

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

42.^a Reunião
(10 de janeiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 59 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, Presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Atlântico, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Paulo Batista Santos (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), José Alberto Lourenço (PCP), Fernando Virgílio Macedo e Carina Oliveira (PSD) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 20 horas e 47 minutos.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que vamos iniciar os nossos trabalhos.

Eram 17 horas e 59 minutos.

Como sabem, vamos hoje proceder à audição do Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, a quem dou as boas-vindas.

O Sr. Deputado Paulo Batista Santos está a pedir a palavra.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, o meu pedido de palavra é para que, através de V. Ex.^a, clarificássemos aquilo que é o objeto da nossa audição.

Ontem, pedi à Comissão que distribuísse os documentos que foram entregues pelo Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro relativamente a um conjunto de informações que referiu quer em relação à taxa interna de rentabilidade, reportando-se à audição da concessão Oeste, quer em relação aos riscos da concessionária, quer em relação ao custo do quilómetro. Toda a documentação que o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro ontem apresentou a esta Comissão se referia à subconcessão Litoral Oeste.

Queria que o Sr. Presidente esclarecesse esta Comissão que o que estamos a tratar é da concessão Oeste e por isso convidámos (a quem agradeço também a presença), o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Atlântico.

A subconcessão Litoral Oeste é outra concessão, subconcessionada à Elos, e não é a que estamos a tratar.

Era só para que ficássemos clarificados que o objeto da nossa Comissão não é a subconcessão Litoral Oeste mas a concessão Oeste.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro. Creio que é sobre o mesmo assunto.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, é só para dizer que, da nossa parte, Partido Socialista, faremos chegar à Mesa todos os documentos que considerarmos importantes.

Portanto, não somos constrangidos a enviar o que quer que seja a pedido de outro grupo parlamentar. Temos autonomia própria, entregaremos à Mesa aquilo que considerarmos conveniente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à audição.

Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, seja bem-vindo a esta Comissão. Muito obrigado pela colaboração que se prestou a dar-nos.

Não sei se já teve oportunidade de assistir, no Canal Parlamento, a alguma das audições?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira** (Presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Atlântico, SA): — Vagamente.

O Sr. **Presidente**: — Então, vou elucidá-lo sobre a metodologia, sem antes dizer aos Srs. Deputados que já iniciámos os nossos trabalhos, pelo que peço para não haver várias reuniões paralelas.

Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, dar-lhe-ei a possibilidade de, querendo, fazer alguma intervenção inicial. Depois, cada grupo parlamentar poderá colocar questões por um período de 8 minutos, a que o Sr. Engenheiro responderá de imediato pelo tempo que for necessário. Depois,

haverá uma segunda ronda em que cada Sr. Deputado que pretenda disporá ainda de 3 minutos para colocar questões.

O que lhe pergunto é se tenciona fazer alguma intervenção inicial ou se entende que podemos passar já ao período de perguntas e respostas.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Não pretendo fazer nenhuma intervenção inicial, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe também que, sempre que fale, carregue no botão até acender a luz vermelha, senão não ficarão registadas as suas palavras.

Vamos, então, passar, de imediato, às perguntas e respostas. Segundo o nosso *roulement* habitual, pertence hoje ao CDS-PP a primeira palavra.

Srs. Deputados, mais uma vez, peço que não perturbem os trabalhos...

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hélder Amaral, peço-lhe que aguarde um momento.

Srs. Deputados, este pingue-pongue de um lado ao outro da Mesa, entre PS e PSD, é verdadeiramente perturbador dos trabalhos, pelo menos para quem está deste lado da Mesa. Eu estava com dificuldade em ouvir o Sr. Deputado Hélder Amaral, pelo que peço que evitem esse diálogo.

Sr. Deputado Hélder Amaral, tem a palavra.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira e os colegas, agradecer

a presença do Sr. Engenheiro e dizer-lhe que também lemos as respostas que deu por escrito. Gostava de começar exatamente por aí.

