

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

73.<sup>a</sup> Reunião  
(18 de abril de 2013)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (Renato Sampaio) declarou aberta a reunião às 17 horas e 53 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, Assessor Financeiro da Ernst & Young. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Carina Oliveira (PSD), Eurídice Pereira (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Manuel Seabra (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Fernando Serrasqueiro (PS) e Paulo Cavaleiro (PSD).

O Sr. Presidente (Renato Sampaio) encerrou a reunião eram 21 horas e 22 minutos.

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

*Eram 17 horas e 53 minutos.*

Vamos iniciar a audição do Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, Assessor Financeiro da Ernst & Young, que vai pronunciar-se sobre todas as parcerias público-privadas rodoviárias e ferroviárias.

Segundo o esquema de funcionamento desta Comissão, o Sr. Doutor tem direito, se assim o entender, a uma intervenção inicial.

Seguidamente, cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para a inquirição e o Sr. Doutor responde, sendo que, em todas as suas respostas, pode utilizar o tempo que quiser. O seu tempo é absolutamente ilimitado.

Peço aos Srs. Deputados que se cinjam exatamente aos 8 minutos, para não termos aqui nenhuma situação de favor em relação a nenhum grupo parlamentar.

Pergunto, então, ao Sr. Doutor José Gonzaga Rosa se pretende fazer uma intervenção inicial e dou-lhe, desde já, a palavra.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa** (Assessor Financeiro da Ernst & Young): — Sr. Presidente, muito obrigado.

Gostava de começar por agradecer as suas boas vindas, Sr. Presidente da Comissão, e dizer que é com muito gosto que, em nome da Ernst & Young, aqui estou para responder às questões dos Srs. Deputados.

Vou fazer uma introdução que me parece importante para contextualizar a forma como o trabalho decorreu, como foi desenvolvido, qual foi o seu âmbito, e para apontar algumas conclusões preliminares do mesmo.

Começo, então, por referir em que contexto decorreu o trabalho da Ernst & Young.

Como devem saber, fomos selecionados através de um concurso público internacional que visou a escolha de um auditor/consultor para o estudo de 36 parcerias público-privadas tendo o Estado português como concedente. Foi um concurso público onde apareceram quatro concorrentes. A Ernst & Young ganhou, através de uma decisão tomada por um júri independente.

Do âmbito do trabalho que nos foi proposto constou de um extenso caderno de encargos, que vou, de forma também rápida, descrever em que consiste.

Tivemos, como dizia, um caderno de encargos absolutamente exaustivo. Ou seja, não tivemos qualquer possibilidade de introduzir alterações ao âmbito do trabalho, não só em termos das matérias sobre as quais incidiu a análise de auditoria e de consultadoria como nos procedimentos analíticos que tivemos de adotar. Portanto, o caderno de encargos foi, como eu dizia, o mais exaustivo possível.

O trabalho iniciou-se em março de 2012. Tivemos cerca de dois meses para fazer o trabalho de campo, para o executar.

Como eu dizia, o trabalho teve início em março de 2012, executámos o trabalho de campo em dois meses, terminámos no dia 24 de maio de 2012, e no dia 31 de maio de 2012 emitimos 36 relatórios individuais para cada uma das concessões. Esses relatórios foram sujeitos a um exercício de contraditório por diversas entidades: pela DGTF (Direção-Geral do Tesouro e Finanças), pela EP (Estradas de Portugal, SA), pela Parpública, pelo InIR (Instituto de Infraestruturas Rodoviárias), pelo IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres), pela IGF (Inspeção-Geral de Finanças) e pelo INE (Instituto Nacional de Estatística). Todas estas

entidades tiveram a possibilidade de exercer o contraditório face ao conteúdo dos 36 relatórios individuais.

Posteriormente, no dia 15 de junho, emitimos um relatório-resumo, incorporando já o resultado do contraditório dos 36 relatórios individuais, relatório este que foi depois objeto de contraditório pela equipa de trabalho da DGTF, vindo, então, a ser emitido um relatório final. Ou seja, o processo de produção dos relatórios foi sendo sempre sujeito a contraditório nas diversas fases, quer pelas entidades que tinham responsabilidade direta nas matérias em análise, designadamente, ou os reguladores, ou a EP, ou a Parpública, ou o INE, ou mesmo a IGF, quer pela equipa de trabalho da DGTF.

Produzimos 36 relatórios em português, que, depois, tiveram de ser traduzidos para inglês; portanto, produzimos duas versões, uma em português e outra em inglês.

Quais foram as entidades com quem reunimos? Algumas das que já referi há pouco — EP, DGTF, InIR, IMTT, REFER (Rede Ferroviária Nacional, EPE), GASEPC (Gabinete de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, Parcerias e Concessões), IGF e INE. Falámos também com membros da comissão de acompanhamento da Metro Sul do Tejo, da Parpública, do Tribunal de Contas e da Secretaria de Estado das Obras Públicas. Foram estas as entidades com quem contactámos.

Nunca contactámos diretamente nem com as concessionárias nem com qualquer representante das concessionárias. O nosso trabalho foi todo feito olhando para aquilo que foram os relatórios e contas das concessionárias, publicados nos respetivos *sites*, olhando para os contratos, que nos foram fornecidos por via da DGTF, que desenvolveu esforços para conseguirmos os contratos, e também com base nos modelos financeiros, que nos foram fornecidos pela DGTF, e igualmente por via das entidades,

designadamente da EP e dos reguladores, modelos financeiros esses que não foram ajustados aos valores reais das concessionárias.

Regra geral, eram modelos referentes ao modelo-base do chamado *financial close* e, portanto, não tivemos acesso a modelos financeiros atualizados ou ajustados em função do desempenho real das concessionárias.

Este aspeto é particularmente relevante, sobretudo no que diz respeito às designadas ex-SCUT, porque aí tínhamos, pelo menos, um registo de oito ou de nove anos de atividade e de desempenho real da concessionária.

O nosso trabalho teve um custo total de 210 mil euros, dos quais tivemos de custear trabalhos de tradutores, no valor de 70 mil euros, e ainda o de um revisor e o de um perito independente especialista em tráfego, o Sr. Robert Bain, no valor de 25 mil euros. Sensivelmente, os honorários que a Ernst & Young teve com a execução deste trabalho foram de metade dos 210 mil euros, que foi o contrato adjudicado.

Qual foi o âmbito do trabalho? Tivemos por missão analisar as 36 PPP do Estado português, sendo que nesta Comissão de Inquérito o tema é unicamente os contratos das PPP rodoviárias e das ferroviárias. Foi exatamente o que fizemos, como sabem.

Temos, neste momento, em Portugal, três figurinos jurídicos diferentes de parcerias público-privadas, na área rodoviária e na área ferroviária.

Quanto às chamadas concessões clássicas, concessões feitas a entidades privadas, neste momento, temos cinco concessões em que o direito do recebimento da receita da portagem pertence à entidade privada, ao concessionário, e com as quais o Estado central não tem, em princípio, qualquer responsabilidade.

Depois, temos um conjunto de concessões a entidades privadas com receita de portagem do concedente, do Estado. Neste grupo temos o conjunto das designadas ex-SCUT, ou ex-concessões de portagem virtual, que, em 2010, foram transformadas em portagens em regime de pagamento de disponibilidade, com receitas de portagem para o concedente, para o Estado — este é um segundo grupo.

Temos um terceiro grupo de duas PPP, a da Grande Lisboa e a do Norte, que são concessões com receitas de portagem para o Estado que nunca foram ex-SCUT e, portanto, são, neste momento, concessões com receitas de portagem para o Estado mediante o pagamento também de disponibilidades ao concessionário, que é uma entidade privada.

Temos ainda concessões a uma entidade pública, que é a EP (Estradas de Portugal, SA), que fez a subconcessão com pagamento de disponibilidades a subconcessionárias privadas. Neste caso, estamos a falar de sete subconcessões, as designadas «subconcessões da EP».

O âmbito do nosso trabalho envolveu, na parte rodoviária, estas PPP e envolveu também, na área ferroviária, o Metro Sul do Tejo, a Fertagus e também a RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA), sobre a qual já me irei pronunciar adiante, que esteve também envolvida no objeto de análise.

Quais foram as principais limitações de âmbito de trabalho? Ou seja, o que estava no âmbito e não pudemos analisar ou porque não tínhamos informação ou por algum outro motivo superveniente.

A primeira limitação incidiu na opção que foi tomada de excluir da análise do processo de lançamento e contratação das PPP todas as concessões, todas as PPP que haviam sido lançadas antes de 2003. E porquê? Porque só a partir de 2003 é que ficou consagrado na lei o regime de contratação pública em regime de parcerias público-privadas. Portanto,

todas as PPP lançadas antes de 2003 não foram objeto de análise no que respeita ao processo de lançamento do concurso — leia-se o estudo e a preparação prévia ao lançamento da PPP.

Quais as situações que temos aqui? Litoral Centro, Brisa, Lusoponte, Oeste, Interior Norte, Algarve, Beira Interior, Beiras Litoral e Alta, Norte Litoral, Costa de Prata, Grande Porto e concessão Norte.

A segunda limitação ao âmbito do trabalho foi não termos analisado, porque não estavam disponíveis, na altura, os acordos de disponibilidade relativos a três ex-SCUT: autoestradas da Beira Interior, Algarve e Interior Norte. Não analisámos nem os acordos nem os modelos financeiros relacionados com os mesmos.

A terceira limitação foi não termos recebido modelos financeiros atualizados relativamente às ex-SCUT. O que é que isso significa? Na prática, significa que trabalhámos com os modelos-base que serviram de fundamentação à assinatura dos contratos de concessão, modelos que datavam de 1999, de 2000 ou de 2001, e não recebemos modelos financeiros com o desempenho efetivo das concessões até, digamos, 2010-2011, que foi a data em que foi feita a transferência das ex-SCUT para as concessões, mediante regime de pagamentos de disponibilidades.

A quarta limitação foi um constrangimento que, apesar de tudo, importa referir e que é o tempo. Tivemos dois meses para fazer esta análise com uma equipa que movimentou, em média, 30 pessoas e que, no máximo, teve 60 pessoas. De facto, este constrangimento de tempo foi, claramente, um constrangimento importante.

Finalmente, já após a adjudicação do nosso contrato com a Direção-Geral do Tesouro e Impostos, que foi o nosso «cliente», foi conhecida a recusa do visto do Tribunal de Contas ao projeto RAVE, o que implicou uma reformulação parcial do nosso âmbito de trabalho, visto que a recusa

do visto teve como implicação a ineficácia da decisão da adjudicação que, entretanto, já tinha ocorrido. No caso concreto da RAVE, não analisámos os modelos financeiros, não estimámos as responsabilidades do encargo público na perspectiva de uma concessão, pela simples razão de que a decisão do Tribunal de Contas tornou ineficaz a decisão de adjudicação; o que fizemos na RAVE foi uma análise das responsabilidades contingentes, fruto da recusa do referido visto do Tribunal de Contas.

Estas foram as principais limitações de âmbito, e eu, para efeitos introdutórios, fico por aqui e ponho-me, então, à vossa disposição para me colocarem questões.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Vamos, então, começar a primeira ronda de questões, neste caso concreto com o PSD.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Sr. Doutor, que está aqui para nos falar do que analisaram, com todos os constrangimentos que referiu na sua exposição inicial, do panorama global das parcerias público-privadas que analisamos nesta Comissão de Inquérito.

Deixe-me dizer-lhe que julgo que o relatório da Ernst & Young é um dos pontos-chave, digamos assim, daquilo que pode ser este *puzzle* que temos vindo a analisar durante todo este tempo, porque consagra um pouco a visão global de todos os contratos que estão em cima da mesa. Como disse no início, e bem, as rodoviárias são sete subconcessões, sete em regime de portagem real, sete num outro modelo... Isto até parece um número cabalístico — sete, sete, sete. Mas é isto que temos aqui para analisar.



Então, queria saber a sua opinião relativamente a este panorama atual destas sete, sete, sete parcerias público-privadas rodoviárias em Portugal.

Gostaria que o Sr. Doutor se focasse nos assuntos que considera absolutamente determinantes, ou seja, nos principais problemas que atualmente são constatáveis neste setor e quais foram as principais decisões que nos levaram a esta situação.

No panorama que tem, na globalidade do relatório que foi feito pela Ernst & Young, o que é que considera serem os principais problemas que temos em cima da mesa e, das decisões que levaram a esses problemas, quais as que julga que poderiam ter sido evitadas e quais as que não foram evitadas.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, vou começar por pegar na sua primeira observação do panorama das PPP e vou iniciar dando-lhe nota, de uma forma genérica, respondendo à sua questão, das nossas estimativas com os encargos públicos relacionados com as PPP, e aqui vou apenas incidir nas PPP rodoviárias e nas ferroviárias.

Importa, talvez, fazer uma referência metodológica para definirmos e contextualizarmos um pouco os conceitos que vamos referir, porque muito se tem dito sobre o valor dos encargos e aqui importa ter algum rigor na definição.

Há uma medida da despesa ou do custo, se quiserem, e para facilitar vamos utilizar ambas as expressões como sinónimos, que é o chamado encargo público bruto, que mais não corresponde do que a despesas ou a custos em que o concedente, seja ele a EP, seja o Estado, tem de incorrer até ao final a vida útil dos contratos em função do clausulado dos mesmos.

A isto chamamos encargos públicos brutos. E brutos porquê? Porque não são deduzidos de nenhuma receita, nem receitas de portagens nem de, eventualmente, outras receitas.

E este valor existe quer na perspetiva do valor nominal, independentemente de isto vir a ocorrer hoje ou daqui a 20 anos, e existe também na perspetiva do valor descontado atualizado; portanto, temos encargos brutos quer em termos de valor nominal quer em termos de valor atual.

Temos, depois, outra medida, que são os encargos públicos líquidos. Os encargos públicos líquidos deduzem aos encargos públicos brutos a estimativa de receitas.

Dito isto, facilmente se compreende que, sendo certo e explícito o custo, que, no fundo, decorre de uma obrigação contratual, que é o encargo bruto, já existe alguma zona de incerteza quanto à receita. Porquê? Porque a receita depende do tráfego.

Portanto, estas duas medidas, na realidade, não são comparáveis e vou dar-vos valores quer para o encargo público bruto quer para o valor atual do mesmo.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, pegando exatamente nesta discricionariedade de formas de olhar para os valores, gostaria que frisasse bem o seguinte: quanto é que estava previsto custarem as PPP e quanto é que, efetivamente, custaram, no panorama que fez dessa comparabilidade e também em termos de encargos líquidos e de encargos brutos, para ficarmos com os dois cenários, porque, por vezes, nós, nesta Comissão de Inquérito, estamos todos a falar do mesmo mas com unidades de conta diferentes, digamos assim.

Portanto, gostaria que precisasse muito bem isto: um número apenas. Quanto é que estava previsto custarem as PPP, quanto é que efetivamente custaram, e podemos fazer isto em termos dos valores líquidos e dos valores brutos.

Já agora, na sua opinião, quais os valores que melhor refletem o encargo para o Estado ao longo do tempo.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, o nosso trabalho incidiu sobre a estimativa dos encargos previstos, utilizando a sua expressão, para todos os contratos a partir do dia 1 de janeiro de 2012, ou seja, o nosso âmbito de trabalho teve como missão a estimativa dos encargos vincendos a partir de 1 de janeiro de 2012.

Não fizemos, Sr.<sup>a</sup> Deputada, porque não estava no âmbito do nosso trabalho, a comparação entre os custos passados incorridos — imagine até 1 de janeiro de 2012 — e os custos que estavam previstos ocorrer. Isso não estava no âmbito do nosso trabalho e, portanto, vou responder-lhe à primeira pergunta e à segunda não respondo porque não fazia parte do âmbito do trabalho.

Vamos, então, à primeira questão: qual é o valor estimado dos encargos brutos para as 22 parcerias rodoviárias a partir de 1 de janeiro de 2012, que foi a data que utilizámos quando fizemos os nossos cálculos?

O valor total dos encargos brutos é de 28 mil milhões de euros, mais concretamente 28,417 mil milhões de euros. Este é o valor total dos encargos brutos ao valor nominal, não descontado, com as 22 parcerias público-privadas.

Se fizer a seguinte conta: de 2012 até 2039 (último ano em que existe um contrato vivo) temos 27 anos, se dividir os 28,4 por 27 chega à conclusão que existe um encargo bruto médio anual, não descontado, de

1,1 mil milhões de euros. Portanto, este é o valor. O total das 22 rodoviárias é 28,4 mil milhões, bruto, o que corresponde, em média, a um encargo bruto de 1,1 mil milhões — este é o valor nominal.

Agora, vou-vos dar o valor descontado à taxa de 6,08%, que é a taxa legal que é utilizada e que nos foi indicada neste estudo.

Ora, bem os 28,4 mil milhões correspondem a um valor atual de 14,9 mil milhões, que é o valor dos encargos brutos descontado à taxa de 6,08%. Mais uma vez, se dividirmos pelos 27 anos que ainda faltam, chegamos a um encargo bruto descontado de 549 milhões de euros por ano.

Apenas falei de valores brutos e, agora, vou falar-vos de valores líquidos, ou seja, estes valores líquidos têm implícitos uma estimativa de receitas que decorreu do trabalho de revisão de tráfego que a Ernst & Young fez no contexto deste trabalho.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, relativamente a esse valor de revisão de receitas, na página 51 do relatório diz-se que: «Para o cálculo do encargo público líquido procedeu-se a uma revisão das projeções de tráfego no sentido de se apresentar uma análise conservadora e consistente com o atual quadro orçamental.»

Gostaria que me desse esse número, mas que me referisse também por que é que foi feita esta revisão das projeções de tráfego.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, por dois motivos: em primeiro lugar, porque vinha no caderno de encargos e foi uma imposição do caderno de encargos; segundo, fizemo-lo recorrendo a uma entidade independente. Aliás, a independência do trabalho que efetuámos, um aspeto, para nós, naturalmente, importante, refletiu-se também neste ponto, ou seja, contratámos um perito internacional, o Sr. Robert Bain,

mundialmente conhecido na revisão de previsões de tráfego, para fazer duas coisas: um modelo de previsão de tráfego e, com base nesse modelo, a revisão das previsões de tráfego.

Portanto, fizemo-lo porque estava no caderno de encargos e fizemo-lo recorrendo a um perito internacional.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, espero ter respondido à sua questão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podia dar-nos os valores?

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Eu queria os valores, sim, mas gostaria de tentar precisar o seguinte: a estimativa desse consultor de tráfego independente era muito diferente da que estava em cima da mesa?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, existem várias estimativas de tráfego e vamos, se quiser, pelo menos, distinguir três momentos diferentes numa PPP...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E os valores?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não me esqueço dos números e depois volto a eles.

Mas, como estava a dizer, vamos distinguir três momentos diferentes numa PPP onde lidamos com estimativas de tráfego: há um momento, o momento da adjudicação, onde cada um dos concorrentes teve de apresentar uma estimativa independente de tráfego. Este é um dos momentos de uma estimativa de tráfego.

Existe um segundo momento, designadamente quando se fez a renegociação das ex-SCUT e quando se fez a conversão da Grande Lisboa

e da Norte para um modelo de receita de portagem do concedente público mediante pagamento de disponibilidades e, neste momento específico, houve um conjunto de previsões de tráfego para estas duas concessões.

E, se quiser, depois, há um terceiro momento, que é o momento onde estamos no contexto deste trabalho, onde a Ernst & Young olhou para as previsões de tráfego que estavam nos modelos iniciais do caso-base (momento um), olhou para as previsões de tráfego que deviam estar nos modelos que serviram de base à renegociação (momento dois) e produziu (momento três) as nossas «previsões independentes de tráfego».

