois dos acordos com as câmaras, especificados na DIA, sobre os estabelecimentos estarem garantidos e estarem, digamos, cumpridos com a Câmara.

Também quanto à portagem da Maia, cujas portagens reverterão para a EP num pequeno troço, o projeto está neste momento em apreciação no InIR.

Finalmente, o aspeto que referi do n.º 6 da cláusula 30 do contrato de concessão que tem a ver com a aprovação, um ano depois do acordo ter sido determinado, de um PCQ (plano de controlo de qualidade), que a Brisa não tinha, tinha apenas um manual de operação e manutenção, e isso permite um melhor aferimento quer das entradas em serviço quer das inspeções ou eventuais multas futuras ou inspeções e análises em função de parâmetros concretos.

Portanto, há um trabalho de casa nesta matéria.

A plataforma logística de Castanheira do Ribatejo, no Carregado, era para servir um designado polo de plataformas logísticas nacionais, cuja instalação foi iniciada pela Abertis, mas que, entretanto, saiu. Contudo, o nó, em si, serve e está a ser utilizado, muito embora o InIR esteja atento, digamos, à canibalização do tráfego, a montante e a jusante, a norte e a sul, e aos efeitos dessa matéria na tarifa ou nas receitas da própria Brisa. E este é um exemplo na área do planeamento.

Quanto à plataforma logística do Poceirão e ao Novo Aeroporto de Lisboa, que não sei se se refere ainda à Ota na fase em que estava no anterior contrato, naturalmente, são assuntos que... Aliás, como o Sr. Deputado José Lourenço referia quando perguntava o que é que são os 270 milhões. Bom, há uma conta corrente no contrato da Brisa que reporta a valores que a Inspeção-Geral de Finanças até à data, por mim conhecida, de há seis meses, aferia contabilisticamente e verificando os valores que a Brisa contabilizava não como intenção, mas como efetivamente gastos, portanto, daí um maior realismo — pelo menos, há uma recomendação do Tribunal de Contas nesse sentido. E a plataforma logística do Poceirão e o NAL, os tais 24 milhões de euros mais o residual de 7,4 milhões de euros, serão uma conta corrente que os negociadores de uma futura renegociação do contrato Brisa dispõem como referencial para servir de crédito do concedente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E o InIR já fez alguma coisa?

O Sr. Eng.º **Alberto Conde Moreno**: — O InIR, como lhe digo, não tomou a iniciativa para a renegociação do novo contrato da Brisa, até porque o InIR, de há um ano para cá, desde a definição do Ministério da Economia e do Emprego e do IMT, está a aguardar o processo de fusão. Não quer dizer que não faça aquilo que já vem detrás e, portanto, defenda o Estado quanto às concessionárias no mínimo que lhe compete, mas não toma iniciativas nessa matéria, porque há a Inspeção-Geral de Finanças que tem o controlo, de acordo com a Base L, n.º 2, alínea c), do Decreto-lei n.º 247-C/2008, da sua competência financeira, da gestão financeira do contrato.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, terminámos, assim, a inquirição de hoje.

Quero agradecer ao Sr. Eng.º Alberto Conde Moreno a sua disponibilidade e as respostas que deu e, igualmente, aos Srs. Deputados a forma como os trabalhos decorreram.

Resta-me recordar que teremos uma nova reunião amanhã, pelas 14 horas e 30 minutos, para ouvir o Sr. Deputado Paulo Campos.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 55 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.