Sr. Engenheiro, o que nós, pelo menos da parte do CDS, tentamos procurar é não só, se possível, identificar possíveis erros ou possíveis falhas naquilo que é uma contratação que tem bastantes aspetos positivos, que são as parcerias público-privadas (PPP)... Acho que o País, hoje, entende-as todas como sendo a «mãe» de todos os males e eu acho que não é necessariamente assim. Seguramente, há várias realidades dentro das PPP. Já identificámos, numa primeira fase, um conjunto de procedimentos que convém melhorar e de instrumentos que o Estado tem de se socorrer. Hoje, temos a possibilidade de ouvir alguém que está do lado das concessionárias e, portanto, de percebermos o outro lado da questão.

A minha primeira pergunta é, claro, a de saber qual é a avaliação que faz do caso-base, uma vez que, nas respostas que V. Ex.^a enviou para a Comissão, também se confirma uma grande diferença entre o que era perspectivado e a realidade. E porquê esta diferença? Porque, se formos ler o relatório da Ernst & Young (que é o relatório mais recente que faz uma avaliação exaustiva destas parcerias público-privadas), verificamos que a Ernst & Young considera que estamos perante uma situação de falência técnica, ou seja, de grandes dificuldades nesta parceria.

Para além de algo que, ontem, não tivemos oportunidade de perguntar ao InIR (mas nada como perguntar à concessionária), temos detetados — e parece-me ser uma linha condutora num conjunto de parcerias público-privadas — aquilo que se chamam «receitas acessórias» ou que outros poderão chamar «benefícios sombra». A própria Ernst & Young, normalmente, quando fala nos investimentos em CAPEX, diz que há aqui um desvio de 18,9 milhões de euros, de 2004 a 2011, em relação ao que estava perspectivado.

Gostava que, numa primeira fase, pudesse explicar se isso existe e se, para além dos «benefícios sombra», ainda assim, a situação financeira é aquela que a Ernst & Young e os dados disponíveis demonstram, mesmo olhando aqui para os fluxos financeiros.

Já agora, faço-lhe também uma segunda pergunta. Ontem, foi aqui referida, numa das pergunta ao InIR, mas não ficou claro — eu não fiz a pergunta na segunda volta e, portanto, não tive oportunidade de esclarecer e deixei para hoje propositadamente), uma questão recorrente, que é a de saber se alguma vez esta concessão foi multada pela tutela ou, se não pela tutela, pelo regulador e, se foi, quando e porquê.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, faça favor.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Srs. Deputados, começo por agradecer a vossa disponibilidade para ouvir a concessionária Autoestradas do Atlântico, que tem a concessão Oeste a seu governo. Efetivamente, sem conhecer relatórios mas com aquele ruído de fundo a que todos vimos assistindo há largos tempos (comunicação social, parceiros, nós, os cidadãos, quando exercemos a cidadania)... Efetivamente, há muitos ruídos.

Portanto, gostaria de vos agradecer esta paciência para ouvirem um representante da Autoestradas do Atlântico e, desde já, em particular, ao Sr. Deputado Hélder Amaral as questões que me colocou, às quais vou tentar responder com o maior rigor possível.

Pergunta-me, em primeiro lugar, que avaliação é que a empresa — digo «a empresa» porque estou aqui em representação da empresa — faz das diferenças relativamente ao modelizado e àquilo que aconteceu na realidade.

É evidente que a empresa (os seus administradores e os seus acionistas) tem de fazer uma avaliação, que é: nem, provavelmente, a modelização foi a melhor dos mundos... Não nos esqueçamos que esta foi a primeira parceria público-privada em regime de *project finance*. Estávamos na Europa, mas ainda fora de uma certa Europa do euro — esta concessão foi contratada em escudos. Portanto, com esta premissa de que, provavelmente, não éramos os heróis nem os campeões da melhor modelização... Aliás, nem nós nem o *know-how* que, naquela data, existia provavelmente no País e, depois, a realidade é aquela que todos nós vamos construindo ao longo da vida.