Portanto, o que lhe posso dizer é que as previsões de tráfego que efetuámos, na realidade, estão, diria, em média — e isto são valores médios que estão no relatório —, 20% a 30 % abaixo das previsões de tráfego que estavam nos modelos-base.

Mas isto não surpreende porque, designadamente para as ex-SCUT, coligimos os valores do tráfego observado, com dados fornecidos pelo InIR até 2010/2011 — porque quando terminámos o trabalho não tínhamos as previsões de tráfego de 2012 —, com os valores que estavam nos modelos-base e, nessa análise, já se via que, em várias situações, ocorreram desvios significativos entre a previsão de tráfego do modelo-base e a previsão de tráfego real, ajustada.

Portanto, para responder à sua pergunta diria que sim, as nossas previsões de tráfego feitas por um perito independente apontaram para valores de tráfego inferiores ao modelo-base, continuando, aliás, uma tendência que foi o tráfego observado, porque o modelo que fizemos, como é evidente, partiu de um histórico de tráfego observado, que foi aquilo que, efetivamente, ocorreu, e daí que tenha projetado valores diferentes.

Devo dizer-lhe que esta constatação a que chegámos não nos surpreende nem foge à média de situações observadas noutros países. Por

exemplo, sabemos que na Irlanda, após o surgimento da crise e após a alteração de determinados contratos, houve também quedas de tráfego, não tão significativas como em Portugal mas também ocorreram.

Portanto, a queda de tráfego não é um fenómeno apenas característico de Portugal, mas, no nosso caso, de facto, teve contornos especialmente evidentes, diria, quando comparados, sobretudo, com as previsões de tráfego que estavam nos modelos iniciais.

Deixe-me, então, voltar aos números: há pouco tinha referido os encargos brutos e, agora, vou referir os encargos líquidos.

Os encargos líquidos, a valores nominais, das 22 parcerias rodoviárias ascendem a 14,8 mil milhões de euros, valores não descontados. O bruto que vos tinha dado há pouco era de 28,4 mil milhões e, agora, temos 14,8 mil milhões, que é o valor líquido nominal não descontado. O valor líquido descontado ascende a 8,7 mil milhões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para as 22 parceiras?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, para as 22 parcerias rodoviárias, em 27 anos, de 1 de janeiro de 2012 até 2039.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Qual o encargo nominal?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — O valor nominal, a valores de cada um dos anos, o descontado a preços de 2012 descontados à taxa de 6,08%.

Estes valores que vos dei — encargos brutos 28,4, valor nominal — não incluem as chamadas responsabilidades contingentes, ou seja, são valores que decorrem apenas da execução normal dos contratos, o que significa que os valores resultantes dos pedidos de reposição de equilíbrio

financeiro que venham a existir, e existem, e que venham a ter vencimento, para um lado ou para o outro, não estão aqui incluídos.

Portanto, este foi o panorama genérico que me pediu há pouco.

Perguntava-me a Sr.<sup>a</sup> Deputada quais foram as principais decisões e os principais problemas. Vou ser necessariamente sintético, porque, como calcula, isto daria espaço para muita reflexão.

Vamos começar por definir e por tornar claro algo que podemos consensualizar, que é isto: as parcerias público-privadas não passam de uma técnica de financiamento de projetos e, portanto, quando, de alguma forma, se diz bem ou mal da PPP, na realidade, o que estamos a qualificar é a utilização que se faz da técnica e não a técnica em si.

É que a técnica da parceria público-privada assenta em princípios de *project finance* que partem do pressuposto de que o Estado, como entidade pública, chega à conclusão que quer fazer determinada obra, porque acha que esta obra é de interesse público, e analisa todas as alternativas que tem à sua disposição para fazer a obra.

Há basicamente duas alternativas: uma, é fazer a obra através de receitas fiscais, ou seja, através do Orçamento do Estado, e outra é fazer a obra fazendo uma parceria com alguém que, supostamente, tem competências específicas para conceber, para desenhar e para executar uma obra. São as duas alternativas. E se, eventualmente, chega à conclusão que deve fazer a obra por via de uma parceria público-privada é porque deveria ter feito as contas sobre quanto é que custaria fazer a obra recorrendo apenas ao Orçamento do Estado, ter comparado o custo da obra recorrendo ao Orçamento com o valor atual do esforço financeiro que o privado lhe vem pedir e, depois, decidir se vale a pena fazer ou não a parceria público-privada. Isto é o que, na gíria, designamos por *value for money*.



Portanto, quando falamos em PPP, de facto, estamos a falar de uma técnica, de um contrato, não mais do que isso.

Neste contexto e passando para o segundo conjunto de evidências, que, no fundo, vão também coligindo, se quiser, as principais condicionantes do sucesso ou do insucesso do nosso programa de PPP, é evidente que há um conjunto de boas práticas, por exemplo, no Reino Unido, que é um país claramente emblemático, que devem ser seguidas quando se faz o lançamento de uma parceria público-privada. O comparador público é claramente uma dessas melhores práticas.

Sabemos que, em Portugal, só em 2003, através da legislação que vos referi há pouco, é que foi consagrada a contratação pública por via de parcerias público-privadas.

É verdade que, por exemplo, no Orçamento do Estado para 2001, já havia a preocupação com o cabimento orçamental da obra pública na perspectiva de comparação com a melhor alternativa. Mas, de facto, a consagração legal só veio a ocorrer em 2003. Por isso é que não analisámos os casos anteriores a 2003, porque ainda não havia consagração legal.

Portanto, se quiser, há um aspeto relacionado com o próprio edifício regulamentar, que só exigiu a partir de determinada altura, neste caso em 2003, a existência do comparador público.

É evidente que todas as parcerias público-privadas que se fizeram antes não tiveram o comparador público, mas nem tinham de ter porque não havia regras que o obrigassem.

Portanto, das atuais 22 PPP, 12 não apresentaram estes elementos. Porquê? Porque não eram exigidos. Porque ainda não havia consagração legal para isso.

Temos 12 PPP e temos 2 ferroviárias, a Fertagus e a Metro Sul do Tejo, que também não tiveram isto porque não era obrigatório ter, não havia ainda enquadramento legal.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Fazendo apenas um parêntesis em relação ao que o Sr. Doutor estava dizer...

Sr. Presidente, há muito barulho na sala...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, agradeço que façam silêncio para ouvirmos as questões dos Srs. Deputados e porque é necessário que na própria na gravação a pergunta fique clara.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Precisamente para ficarem claras boas práticas, relativamente ao que foi dito em relação ao comparador público, disse que, das 22 PPP, 12 não tinham comparador, porque não era exigível, e que as ferroviárias também não tinham.

Qual é o impacto desta ausência de análise e estudos críticos em termos das decisões políticas estratégicas que se podem tomar num projeto desta natureza? Independentemente de ser ou não obrigatório o estudo do impacto de uma parceria ou de um projeto desta natureza, qual o impacto da ausência dos estudos que o sustentam na decisão política que é tomada?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — O impacto que isto pode ter na decisão técnica, se me permite, antes da política, porque a política não fez parte do nosso trabalho, pelo que me ficava pela decisão técnica, é este: o concedente, neste caso público, correr o risco de contratar uma obra e pagar por ela mais do que pagaria se fosse ele próprio a fazer a obra, com recurso ou ao Orçamento do Estado ou a financiamento contraído pelo Estado. Ou

seja, no fundo, se quiser, a médio prazo, é o risco de haver um custo adicional àquele que deveria existir na situação de ser o Estado a fazer o trabalho.

Há uma segunda decorrência: não havendo comparador público, o processo negocial por parte do concedente público fica fragilizado, Porquê? Porque não têm nenhum *benchmark* daquilo que custaria fazer a obra recorrendo apenas aos meios quer do Orçamento quer ao financiamento contraído pelas entidades públicas.

Portanto, de facto, a ausência de um comparador público é um aspeto importante.

Vou dar-lhe outro exemplo de melhores práticas de extrema importância que não foram seguidas.

Dizia-lhe há pouco que o processo de decisão que vai desembocar na necessidade de fazer uma PPP tem de ter uma fundamentação, se quiser, económica e social, não apenas financeira. Ou seja, a pergunta que se deve fazer é se, em termos económicos e sociais, em termos de impacto no desenvolvimento económico, faz sentido fazer uma determinada obra. Por exemplo, se faz sentido fazer uma obra para uma zona que está no «interior», porque, apesar dos custos que isso terá, ao fazer a obra, captamos investimento, criamos emprego, diminuámos o valor da sinistralidade, etc.

Portanto, esta perspetiva da fundamentação técnica, no contexto das análises económico-sociais, é também muito importante.

Isto foi algo que nunca foi feito para nenhuma das concessões que chamamos hoje ex-SCUT, muito menos para a Brisa, para a Lusoponte, para a Oeste, para a Litoral Centro, e só começou a ser exigido nos concursos relativos às subconcessões da EP.

Portanto, esta ausência de um estudo de viabilidade económica e financeira vem também fragilizar a fundamentação técnica, não apenas financeira, do estudo.

Finalmente, refiro que no próprio processo de renegociação das ex-SCUT para as concessões com portagem real para o Estado também não foi feita qualquer análise custo-benefício do impacto que isto teria. Portanto, não só não foi feita no lançamento como também não o foi — e neste aspeto foi consistente — na conversão das ex-SCUT para as concessões com portagem real.

Portanto, referi dois aspetos: por um lado, a ausência de um comparador público e, por outro, a ausência de um estudo de viabilidade económica e financeira. Não quero ser muito exaustivo mas, em benefício do rigor da apresentação, vou referir pelo menos três.

Assim, um terceiro aspeto é que em muito poucas situações se viu a avaliação da capacidade financeira dos concorrentes e do *background* financeiro dos concorrentes.

Quarto: normalmente as comissões de avaliação tinham uma composição flutuante ao longo do processo negocial. É verdade, em parte, que o processo negocial é longo, mas o facto de as comissões de avaliação terem uma composição flutuante dificultava, depois, a *accountability* dos membros dessa mesma comissão e, portanto, as comissões, durante muito tempo, tinham vários membros, que foram rodando.

Portanto, dei-lhe cinco exemplos de melhores práticas que, no caso português, não estavam reunidas.

Já lhe falei dos constrangimentos, dos problemas. Quanto às principais decisões — para responder à pergunta inicial que me colocou —, em primeiro lugar, desde logo, a decisão tomada em 2007 de desenvolver o

Plano Rodoviário Nacional através das chamadas concessões com portagem virtual, é evidente que foi uma decisão importante.

Este conceito tinha nascido não há muitos anos no Reino Unido e, de facto, em Portugal o «pontapé de saída» para as sete primeiras concessões do Plano Rodoviário Nacional — na altura, SCUT, agora ex-SCUT — foi feito através da portagem virtual. É evidente que esta foi uma primeira decisão muito importante, que, como disse, não foi devidamente acompanhada dos estudos do comparador público nem dos estudos de viabilidade económica e financeira. Portanto, esta foi uma decisão importante.

A segunda decisão foi a de converter as SCUT nas agora designadas ex-SCUT. Esta decisão ocorre num contexto de um enviesamento, do ponto de vista de estatísticas nacionais, daquilo que devia ser a preocupação dos governos com a dívida pública. Ou seja, havia, na altura, quando se tomou esta decisão, uma determinada definição de dívida pública, a chamada dívida de acordo com os critérios de Maastricht, que considera apenas as responsabilidades existentes e não leva em linha de conta as responsabilidades já assumidas e vincendas, e, portanto, ocorre num contexto estatístico que envia, de alguma forma, a análise das implicações das conversões destas concessões num contexto muito específico, e ocorre também num contexto específico de tomada de iniciativa da decisão de negociação por parte de uma das partes, que a coloca, necessariamente e por força de uma negociação, numa posição de maior «fragilidade», ou pelo menos na posição de ter de fazer as cedências iniciais para fazer a negociação.

Portanto, a decisão de arrancar com o Plano Rodoviário Nacional com base num programa de portagens virtuais, que, por não ter tido o acompanhamento das melhores práticas, necessariamente implicou a

criação de responsabilidades vincendas que não foram refletidas nas contas nacionais, porque não tinham de ser e, em segundo lugar, a decisão de converter as ex-SCUT em concessões com portagem real, com o objetivo, seguindo as exigências de Maastricht, de angariar receitas públicas e, com isso, enviesando o critério da decisão económica, estas duas decisões, de alguma forma, marcaram e desenharam o perfil daquele que é hoje o nosso designado programa de PPP, que, na realidade, não existe.

Se pensarmos que temos, hoje, em Portugal, três/quatro figurinos diferentes de PPP, como vos referi — temos as PPP clássicas, temos a Grande Lisboa e a Norte, temos as sete subconcessões da EP —, isto tem como consequência a dificuldade de gestão por parte do concedente, que é público. Porquê? Porque não são contratos iguais, são todos eles contratos com diversas características que os tornam diferentes e, por essa mesma via, exigem recursos da parte do Estado que os saibam gerir.

Portanto, em virtude da existência de três/quatro figurinos jurídicos diferentes, nos quais assentam hoje as PPP, de forma alguma podemos dizer que existe um programa de PPP em Portugal. O que existiu foi um conjunto de decisões que foram sendo tomadas com base em decisões técnicas que foram necessariamente muito enviesadas por aquela que era a conjuntura em que elas foram tomadas.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, ficaria por aqui na resposta à sua pergunta inicial.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sim, já me respondeu.

A segunda pergunta que tenho para lhe fazer é relativa ao que consta do quadro da página 51 do relatório, «repartição do encargo público líquido por tipo de PPP».

Há aqui uma distinção entre as concessões com portagem real, concessões Grande Lisboa e Norte, concessões ex-SCUT, subconcessões e

Túnel do Marão. Estas últimas, por exemplo, a representar 46,1% da repartição do encargo público líquido por PPP.

Das contas que fiz, 90% dos encargos com PPP, sejam eles líquidos ou brutos, resultam das sete ex-SCUT, das sete subconcessões e do Túnel do Marão. Gostaria que me confirmasse estes valores e queria apenas referir, a título político, que todas elas foram lançadas em governos do Partido Socialista.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, a minha página 51 não corresponde aos dados que a Sr.<sup>a</sup> Deputada tem no seu documento.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — As considerações no relatório sobre encargo público líquido. Não é na página 51?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — No meu documento é na página 50. É porque temos páginas diferentes, só isso.

Na página 50, no ponto 4.3, falamos no encargo público líquido.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Repartição do encargo público líquido por tipo de PPP.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Muito bem. E aqui estamos a falar de um encargo público...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Menos 3,6% concessões em portagem real...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Correto.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — 10,4% concessões Grande Lisboa e Norte, 39,9% concessões ex-SCUT, 46,1% subconcessões e Túnel do Marão.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Certo.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — 90% dos encargos com PPP, sejam eles líquidos ou brutos, resultam das sete ex-SCUT, das sete subconcessões e do Túnel do Marão.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não são brutos, são líquidos, porque o que consta aqui é líquido. Ou seja, a sua afirmação está correta, mas temos de pensar que isto são encargos públicos líquidos e não brutos.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Mas respondeu exatamente àquilo que eu queria perguntar.

Tenho uma pergunta sobre as renegociações e, neste caso, sobre as concessões Norte e Grande Lisboa. Estas duas concessões tiveram já 19 pedidos de reequilíbrio financeiro apurados, segundo consta também do relatório da Ernst & Young.

Na página 125 do relatório diz-se que os acordos efetuados não acautelaram totalmente o interesse público. Há números no relatório da Ernst & Young que falam em prejuízos, o Tribunal de Contas também refere prejuízos sobre as renegociações destes dois contratos, aspetos lesivos do benefício financeiro para a Estradas de Portugal com a renegociação destes dois contratos.



Já ouvimos aqui diversos especialistas, partes interessadas nesta parte do processo, que dizem que não houve prejuízo para o Estado nesta renegociação, porque foi em bloco, ou seja, como foi em bloco, uns dão para os outros e, portanto, no final, dá sempre muito benefício para o Estado.

Gostaria que o Sr. Doutor me dissesse, relativamente à renegociação do contrato Norte e Grande Lisboa, qual é o prejuízo que isso implicou para o erário público.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Há um aspeto importante para perceber os números resultantes da renegociação das concessões Grande Lisboa e Norte.

De facto, estas duas foram incluídas num pacote de renegociação, isto é, não foi só renegociada a Grande Lisboa e a Norte, repito, foram incluídas num pacote. E, nessa perspetiva, em bom rigor, não podemos aferir individualmente as concessões Grande Lisboa e Norte porque, efetivamente, o que estava em causa era um pacote global de renegociações.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O Sr. Doutor disse que não temos um modelo de PPP, em Portugal, temos figurinos muito diferentes daquilo que são os contratos que são lançados individualmente, porque a contratação pública lança contratos individualmente, então, acha razoável que estes dois contratos tivessem sido incluídos em figurinos diferentes daqueles que estavam a ser renegociados?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Essa questão não fez parte do âmbito do nosso trabalho. Isto é, não analisámos, se quiser, a razoabilidade da decisão política de tomar a decisão.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Muito bem, mas confirma que os figurinos eram absolutamente distintos daqueles que estavam em cima da mesa?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Confirmando-lhe duas coisas: em primeiro lugar, que o figurino jurídico das ex-SCUT era substancialmente diferente daqueles que, no final da renegociação, vieram a existir — e já lhe vou dizer porquê — e confirmo-lhe também que, no caso das concessões Grande Lisboa e Norte, que eram concessões com receitas de portagem para o concessionário, foram alteradas no contexto desta negociação para regimes em que o risco de tráfego, ou seja, a receita de portagem, passou para o Estado, mediante o pagamento de uma disponibilidade. Ou seja, na realidade, houve uma alteração contratual e significativa da matriz de risco.

Há pouco, referiu uma conclusão que terá sido já veiculada aqui nesta Comissão à qual eu gostava de voltar, porque, mais uma vez, em rigor, devemos escarpelizar-la. A pergunta é a seguinte: houve ou não benefício direto na renegociação das ex-SCUT? Eu diria que sim e não, dependendo da forma como olhamos para isso. Porque isto fazia parte do âmbito do trabalho, é importante esclarecermos este ponto.

Em primeiro lugar, houve, na realidade, aquilo que chamamos um benefício direto para a EP, pelo simples facto de que, no figurino, após a conversão das ex-SCUT para as concessões com portagem real, introduziu-se um elemento que não havia anteriormente, que foi o elemento das

receitas de portagem. E só por isto é que o benefício direto existiu e só por isto é que a renegociação foi positiva.

Ou seja, na conversão e no modelo de agora, ex-SCUT, o que ocorreu foi que, ao invés de o Estado pagar — e eram os valores que existiam — pelas ex-SCUT que foram renegociadas 3,6 mil milhões de euros, que era o que pagava na situação hipotética de continuarem as portagens virtuais, o Estado pagou menos, porque passou a receber receitas de portagem; no final, continuou a pagar só que pagou menos.

Daí que se diga que tenha ocorrido um benefício direto decorrente das negociações. Isto é factualmente verdade! Ou seja, o Estado, ao receber receitas de portagem, apesar de continuar a ter «perdas financeiras» com as concessões, estas foram inferiores, porque teve a receita de portagem.

O valor que está referido no nosso relatório como a medida do benefício direto é de 1,7 mil milhões de euros. Ou seja, o benefício direto para o Estado da renegociação das concessões Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Costa de Prata e Norte Litoral foi de 1,7 mil milhões.

Depois, no pacote vieram também as concessões Grande Lisboa e Norte, e aqui, efetivamente, houve um prejuízo direto para o Estado. Porquê? Porque, na versão anterior, o Estado não tinha qualquer responsabilidade com estas concessões. Eram concessões em que as receitas de portagem eram de um concessionário, em que o concessionário deveria cumprir o contrato de concessão e em que o Estado não tinha qualquer responsabilidade.

O Estado, ao decidir transformar o figurino jurídico e ao chamar a si as receitas de portagem, passou a dar ao concessionário um pagamento por disponibilidade. Ou seja, assumiu o risco de tráfego e passou para a disponibilidade.

Neste caso concreto, as estimativas, quer da concessão Grande Lisboa quer da concessão Norte, apontam para défices na exploração das concessões, porque o pagamento de disponibilidades é inferior às receitas de tráfego. Nesta perspetiva, se quiser, houve «prejuízo» do interesse público, porque nestas duas o Estado não tinha qualquer responsabilidade e passou a ter, isto é, nesta perspetiva, podemos falar em penalização do interesse público, mas sempre dentro da salvaguarda de que estas duas foram negociadas num pacote. E, se olhar para o pacote, o valor global, apesar de tudo, continua positivo. Ou seja, aquilo que foi o benefício direto de 1,7 mil milhões de euros, que já referi, foi, apesar de tudo, ainda superior para compensar a estimativa de exploração das duas concessões Grande Lisboa e Norte.

Portanto, se quiser, nesta perspetiva, houve um benefício direto global na renegociação.

Esta medida do benefício direto... Eu dizia-lhe há pouco que a resposta tem um «sim» e tem um «não». O «sim» é que houve, de facto, benefício direto, mas podemos chegar à conclusão que não houve. E porquê? Porque se considerarmos os custos globais que a administração acarretou... E quais são os custos globais? O facto de haver desvio de tráfego para as vias secundárias, o facto de haver o que chamamos a penalização do valor do tempo, porque as deslocações são mais morosas entre os diversos locais, as implicações em termos ambientais, porque há desvio de tráfego com aumento do percurso médio, se considerar todos os impactos económicos, chegará à conclusão de que, pelo menos em duas delas, em duas ex-SCUT, houve uma perda económica e não um ganho económico.

Portanto, quando abordamos os efeitos da transformação do figurino jurídico ex-SCUT temos de pensar que uma coisa é o benefício direto,

«apenas financeiro e contabilístico», outra coisa é o benefício económico e esse cálculo não foi feito.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, o aspeto mais lesivo do benefício financeiro para a EP deu-se com a introdução das concessões Grande Lisboa e Norte no tal pacote global de renegociação. Peço-lhe o valor de encargos que isto acarretou.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — O valor dos pagamentos...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Havia uma situação de ausência de encargos, certo?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Com certeza!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — E nestes dois, especificamente, passou a haver. De quanto?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Vou dar-lhe valores atuais, os valores descontados.

O valor descontado dos pagamentos de disponibilidade que foram negociados com a Grande Lisboa corresponde a 457 milhões de euros. O valor descontado com o pagamento de disponibilidades à concessão Norte corresponde a 1,4 mil milhões de euros. Isto são os valores descontados dos pagamentos, dos encargos.

Como eu lhe dizia há pouco, estas concessões, ao passarem para o Estado, passaram a ter receitas de portagem. As receitas de portagem estimadas para a Grande Lisboa, sempre valores descontados, ascendem a

235 milhões de euros. Ou seja, a Grande Lisboa foi negociada com um défice de exploração, a valores atuais, de 222 milhões de euros.

As estimativas de receitas de portagem na concessão Norte, a valores atuais, são de 734 milhões de euros. Ou seja, a concessão Norte foi renegociada com um prejuízo implícito, a valores atuais, de 673 milhões de euros.

Portanto, estes são os dois valores que resultaram das renegociações das concessões Grande Lisboa e Norte.

Mas se fizer as contas, como lhe dizia há pouco, se pegar nos 1,7 mil milhões de euros, que foi o benefício que lhe referi, deduzir os 222 milhões de euros e os 673 milhões de euros, ainda chega a um valor positivo. Portanto, se olharmos para o pacote...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Percebi a questão do pacote. O que questiono é a razoabilidade de terem sido introduzidos no mesmo pacote figurinos jurídicos diferentes, apenas com um elemento em comum, que neste caso era o subconcessionário ou o concessionário.

Portanto, repito, aquilo que eu questiono é qual é a razoabilidade disto. Então, o mesmo concessionário teria, por exemplo, uma ponte, uma barragem, mais umas quantas estradas nacionais, e isto poderia ter sido tudo incluído no mesmo pacote até dar positivo? Qual é a razoabilidade disto ter acontecido?

Não sei se o Sr. Doutor me quer responder, mas tenho essa dúvida existencial de se foi «tudo ao molho e fé em Deus», se uns dão para os outros e vamos aqui fazer uma renegociação, apesar de termos estes valores absolutamente lesivos, nestes dois contratos.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, esse ponto não fazia parte do nosso âmbito de trabalho, pelo que não lhe posso responder a isso.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O meu tempo esgotou-se, pelo que continuo na segunda ronda, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Na verdade, já ultrapassou os 8 minutos, Sr.<sup>a</sup> Deputada. Permitiu-se que continuasse, porque iniciou a pergunta dentro dos 8 minutos, mas, depois disso, não faz sentido que faça outra pergunta, para não entrarmos em derrapagem de tempo.

Passamos, agora, ao Grupo Parlamentar do PS.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, uma nota muito breve, a propósito da intervenção anterior.

As infraestruturas rodoviárias deste País, a grande infraestruturização feita, deixou um encargo ao País, que tanto se abomina, na ordem dos 8000 milhões de euros. Curiosamente, um Governo, em dois anos, aumenta uma dívida pública em 29 000 milhões de euros. Isto permite, de facto, ver estas incongruências...

*Protestos do PSD.*

Estamos a misturar, estamos! E sem sequer fazer 1 km de estrada nem tapar uns buraquinhos!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, agradecia que nos cingíssemos...

*Protestos do PSD.*

Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira, gostaria que houvesse alguma ordem e disciplina nesta matéria.

Faça favor de prosseguir, Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, antes de mais, quero cumprimentá-lo e agradecer a sua presença.

Muito diretamente, sobre uma matéria que nos parece importante, até porque está na ordem do dia, a do Túnel do Marão, que também tiveram oportunidade de abordar.

O vosso estudo data de maio de 2012, tendo saído no mês imediatamente a seguir, e a primeira pergunta que lhe quero fazer vai no sentido de saber se o Sr. Doutor confirma que o estudo que fizeram apurou o seguinte, e passo a citar: «a condução dos contactos e da estratégia relativamente ao desbloqueamento desta concessão...» — Túnel do Marão — «... tem estado exclusivamente no gabinete do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações».

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Está a retirar essa afirmação do nosso relatório, Sr.<sup>a</sup> Deputada?

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Página 84, Sr. Doutor.



O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Isso é uma mera constatação, ou seja, o que está aqui escrito é uma mera constatação.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — É uma constatação. Sr. Doutor, se escreveram isto foi porque, como é evidente, era importante. É uma constatação, mas pareceu-vos importante, porque, se não, teriam omitido isto.

Mas, quanto a este facto que aqui escreveram, por acaso, apuraram se havia alguma questão, mesmo de ordem técnica, que levasse a que o processo do Túnel do Marão não tivesse sido conduzido, antes, pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, pela Parpública, pelo InIR, pela Estradas de Portugal, mas, sim, pelo gabinete do Sr. Secretário de Estado?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, está a entrar num tema que não fazia parte do âmbito do nosso trabalho, mas vou contextualizar, porque coloca bem a questão e permite-me, aliás, definir aqui a fronteira do nosso trabalho face a renegociações que, enfim, estavam em curso e face a outros processos.

Quanto ao Túnel do Marão, na realidade, quando iniciámos o trabalho, constatámos que estava em curso um processo negocial. Dito isto, o âmbito do nosso trabalho era apenas o de descrever o processo em causa, não era o de inquirir se as renegociações estariam a ser conduzidas pela entidade *a* ou pela entidade *b*. E foi apenas isso que fizemos.

Portanto, não lhe posso responder a essa pergunta, porque não fazia parte do âmbito do meu trabalho perguntar por que é que estava na Secretaria de Estado e não noutra local.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Muito bem, Sr. Doutor, portanto, não sabe. No entanto, reafirmaram que, e cito, «tem estado exclusivamente com o gabinete do Sr. Secretário de Estado».

Confirma, Sr. Doutor, que, com a data de 13 de junho de 2012, obviamente, porque é o ano que estamos a abordar, os auditores, dando resposta ao anexo C do caderno de encargos, elaboraram um estudo detalhado da concessão do Túnel do Marão com uma sociedade de advogados?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, fizemos este trabalho em conjunto com uma entidade perita em previsões de tráfego, que já vos referi há pouco, e com uma entidade perita em assuntos legais. E esta entidade trabalhou connosco no contexto de uma gestão de projeto em que tivemos de analisar vários *dossiers*. Neste caso concreto, a alocação do trabalho levou a que esta entidade, que é a Sociedade Paz Ferreira e Associados, trabalhasse com este *dossier*. Qual foi o critério? Um critério de alocação de projeto, como muitos outros que, na altura, tivemos de endereçar.

Portanto, não há nada de excepcional no facto de ter sido uma entidade jurídica. E o facto de ter sido esta entidade que, por acaso, analisou este contrato decorreu apenas da distribuição normal do trabalho.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, não fiz qualquer consideração, perguntei apenas se o Sr. Doutor confirmava que tinha realizado, de facto, esse trabalho.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Confirmo.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, confirma que esse estudo, esse trabalho que foi, então, realizado com essa sociedade de advogados, nessa data, portanto, em junho de 2012, concluiu que o Estado já tinha o direito de rescindir o contrato de concessão ao concessionário, ou seja, que, há cerca de um ano atrás, o Estado já tinha condições para rescindir o contrato do Túnel do Marão? Confirma, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Confirmando, mas é necessário juntar a isso outro dado, que é este: a rescisão do contrato de concessão implicava, necessariamente, o reembolso integral da dívida financeira do concessionário, ou seja, havendo esse direito, havendo essa prerrogativa, também tem de encontrar, na sua análise, as implicações da rescisão do contrato. E, portanto, uma das implicações seria a de ter de reembolsar integralmente a dívida bancária da concessionária.

Mas confirmo isso.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Situação que, provavelmente, se manterá hoje...

Bom, a auditoria apurou a razão pela qual o gabinete do Sr. Secretário de Estado, o responsável exclusivo pela condução dos contactos, não procedeu ao resgate, apesar de já ser possível fazê-lo? Conseguiu apurar as razões?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não, Sr.<sup>a</sup> Deputada, isso era um assunto de negociação, confidencial, pela própria definição de uma negociação, e não, não apurámos.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Não apuraram. No entanto, Sr. Doutor, atentando na página 84 do vosso relatório, gostava de lhe perguntar qual é o valor máximo de responsabilidades contingentes do Estado no Túnel do Marão e, no fundo, se confirma que, à data da auditoria, o valor podia atingir 195 milhões de euros? Ou seja, a falta de resposta, a não rescisão do contrato, já possibilitava que, à data, há cerca de um ano atrás, tivesse de haver 195 milhões de euros de compensação?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, confirmo. As nossas estimativas são, de facto, de 195,4 milhões de euros e decompõem-se em duas parcelas: uma de 53,9 milhões de euros, relativa ao cancelamento do contrato de concessão, e outra, de 83,2 milhões de euros, relativa ao reembolso da dívida, do passivo financeiro, como disse há pouco.

Portanto, de facto, o valor máximo possível de responsabilidades contingentes que está no relatório é de 195 milhões de euros.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Muito bem, Sr. Doutor, essa confirmação parece-nos importante.

Portanto, é um processo que se arrasta há imenso tempo, que, há um ano atrás, já tinha a necessidade de ser compensado neste montante e cuja gestão está exclusivamente nas mãos do Governo, concretamente do Sr. Secretário de Estado.

Outra matéria, Sr. Doutor, a Lusoponte.

No relatório de auditoria sobre a Lusoponte, há uma referência à existência de um FRA IX, isto é, descodificando, um acordo de reequilíbrio e, em algumas partes do relatório, diz-se, expressamente, que o FRA IX se encontra pendente. Portanto, está descrita esta dualidade.

No *data room* não há o documento FRA IX. Até hoje, o Governo também não forneceu este acordo de reequilíbrio a esta Assembleia, pelo que aquilo que lhe pergunto é se confirma, inclusive face à própria escrita nos documentos, a verificação do FRA IX.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — A Lusoponte é uma concessão clássica que não tem responsabilidades diretas para o concedente, neste caso, para o Estado. Portanto, no contexto de todas as nossas preocupações com as 22 PPP rodoviárias, a Lusoponte não foi aquela a que nós, devido à restrição temporal, dedicámos mais tempo.

A informação que consta do relatório é aquela que, neste momento, lhe posso assegurar, ou seja, procurámos obter o FRA IX, como refere, e, por aquilo que refere do relatório, não tivemos acesso ao mesmo. Portanto, está aí feita a referência.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, peço desculpa, mas, então, como é que fez a auditoria? Se não teve acesso ao FRA IX, como é que fez a auditoria? É que há números que aparecem depois... Estava a chamar a sua atenção para a dualidade de observações que é feita no documento. A páginas 33, por exemplo, diz «Não obstante, entendemos que o FRA IX se encontra ainda pendente, dado que no ficheiro (...)». Portanto, se se encontra ainda pendente, é como se não o tivesse visto, mas certo é que aparecem números a partir da base do FRA IX.

Mais: o Sr. Primeiro-Ministro, concretamente no dia 31 de março de 2012, nesta Assembleia da República, em resposta a um Sr. Deputado, em Plenário, fez uma afirmação a propósito deste acordo de equilíbrio, tendo dito: «Foi assumido ontem». Aliás, não disse «Foi assumido», disse «Foi assinado ontem o FRA IX».

Ora, não creio que o Sr. Doutor esteja a desmentir o Sr. Primeiro-Ministro, nem creio que o Sr. Primeiro-Ministro tivesse mentido à Assembleia da República.

Portanto, Sr. Doutor, é bom esclarecermos isto aqui. Se não teve acesso ao FRA IX, não podia ter feito a auditoria nos termos em que a fez? Se teve acesso, então, podemos continuar a questionar, porque há números que vêm de um documento a que não tivemos acesso, que, supostamente, é o FRA IX.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, concretamente, a que documentos e a que páginas se está a referir?

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, fiz uma referência aos termos da linguagem que utiliza, do ponto de vista deste documento, e era suposto o senhor dizer-me que tinha tido acesso a este documento, já que lhe disse que nós não o temos nem está nos documentos desta Assembleia da República e que o Sr. Primeiro-Ministro, no dia 1 de abril, disse que o assinou... Ah, seria por ser 1 de abril?! O dia 1 de Abril é o dia das mentiras, mas não acredito que o Sr. Primeiro-Ministro tenha vindo pregar uma mentira...

*Aparte inaudível na gravação.*

Não, mas o Sr. Primeiro-Ministro, no dia 1 de abril, disse que o tinha assinado na véspera, e a véspera foi 31 de março. Agora, estava a associar o dia 1 de abril a alguma brincadeira, mas não acredito que o Sr. Primeiro-Ministro tivesse vindo fazer uma brincadeira à Assembleia da República.

Mas, como estava a dizer, se o Sr. Doutor me respondesse que sim à dúvida de linguagem que o próprio estudo tem, dir-lhe-ia que, no encargo público líquido, vem referenciado que o FRA IX — referenciam os senhores — alterou a receita pública de impostos a receber da Lusoponte, de 139 milhões de euros, números redondos, para 92 milhões de euros. Isto está na página 57 e pressupõe a existência desse tal FRA IX. E o que teria de lhe perguntar a seguir era se os auditores confirmam que o Estado aceitou uma redução nos impostos a pagar pela Lusoponte, mas o senhor, afinal, está a dizer-me que, apesar de ter extraído estes números do vosso documento e do facto de o vosso documento ser dúbio, em determinadas partes, quanto a terem visto ou não esse FRA IX... Agora, quem está baralhada sou eu, mas peço ao Sr. Doutor que nos esclareça, se fizer o favor.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, é a página 57 de que relatório? É que, de facto, na página 57 deste relatório, não tenho a mesma... É o relatório específico da Lusoponte ou é o relatório geral?

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — É o da Lusoponte.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Ah, é o relatório específico da Lusoponte. Muito bem. De facto, esse, não o tenho comigo.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Só tenho esta folha mas, obviamente, fá-la-ei chegar a si porque, provavelmente, identificará com facilidade, olhando-a.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Muito obrigado.

*Pausa.*

A fonte desta informação, como pode ver aqui na tabela, é Acordo para a Reposição do Equilíbrio Financeiro da Concessão. Portanto, esta informação foi-nos dada. Foi desta fonte que tirámos os dados que estão neste quadro.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Que é o FRA IX! Foi-vos dado e não consultaram os documentos?

Quando da introdução, o Sr. Doutor expôs-nos como fez o trabalho e uma das coisas que nos disse, inclusive, é que nem sequer tinha feito contatos, por exemplo, com concessionárias.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Correto.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Disse que só consultaram documentos.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, já ultrapassou o tempo.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, eu termino, mas deixe-me fechar esta questão porque penso que ela é muito importante para todos.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Fechar a questão é uma coisa...



A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — O Sr. Doutor disse que só consultou documentos. Mas, sendo assim, não consultou documento nenhum, alguém lhe soprou ao ouvido que era esse montante — é o que me leva a deduzir.

Onde é que anda esse célebre acordo de reequilíbrio a que se dá pelo nome FRA IX, que o Sr. Primeiro-Ministro, no dia 1 de abril de 2012, disse que tinha assinado no dia anterior, mas que ninguém consegue ter acesso a ele? No entanto, o senhor tem números do mesmo, como acabou de citar.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, os números que estão aqui — aliás, isto aplica-se a todos os números, referi isso no início da minha introdução e por isso é que comecei por fazer essa salvaguarda — decorrem de modelos financeiros que nos foram transmitidos. E nós não falámos, como é evidente, com as concessionárias que produziram os modelos financeiros.

Portanto, como é evidente, nós não vimos, isto é, não olhámos para os contratos que estão subjacentes...

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Doutor, o senhor está a fazer um conjunto de afirmações que põem em causa a auditoria.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr.<sup>a</sup> Deputada...

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Peço-lhe imensa desculpa, mas o Sr. Doutor sabe bem o que está a dizer.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, vai haver uma segunda ronda.

Quer dizer mais alguma coisa, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Gostava de esclarecer.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Faça favor.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Gostava de esclarecer porque de facto esta matéria é complexa e, eventualmente, terei de tomar mais 1 ou 2 minutos para explicar.

Os modelos financeiros incorporam previsões económicas que podem ir de 25 a 39 anos, repito, de 25 a 39 anos. Naturalmente, não fazia parte do âmbito do trabalho — nem poderia fazer, e vou dizer-lhe porquê — estarmos a olhar para todos os contratos e ver como é que esses contratos foram refletidos no modelo financeiro, Sr.<sup>a</sup> Deputada. Isso, naturalmente, não fez parte do âmbito do nosso trabalho.

Nós pedimos modelos financeiros que são os modelos que são submetidos nas propostas e que são auditados. Ou seja, quando existe um modelo financeiro com base no qual é tomada a decisão de adjudicação, esse modelo é auditado. Há uma entidade — é uma regra do procedimento — que vai verificar se os números que estão no modelo financeiro têm suporte documental. Nós não fizemos esse trabalho porque não o podíamos fazer. Estamos a falar, imagine, de 36 PPP com 36 modelos financeiros.