Efetivamente, a realidade tem diversas vicissitudes e a concessionária não está aqui, hoje, para se queixar, mas podemos, ao longo desta conversa, seriar um conjunto de factos externos à gestão da concessão. Não estou aqui a querer fazer «choradinho» nem passar culpas para ninguém, porque julgo que mais importante do que falar do passado era importante que sobre as parcerias público-privadas tivéssemos coragem de, no presente, falar de como perspetivar o melhor futuro.

Ora bem, há diferenças, e elas são visíveis. Os Srs. Deputados tiveram informação da concessionária, penso que com todo o rigor, com bastante clareza, e têm oportunidade de checar e auditar essa informação que vos enviámos, quer através do InIR quer, provavelmente, através dos arquivos ainda da Estradas de Portugal enquanto organismo que, durante um determinado período, foi o porta-voz da tutela.

Devo aqui referir, muito particularmente, que a Autoestradas do Atlântico está obrigada a apresentar os seus *forecasts* em março, algures a 23 de março, e em setembro, algures a 23 de setembro.

Para além desta apresentação que faz quer à banca, que é o seu parceiro neste projeto, quer à tutela e, nos últimos anos, ao InIR, tem,

depois, *timings* muito precisos em que o seu negócio e a sua concessão são avaliados, tais como: em maio, nós liquidamos, perante os nossos parceiros financeiros, aquilo a que nos comprometemos em amortização de capital e em serviço de dívida (essa é uma data para balanço); em 30 de novembro, idêntica data de balanço, porque voltamos a pagar a amortização e o serviço de dívida; o nosso relatório de gestão, em final de março, é outro marco importante; e, finalmente, em 31 de dezembro de cada ano a concessionária apresenta pontualmente o seu espelho aos parceiros financeiros e, como toda a documentação que apresenta a qualquer entidade é remetida para a tutela, temos oportunidade de, nessa data, avaliar da saúde da concessionária, dos seus compromissos, daquilo que foi o seu ano de vida.

O Sr. Deputado fala de receitas acessórias, de falência técnica e faz referência a um relatório que eu, pessoalmente, desconheço, a não ser — desculpem a palavra, novamente — aquele ruído público de que houve uma avaliação, entregou-se...

Agora, faço um parêntesis: eu, como cidadão e, obviamente, por dentro do assunto, diria: «A auditoria é permanente, os documentos estão na tutela, os documentos estão nos parceiros bancários.» O que sei é que não houve nenhuma auditora que consultasse a Autoestradas do Atlântico, sequer para recolher um conjunto de elementos que, por exemplo, os Srs. Deputados nos solicitaram na altura própria, quando entenderam fazer esta avaliação da parceria público-privada do Oeste.

Falência técnica? Quem está falido sou eu de um pulmão direito, mas isso é uma brincadeira desde os 18 meses!! Falência técnica — obviamente que tem um rigor de interpretação à luz do Código das Sociedades Comerciais, que é um famoso artigo 35.º, que, a meu ver, não contempla a particularidade e a especificidade do que é um *project finance*. *Project*

finance que, obviamente, tem uma determinada fase em que as situações são a vermelho. Se quisermos dizer a vermelho, falamos em défice, falamos em compromissos assumidos e que estão ainda sem cobertura de receita, porque senão era um «mar de rosas», começávamos todos a ganhar dinheiro desde o primeiro dia.

Efetivamente, a Autoestradas do Atlântico, tal qual o seu relatório de gestão e o seu relatório de contas apontam, tem capitais próprios negativos, pese, embora, ter um capital social de arranque de um valor que, permitam-me o comentário, sempre considerei desde 1997-98 que era um exagero. Julgo mesmo saber que não há mais nenhuma parceria público-privada rodoviária que tenha tido uma alavancagem de capital próprio — neste caso, refiro-me só ao capital social — desta grandeza e, claro está, o tal artigo 35.º. Se tivéssemos um capital social de 50 000 €, quando estivesse negativo, era facilmente corrigível. Corrigir 55 milhões de capitais quando começam a estar negativos já não é tão fácil assim.

Quanto aos capitais próprios, chamo a atenção de que, ao longo do tempo e segundo o acordo de subscrição de capitais, os acionistas da concessionária aportaram a este projeto, numa primeira fase, mais 55 milhões de euros de suprimentos que algures em 2009, situando-me no tempo, foram reforçados com mais 13 milhões de euros. Portanto, é um projeto fortemente alavancado.

Quanto à TIR, estabelecemos normalmente, na gíria comum, penso, algumas confusões sobre o que é isso a TIR. Para muita gente, a TIR aplica-se aos capitais próprios que lá estão e ao rendimento que o acionista está a tirar por ano, como se tivesse o dinheiro ali num depósito a prazo ou num investimento cujo resultado é automaticamente creditado na sua conta, no final do ano.

O Sr. Deputado empregou uma palavra que me fere a sensibilidade: «benefícios sombra». Se, depois, tiver oportunidade, pedia-lhe para me clarificar este conceito e qual a sua origem. É que rejeito categoricamente que, na concessão que dirijo, algum dia tenha aparecido algum «benefício sombra». A não ser que tenha entrado pela porta dos fundos e eu ainda não tive a oportunidade de o contabilizar na gestão da empresa!!

Quanto à multa, a empresa, algures também em 2009, a propósito de um acidente que ocorreu na infraestrutura cerca do quilómetro 96, se não me falha a memória, entre Tornada e a saída para São Martinho do Porto, pecou pela entrega ao InIR do chamado PCEO (Projeto das Condições de Execução das Obras), que é a programação que temos de fazer para o arranque da obra, e pecou, se a memória não me traiçoa, por dois, três dias, e houve, efetivamente, uma intenção de o InIR colocar uma multa à concessionária.

Não tínhamos ainda sequer arrancado com os trabalhos, contestámos, fomos ouvidos em termos de audiência prévia e a tutela, obviamente, não aplicou a multa porque não fazia significado. Estávamos atrasados dois ou três dias para entregar uma coisa que permitisse arrancar com os trabalhos, e os trabalhos ainda não estavam em curso.

Não sei se respondi genericamente ou precisamente a todas as perguntas que me colocou?

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

Queria só clarificar que «benefícios sombra» é o que normalmente aparece como não estando especificado no contrato. Nas ferroviárias, por exemplo, encontramos a publicidade, o aluguer das lojas nas estações, que normalmente não constam dos contratos e que geram benefícios para a concessionária.

O mesmo se passa com as multas. Sempre que a empresa não cumpre o que está estipulado no contrato, quer em termos de obras de manutenção, quer em termos de outras, e não é sancionada (acaba por ser algo que não paga e que devia pagar) pode ser considerado um «subsídio sombra», embora neste caso fosse mais em termos do CAPEX, ou seja, a amortização dos veículos, a manutenção de um conjunto de financiamentos que a empresa estava a obrigada a fazer ou cujas perspetivas eram muito mais elevadas no contrato do que foram na realidade e essa diferença pode gerar benefício para a empresa.

Disse, e bem, que esta é das primeiras parcerias público-privadas em regime de *project finance*. Nós temos avaliado muito aqui o que são riscos e a forma como eles são partilhados. Já encontramos estudos. Neste caso, estamos perante uma concessão de portagem real e, portanto, aquele que era o risco principal, que todos aqui dissemos que é algo que o Estado nunca deve assumir, que é o risco de tráfego, nesta está bem colocado, está na mão da concessionária, não está na esfera pública.

Mas há um conjunto de outros riscos que estão. Por exemplo, o risco fiscal, o risco político... Risco político quando é na decisão de construção de outras obras.