Era isto que gostava de lhe explicar. Se, eventualmente, não perceber, voltarei as vezes que forem necessárias a este ponto. Não fazia parte nem normalmente faz parte do âmbito do trabalho, porque aí, como calcula, colocaríamos em risco todos os modelos financeiros que serviram

de base a adjudicações feitas pelo Estado português. É evidente que isso é algo que nós não fizemos.

A Lusoponte não é uma exceção — a Lusoponte, as ex-SCUT, todas as concessões... Todos os números que produzimos foram feitos com modelos financeiros que nos foram fornecidos, modelos esses que são auditados.

Portanto, relativamente à Lusoponte, entendo bem a sua questão, entendo bem a necessidade de a esclarecer, mas o que lhe posso dizer é que, no contexto deste trabalho, utilizámos informação financeira que naturalmente nos foi dada, neste caso pela Lusoponte, através da DGTF.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Vamos passar ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, queria cumprimentá-lo, agradecer-lhe o seu trabalho e dizer-lhe que ele nos serviu de base a muitas das nossas audições, mesmo que muitos dos inquiridos não tenham tido o cuidado de o ler, muitos deles disseram que o desconheciam.

Sem querer fazer perguntas de cariz político, o Sr. Doutor falou no modelo técnico.

Em relação ao modelo técnico, na audição do Sr. ex-Secretário de Estado Paulo Campos, perguntei-lhe porque não utilizamos mais o modelo de portagem real — temos exemplos de modelos de portagem real que permitem, inclusive, *cashflows* positivos, quer dizer, o Estado não tem benefícios mas também não tem despesa, ao passo que o modelo de disponibilidade do Estado invariavelmente, sem reequilíbrios financeiros, tem sempre despesa.

A explicação técnica que ele deu, que colhe e com a qual concordo em absoluto, é esta: se for em Lisboa e no Porto, o modelo deve ser de portagem real porque há tráfego, mas se for no interior, alegando necessidade de haver solidariedade para com o interior, coesão territorial, etc... O estranho é que, se olharmos para as tais Grande Lisboa e Norte, elas situam-se em locais onde o ex-Secretário de Estado defendia que tecnicamente deveriam ser modelos de portagem real, e eram, mas o Estado resolveu inverter a própria lógica e o próprio princípio que ele aqui defendeu.

Portanto, tirando essa incongruência — e já chegámos à conclusão de que a desculpa era a de que, se não fizéssemos isso, não conseguíamos o restante —, gostava que me dissesse o seguinte: nessas duas concessões, Grande Lisboa e Norte, qual é o benefício líquido para o Estado, só para ver se os dados confirmam o que eu aqui tenho.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, antes da conversão que foi feita do figurino jurídico destes contratos, o Estado, como eu dizia há pouco, não tinha quaisquer encargos. Portanto, os encargos eram zero.

Depois da conversão, o Estado comprometeu-se a pagar valores de disponibilidade da infraestrutura, portanto pagamentos pela disponibilidade da infraestrutura, a valores descontados — os valores que lhe vou dar são valores descontados — a 1 de janeiro de 2011, na Grande Lisboa, 457 milhões de euros — isto vem no nosso relatório. No caso da Norte, o Estado (mais uma vez, valores atuais) comprometeu-se a pagar 1,406 milhões de euros. Portanto, são valores descontados a 1 de janeiro de 2011.

Por que é que nós estamos a descontar os valores a 1 de janeiro de 2011? Porque foi nesta altura que ocorreu a negociação da transformação dos contratos com portagem-receita para o concessionário para o regime de

disponibilidades. Por isso é que estou a dar-lhe os valores a 1 de janeiro de 2011. É por causa disso. É uma razão técnica, para ser rigoroso.

Como eu lhe dizia há pouco, o valor atual dos encargos é de 457 milhões de euros, na Grande Lisboa, e de 1,4 milhões de euros, na Norte.

A sua pergunta é: qual é o encargo que o Estado assume nestas concessões? Bom, temos de descontar a expectativa de receitas que o Estado tem nestas concessões.

Na Grande Lisboa, tem uma expectativa de receitas, a valores descontados também a 1 de janeiro de 2011, de 235 milhões. Portanto, há um prejuízo implícito de 222 milhões de euros, na Grande Lisboa.

Na Norte, a expectativa de receitas é de 734 milhões de euros, ou seja, existe um prejuízo implícito de 673 milhões de euros.

Portanto, somando um e outro, têm um prejuízo implícito de 222 mais 673, ou seja, têm um prejuízo implícito de 895 milhões de euros.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É sempre bom saber que o mesmo que defende que nestes territórios o modelo devia ser de portagem real aplica um prejuízo ao Estado de 895 milhões de euros.

Queria falar agora das subconcessões. O Sr. Doutor disse há bocado que até 2003 não havia comparador público. E pareceu-me que concorda com o comparador público — aliás, vem até referência a melhores práticas europeias.

Houve ou não comparador público nas subconcessões? O Tribunal de Contas não deu o visto a algumas delas alegando que faltava o comparador público. Portanto, sei que não houve.

A minha pergunta é a seguinte: que análises fizeram das componentes do comparador público e que análises é que se podem fazer quando se faz um comparador público *a posteriori*?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Nesse aspeto, o nosso relatório é bastante elucidativo. Se tiver o nosso relatório, consulte, na página 41, o ponto 4.1.2 — Subconcessão EP. Aliás, tomo a liberdade de seguir o relatório porque ele aqui está exaustivo. Acho que, seguindo-o, acrescento benefício de clareza na exposição.

O ponto 4.1.2 tem as conclusões da nossa análise face àquilo que foram as subconcessões da EP.

Pode reparar que, na página seguinte, ou seja, na página 41 (no vosso relatório, será, eventualmente, a página 42), nós elencamos aquilo que foram as deficiências transversais encontradas nos diversos processos. E o que é que aí vê, Sr. Deputado?

No primeiro ponto: «As subconcessões foram lançadas por Resolução do Conselho de Ministros, com base no pressuposto de desenvolvimento pela via de parceria público-privada, tendo sido contornadas as fases iniciais de desenvolvimento dos projetos, nomeadamente no que se refere ao estudo de alternativas à sua execução (...)».

Depois, o segundo ponto responde diretamente à sua pergunta: «O cálculo do CPC...» — custo de comparador público — «... de todas as subconcessões foi apenas realizado após o lançamento da parceria, encontrando-se, portanto, consideravelmente desalinhado com as práticas processuais estabelecidas (...), não cumprindo os objetivos de auxílio na aferição do VfM...» — *value for money* — «... e na tomada de decisão estratégica (...)».

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — «Desalinhado» é um termo simpático. É uma ilegalidade!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Desalinhado. Porquê? Porque estas subconcessões foram lançadas ao abrigo de uma resolução do Conselho de Ministros, que partiu do pressuposto de que o interesse público seria salvaguardado através das PPP. Enfim, em rigor, existe esta fundamentação.

E o relatório segue referindo o seguinte: «A definição estratégica e operacional da assunção (...).

Bom, há diversas constatações relacionadas com as subconcessões, mas julgo que já respondi à sua pergunta relativamente à questão do comparador público.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A ideia era a de laborar um pouco mais quando falou nas melhores práticas e, de facto, o comparador público... Percebemos que tenha havido boa fé e a perceção de que, por uma resolução do Conselho de Ministros, de facto, seriam feitos num modelo que era melhor do que se fossem feitos diretamente pelo Estado e porque havia também vontade política de trazer privados.

Mas estas mesmas subconcessões tiveram outra salvaguarda do Tribunal de Contas — direi, ilegalidade, porque fere o Código da Contratação Pública e fere também a lei do Tribunal de Contas —, que é a degradação da primeira para a segunda fase. Já discutimos isso sobremaneira, já sabemos as causas, mas houve até subconcessões que depois, nos contratos reformados, voltaram aos valores da primeira fase, o que terão originado os tais 705 milhões (e eu gostava de perguntar se a diferença é exatamente essa, de 705 milhões) e as compensações contingentes.

A pergunta é se confirma este valor que o Tribunal de Contas alega e se, na avaliação que fizeram de todas as compensações contingentes, pode quantificar. Estamos a falar de um valor incerto, numa data incerta. Queria, pois, saber se é possível quantificar e qual foi a apreciação que fizeram.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Muito bem, Sr. Deputado.

O tema das compensações contingentes resultou, como disse, da recusa do visto do Tribunal de Contas.

O valor que constava do acórdão do Tribunal de Contas era, como disse e muito bem, de 705 milhões de euros. Este foi um primeiro valor. Depois, os contratos foram reformados e é evidente que o valor foi sofrendo alterações.

O que é fáctico e o que resultou do nosso trabalho?

Em primeiro lugar, vamos começar por perceber por que é que surgiram as compensações contingentes. Vou responder à sua pergunta mas, primeiro, tenho de ir atrás e dizer por que é que surgiram as compensações contingentes. Surgiram porque, entre a fase das primeiras propostas e a fase do *financial close*, houve um aumento dos custos de financiamento para todas as subconcessões. Porquê? Estávamos a discutir isto, se bem se recordam, no final de 2009/2010 e houve, entretanto, uma deterioração significativa das condições de financiamento. As propostas anteriores tinham tido uma oferta de condições de financiamento em termos de prazos, mas essa oferta não foi mantida. Aliás, não era vinculativa, simplesmente porque as condições se alteraram.

De facto, o Tribunal de Contas disse, e muito bem: «Estamos aqui a cometer uma ilegalidade, que é a de ter no *financial close* propostas com um esforço financeiro exigido ao Estado superior àquele que tínhamos aprovado anteriormente».



O que é que a EP fez? Reformou os contratos. E o que significa reformar os contratos — e aqui entramos nas compensações contingentes? Disse o seguinte: se, ao longo do contrato, as concessionárias reverem as condições de financiamento, os benefícios dessa revisão, ao invés de serem partilhados, são 100% a favor da concedente, neste caso a EP. Aí surgiram, e nós vimos, nos modelos financeiros duas linhas a facilitar: uma linha com a designação «pagamentos do Estado/compensações contingentes», que não foi mais do que uma classificação diferente do esforço financeiro exigido ao Estado que, após a recusa do visto do Tribunal de Contas, foi decomposto, se quiser, em duas categorias diferentes. Uma das categorias foi «pagamentos do Estado/compensações contingentes», no valor de 935 milhões de euros.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — De quanto?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — De 935 milhões de euros.

Depois, há também, nos modelos financeiros, uma entrada com a designação «retribuições ao concedente», das concessionárias ao concedente, de 854 milhões de euros.

Ou seja, na realidade, nos modelos financeiros havia uma saída da EP às concessionárias e uma entrada das concessionárias à EP praticamente no mesmo montante.

Isto significa o quê? Que, na realidade — e quanto a isto não há nada de escondido, vimos e pudemos constatar isto nos modelos financeiros —, o que se fez foi considerar que parte dos pagamentos que o concedente iria fazer poderiam ser regredidos se, num contexto de negociação dos contratos de financiamento, viessem a ocorrer benefícios de

refinanciamento dos contratos e esses benefícios iriam reverter, integralmente, a favor da EP.

Portanto, o que se fez, na realidade, foi dizer: «Muito bem. É verdade que a EP vai pagar mais 935 milhões, mas com a expectativa de receber, das concessionárias, 854 milhões, se, e só se, ocorrer a revisão das condições de financiamento.»

Tudo isto vem nos modelos financeiros, onde o pudemos constatar. Inclusivamente, os contratos de concessão referem a obrigação de as concessionárias devolverem estas verbas à concedente e os valores deste pagamento das concessionárias ao concedente estão plasmados nos contratos de concessão.

Este tema, para nós, é, se quiser, quase um não-tema porque, efetivamente, constatámos nos modelos financeiros, por um lado, a existência deste acréscimo de pagamentos e, por outro, a existência de recebimentos da EP resultantes destas eventuais e hipotéticas reduções nos contratos de financiamento.

A questão que pode colocar — e é uma parte desta questão — é a seguinte: qual é a probabilidade de vir a ocorrer a renegociação dos contratos de financiamento e de essa renegociação vir a gerar benefícios na ordem dos 854 milhões de euros? Essa é a pergunta que se pode colocar.

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

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — É evidente que não lhe poderei dizer qual é a probabilidade de isso ocorrer ou não. O que lhe posso dizer — e isso vem escrito no nosso relatório — é que a materialidade deste valor é de tal forma significativa que teriam de ocorrer poupanças muito

significativas na renegociação dos contratos para que ela viesse, de facto, a consumir. Ou seja, até pode, eventualmente, acontecer que consiga renegociar os contratos com vantagens. O que se passa é que a diferença é de tal forma elevada que muito dificilmente consegue gerar poupanças da renegociação.

Esta é a opinião que vem no nosso relatório.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, estou-lhe infinitamente grato, porque isto é um não-tema, só tem uma avaliação política. É que o decisor político decidiu pagar 935 milhões — aquilo que os privados não quiseram pagar porque não tinham condições favoráveis — , porque quis fazer a obra. Aceitou pagar 935 milhões à espera dos «amanhãs que cantam» e, como diz, e muito bem, «os amanhãs que cantam» cantarão muito baixinho ou nunca cantarão.

Portanto, há aqui responsabilidades políticas e era isso que queríamos saber, que é para constar do relatório.

Gostaria de questioná-lo relativamente à Alta Velocidade. No vosso relatório, a determinada altura, socorrendo-se da lei do Tribunal de Contas, alegam que a recusa do visto pelo Tribunal de Contas e, obviamente, a paragem da obra causariam pedidos de indemnização e que havia uma discrepância entre a leitura legal do que era admissível ou não, do que era a obra já feita ou não. É porque, no vosso relatório, alegam que há limites para a indemnização a pedir.

Gostava que pudesse esclarecer pois, perguntado aos concessionários, pelos vistos, a leitura não foi exatamente a mesma. Gostava que pudesse clarificar por que é que chegam à conclusão de que tem de haver limites à indemnização, no caso das obras já realizadas.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Da análise jurídica que fizemos ao contrato (e este foi um dos aspetos que sofreu alterações relativamente àquilo que era o âmbito inicial do nosso trabalho), a conclusão que tirámos foi a seguinte — aliás, julgo que vale a pena fazer, aqui, um pequeno contexto e dar uma pequena introdução dos factos.

No dia 10 de dezembro de 2009, através de um despacho conjunto do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, há uma decisão de adjudicação a um consórcio relativamente ao projeto da RAVE (Rede de Alta Velocidade). Aliás, depois, o Decreto-Lei n.º 33-A/2010 vem, inclusivamente, lançar as bases do contrato de concessão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nós tentámos parar, mas não conseguimos!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Depois, temos um acórdão do Tribunal de Contas, o acórdão n.º 9/2012, que vem, então, dar recusa de veto, acórdão esse que transitou em julgado porque nem o Ministério Público nem o concedente recorreram. Portanto, este acórdão transitou em julgado.

Em que se fundamentou a recusa do visto? Por falta de informação sobre o cabimento orçamental das despesas e ilegalidades procedimentais associadas às alterações das propostas. De entre várias razões, foram estas duas fundamentais.

A análise que fizemos do contrato e as nossas conclusões vão ancorar na cláusula 10 do contrato de concessão — aliás, fazemos referência a isso no nosso relatório. Nós dizemos que poderá haver direito a reembolso, repito, poderá haver direito a reembolso relativo a todas as

despesas efetivamente incorridas com a preparação da execução do contrato e não com os custos relacionados com a preparação da proposta, porque, de acordo com as regras procedimentais do concurso, são claramente um custo do concorrente.

Portanto, o que dizemos é que as despesas que poderiam ser — e, se quiser, está aqui o tal teto que referimos — reembolsadas seriam as despesas relacionadas com a preparação do segundo contrato. Que despesas eram estas? De acordo com a informação a que tivemos acesso, equivaliam, no máximo, no caso da RAVE, a 169 milhões de euros. Aliás, damos um intervalo entre 153 milhões de euros e 169 milhões de euros. Há aqui uma diferença que, apesar de tudo, não é significativa.

O concessionário apresentou, no Relatório e Contas de 2011, como um valor potencialmente de ressarcir, 264 milhões de euros. Nós nunca falámos diretamente com os concessionários, como lhe disse, tivemos apenas a informação que veio do Relatório e Contas. Mais do que isso não lhe posso dizer porque, de facto, não fez parte do âmbito de trabalho estarmos a reconciliar a razão de ser da diferença de valores. Mas, na nossa perspetiva, o valor máximo seria 169 milhões — isto à data em que fizemos a análise, em 31 de dezembro de 2011. Recordo-vos que o nosso trabalho de campo terminou em maio de 2012, mas com muitos elementos que eram apenas de 2011.

Portanto, muitos dos factos supervenientes a 2011, na realidade, já não constaram do acervo de documentação que fez parte da nossa análise. Logo, estas foram estimativas feitas com aquilo que era conhecido até 31 de dezembro de 2011.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Significa, portanto, que, na análise que fizeram tendo em conta toda a base jurídica, é de crer que os

vossos valores estejam mais próximos da realidade do que aquilo que é pedido pela empresa. Não é uma pergunta, é só uma constatação.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não respondo porque, de facto, para mim não é uma pergunta. Nós apenas constatamos no relatório que, de acordo com a nossa leitura, a 31 de dezembro de 2011 era aquele valor, Sr. Deputado. Não avançamos a análise para além disso.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, tivemos aqui vários especialistas que diziam que um dos vários riscos que o Estado não devia assumir nunca ou devia evitar assumir, o que nem sempre é possível, era o risco de tráfego.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Tráfego, sim.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Queria fazer duas perguntas.

Que análise fazem da partilha de riscos? Gostaria de saber se ela foi equilibrada, pois há vários comentários de que o Estado teve aqui menos equilíbrios, e, sobre o tráfego, já nos disse que há três momentos: o momento do lançamento; depois, o momento da renegociação; e o momento em que o próprio estudo fez a análise entre o caso-base e a realidade.

Mas encontramos coisas completamente gritantes. Por exemplo, a Metro Sul do Tejo está a um terço da banda mínima e com níveis de fraude elevados. A minha primeira pergunta é no sentido de saber se fizeram a análise de quanto pode valer essa fraude e se essa fraude influencia ou não os fluxos financeiros.

Por exemplo, a projeção de tráfego da Costa de Prata, mesmo na altura da renegociação, já apresentava quebras. Pergunto que análise se deve fazer quando os próprios contratos ainda preveem crescimentos de tráfego, para os anos futuros, de 5 e 6%.

Portanto, isto tudo parece irrealista.

A pergunta é: qual é a viabilidade e a fiabilidade destes estudos de tráfego?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — É essa a sua pergunta, Sr. Deputado? Terminou a pergunta?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Terminei, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Quanto à questão dos estudos de tráfego, como referi no início, estes estudos — aliás, à semelhança de todos os elementos de um contrato PPP — têm, na sua génese, um grande elemento de incerteza e, com enorme probabilidade, irão falhar. A pergunta é: como é que irão falhar? Para cima? Para baixo? Porque, de facto, um contrato PPP baseia-se num modelo financeiro que pode ir até 40 ou 25 anos.

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

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — No que respeita ao tráfego — é evidente que há muitas variáveis, mas agora estamos a falar do tráfego —, efetivamente, como já referi há pouco, as novas estimativas apontaram todas para valores mais baixos, mas eu sempre lhe poderei dizer, do ponto

de vista meramente técnico, que, quando se fizeram as previsões de tráfego em 1999 e 2000, ninguém previa, como é evidente, a crise financeira que ocorreu em 2009. Ninguém previa.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas em 2010...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Estamos a falar de situações diferentes.