Olhando para o quadro-síntese dos fluxos financeiros, vejo que o valor de 11,5 milhões de euros pagos à concessão resulta do alargamento do troço da CRIL/Loures. É a informação que tenho. A primeira pergunta é a de saber se sim ou não. Nos fluxos financeiros, há 11,5 milhões de euros pagos à concessão e que dizem que diz respeito ao alargamento do troço CRIL/Loures. Aqui pode estar um risco de uma decisão — já falarei de outros mais à frente — que pode estar a afetar esta.

Pergunto, em primeiro lugar, se as obras de alargamento da CRIL/Loures foram precedidas por concurso público e qual era, se é que sabe, o valor de adjudicação.

Depois, queria também dizer-lhe que, entre outros litígios perfeitamente compreensíveis, dos quais ontem falei ao InIR, há um, que é o dos lanços de portagem que deviam ter passado para a esfera da empresa com algumas garantias e que, segundo o que a empresa diz, não só não passaram como violam o artigo 47.º do contrato.

Gostava que me pudesse explicar por que é que a empresa faz este entendimento e se isto estava ou não previamente definido.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Percebi agora o conteúdo do chamado «benefício sombra». Se algum benefício tivemos relativamente a algumas multas que alguém entendia razoáveis serem colocadas, não demos por nada porque, como lhe disse, no capítulo das multas ficámos conversados com aquela intenção da multa relativamente ao PCEO.

Em relação ao troço CRIL/Loures, queria dizer que, quando do contrato de concessão, ficou perfeitamente estabelecido em termos contratuais que aquele troço seria alargado e que os custos desse alargamento eram do Estado. Recordo aqui que este troço não entrou na modelização do encaixe de receitas, porque é, como VV. Ex.^{as} sabem, um troço não portajado, ficou, desde logo, a cargo da gestão e operação da concessionária, mas a concessionária, através do contrato, ficou a saber que na data posterior, em março de 2004, o troço devia estar alargado. O alargamento veio a ser concluído cerca de março de 2011.

Vou, agora, dizer-vos, com emoção, que, provavelmente, um dos empurrões que levaram a que este troço fosse desbloqueado e se partisse para o alargamento foi que, numa famosa noite, o nosso consultor técnico,

apoiado pela monitorização que estávamos a fazer, naquela noite, com a colaboração da Câmara de Loures, tivemos que desviar o tráfego pesado de cima de uma infraestrutura que se chama ponte de Loures.

Quando falamos de desvios de encaixe, é difícil para a concessionária perceber que um compromisso que devia estar materializado sete anos antes, de alguma forma também não introduz nenhum prejuízo na captação de tráfego nos lanços, pelo menos imediatamente adjacentes. Estamos a falar de um lanço que naquela data já tinha mais de 60 000 veículos de TMDA (tráfego médio diário anual).

Pergunta-me se houve concurso público e eu respondo: como não podia deixar de ser. Foi o Estado que assumiu o compromisso de custear aquele troço. Posso deixar ao Sr. Presidente, se me permitir, o documento que comprova a publicação em *Diário da República* e no *Jornal das Comunidades* da abertura do concurso; novamente a publicação, inclusive no *Jornal das Comunidades*, do resultado do concurso e tramitação de adjudicação. É o que tenho a referir ao Sr. Deputado. Sim, foi feito concurso público. Comentário meu: como não poderia deixar de ser!

Sobre o contrato, o valor da adjudicação resultante da proposta mais vantajosa era, em rigor, de 34 124 986,08. Desculpem-me a insistência nos valores e no rigor, mas é importante para a concessão Oeste dizer que está aberta a todas as auditorias, pese embora os documentos atempadamente entregues em todas as instituições, e acha que é com o rigor dos números e com o rigor dos factos e das datas que podemos ajudar-nos todos uns aos outros para perceber se esta ou aquela PPP foram ou não úteis para os cidadãos deste País.