Em 1999, houve as primeiras SCUT e, nessa altura, ninguém previa, como é evidente, a crise que, eventualmente, depois viria a ocorrer em 2009 e 2010.

Em 2010, o que sucedeu foi o seguinte — e, Sr. Deputado, aqui a questão não é tanto do tráfego, mas do princípio da renegociação: não há dúvida nenhuma de que, em 2010, já se sabia que o tráfego observado estava abaixo do tráfego previsto. Isso era do conhecimento de todos. O princípio que foi estabelecido na renegociação — e este é o aspeto a que temos de ancorar esta análise —, designadamente, das ex-SCUT, foi o de manter a taxa interna efetiva constante do modelo-base.

Ou seja, nas negociações, o tráfego, na realidade, é uma variável meramente instrumental. Porquê? Não interessava. De um ponto de vista técnico, não interessava muito onde estava o tráfego. Porquê? Porque o princípio era o de manter a TIR efetiva que esteve presente no caso-base. Aliás, fazemos referência a isso em algumas passagens do nosso relatório. Há um despacho conjunto, de 13 de agosto de 2008, do Sr. Secretário de Estado das Finanças e do Sr. Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas, Transportes e Comunicações — isso é referido no nosso relatório —, onde se consubstancia este princípio da negociação.



Ora, sendo o princípio da negociação a manutenção da TIR do caso-base, a negociação foi conduzida no sentido de fixar valores de disponibilidade que, a partir do momento em que o contrato estava a ser negociado para o futuro, descem a tal TIR do caso-base. O que significa que o tráfego, aqui, nem sequer foi uma variável incluída na negociação.

Tanto mais que nos contratos, nos modelos financeiros — e volto à questão dos modelos financeiros que, de facto, é importante — a que tivemos acesso e que foram os que suportaram a negociação, os valores de tráfego eram ainda os valores do modelo-base. Isto é, os modelos que suportaram a negociação não tinham sequer, no caso das ex-SCUT, o tráfego observado desde, imagine, 1999 a 2008, e muito menos tinham previsões de tráfego atualizadas de 2009 até ao final da concessão.

Só para lhe dizer que o tráfego, sendo uma variável importante, no contexto da negociação foi meramente instrumental. Porquê? Porque se estabeleceu como princípio a manutenção da TIR acionista.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Tenho pouco tempo e parece que tenho de ser rápido nas perguntas.

Com base em vários pontos do vosso relatório, tentámos perguntar a várias concessionárias, que ficavam muito nervosas quando falávamos em «benefícios-sombra» — o termo pode não ser muito simpático e levar a interpretações dúbias —, sobre os ganhos em CAPEX (*capital expenditure*) e em OPEX (*operating expenditure*). No vosso relatório, aparece várias vezes que podem gerar benefícios que não estavam previstos nos contratos.

Queria perguntar-lhe se pode quantificar e dar exemplos de onde é que estes «benefícios-sombra» são evidentes, uma vez que, nas várias audições que tivemos, isso não ficou claro.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, esse é, de facto, um tema importante.

Começava por lhe dizer que estou de acordo consigo quando diz que a expressão «benefício-sombra» não é correta do ponto de vista técnico. Por que é que não é correta? Em primeiro lugar, porque não há nenhum «benefício-sombra» no sentido de escondido — queria afastar essa expressão. Preferia utilizar dois sinónimos: ou desvios do desempenho real face ao caso-base ou benefícios não contratualizados. Devo dizer que prefiro a expressão «benefícios não contratualizados».

O que são os benefícios não contratualizados? Começo, mais uma vez, por dar o exemplo que dei há pouco.

Quando se faz um modelo financeiro, imagine, a 25 anos, há muitas variáveis que temos de prever que, seguramente, não se irão realizar. Vou dar-lhe exemplos: a taxa de IRC que estamos a prever hoje para daqui a 25 anos, seguramente, não se vai realizar. Se a taxa de IRC variar e se o contrato não consagrar um mecanismo de partilha do resultado da variação da taxa, aqui tem, Sr. Deputado, um «benefício» ou um «prejuízo» não contratualizado. Porque, se eventualmente, a taxa aumenta e não está no contrato que o concedente tem de partilhar o «risco» do aumento da taxa, quem é penalizado é o concessionário; se a taxa diminui e não está no contrato um mecanismo de partilha de benefício, quem é beneficiado é o concessionário. Este é um exemplo típico.

Posso dar-lhe outros exemplos, como é o caso da taxa de inflação. A taxa de inflação é o parâmetro que, nos modelos, vai atualizar as receitas decorrentes do tráfego.

Estes são dois exemplos.

De facto, prefiro falar em benefícios não contratualizados.

Vou aos exemplos que referiu relativamente ao CAPEX e aos custos de manutenção. Veja isto da seguinte forma: quando se faz um contrato entre duas partes — neste caso, é um contrato entre uma parte pública e outra privada, mas refiro-lhe que, apesar de tudo, podemos ter muitas PPP em que o segundo P é privado, «parcerias privadas-privadas» porque, como eu dizia há pouco, estamos a falar de uma técnica (aqui, neste momento, estamos a falar apenas das público-privadas) —, este contrato é, sobretudo, um conjunto de incentivos. Ou seja, no contrato, ao definirmos determinadas condições, estamos, como é evidente, a dar incentivos a cada uma das partes para gerirem o risco da forma que melhor sabem e da forma que melhor estão apetrechadas para gerir o risco.

Dito isto, se, eventualmente, o concessionário tem a capacidade de melhorar a eficiência das suas operações e de prestar exatamente o mesmo nível de serviço com um custo mais baixo, é absolutamente razoável que este «benefício não contratualizado» — porque não está, de facto, contratualizado — lhe venha a ser, no contexto da TIR do projeto, favorável. É absolutamente normal.

Vou dar-lhe outro exemplo: se, por exemplo, ele faz a gestão da infraestrutura de tal forma que não há necessidade de fazer as grandes reparações que estão previstas no contrato, é evidente que isto é um benefício.

O que quero dizer-lhe é o seguinte: basicamente, os contratos estabelecem um conjunto de incentivos para as partes.

Portanto, não podemos, de forma alguma, colocar o ónus numa das partes que, pelo facto de ser a mais eficiente na prestação de serviço, estará a ter um «benefício» a que não tinha direito. Bem pelo contrário, esse benefício decorreu do incentivo que lhe foi dado para ser mais eficiente.

Assim, se é verdade que existem ganhos não contratualizados a nível das despesas de manutenção e do CAPEX, não é menos verdade que isso acontece pela própria lógica normal do contrato e porque há um incentivo ao parceiro privado, neste caso, à concessionária, para prestar um serviço de forma mais eficiente.

Portanto, os exemplos que referiu são corretos, sim, existem. Agora, não é nada que, eventualmente, não faça sentido. Bem pelo contrário, é aí que reside a lógica e a razão de ser de um contrato de parceria público-privada.

Vou dar-lhe um exemplo a nível de um benefício que é claríssimo e que todos nós podemos compreender. A taxa de IRC que estava nos modelos financeiros das ex-SCUT rondava em média, nalguns casos, 37%. Por exemplo, a concessão do Algarve, que iniciou em 2000, tinha uma taxa de IRC no modelo de 37%. A evolução efetiva da taxa de IRC foi a seguinte: em 2001, passou para 32%; em 2002, passou para 30%; e, em 2004, estava em 25%. Ou seja, a simples evolução da taxa de IRC gerou um benefício não contratualizado. Porquê? Porque, na altura, não havia ainda, no contrato, o mecanismo da partilha deste benefício, gerando um benefício para a entidade privada. Dei-lhe apenas o exemplo do IRC.

Todas as concessões que foram lançadas entre 1999 e 2000 tinham, nos modelos financeiros, taxas de IRC entre 37 e 35% e a taxa de IRC, em 2005, era de 25%. Isto é apenas um exemplo que lhe dou de um benefício não contratualizado.

Portanto, os benefícios não contratualizados ou os desvios face ao caso-base ocorreram, sim, faz parte da lógica natural dos contratos de PPP que ocorram e, regra geral, também não nos podemos esquecer que os lançamentos destes contratos foram feitos num ambiente competitivo muito, muito intenso. O que significa que, na proposta que as

concessionárias fizeram, é evidente que tiveram de assumir riscos porque, de outra forma, não conseguiam ganhar os contratos, sabendo, de antemão, que depois tinham de obter as eficiências operacionais necessárias para cobrir os riscos que assumiram.

Gostava apenas de contextualizar a questão dos benefícios não-contratualizados e colocá-los neste termo, que me parece o mais adequado, que é dizer que não são mais do que incentivos às partes para serem mais eficientes na prestação do serviço.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Podemos concluir que os benefícios, pelo menos os não contratualizados, deviam ser contratualizados e deixemos, pelo menos, o juízo face ao caso-base como algo de incentivo às concessionárias.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, deixe-me colocar a questão desta forma...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por exemplo, a publicidade da Metro Sul do Tejo ou a exploração das estações era algo previsível.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Mas, aí, entramos na forma como os contratos foram feitos. Ou seja, quando os contratos foram feitos... Vou dar-lhe um exemplo típico de um benefício não contratualizado, neste caso do Reino Unido para sermos absolutamente imparciais.

No Reino Unido, houve uma cláusula que dizia algo do género: se um contrato não tiver uma disposição específica para a partilha do benefício do refinanciamento, assume-se que, havendo refinanciamento, o concedente público fica com 30% dos benefícios. Por exemplo, imagine

que um contrato não tem cláusula de partilha de benefício de financiamento. Há uma cláusula que diz que, se nada for dito, 30% é do Estado.

Isto só para lhe dizer que o tema da partilha de benefícios e de riscos depende muito da maturidade e do grau de sofisticação que se colocou na elaboração dos contratos. É evidente que os contratos e as subconcessões já têm mecanismos de partilha de benefícios que os contratos das ex-SCUT não tinham. Mas isso é a evolução natural das coisas e o aprender com, diria, a experiência e a melhoria dos contratos que, entretanto, foram feitos.

No caso da Metro Sul do Tejo, como diz e muito bem, o desvio em termos de tráfego foi muito significativo. Aliás, o encargo público que fazemos para o Estado na Metro Sul do Tejo corresponde ao valor atual das compensações que o Estado tem de dar à concessionária pelo facto de nunca se atingir o tráfego acima do qual deixa de haver garantia do Estado. Isso, de facto, é uma situação típica de um estudo que foi claramente enviesado, diria, de uma perspetiva otimista no que respeita à evolução de tráfego.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, o problema é que esse enviesamento de tráfego, ou outros, dão origem a reequilíbrios financeiros. Veja-se o caso da Brisal: 1,2 milhões com quebras de tráfego.

Mas a minha questão não era essa. Porque já não vou ter muito mais tempo, queria fazer-lhe uma última pergunta, para mim fundamental.

Falámos, há bocado, de forma bastante exaustiva, dos custos para o Estado. Eu gostava de falar das receitas. Temos aqui, pelo menos, um documento, do anterior Secretário de Estado, que foi amplamente discutido e que diz que, em 2005, os encargos totais eram de 17,5 milhões de euros e as receitas eram de 43 milhões de euros; em 2011, de encargos 44,2

milhões de euros e de perspectiva de receitas 88,8 milhões de euros — receitas até 2050.

Tendo em conta a dificuldade e a crise financeira, tendo em conta as reduções de tráfego, tendo em conta a quebra, que me parece evidente, e até algumas concessões que ameaçam insolvência, qual é a previsão de receitas que o vosso estudo aponta para o total das parcerias público-privadas?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Fizemos, de facto, essa análise. No contexto das revisões das previsões de tráfego, fizemos também a revisão das estimativas de receitas.

Vou dar-lhe valores para as 22 parcerias rodoviárias. O valor nominal das receitas ascende a 13,6 mil milhões. Esta é a estimativa desde 1 de janeiro de 2012 até 2039: 13,6 mil milhões de valor nominal. O valor descontado é de 6,2 mil milhões.

Outra dimensão da questão que levanta é o impacto que isto pode ter, designadamente no modelo de financiamento da Estradas de Portugal.

Analisámos o plano de negócios da EP, que foi feito em 2010, e constatámos o seguinte: o nível máximo de encargo líquido que prevemos para a EP ocorre no ano 2031 e, nesse ano, de acordo com as nossas expectativas, haverá um encargo líquido (portanto, bruto menos receitas) de 13,7 mil milhões de euros. Este valor está 44% acima...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O Sr. Doutor disse 13,7?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, 13,7 mil milhões de encargo líquido. Está acima da estimativa que a EP tinha no seu *business plan*. Ou seja, a revisão das estimativas de receitas tem impacto no modelo de

financiamento da EP — era este ponto que lhe queria referir. Portanto, também é uma decorrência da análise que se faz e que tem implicações não apenas em sede, como é evidente, dos encargos públicos mas também em sede da sustentabilidade financeira da EP.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É aquela tese de que, se nada for feito, não somos sustentáveis.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Essa é uma leitura que se pode fazer dos números.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Srs. Deputados, vamos passar ao Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português.

Tem a palavra, para iniciar a sua inquirição, o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Dr. José Gonzaga Rosa e por agradecer as suas informações e explicações, nomeadamente o detalhe da informação que tem trazido a esta Comissão.

Tendo em conta que, por exigência de trabalho da Assembleia, houve um momento em que fui obrigado a ir a outra reunião, peço desde já desculpa se porventura repetir alguma pergunta que já tenha sido feita.

Gostava de começar por regressar ao tema do chamado comparador público — aquilo que no vosso relatório surge com a designação do custo público comparável, trata-se de uma designação técnica que tem vindo a surgir — e à referência que fez há pouco quando notou que (aliás, como está escrito no relatório) as subconcessões EP foram lançadas por resolução



do Conselho de Ministros com base no pressuposto do desenvolvimento pela via das PPP, ou seja, que o modelo já estava definido nessa resolução do Conselho de Ministros.

Ao ler e ao ouvir esta frase, recordei-me de, nesta sala, há vários anos, na altura em que se colocou a questão das subconcessões e de se avançar com esses contratos, o Dr. Almerindo Marques, então presidente da EP, ter sido questionado por mim, pelo meu partido, em relação à inexistência de comparador público. E, de facto, o então presidente da EP remeteu-nos para essa resolução do Conselho de Ministros, dizendo-nos «não temos nada que fazer comparações, porque a escolha está feita, e está feita pelo Estado».

Gostava de perguntar-lhe — independentemente do problema político e estratégico da racionalidade económica de definir à partida que há uma escolha e um caminho único, que é o do modelo PPP, seja lá como for e quando for —, considerando inclusivamente a análise jurídica que esta auditoria fez, se pensa que isto é suficiente para dispensar o comparador público.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, não fizemos a análise jurídica desta fundamentação do Conselho de Ministros. Isso não fez parte do âmbito de trabalho.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Refiro-me à questão de invocar essa escolha para não cumprir a lei no que diz respeito à exigência de apresentação do comparador público.

Não estou a questionar a resolução do Conselho de Ministros nesta sede. Isso questiono politicamente, do ponto de vista da aberração política e económica que significa. Refiro-me, sim, à parte de ir buscar aquela

resolução do Conselho de Ministros e ignorar a existência dessa obrigatoriedade em sede legal. Faça-me entender, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — De facto, teria sido útil, nem que fosse pelas melhores práticas, a própria decisão política ter-se munido... Mas, é como lhe digo: desconheço a fundamentação da decisão política. Portanto, não posso, como é evidente, especular sobre a sua fundamentação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de lhe fazer uma pergunta, ainda nesta sequência, sobre o que chamaria a credibilidade dos comparadores públicos.

Nesta Comissão de Inquérito, já depuseram pessoas a quem perguntámos se alguma vez tinham visto um comparador público. A maior parte disse-nos que não.

A verdade é que, em alguns casos, a comparação dos resultados expectáveis (recurso ao modelo PPP *versus* modelo de empreitada ou de gestão pública) de um empreendimento eram favoráveis para a opção PPP, tendo em conta as derrapagens habituais, tendo em conta o histórico e o referencial comparável de derrapagens, de atrasos, etc., ignorando os reequilíbrios financeiros e todos os problemas associados à história e à experiência concreta das PPP, mas que, depois, não são imputáveis, porque estão contratualmente previstos e, então, desencadeiam outros processos à margem que não são considerados como derrapagem. Julgo que me faço entender.

Qual foi a sua apreciação, se é que fez alguma análise deste problema da sustentação técnica? Tem, ou não, um carácter fidedigno e

abrangente a efetiva comparação entre o modelo PPP e o modelo de gestão pública?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Diria que o rigor e a qualidade do comparador público dependem muito da experiência que o próprio Estado, enquanto entidade adjudicante de obra pública, tiver sobre aquilo que é o custo efetivo da realização de obra pública, por via do Orçamento do Estado. E isto está também relacionado com a forma como o Estado se organiza para a gestão e para o lançamento de programas de PPP.

Se o Estado, eventualmente, tiver uma unidade especializada nesta área que dê aconselhamento a diversas áreas do investimento público — desde infraestruturas, infraestruturas escolares, infraestruturas de transportes —, se isso existir, há um conjunto histórico, há um currículo de informação histórica sobre o custo efetivo de lançamento de obra pública pelo Estado, e aí tem um comparador público eficiente, tem um comparador público que consegue, efetivamente, capturar aquilo que é «o deslize» estatístico que ocorre na obra pública, porque sabemos bem que um dos aspetos que se refere ao facto de o Estado ser dono de obra é haver, por um lado, não cumprimento dos prazos e, por outro, deslize dos custos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nestas PPP aconteceu muito isto; nestas subconcessões há obras que ainda hoje estão para recomeçar, que estão paradas.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Mas isso aconteceu por falta de financiamento, Sr. Deputado. Isto é, aconteceu por falta de financiamento e pelo facto de os bancos não poderem desbloquear as verbas a que se tinham

comprometido, não necessariamente por dificuldades diretas das concessionárias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A do Baixo Alentejo e a do Algarve talvez tenham sido diferentes. Ou também as integra nesse caso?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Digamos que há, quer numa quer noutra, situações que podemos imputar claramente à dificuldade dos bancos em fazerem os desembolsos a que estavam comprometidos e, por outro lado, às dificuldades financeiras das concessionárias em financiar a obra. Claramente, sim.

Aliás, atualmente, temos algumas situações em que a dificuldade financeira das concessionárias se repercute também nas dificuldades em lançamento de obra, mas diria que essas situações são excecionais.

Respondendo diretamente à sua questão, é evidente que, quanto melhor for a experiência do Estado e, sobretudo, se existir uma unidade especializada de lançamento de PPP, mais aumenta a probabilidade de ter um comparador público que seja fidedigno. No nosso caso, isso não existia. Aliás, só muito recentemente lançámos uma unidade especializada no acompanhamento de PPP, portanto não tem esse registo.

Agora, quanto à componente dos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro, isso depende muito da qualidade dos contratos — e não posso dizê-lo de outra forma. Ou seja, se os contratos capturarem as melhores práticas em termos de gestão do risco e de partilha de riscos e de benefícios, diria que a probabilidade tende a ser mais remota ou mais reduzida. No fundo, se os contratos vão sendo feitos e a aprendizagem vai sendo feita à medida que se fazem os contratos e se tem a experiência, aí, sim, existe uma probabilidade muito elevada de existirem reposições.

Aliás, no nosso caso, designadamente nas chamadas ex-SCUT, temos vários pedidos de reposição de equilíbrio financeiro, mas em muitas situações por decisões unilaterais do Estado. Imagino é que muitos dos pedidos de reposição financeira não decorreram das concessionárias, mas, sim, de decisões unilaterais do Estado de alterar o traçado, construir mais do que estava previsto ou introduzir outras entropias naquilo que era o processo de construção.