Antecipando, posso dizer-lhe que, no final, a obra veio a custar 32 599 204 226, valor que, em termos de caixa ou não caixa, estará neste

momento praticamente liquidado pela Estradas de Portugal, que foi a entidade que assumiu o custo.

Perguntou sobre a existência de concurso público, o valor...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Está praticamente tudo. Mas agora suscitou-me uma pergunta, se me permite.

Ontem, surgiu aqui um dado. Já que falou no valor das obras, gostava de lhe perguntar se tem ideia do custo por quilómetros da concessão nova. É que, ontem, o Partido Socialista avançou com um valor. Nada melhor do que perguntar à concessionária se nos pode dar o custo por quilómetro dessa concessão.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início das palavras do orador)* qualquer coisa e agora não vou fazer perder tempo à procura do valor exato ao euro e ao cêntimo, mas de cor cito que há um custo para a construção de 2x2 faixas que se situa na ordem dos 4,450 milhões por quilómetro. Como sabem, construímos 2x3 faixas desde a Tornada até Leiria, sendo esse valor na ordem dos 5 milhões por quilómetro.

Sr. Deputado, vou recapitular aquilo que enviei ao Parlamento relativamente aos custos por quilómetro e dir-lhe-ei que ao cêntimo é o valor que vos comunicámos na altura. É a resposta à pergunta...

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

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sim. É a resposta à pergunta 6. É a seguinte: para um perfil de 2x3 vias, o custo foi de 4 936 940,09; para um perfil de 2x2, o custo foi de 4 450 246,20 por quilómetro.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Obrigado pelo esclarecimento. Vamos ter, depois, de fazer comparações.

Ontem, várias bancadas, e eu próprio, perguntámos ao InIR por que é que tinha tomado a posição de não aceitar os reequilíbrios financeiros com os pressupostos que VV. Ex.^{as} evocam.

Não tendo lido tudo, falam VV. Ex.^{as} em alterações legislativas de carácter específico, na modificação unilateral, nos casos de força maior, etc., como motivos para requererem o reequilíbrio financeiro — refiro-me à introdução de portagens nos nós da A25 e da A29.

É evidente que temos um princípio-base, que é o seguinte: à data do contrato, estas obras estavam previstas no Plano Rodoviário Nacional e, portanto, estariam previstas, isto é, não só a concessionária mas também toda a gente sabia, pelo que a construção não é propriamente uma alteração superveniente das circunstâncias, elas já se verificavam.

Quanto à introdução de portagem — e eu não quero aqui sequer tomar parte —, limito-me a ler a correspondência que VV. Ex.^{as} enviam para argumentar que têm direito e gostava de saber qual é o entendimento que faz do INIR, que diz que não é nada assim, que não têm direito a qualquer reequilíbrio financeiro.

No fundo, a pergunta que se coloca é esta: por que é que acham que têm direito a este novo reequilíbrio financeiro, o que, de facto, está em causa e de que modo é que o fundamentam?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — De uma forma muito genérica, quanto a reequilíbrios financeiros, gostaria de dizer que, até agora, todos os diferendos que foram resolvidos foram-no por tribunal arbitral. Se me perguntar se eu estou contente, isso é outra história, porque

quem reclama dez e depois recebe oito, se calhar, não está contente. Mas submetemo-nos às decisões e para isso é que o contrato fez a previsão da existência de um tribunal arbitral.

Faço aqui uma pequena correção para que não haja qualquer ambiguidade. É que há um primeiro pagamento do Estado que não foi à arbitragem e que resultou de um acordo logo no início, ainda durante o período da construção.

Alguns de nós lembramo-nos das exigências da freguesia de Parceiros, Leiria, que não aceitava ficar dividida como estava concebido e foi necessário construir um viaduto que não tinha sido previsto, aliás, nem podia ser previsto porque tinha sido aceite que aquele projeto era como tinha sido concursado. Houve necessidade de acomodar o Nó de Leiria, leia-se o nó que liga a A8 à zona do Continente, na entrada de Leiria.