Logo, a reposição do equilíbrio financeiro nessa perspetiva não pode ser previsível, a menos que exista, naturalmente, uma ação disciplinada junto do dono de obra, neste caso o Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, digamos que o carácter mais favorável para o modelo PPP só aconteceria na vida real se essas alterações a meio caminho nunca acontecessem. Ou seja, se o contrato fosse aplicado de uma forma tão estável que garantisse que essas novidades que acontecem durante o caminho não se repercutissem em reequilíbrios financeiros, geralmente a favor dos concessionários.

Antes de tocar neste ponto das alterações dos contratos e das renegociações, gostava ainda de colocar-lhe uma questão sobre as análises custo-benefício.

Queria perguntar-lhe se a avaliação que foi feita se refere essencialmente ao custo-benefício das infraestruturas a construir ou ao custo-benefício do modelo de financiamento e gestão em PPP *versus* o comparador público, digamos assim.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há variáveis e análises em cada uma destas questões, e na parte das infraestruturas e respetivo custo-benefício do ponto de vista do *value for money*, como dizia, em termos da própria obra, gostava de perguntar-lhe se foi calculada ou recalculada a relação custo-benefício e o impacto, por via das ditas externalidades, da introdução de portagens, tendo em conta a quantidade de tráfego que passavam a ter, o impacto na economia local, etc. Esta questão foi reponderada?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Na renegociação não foi feita a análise de custo-benefício económico-social resultante dos impactos da introdução de portagens. Nessa perspetiva, não foi. Mas, como lhe referi inicialmente, também no caso da ex-SCUT, no caso das primeiras sete concessões, não foram feitos estudos de viabilidade economia e financeira de uma perspetiva social. Portanto, não foram feitos nem no lançamento nem na renegociação.

Os estudos análise custo-benefício foram feitos, sim, nas subconcessões da EP. Aí foram feitos para todas elas, foram feitos estudos de análise custo-benefício.

Aliás, até aproveito a sua questão para lhe referir que tipo de impactos é que estes estudos mediram, porque, de facto, são os impactos que urge acautelar quando se lança uma infraestrutura, neste caso rodoviária.

E que tipo de impacto é que estes estudos pretenderam capturar? A valorização do fator tempo, pelo facto de diminuir na deslocação entre as diversas localidades; a redução dos custos de sinistralidade, por haver uma via melhor e mais adequada; externalidades ambientais e impacto económico nas regiões.

Em todas as sete subconcessões da EP, o fator mais valorizado ou que mais contribuiu para a fundamentação, de um ponto de vista económico-social, da decisão de investimento foi a poupança de tempo. Ou seja, o valor económico do tempo, de um ponto de vista do tempo de viagem, isto é, a diminuição do tempo de deslocação entre diversas localidades, foi um dos fatores considerado importante nos estudos que foram feitos para as subconcessões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Gostava de colocar-lhe uma questão sobre a renegociação das concessões de que falou há pouco, em particular sobre as ex-SCUT, e os benefícios daí resultantes.

O pressuposto volume de tráfego, enquanto variável para esse cálculo dos benefícios eventualmente gerados — e, depois, vendo para quem —, é o mesmo considerado para o cálculo dos benefícios ou também foi revisto para efeito dessas contas? Ou seja, o volume de tráfego considerado como variável reporta-se ao inicialmente previsto no caso-base ou é alterado, também enquanto variável, tendo em conta a revisão do consultor internacional para o volume de tráfego?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Está a referir-se a quê, Sr. Deputado? Aos valores que acabei de lhe dar?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Aos valores de que falou há pouco, em relação às renegociações das ex-SCUT e dos benefícios gerados para o Estado, ou menos gerados para o Estado, na Grande Lisboa, Norte, etc.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Esses cálculos tiveram em linha de conta dois dados: em primeiro lugar, o acordo feito pelo Estado para

pagamento de disponibilidades, e isso decorre dos acordos e dos modelos financeiros que nos foram transferidos, porque, como eu dizia há pouco, trabalhámos com modelos financeiros que tinham os valores acordados de pagamento de disponibilidades, portanto, esses eram valores que estavam nos modelos financeiros; em segundo lugar, tiveram previsões de receita feitas à data da renegociação.

Portanto, Sr. Deputado, o que é que tinham os valores que lhe dei? Tinham, em primeiro lugar, o pagamento das disponibilidades que estavam nos modelos financeiros que nos foram dados; tinham, em segundo lugar, a expectativa de receitas que, à data daquela renegociação, a EP possuía, por recurso aos seus consultores, no que respeitava à expectativa de ganhos de receitas, portanto, receitas de portagem.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Os senhores reviram ou verificaram esses dados?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Revimos, e é evidente que revimos em baixa a estimativa de receitas. De um ponto de vista do rigor técnico, é evidente que, na altura, a melhor expectativa de receita que havia era aquela que a EP e os seus consultores tinham.

Fizemos essa revisão mas, no caso concreto da renegociação das ex-SCUT — volto a este aspeto, que é muito importante —, quando estimámos o benefício direto para o Estado, os tais 1,7 milhões que referi há pouco, isso foi feito com estimativas de receita à data da renegociação, que eram estimativas de receitas feitas pela EP. Não eram dadas pelas concessionárias porque, como lhe disse há pouco, os modelos financeiros das concessionárias não tinham previsões de tráfego atualizadas, eram estimativas de receitas produzidas pelos consultores da EP.



O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Os senhores verificaram os pressupostos macroeconómicos dessas estimativas? Isto é, estávamos perante previsões de tráfego baseadas no cenário macroeconómico pré-crise ou já tendo em conta a realidade económica posterior?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Claro que, em 2010, já havia um sinal de que a crise se tinha instalado e, portanto, é evidente que as estimativas que os consultores da EP fizeram para as ex-SCUT já incorporaram isso.

Julgo que aqui devemos introduzir um dado que, no fundo, tem a ver com a previsão de receitas de tráfego: os modelos de tráfego incorporam, sobretudo, padrões históricos de evolução de tráfego que são relacionados com várias variáveis — com variáveis de evolução do PIB, do rendimento disponível, do preço dos combustíveis. Portanto, se em 2010 estivéssemos a fazer previsões de tráfego tínhamos um registo de crise que, eventualmente, 2009 e 2010 teriam mas que não temos hoje. Hoje, temos um registo de crise, em termos de observações mensais de tráfego — normalmente, os modelos são feitos com valores mensais —, como é evidente, muito superior ao que tínhamos na altura.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De tráfego?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — De tráfego, exatamente! Dados históricos de tráfego: em 2010, tínhamos dados históricos de tráfego de 2007, de 2008 e de 2009. A crise iniciou-se em 2008; em 2013, temos dados de 2009, de 2010, de 2011 e de 2012. Aliás, estamos em abril, por isso podemos já ter os valores de janeiro.

É evidente que os modelos de tráfego vão sendo aperfeiçoados à medida que aumentamos o número de observações históricas. Portanto, de um ponto de vista meramente técnico, as previsões de tráfego feitas em janeiro de 2011, quando tudo isto ocorreu, tenderiam a ser mais otimistas do que agora, pelo simples facto de terem um número de observações históricas inferior àquele que temos agora.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Agradeço-lhe muito.

Esse é precisamente o ponto que eu estava a ter em conta. É que se verificarmos que todo o cálculo, nomeadamente em termos de encargos líquidos destes negócios e destes contratos, é baseado em estimativas de receita, com pressupostos de portagens em função de volumes de tráfego que têm cenários macroeconómicos totalmente diferentes e que há três anos eram muito inseguros, digamos assim, os encargos líquidos (que podem ser medidos a 10 anos ou 15 anos, já para não ir para o final das concessões) podem ser estes que aqui estão ou o dobro.

Nem sei se isto é exagero, posso estar a exagerar muito ou nem por isso, mas a dificuldade de fazer a estima dos encargos líquidos deste tipo de contratos para o Estado revela, numa dimensão gigantesca, uma situação preocupante pela imprevisibilidade do impacto nas contas públicas. Uma coisa é certa: as pessoas têm de pagar; pagam portagem, com isso já contam. Outra coisa é certa: para as concessionárias, estas renegociações funcionaram como uma espécie de blindagem ou de seguro de vida.

Vou terminar, Sr. Presidente, lendo um parágrafo da página 124 do relatório, que diz que, antes das renegociações, o VAL dos pagamentos SCUT do Estado às concessionárias ascendia a 3.579 mil milhões; após as renegociações, o VAL do esforço financeiro aumentou para 3.667 mil milhões, ou seja, na prática, as concessionárias mantiveram as expetativas

de receitas apresentadas antes das renegociações, conseguindo, através dos novos acordos, valores de receitas iguais para um risco menor, dada a transferência do risco de tráfego para o Estado.

Ora, para nós, isto representa a confirmação do alerta que vínhamos fazendo relativamente à partilha de consequências e às implicações económicas da profunda transformação que ocorreu no País e no mundo a partir de 2008, em que o Estado, ainda por cima desencadeando um processo negocial por sua própria iniciativa, portanto, com alteração unilateral, confere, como disse há pouco e muito bem, uma posição negocial incomparável para a contraparte, para a concessionária, com aquilo que nos revelou e que nos parece particularmente relevante, que é o princípio estabelecido de que a TIR acionista efetiva não podia ser alterada, tinha de se manter em relação a estas concessões.

Portanto, quando esta crise económica acontece, ela acontece para as populações, para as empresas e para o Estado, mas não tanto para as concessionárias. Esta é a conclusão que retiro da leitura que faço desta informação.

Gostava que nos confirmasse se aqui há, ou não, uma situação de proteção, que objetivamente resulta para estas concessionárias destes processos negociais.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Na realidade, as renegociações alteraram de forma significativa a matriz de risco, é verdade, ou seja, o risco de tráfego estava, no modelo SCUT, do lado do concessionário, se bem que mitigado, porque havia bandas de tráfego, portanto, não estava totalmente do lado do concessionário. Veja-se, a propósito, o caso do Metro Sul do Tejo, onde havia uma banda mínima de tráfego que tinha de

ser garantida pelo Estado e que, na realidade, nunca era atingida, portanto, o Estado tinha de lhe dar.

No regime das SCUT, havia, de facto, um risco de tráfego na parte da concessionária que depois foi alterado, sendo que, neste momento, o Estado assume totalmente o risco de tráfego, ficando o risco da disponibilidade na parte do concessionário.

Relativamente às estimativas, como dizia há pouco, a Ernst & Young, através do Sr. Robert Bain, fez uma análise exaustiva às previsões de tráfego e aplicámos modelos que consideramos que são prudentes à data de hoje. Portanto, eu diria que os valores que vos dei há pouco, e que constam do nosso relatório, são valores que já incluem alguma prudência, como é evidente dentro daquilo que conhecemos hoje, e, nessa perspetiva, eu afastaria qualquer cenário, que referiu há pouco, de um descontrolo total das receitas de tráfego.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A palavra era «imprevisibilidade».

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, é evidente que existe alguma imprevisibilidade, e não há forma de medi-la que não seja tendo um modelo financeiro suficientemente prudente para, no fundo, lidar com essa imprevisibilidade. Mas isso é um facto. A partir do momento em que o Estado assume o risco de tráfego, assume a imprevisibilidade nos dois sentidos. Já agora, diria que, se por algum motivo o tráfego aumentar, o Estado também tem esse *upside*, também ganha. Hoje estamos num contexto em que a tendência do tráfego é de queda, mas se, eventualmente, o tráfego aumentar a níveis superiores aos que estão na nossa previsão, há ganhos para o Estado que não estão aqui.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas aí, depois, aparece uma renegociação qualquer!...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Do ponto de vista técnico, a imprevisibilidade significa apenas isto.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Vamos entrar na segunda ronda de questões, para a qual temos inscritos, até agora, os Srs. Deputados Manuel Seabra, Eurídice Pereira e Fernando Serrasqueiro, do PS, Altino Bessa, do CDS-PP, e Carina Oliveira, do PSD.

Começamos pelo Sr. Deputado Manuel Seabra e, depois, vamos intercalando com Deputados de outros grupos parlamentares.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, agradeço-lhe o contributo.

O Sr. Doutor, há pouco, disse que, em valor atual líquido, 22 parcerias, num período máximo de 27 anos, custariam 8,7 mil milhões de euros? É correto?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, é.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É possível dizer (corrija-me se não for) que, em valor atual líquido, estas parcerias custam menos de 400 milhões de euros por ano ao Estado, dividindo 8,7 mil milhões de euros por 27 anos? É possível fazer essa conta assim?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, é possível. É um valor médio.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Até é inferior, porque dividindo dá menos do que isto.

Em valor atual líquido — e é isto que eu queria ver confirmado —, é possível dizer que, por ano, as parcerias público-privadas custam menos de 400 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, podemos dizer isso considerando uma taxa de desconto de 6%, que é a taxa de desconto aqui. Se considerássemos uma taxa de desconto superior, o valor do custo público aumentaria. Porquê? Porque o valor das receitas seria descontado a uma taxa superior e o valor líquido...

Portanto, a minha resposta é: sim, pode dizer isso, mas tendo em atenção dois aspetos: tendo em atenção que temos uma taxa de desconto de 6% e tendo em atenção que, sim, estamos a linearizar ao longo de 27 anos e estamos a abstrair-nos dos picos, dos máximos, que nestes 27 anos vamos ter de desembolso financeiro. Mas, sim, pode concluir isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, eu queria tirar essa conclusão para que ficasse claro que o Estado, absolutamente equipado, talvez até sobreequipado, do ponto de vista rodoviário, vai gastar, durante 27 anos, 400 milhões de euros por ano, o que significa que, no final do período, em valor atualizado líquido, o Estado gastará 8,7 mil milhões de euros.

Como a minha colega há pouco disse, este Governo, em dois anos, sem fazer um quilómetro de autoestradas, gastou 29 mil milhões de euros.

Ou seja, gastou três vezes mais do que custam, em valor atual líquido, as parcerias público-privadas durante o período.

*Protestos do PSD e do CDS-PP.*

Sr. Presidente, para falar, tenho de ser ouvido! V. Ex.<sup>a</sup> podia interceder junto das bancadas da maioria para que respeitem o direito que tenho a falar com alguma serenidade.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, exatamente para que a gravação seja fiel, é necessário — como pediu há pouco a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira, e eu intervim nesse sentido — que não haja ruído na sala, para que possamos ter a certeza de que a gravação fica fiel.

Sr. Deputado Manuel Seabra, queira prosseguir, se faz favor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, agradeço-lhe esta sua diligência e, basicamente, não tenho mais nenhuma pergunta para fazer ao Sr. Doutor, mas quero utilizar o tempo que falta para acabar esta declaração.

Como é que é possível vermos que o atual Primeiro-Ministro e Presidente do PSD fez tema nobre do último Congresso do PSD o anúncio da criação de uma comissão de inquérito à renegociação e à negociação das parcerias público-privadas e não teve em conta que o valor das parcerias público-privadas que ele quer ver investigadas, sobre as quais lançou suspeição, é três vezes inferior ao valor da dívida que ele, em menos de dois anos, fez crescer no Estado?!

Isto, Sr. Doutor, não é uma pergunta que queira fazer-lhe, a si, é uma declaração que quero proferir para constar da *Ata* e para que as pessoas percebam, designadamente aquelas que nos estão a ouvir.

Hoje, e percebemos isso também nas últimas audições,...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Agradecia que concluísse, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Terminarei, imediatamente, dizendo é que hoje, Sr. Presidente, assistimos até a uma nova narrativa: passou a ser feio trabalhar!

V. Ex.<sup>a</sup> tem estado aqui na Comissão de Inquérito e tem visto! O Governo forçou os serviços a executarem as previsões orçamentais — «forçou» é feio, mas manda-se isto para o jornal, com a nota de que o Governo «fez pressão» sobre os serviços para que os serviços executassem. Portanto, passou a ser feio trabalhar, passou a ser feio executar, passou a ser feio estimular o crescimento do País.

É evidente que são estas derivas de austeridade que, natural e incontornavelmente, atirarão o País para uma situação sem solução.

Era isto que eu queria dizer, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Julgo que o Sr. Doutor não tem nenhum comentário a fazer a esta declaração política do Sr. Deputado Manuel Seabra, pelo que dou a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa, que fará também outra declaração política.



O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, gostaria que o Sr. Doutor olhasse para este mapa e consultasse a página 124 do vosso relatório.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Na página 124, qual é o ponto, Sr. Deputado? Se disser qual é o ponto, será mais fácil.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É uma tabela e é o ponto 4.12.2.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, Sr. Deputado. Diga, se faz favor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Este mapa foi apresentado, em público, pelo ex-Secretário de Estado das Obras Públicas. Do lado a verde, do lado direito, estão os benefícios que a renegociação de 2010 teve para o Estado, benefícios líquidos. Gostava de lhe perguntar o seguinte: poupanças em reequilíbrios, benefícios, 134 milhões de euros. Confirma?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Estes valores, não os confirmo por uma razão muito simples: porque não são comparáveis aos valores que aqui temos.

Posso dizer-lhe que (e é a primeira vez que estou a ver este quadro que está aqui a colocar) o total — benefício líquido para o Estado, com a renegociação de 2010 — que aqui está é de 1,8 mil milhões.

Este valor é muito próximo do valor que temos na página 124, na 4.<sup>a</sup> coluna; o subtotal do saldo para a EP, após renegociação das SCUT, é de 1,752.

E, portanto, o valor de 1,8 mil milhões que aqui está é muito próximo dos 1,75 mil milhões que temos, na página 124, como sendo o benefício direto...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas esse subtotal inclui a concessão Grande Lisboa e a concessão Norte?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não, não inclui.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ah! É que esse mapa inclui essas duas! Depois, aquilo que lhe pergunto é: confirma que existe um benefício para o Estado de 538 milhões de euros no Norte Litoral?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — No Norte Litoral? Deixe-me ver... Já lhe respondo.

*Pausa.*

No Norte Litoral, existe um ganho, de acordo com as nossas contas, com benefício direto de 46 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 46 milhões de euros?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — 46 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — No Norte Litoral?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Exatamente!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E aqui aparece um benefício de 538 milhões de euros...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Como lhe disse, não pode comparar os números diretamente, Sr. Deputado. Corre, de facto, um grande risco, porque, repare, o que aqui está, de Norte Litoral...

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

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, sim, claro.

Mas, repare, no Norte Litoral, temos receitas estimadas de 780 milhões de euros.

*Pausa.*

Não tenho a absoluta certeza, de facto, de que podemos comparar estes números.

O valor total de 1,8 mil milhões, que está aqui, aparentemente, incluirá a Grande Lisboa...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o valor total de que o Sr. Doutor fala de 1,7 mil milhões de euros é relativamente às SCUT sem o Norte e a Grande Lisboa.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sem Grande Lisboa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já agora, pergunto-lhe, porque é exatamente o que aqui está, se há um benefício na renegociação da Grande Lisboa para o Estado de 46 milhões de euros, que é o que aparece aqui.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — De todo!

É como lhe digo: desconheço esses números. E os números que temos, relativamente à Grande Lisboa, são aqueles que já vos apresentei. Ou seja, a Grande Lisboa não tinha quaisquer encargos para o concedente público e, com a renegociação, passou a ter encargos relativos aos pagamentos por disponibilidade de 457 milhões de euros.

A nossa estimativa, aliás, a estimativa de receitas, à data da renegociação, era de 235 milhões de euros. Portanto, na Grande Lisboa, temos, na realidade, um encargo de 222 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas neste vosso quadro, as previsões já não vão em 222 milhões de euros, já vão em 288 milhões de euros, já são mais 66 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Em que quadro? No quadro da página 124? É isso?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Exatamente.

Está aí previsões de 222 milhões de euros. E, depois, tem: previsões atuais, 288 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Exato.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — São mais 66 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Isso explica-se pelo seguinte, Sr. Deputado: as receitas que temos de portagens têm de ser deduzidas dos custos de cobrança da portagem e os números que lhe estou a dar são números antes da consideração dos custos com a cobrança de portagem. Portanto, assim considere os números com ou depois dos custos com a cobrança de portagem e pode ter diferenças, que eu diria que não são significativas nas receitas de portagem.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, Sr. Doutor, por exemplo, na concessão Norte, se olhar para o quadro que lhe dei, fala que há um prejuízo para o Estado de 571 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Correto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E aquilo que o Sr. Doutor aqui nos trouxe foram 672 milhões.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Correto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Depois, nas tais previsões atuais, já são 768, mais 96 milhões de euros.

Comparativamente com o quadro que aqui está, dos 571 milhões de euros, é um valor significativamente diferente.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Há pouco, na minha resposta anterior, expliquei o seguinte: fizemos estimativas de tráfego em dois cenários: um cenário considerando as estimativas feitas pelos consultores

da EP à data da renegociação; um segundo cenário considerando as estimativas que podemos fazer hoje, que, naturalmente, são diferentes daquelas que os consultores da EP fizeram à data da renegociação.

Os números que o Sr. Deputado está a dar, na realidade, são situações diferentes e não podem ser comparáveis. Ou seja, os 1,7 mil milhões de benefícios, que lhe referi há pouco, de benefício direto, consideram as receitas de portagem dos consultores da EP à data de 1 de janeiro de 2011. Os valores que me está a dar, que são valores superiores de prejuízo ou inferiores de perda, são valores de um cenário que produzimos e que têm conta previsões de tráfego revistas, naturalmente, à luz daquilo que conhecemos hoje. Naturalmente, não podem ser comparáveis.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, então, explique-nos: na renegociação de 2010, incluindo o Norte e a Grande Lisboa, quais foram os benefícios para o Estado? Qual o montante?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Explico, com certeza.

O benefício direto para o Estado é definido como sendo o quê? Como sendo aquilo que o Estado deixou de pagar pelo facto de passar a receber receitas de portagem para Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Costa da Prata e Norte Litoral, e é de 1,752 mil milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para estas?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Para estas.

O benefício ou, se quiser, prejuízo direto, decorrente da Grande Lisboa e da Norte, é de 895 mil milhões de euros, que é o somatório de 222 para a Grande Lisboa e de 673 para a Norte.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, isso significa que, na negociação total, ao benefício de 1,7 mil milhões de euros, tenho que tirar o prejuízo dos 836 milhões de euros?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Naturalmente! Naturalmente que sim, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa...

*Aparte inaudível na gravação.*

Não, a questão é que não havia negócio! Não havia negócio. Isso é uma questão...

*Aparte inaudível na gravação.*

Mas o benefício é pago pelos utilizadores.

A questão é se estas duas PPP, da Grande Lisboa e da concessão Norte, que não tinham nenhum custo para o Estado, deviam ter sido incluídas nesta negociação. E a prova de que não deviam, mesmo com o argumento de que não havia negócio...

*Aparte inaudível na gravação.*

... a prova de que não deviam, mesmo...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Há duas partes!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há duas partes, mas a prova de que os valores que são apresentados nesse quadro desmentem exatamente aquilo que a Ernst & Young diz, porque o que diz é que há um benefício de 1,7 mil milhões de euros nas ex-SCUT, mas, depois, a este valor, a este benefício, há que retirar os mais de 800 milhões de euros.

Por isso, este quadro que aparece é um embuste, é uma mentira que foi propagandeada nas estações de televisão,...

*Protestos do Deputado do PS Fernando Serrasqueiro.*

... que, objetivamente, ao benefício temos de tirar aquilo que era o prejuízo. Quanto muito, o benefício desta negociação foram cerca de 700 milhões de euros, com a tal inclusão das portagens, e não 1,8 mil milhões de euros, porque é isso que aqui está neste quadro que fala na negociação abrangente, onde inclui exatamente estas duas concessões.

A minha pergunta é se este raciocínio que estou a fazer está certo ou se não está, segundo a avaliação que foi feita e de acordo com o quadro que aí está.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — O quadro que me deu, desconheço-o. Portanto, não posso, como é evidente, pronunciar-me sobre o quadro.



Posso pronunciar-me sobre os valores que aparecem no nosso relatório. E os valores do nosso relatório, de facto, são aqueles que já lhe referi.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, começamos por dizer que não nos parece rigoroso e é tecnicamente mal concebido que se comparem duas coisas que são incomparáveis.

É que, em 2009, estes valores que aqui estão — e, Sr. Deputado Altino Bessa, não foi essa a «fotografia» que o senhor tirou — são tirados das comissões de negociação uma a uma — vá ler que estão lá estes valores! As comissões de negociação de cada uma...

Portanto, estamos a falar de tráfegos diferentes e de receitas diferentes, porque se referem a processos diferentes. A Ernst & Young fez um estudo de tráfego, que tem o rigor que tem (e veremos, daqui a alguns anos, se se confirma ou não).

Dirigindo-me agora ao Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, também gostaria de colocar-lhe uma questão. Disse-nos aqui que seria talvez mais correto falarmos dos encargos brutos, porque, relativamente aos encargos líquidos, havia uma expectativa de receitas e, portanto, falarmos deles seria mais débil. Coloco-lhe a seguinte questão: não é também tecnicamente mais rigoroso dizermos que os próprios encargos estão dependentes do tráfego existente?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Tendo em conta os modelos financeiros a que tivemos acesso, relativos aos pagamentos de

disponibilidade — e referi, há pouco, que não conseguimos ver os modelos das autoestradas da Beira Interior, do Algarve e do Interior Norte —, os modelos a que tivemos acesso incluem pagamentos fixos por disponibilidade, ou seja, independentemente do valor do tráfego.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Consulte a página 51, porque, além desses, nas diferentes rubricas dos encargos, tem, por exemplo, a remuneração do serviço de tráfego, dependente do tráfego. Tem as diferentes componentes e, portanto, o valor total que nos refere tem duas parcelas dependentes do tráfego.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, os valores que são dependentes do tráfego são valores muito pequenos, quando comparados...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — São 20%!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Enfim, são 20%. Ou seja, parte substancial do pagamento fixo é independente do valor do tráfego. Essa é a realidade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Por rigor técnico, poderia dizer que pelo menos 20% tem a ver com o tráfego.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, pelo menos, 20%, poderá dizer-se que sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Portanto, dizer que os encargos são todos certos e que as receitas são expectáveis, enfim...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Mas tem um impacto muito pequeno e insignificante nos valores finais.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Outra questão tem a ver com os encargos, que nos parecem conservadores. A este propósito, coloco-lhe uma questão que tem a ver com o seguinte: nestas receitas não entra em linha de conta que a Estradas de Portugal vai receber, à medida que os atuais contratos vão terminando, um conjunto de ativos e que, portanto, os encargos terminarão (é suposto neste modelo, é uma hipótese) quando terminarem os respetivos contratos. Ora, o valor apurado parece-me altamente conservador, porque é suposto que esses ativos ficarão disponíveis (a Lusoponte, a Brisa, etc.) daqui a alguns anos.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, é verdade, mas isso vai acontecer a partir de 2039. E, portanto, o valor atual, hoje, de um ativo em 2039, é um valor muito pequeno, mais uma vez materialmente muito pouco significativo, para além de que os ativos, no final do período de concessão, são ativos que necessitam do que nós chamamos uma total reformulação e novos valores de investimento.

Portanto, para sermos corretos, deveremos considerar que esses ativos regressam ao concedente, mas é necessário, depois, fazer novos investimentos, despesas de manutenção e conservação.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Só disse que o valor que é indicado é conservador.

Uma outra questão tem a ver com o seguinte: houve uma pontuação da avaliação de acompanhamento das PPP, tendo a Ernst & Young

concluído — e pedia-lhe que confirmasse isto — que, das oito parcerias *best in class*, seis das sete subconcessões foram lançadas nos últimos Governos do Partido Socialista.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Em que página é que viu isso, Sr. Deputado? Se me ajudar, agradeço.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Foi no seu relatório, na avaliação de acompanhamento das PPP.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Nós, quando abordamos o acompanhamento, abordamo-lo, sobretudo, na perspetiva da gestão dos contratos. Isto é, quando dizemos quais foram os melhores contratos, numa perspetiva de acompanhamento, a pergunta que fazemos é como é que o Estado se organizou para melhor gerir os contratos. E a verdade é que, à medida que fomos tendo o registo histórico de contratos de PPP, o Estado foi-se munindo de melhores meios para fazer a gestão dos contratos. Nessa perspetiva, é razoável admitir que contratos mais recentes tenham beneficiado de experiência de gestão melhor. Portanto, isso decorre, diria, quase da razão natural das coisas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Por último, recorrendo à auditoria do Tribunal de Contas, de novembro de 2005, relativamente aos encargos do Estado com as PPP, o valor total dos encargos líquidos, antes das renegociações com as SCUT Norte Litoral, SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, SCUT Beiras Litoral e Alta, inscrito na página 18, e com a concessão Norte, inscrito na página 20, é de 10 756 milhões de euros.

Ora, segundo a auditoria da Ernst & Young, em 2012, o total dos encargos líquidos, depois da renegociação com as SCUT Norte Litoral, SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, SCUT Beiras Litoral e Alta, inscrito na página 54, e com a concessão Norte e a concessão Grande Lisboa, é de 4603 milhões de euros.

Quero somente que confirme os valores, porque isso só significa que, em 2012, os encargos são inferiores ao que eram em 2005.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Deu muitos números! E, sobretudo, desconheço os primeiros.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Um deles não tem de conhecer, sou eu que lho transmito e consta das páginas 18 a 20 do relatório de auditoria do Tribunal de Contas, com o título «Encargos do Estado com as PPP», que avalia, para as mesmas concessões, um encargo líquido de 10 756 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Que concessões está a incluir? Quais são?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — São as seguintes: SCUT Norte Litoral, SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, SCUT Beiras Litoral e Alta, e a concessão Norte, tudo isto no relatório de auditoria.

Quanto à auditoria da sua consultora, refiro-me às SCUT Norte Litoral, SCUT Costa de Prata, SCUT Grande Porto, SCUT Beiras Litoral e Alta, inscrito na página 54, e à concessão Norte e à concessão Grande Lisboa, na página 53, o que dá um valor de 4603 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Está a referir-se ao valor bruto nominal?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estou a referir-me ao valor líquido, aos encargos líquidos, primeiro, antes das renegociações, e, depois, após a renegociação.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, antes da renegociação, os encargos brutos eram iguais aos líquidos. Porquê? Porque havia apenas pagamentos SCUT e, em relação quer a Lisboa quer a Norte, não havia receitas de portagem.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estou a falar após, para ser encargos líquidos!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Mas, antes da renegociação, o valor que temos no relatório é de 3,6 mil milhões de euros.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estou a falar após!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Os valores que temos após a renegociação são de...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Eu tentei somar e só queria que confirmasse se é 4603 milhões de euros.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Após a renegociação são 5,5 mil milhões de euros.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A mim, dá 4,6...

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — São 5,5 mil milhões de euros, em 1 de janeiro de 2012.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Só queria concluir que, durante as renegociações, houve uma poupança de 50% nos encargos, desde o relatório do Tribunal de Contas até ao vosso relatório.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Desconheço o relatório do Tribunal de Contas e desconheço em que base esses cálculos foram efetuados.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, não sei se é do adiantado da hora, se é do facto de eu estar cansada, mas estava aqui a pensar para mim própria que é preciso ter uma grande lata para vir aqui para uma Comissão de Inquérito dizer que aquilo que temos em cima da mesa são só 8,1 mil milhões de euros — só! Só 400 milhões de euros/ano! O auditado de há dois dias até era só 300 milhões de euros/ano! De facto, isto deixa-me um pouco siderada.

Aliás, deve vir um pouco na mesma linha de pensamento, talvez filosófico, de Paris, segundo a qual as sete ex-SCUT se pagavam a si próprias, as sete subconcessões, há dois dias, custavam zero ao contribuinte. Quando o certo é que 90% — repito, 90% — dos encargos

com PPP, sejam eles líquidos ou brutos, resultaram das sete ex-SCUT que se pagavam a si próprias e das sete subconcessões que custavam zero ao contribuinte.

Mas, ainda assim, quero fazer uma pergunta ao nosso convidado. Falou-se aqui, em audições anteriores, que havia um limite, ou seja, uma capacidade máxima do valor financeiro da EP para poder suportar todos estes investimentos feitos à sua conta. E esse teto máximo era de 7,5 mil milhões de euros. Ainda assim, temos as subconcessões a custar o que custam. O Sr. Doutor tem a noção de quanto seria o limite a partir do qual se tornaria insustentável continuar a suportar um modelo desta natureza?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Limite, em termos de encargo público? É isso que quer dizer, Sr.<sup>a</sup> Deputada?

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Na EP. Há um estudo.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Nós não fizemos essa análise e não posso pronunciar-me sobre isso. Portanto, não posso dizer-lhe nem sim nem não. Simplesmente porque não fiz a análise dessa capacidade de endividamento máxima.

Agora, o que é constatável é que a sustentabilidade da EP — e, há pouco, já lhe dei alguns números daquilo que é o nosso relatório —, neste momento, não está assegurada, tendo em conta que estamos a apontar para encargos líquidos, como disse há pouco — e já referi esse número várias vezes —, de 8,7 mil milhões de euros, num prazo de 29 anos. Isto são valores de encargos líquidos.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Que derivaram de...?



O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Que derivaram, sobretudo, dos contratos que temos neste momento...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — De subconcessão!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, sim, das subconcessões e da renegociação das SCUT.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Os tais que estão 44% acima da estimativa que a própria EP tinha no seu *business plan*.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Claramente. E repare que, para estimar a capacidade de endividamento, temos de olhar, sobretudo, para o valor máximo das necessidades de financiamento, e não necessariamente para o total, porque é aí que pode ocorrer, ou não, rotura de tesouraria. E se olhar para o valor máximo, aí o cenário ainda é mais frágil — aí, a sustentabilidade financeira da EP ainda fica mais em causa.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Ou seja, por via de alguma ultrapassagem de normas de controlo de boa gestão, com isso, foram provocados graves danos no setor público, nomeadamente naquilo que à EP diz respeito quanto à sua sustentabilidade. Esta é uma afirmação minha e não peço ao Sr. Doutor para a comentar.

Estamos num cenário de emergência nacional, como acho que qualquer português de bom senso já se deve ter apercebido. Da análise que foi feita em todo este relatório, de todos os contratos de parcerias público-privadas que estão em cima da mesa, há várias conclusões. Vou ler, por

exemplo, a que diz respeito à Metro Sul do Tejo: «Existe a possibilidade de o concedente público notificar a concessionária do Metro Sul do Tejo de que pretende o resgate excepcional da concessão até ao final de junho de 2013». Ou seja, há sempre uma perspetiva daquilo que poderia acontecer ao contrato ou, em termos de hipóteses em cima da mesa, relativamente a cada um dos contratos, face àquilo que é o pagamento que hoje temos relativamente também a um outro cenário, que seria a indemnização a pagar para o resgate desse contrato. Portanto, é feita uma análise do equilíbrio de uma opção *versus* outra.

O que lhe pergunto é o seguinte: se, de entre os contratos que analisou, tivesse de escolher um, dois, três, quatro, os que quisesse, para prescindir de algum deles, face àquilo que é o interesse público, por qual deles optaria?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, não fizemos essa análise. Posso é acrescentar-lhe, se quiser, um elemento que vem complicar mais esse tipo de análise, que é o seguinte: é que, por trás das concessionárias e dos contratos de concessão, temos instituições financeiras. Aliás, em muitas concessões, o valor que é pago, em termos de juros, é superior ao valor que é pago aos acionistas, em termos de retribuição dos acionistas.

Portanto, não lhe vou responder a essa pergunta. De facto, não fiz a análise, mas estou a dar-lhe um dado novo para reflexão. É que a escolha de eventuais contratos para resolução ou para rescisão, se quiser, teria sempre de levar em conta as instituições financeiras que estão por trás das concessões e os valores que, no imediato, seria necessário pagar às instituições financeiras para fazer a rescisão dos contratos.

É um exercício complexo, que exigiria meios financeiros avultados e foi uma análise que não fiz. Não constava, aliás, do âmbito deste trabalho fazer essa análise.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Ou seja, mais do que termos contratos...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, não é nenhuma declaração?

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Não é uma declaração, mas termino com a mesma tolerância, Sr. Presidente.

Mais do que contratos feitos para instrumentos de execução da obra em si, o que temos em cima da mesa são contratos financeiros, com instituições financeiras por trás, como disse o Sr. Doutor, com relações de poder bastante fortes face às opções que temos. Daí, muitas vezes, na opinião pública, e partilhado também já aqui com alguns convidados, poderemos dizer que os contratos estavam armadilhados.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não comento essa afirmação porque não estou de acordo que os contratos estivessem armadilhados, de um ponto de vista da análise técnica dos mesmos.

Tem razão ao dizer que a estrutura contratual destas concessões é muito complexa, porque, de facto, é. Todos estes contratos foram muito alavancados, como costumamos dizer, e, portanto, existem valores em dívida muito significativos. É evidente que a renegociação dos contratos teria sempre de passar pela renegociação das condições de financiamento e aí há restrições fortes.

Quanto à questão de os contratos estarem armadilhados ou não, de facto, não comento essa afirmação. Os contratos...

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

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — São contratos que envolvem muitas partes e, nessa perspetiva, é difícil chegar a acordos, porque são contratos muito complexos. Eu diria apenas isso, isto é, de facto, são contratos com elevado grau de complexidade.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Sr. Presidente, muito rapidamente e utilizando a mesma narrativa da Sr.<sup>a</sup> Deputada que acabou de intervir, de facto, é preciso ter lata para vir para aqui dizer que os contratos estavam armadilhados, ou seja, tirar conclusões enquanto decorre uma Comissão de Inquérito, mas, enfim...

Sr. Doutor, voltamos à página 57 do relatório da Lusoponte, cuja cópia aí está, para lhe dizer que a empresa que fez o estudo e que o senhor aqui hoje representa, escreveu que a fonte — não fui eu que escrevi, foi a empresa! — é, de facto, o tal FRA IX, o acordo para a reposição de equilíbrio financeiro da concessão IX. Está escrito que a receita pública estimada, calculada, a partir deste momento, é esta. Aliás, penso que só tem um relatório consigo, como referiu há pouco, onde também está a referência ao mesmo FRA, na página 52.

Na verdade, faz projeções relativamente à receita pública, quer com a introdução de portagens, quer com a alteração das taxas de IRC, na página 258, com o tal FRA IX, que, no entanto, a empresa diz que não consultou, o que nos permite duvidar seriamente dos números que aqui estão.

Mas, mesmo duvidando desses números, queria dizer-lhe o seguinte: tenho nas mãos parte do FRA VIII, onde — e partindo de 2012, porque foi também este o exercício feito pela empresa que o Sr. Doutor representa — a estimativa para que o Estado arrecadasse impostos reportava-se, em números redondos, a 140 milhões de euros.

Diz a empresa que o Sr. Doutor representa, na página 57 do relatório que fizeram para a Lusoponte, que essa receita de impostos, no FRA VIII, era de 140 milhões e passa (deduz-se que foi revista no FRA IX) para 92 milhões de euros. Há aqui uma diferença substancial de 47 milhões de euros, que importa saber onde é que andam.