Permitam-me que aproveite esta oportunidade para dizer o seguinte: quanto a desvios de encaixe, Sr. Deputado, a AEA fez todos os esforços, inclusivamente disponibilizou-se para melhorar aquela entrada de Leiria, por forma a que ficasse concluída antes do Euro 2004, comprometia-se a pagar e a custear as despesas a troco do que se viesse a considerar correto fosse isso algum período adicional de concessão, fosse isso alguma compensação por necessidade de eliminar não só aquele ponto negro, como aquela má captação de tráfego e aquele mau serviço a uma capital de distrito.

Reunimos — e estou a falar à vontade, porque reuni eu com representantes quer do poder central quer, na altura, com a Sr.^a Presidente da Câmara —, havia disponibilidade para e ainda hoje não entendo a ironia de mais ou menos sete anos. Sete anos depois, finalmente, está aquela ligação feita.

Ainda para os tais desvios, deixe-me dizer-lhe, Sr. Deputado, que houve um concurso, naquela zona, para um chamado IC36, que foi anulado, que agora, na subconcessão Oeste, coincide mais ou menos... Digo «mais ou menos» porque, como cidadão, considero que não é correto que a antiga variante de Leiria, com o tráfego pesado que tem desde, sensivelmente, a zona do chamado «Nó do Estádio» ou da Gândara, até àquele nó aéreo que liga a Circular Oriental de Leiria (COL), para fazer a ligação a A1, tenha ficado fora de uma correção e de uma melhoria. Quem passa naquela zona sabe perfeitamente do que estou a falar. Peço desculpa por não ter ido diretamente à pergunta que me fez, mas pareceu-me importante fazer o enquadramento daquela zona.

Portanto, quando estamos a falar de reequilíbrios, fiz aqui a correção de que, por imposições externas à concessionária, externas a todos os parceiros que tinham sido chamados a este *project*, exceto o Estado que, na interpretação do melhor serviço às populações, decidiu em contrário, foi feito um acordo, na altura... E, já agora, devo dizer que, como é lógico, havia uma entidade construtora, que não coincide com a concessionária e que foi parceiro na fase de construção mas que connosco tinha um *back-to-back*, e quer o reequilíbrio das expropriações de força maior, quer este acordo por obras impostas unilateralmente pelo Estado concedente, não foram compensações nem benefícios... E, agora, estou a glosar com os termos que ficaram na concessionária.

Varrendo e percorrendo os reequilíbrios financeiros de que vos demos nota — mais uma vez, com todo o rigor — e que estão apensos à informação que tive oportunidade de assinar para a Assembleia da República, temos o primeiro acordo de obras extra: imposição para o serviço das pretensões das populações, reequilíbrio, expropriações, força maior.

Há um, que nem é reequilíbrio nem deixa de ser, que tem a ver com os monovolumes. Todos nos recordamos de uma campanha feita em favor de os monovolumes não terem a classificação que teriam e serem portajados como classe 1.

Falarei do reequilíbrio, pela força de imposição de reconfigurarmos quer a rede antiga quer de adaptarmos a nova rede à criação de segurança para os *motards*, e esse, sim, foi um reequilíbrio cujos valores os Srs. Deputados também têm aí, anexo à carta que lhes enviámos.

Outro reequilíbrio, e o mais recente, da TRIR, que tem uma componente das guardas de segurança que não tinha sido contemplada no primeiro reequilíbrio, para me situar agora em dois reequilíbrios: um, pendente de arbitragem e corre nestes tempos, penso, em resolução final e que tem a ver — e indo à sua pergunta — com as garantias transferíveis e não transferíveis de troços construídos por concurso da então JAE, e refiro-me ao troço Torres Vedras (Norte)-Bombarral... E, Sr. Deputado, mais uma vez, com emoção, a concessionária disse: «Não está em condições». E a concessionária, com dinheiro antecipado e a expensas próprias, corrigiu as deficiências para que aquele troço não tivesse acidente geotécnico que, inclusivamente, pudesse fazer perigar a segurança de pessoas e bens.