É necessário que os auditores confirmem, ou não, que o Estado aceitou uma redução nos impostos a pagar pela Lusoponte, porque é isto que os documentos nos permitem concluir, e se, efetivamente, fruto disso, houve um perdão fiscal na ordem dos tais 47 milhões de euros.

Mas não é só na questão dos impostos que esta referência é feita, permite-nos também fazer umas contas no que tem a ver com as receitas das portagens. Segundo o estudo que os senhores fizeram e na base do tal FRA IX, no tal acordo de reequilíbrio IX, o valor das receitas das portagens reportam-se a 44 milhões, como pode ver também na página 57 do vosso documento, a receita arrecadada em portagens é de 44 milhões.

Isto é muito estranho porquanto, segundo os dados disponíveis, em agosto de 2011 a receita com as portagens foi de 3,55 milhões de euros e, se fizer uma multiplicação a preços correntes até ao ano de 2030, quando a concessão termina, dar-lhe-á um montante de 81 milhões de euros, e não os

44 que, efetivamente, a empresa reporta no documento entregue ao Estado e que este não protesta.

Atenção que o Estado não protestou os números que a empresa entregou, os quais, a confirmarem-se e porque a receita real aponta para uma estimativa na ordem dos 80 milhões de euros, com aquela diferença dos 37 milhões, fazem pressupor — e pergunto — que houve um perdão de cobrança de portagens.

Há aqui números verdadeiramente contraditórios entre a realidade objetiva, a partir de documentos reais, o FRA VIII, o exercício contabilístico a partir de dados reais, e os números que a empresa fornece e que o Estado não contesta. Sr. Doutor, de duas, uma: ou isto está, de facto, verdadeiramente enganado, ou houve perdão fiscal de 47 milhões e houve perdão de cobrança de portagens de 37 milhões, no âmbito do último acordo de reequilíbrio que o Sr. Primeiro-Ministro diz ter assinado no dia 31 de março de 2012.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, tem de concluir.

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — Terminei, Sr. Presidente.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Vou ter de lhe dar, exatamente, a mesma resposta que dei há pouco.

Em primeiro lugar, trabalhámos com valores...

A Sr.<sup>a</sup> **Eurídice Pereira** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, vou dar-lhe a mesma resposta que dei há pouco, e vou dizer-lhe onde é que os números podem, eventualmente, variar e porquê.

Para a estimativa dos valores que aqui estão, trabalhámos com o modelo financeiro que nos foi fornecido, neste caso, através da DGTF, que foi a entidade que recolheu todos os modelos financeiros.

Quando dizemos que o valor nominal, a 1 de janeiro, que é o que está no título, são os 44, os 92 ou os 138, em que é que se baseia? Baseia-se no modelo financeiro que nos foi fornecido; neste caso concreto, porque é uma concessão onde não há sequer a particularidade de o Estado receber através de receitas de tráfego, são valores que decorrem diretamente do modelo financeiro que nos foi fornecido.

Se virmos o FRA IX, como dizia há pouco, todas as referências que temos no documento ao FRA IX são que nos foi dito que haveria um acordo preliminar já celebrado. Aliás, temos esta referência noutras locais e noutras concessões. Nas três concessões que referi há pouco, as ex-SCUT, também nos foi dito que existia um acordo preliminar e não vimos esse acordo. Tivemos apenas acesso a um modelo financeiro.

Sempre que nos foi referido que existia um acordo preliminar, é evidente que não vimos o acordo e trabalhámos com os valores do modelo financeiro. Portanto, os valores que aqui aparecem decorrem do modelo financeiro que nos foi fornecido. É esta a resposta que lhe posso dar.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, é só para retificar, porque fica registado em Ata, e dizer que, relativamente aos

números, confirmo o número que dei ao Sr. Doutor, de 4603, porque não inclui o Interior Norte, a Beira Interior e o Algarve. O valor que me deu incluía estas três, era o valor total. Era só para que houvesse esta retificação.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Cavaleiro.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. José Gonzaga Rosa, quero cumprimentá-lo e agradecer a sua disponibilidade.

Muito rapidamente e correndo o risco de me poder repetir em alguma pergunta — já foram tantas nesta fase, embora não tantas como da última vez —, gostaria de referir que muito se tem falado relativamente às TIR das concessões rodoviárias. O Sr. Doutor pode dizer-me quais as TIR tipicamente presentes nos contratos iniciais?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Posso sim. Se me der 1 minuto, já encontro essa informação.

As TIR acionistas dos contratos iniciais e no caso-base são: Costa de Prata — 11,7%; Norte Litoral — 6,4%; Beiras Litoral e Alta — 12,8%; Grande Porto — 11,4%; Beira Interior — 12,8%, Algarve — 7,8%; Interior Norte — 12,2%; Grande Lisboa — 7,7%; Norte — 11,7%. Estes valores correspondem às TIR do caso-base. Não ponderando pelos valores de investimento, podemos dizer que a média anda entre 10% e 11%. Sim, andamos nessa ordem.



O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Qual é, atualmente, o nível da TIR típica ou média nestes contratos, depois das renegociações dos reequilíbrios financeiros?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Quanto à TIR efetiva destes contratos, após a renegociação, fizemos essas TIR...

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Doutor, já agora pergunto-lhe se acha razoável?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, sim, digo-lhe.

Fizemos esses cálculos mas tenho de fazer o enquadramento, para lhe explicar como é que esses cálculos são feitos.

A TIR, após a renegociação dos contratos, deveria incluir os ganhos efetivos que, entretanto, as concessionárias tiveram, desde o início dos contratos até à data da renegociação.

Por exemplo, a Costa de Prata, no momento em que foi renegociada já tinha uma TIR efetiva diferente dos 11,7% que referi. Porquê? Porque já tinha...

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

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, sim. O cálculo que fizemos concretamente para a Costa de Prata, após a renegociação e tendo em conta o desempenho real, ou seja, tendo em conta os ganhos não contratualizados, apontou para uma TIR efetiva de 13,97%.

Posso dizer-lhe que a TIR efetiva, no momento da renegociação, é, em praticamente todos os casos, superior à TIR efetiva do caso-base, exceto em duas situações: na Beira Interior era de 12,75% e, após a renegociação ficou em 12,72%, portanto, ficou praticamente no mesmo nível. No caso do Interior Norte era de 12,2% e caiu para 7,8%. São duas exceções de TIR que efetivamente caíam após a renegociação. Estava a esquecer-me de uma terceira, muito importante, que é o caso da TIR da concessão Norte.

A concessão Norte tinha uma TIR no caso-base de 11,7% e, após a renegociação, caiu para 3,5%. A concessão Norte era, e é, uma situação muito problemática, porque já na altura em que foi renegociada tinha valores de tráfego significativamente abaixo do que estava no caso-base, cerca de 50% abaixo do que estava no caso-base. Inclusivamente, punha-se em questão...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 60%, diz o InIR!

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Inclusive, punha-se em questão a sustentabilidade financeira da concessão Norte.

Na renegociação, o valor de disponibilidade que foi dado foi exatamente o necessário para garantir a sustentabilidade financeira. Ou seja, foi o necessário para garantir que a concessionária pagasse o endividamento bancário sem entrar em situações de incumprimento bancário. Mas, regra geral, efetivamente, a taxa efetiva no momento da renegociação...

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Aumentou?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Ficou superior, sim.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Considera que as TIR se encontram ajustadas ao perfil de risco dos projetos?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Após a renegociação!

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Aumentaram em todas, menos em duas?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Menos em três. Desculpe, eu disse três.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Acha que as TIR estão atualmente ajustadas ao perfil de risco dos projetos?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não fazia parte do âmbito do nosso trabalho analisar esse ponto, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — O que acha da repartição de risco entre o Estado e os privados? Como é que a classifica? Acha que há mais riscos da parte do Estado ou dos privados?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sr. Deputado, alterou-se. O que lhe posso dizer é que se alterou qualitativamente.

Neste momento, considerando as previsões de tráfego que temos, é evidente que o Estado tem do seu lado, neste caso, o risco mais difícil de

gerir, que é o risco de tráfego. Isto é o que lhe posso dizer. De facto, alterou-se a matriz de repartição de risco.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Diz-se muitas vezes que Portugal é um campeão das PPP pelo peso que estas representam no PIB.

Considerando a sua experiência, não terão as PPP sido exageradamente utilizadas no nosso País? Em seu entender, não haveria outros instrumentos financeiros mais interessantes para o Estado, do ponto de vista, por exemplo, do financiamento direto pelo próprio Estado?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — As PPP, como dizia há pouco, não passam de uma técnica de financiamento. De facto, não passam disso.

Se quiser, esta técnica de financiamento começa a assumir aspetos de alguma desadequação quando não são seguidas as melhores práticas.

No caso concreto, referi vários exemplos em que não foram seguidas as melhores práticas na utilização das PPP e, portanto, nessa perspetiva, de facto, fizeram-se contratos de parcerias público-privadas que, eventualmente, não seriam feitos se tivessem sido utilizadas as melhores práticas.

Isto é o que podemos dizer com rigor.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Voltando à questão do risco, acha que deve ou não gerir o risco quem tem mais capacidade para isso? Poderia ser mais risco de tráfego para o Estado se este o soubesse gerir melhor?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — De facto, o princípio da parceria é este: é fazer a repartição do risco tendo em conta os parceiros que estão melhor apetrechados para assumir esse risco; por isso é que o risco da

construção está sempre do lado do privado. Porquê? Porque é ele que está melhor apetrechado para gerir o risco da construção.

No caso concreto de ser o Estado a assumir o risco de tráfego, de facto, aqui coloca-se, eventualmente, outra questão que é esta: se o Estado tiver a capacidade de fazer uma gestão integrada da rede rodoviária — e a EP pode ter essa capacidade — pode gerir as diversas infraestruturas como um *portfolio* de ativos e, dessa perspetiva, através de uma gestão de *pricing*, se quiser, inteligente, de descontos cruzados entre as diversas infraestruturas, ter em vista não o resultado concessão a concessão mas o resultado de uma carteira de ativos.

Hoje em dia, é difícil este tipo de abordagem. Porquê? Porque temos três modelos jurídicos diferentes de parceiras, como disse há pouco, e, portanto, enquanto não for harmonizado o contexto regulamentar das parcerias público-privadas e enquanto não houver uma homogeneização dos figurinos jurídicos existentes muito dificilmente se poderá fazer uma gestão integrada do *portfolio* de ativos.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Doutor, uma pergunta que tem a ver com os sistemas de pagamentos, portagem real ou portagem virtual, enquadrando tanto as concessões como as subconcessões: como é que funcionam os modelos e, sobretudo, quais são as vantagens e desvantagens de cada um, sendo certo que também acabou de dizer que acha que devia haver uma uniformização dos modelos, segundo percebi.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Sim, sim! Claramente!

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Mas qual é a vantagem e a desvantagem dos dois modelos — portagem real ou portagem virtual?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — O modelo de portagem real com receitas para o concedente, neste caso para o Estado, e com a contrapartida de pagar disponibilidades ao concessionário, se quiser, tem para o concessionário a vantagem de eliminar o risco de tráfego e dá ao Estado, se tiver meios para isso, a possibilidade de fazer uma gestão integrada do tráfego, como lhe referi há pouco.

Se nada for feito e se o Estado não tiver a capacidade de fazer essa gestão integrada de tráfego, aí é uma desvantagem para quem assume o risco de tráfego, porque fica absolutamente sujeito às alterações de tráfego e com isso a variáveis que não pode controlar.

Portanto, nessa perspetiva, não será seguramente uma posição vantajosa para o concedente. Estas, no contexto em que vivemos, parecem-me ser, do ponto de vista quer do concessionário quer do concedente, as vantagens e as desvantagens mais evidentes.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sim, até porque há concessões a concorrer umas com as outras. No caso da Brisa e da Costa de Prata, que são uma ao lado da outra, concorrem uma com a outra, com modelos diferentes e lógicas completamente diferentes, provavelmente, o Estado é que sai a perder com essa questão.

Não acha que foi excessiva a preponderância que se deu às receitas previstas? Não foram estas previsões que, provavelmente, sustentaram e viabilizaram muitos projetos?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Houve, de facto, um enviesamento nas primeiras sete subconcessões lançadas em regime de SCUT, no que respeita à previsão de receitas, o que é normal em casos de PPP.

Estatisticamente, existe um enviesamento para o otimismo. Porquê? Porque os concorrentes estão num contexto competitivo e temos que perceber que as concessionárias concorreram entre elas para conseguir as concessões. Portanto, num contexto competitivo, é evidente que cada uma delas tenta apresentar a melhor proposta e, para esse efeito, tende a ter algum enviesamento em termos das previsões de tráfego.

Isto, se quiser, do lado do concessionário, mas do lado da fundamentação pública, do interesse público, como dizia há pouco, não foram feitos os estudos de benefício económico e social que deveriam ter sido feitos para fundamentar estas concessões.

Portanto, desse ponto de vista, no que respeita à fundamentação da decisão pública, não houve uma perspetiva sistémica de olhar para um programa de obras e perspetivar as vantagens macroeconómicas e regionais daquele que seria um programa, neste caso, de criação de infraestruturas públicas; isso, eventualmente, deveria ter existido e não ocorreu.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Do seu ponto de vista, a qual destes critérios deve ser conferida maior importância: aos encargos brutos ou aos encargos líquidos?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Os dois têm importância. Se pensarmos na variável que está absolutamente fora do controlo da entidade gestora, aí temos de pensar nos encargos brutos, porque são os encargos contratualizados. Os encargos líquidos incluem ou contemplam a capacidade da entidade concedente gerir e gerar receitas de tráfego e isso é incerto.

Portanto, diria que, se quisermos fazer uma análise absolutamente rigorosa daquilo que é o pior cenário possível, então, aí vamos para os

encargos brutos; se quisermos fazer uma análise daquele que é o cenário razoável, tendo em conta previsões prudentes de tráfego, que foi o que nós fizemos, aí devemos considerar os encargos líquidos.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Tendo em conta o que sabe atualmente e numa lógica de aprendizagem para o futuro — penso que é importante que esta Comissão de Inquérito traga também alguma pedagogia que seja aproveitada para futuro —, onde é que considera que se cometeram erros, se é que se cometeram, e que tipo de erros foram cometidos no passado que não devam voltar a ser repetidos no futuro?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Os erros que se cometeram no passado eu não diria, necessariamente, que são erros; são, quanto muito...

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Falta de experiência?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — ... a ausência de um acervo histórico de experiência que resulta em ensinamentos e foi, claramente, o que se passou com as primeiras sete subconcessões. Aí, de facto, podiam ter sido introduzidas cláusulas nos contratos, que não foram, e vou referir-lhe apenas duas: em primeiro lugar, as cláusulas de partilha de benefícios resultantes dos benefícios não contratualizados não estavam nos primeiros contratos das sete concessões em regime SCUT e passaram a estar nas subconcessões da EP, portanto a introdução de mecanismos de partilha de benefícios; em segundo lugar, a introdução de incentivos ao desempenho e de cláusulas penalizadoras da falta de desempenho das concessionárias, que não estavam no primeiro caso e que já estão no segundo caso.



Portanto, se quiser, há um conjunto de melhores práticas associadas aos contratos em si que as subconcessões, em grande parte, já incorporam.

Quanto ao segundo conjunto de melhores práticas, já as referi: a existência de um comparador público e a existência de estudos de viabilidade numa perspetiva económica e social que não sejam enviesados e retratem uma visão prudente e realista do benefício económico que o contrato e a infraestrutura vão gerar.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Mas quando fizemos as primeiras concessões não havia experiência suficiente no estrangeiro que nos permitisse evitar, podemos dizer, alguma gestão danosa que houve neste processo?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Não houve foi, eventualmente, a capacidade de assimilar internamente essa experiência e eu dei-lhe há pouco o exemplo.

Em Portugal, só recentemente é que criámos uma autoridade especializada para aconselhar os diversos ministérios na contratação de PPP e isto é algo que, por exemplo, no Reino Unido já acontece há muitos anos. Aliás o Reino Unido é o melhor exemplo, é o *benchmark* que se utiliza.

Portanto, o facto de se criar uma unidade especializada significa muitas coisas, mas, em Portugal, só recentemente é que se criou e, assim, há de facto ensinamentos que importa capturar e que vão sendo incorporados, apesar de tudo.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Uma última pergunta: conhecendo os três modelos que temos — o tradicional, com portagem real, o modelo

de disponibilidade e o modelo misto —, qual acha que era melhor para este tipo de projetos?

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Depende da capacidade dos parceiros assumirem e gerirem o risco.

É evidente que, olhando apenas para os números tal como nós os projetamos, seria preferível que o Estado não tivesse assumido o risco de tráfego como assumiu, mas essa é uma evidência que resulta dos próprios números.

Por outro lado, é preciso pensar que o facto de o Estado ter assumido o risco de tráfego acabou por ser, de alguma forma, uma decisão determinada por critérios, por exemplo, associados ao conceito de dívida de Maastricht e à necessidade de cumprir os critérios de dívida, como dizia há pouco.

Uma das decisões que estiveram na origem de lançar portagens foi, precisamente, a necessidade de aumentar a angariação de receitas públicas, e porquê? Porque havia a necessidade de respeitar critérios de dívida de Maastricht.

Portanto, há muitas variáveis que, efetivamente, acabam por influenciar a decisão da contratação em PPP que não decorrem, necessariamente, de uma visão pública para a infraestrutura e para a obra pública mas decorrem de outros aspetos que acabaram por ser um constrangimento e um condicionamento forte à decisão das PPP, e este caso concreto que lhe estou a dar é verídico e influenciou, necessariamente, a decisão da introdução de portagens.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, permita-me uma pequena conclusão, porque eu, na última audição, também fiz uma

pergunta deste género ao Sr. Deputado Paulo Campos e ele respondeu-me, na altura, se não estou em erro, que dependia do sítio do País onde se fizesse a PPP. É curioso que um dos sítios em que ele defendeu que deveria ser portagem real foi onde ele alterou, ou seja, no caso das concessões Norte e Grande Lisboa, foi alterada de portagem real para disponibilidade.

Era esta a minha última observação que gostaria de fazer e muito obrigado pela sua atenção, Sr. Doutor.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, muito brevemente.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, foi aqui questionado e é preciso que em *Ata* isto fique claro: a comparação entre a TIR efetiva após negociações e o caso-base.

Ora, é bom que fique claro que não foi feita uma TIR calculada antes das negociações. É que estamos a falar de duas coisas completamente diferentes: é que antes das negociações já a TIR não era a do caso-base e, portanto, falar em TIR após negociações sem falar em TIR antes de negociações não me parece correto.

Era só esta declaração que gostaria de deixar para a *Ata*.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Posso fazer um comentário, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Faça favor.

O Sr. Dr. **José Gonzaga Rosa**: — Este aspeto, do ponto de vista técnico, é, de facto, muito importante.

Comecei por referir que, quando recebemos os modelos financeiros que estiveram na base da negociação, não os recebemos com os valores de tráfego atualizados e os valores de tráfego que estavam modelos financeiros eram exatamente os valores de tráfego do caso-base.

Por isso é que não foi possível fazer uma análise exata da TIR na fase de negociação, e este é um aspeto técnico importante, que, aliás, é uma limitação do trabalho que registámos e gostava de sublinhar isso.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Doutor, não havendo mais perguntas, quero agradecer a sua disponibilidade.

Srs. Deputados, a próxima reunião será amanhã, pelas 14 horas e 30 minutos, para ouvirmos o Tribunal de Contas.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

*Eram 21 horas e 22 minutos.*

---

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.