A concessionária não teve, no dia da assinatura do contrato, o fac-símile das chamadas «garantias». Sabemos que essa transferência de garantias era responsabilidade... Tínhamos dúvidas que pudéssemos ser a entidade capaz de acionar as garantias. Assinámos, ainda assim, um protocolo-mandato oriundo da Estradas de Portugal, por altura do mês de março de 2001, em que nos foram dadas todas as referências das garantias vivas, àquela data.

Sucedo, porém, que a Autoestradas do Atlântico, para poder transformar aquelas garantias naquilo que, no Ribatejo, onde resido, se

chama «com o que se compra os melões», tinha de ter uma procuração da entidade que era detentora da garantia.

Sr. Deputado, em relação a essa procuração — mais uma vez, a ironia dos sete ou oito anos! —, já no meu mandato de presidência da Autoestradas do Atlântico, salvo erro, em 18 de fevereiro de 2011, o conselho de administração disse: «Basta!» Não só não tínhamos conseguido assinar as garantias porque ordenantes e bancos não o permitiram, como a empresa levou com um processo civil por danos morais sobre as empresas que se viram na iminência de as suas garantias serem acionadas e reclamavam, ou reclamam, que nós não éramos a entidade competente para.

Mais uma vez, a ironia do destino. Como é que é? Gastámos o dinheiro, o troço ainda não está bom, é preciso fazer mais investimento... Vamos conversar, porque é a conversar que as instituições devem entender-se — entender-se no bom sentido do termo. Esperámos de fevereiro até outubro ou novembro de 2011 até que dissemos assim: «Basta! Temos que colocar o processo em arbitragem.»

É esse processo de cerca de três milhões de euros, leia-se 2 milhões por trabalhos já executados e uma estimativa de cerca de 1,1 milhões ou 1,2 milhões de trabalhos que são necessários, que estão, neste momento, a ser julgados em tribunal arbitral. Tribunal arbitral, esse, que foi pedido e solicitado pela concessionária, se não me atraiçoa a memória, em 12 de dezembro de 2011. Continuamos a aguardar. O tribunal arbitral teve, obviamente, que resolver questões que têm a ver com este processo pela existência de uma questão num tribunal civil. Julgamos, finalmente, que estará em condições de proferir o resultado e confiaremos nele, com certeza.

Terminava, referindo-me ao reequilíbrio financeiro que foi solicitado pela concessionária em termos de requerimento à tutela para abertura de um processo de conversações e negocial sobre aquilo que eram as nossas razões, o nosso capital de queixa e os nossos cálculos por referência ao caso-base. Como não tivemos resultado prático desse pedido, estamos hoje no *timing*, no tempo legal de decidirmos, na concessionária, se avançamos ou não para novo tribunal arbitral, para este caso concreto.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, muito obrigado.

Socorrendo-me dos termos que utilizou com mágoa e dizendo palavras como destino, queria perguntar-lhe se a relação com a tutela na vida desta concessão foi sempre transparente e se foi sempre tendo em conta não só o interesse público, mas também, obviamente, o interesse da necessária, e sempre saudável, boa vida financeira desta concessão. Quer pelos litígios, não aqueles que aqui referiu e que são perfeitamente perceptíveis, quer pelas alterações provenientes do contrato, quer pela introdução de proteção aos monovolumes, quer até pela TRIR, que mais não é do que uma taxa para financiar o InIR e que, obviamente, teve custos, queria perguntar-lhe, a terminar e, desde já agradecendo-lhe, como avalia a relação com a tutela durante estes anos.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Eu tenho o privilégio de acompanhar este projeto desde 1996, ainda não tinha sido anunciado o concurso público em fevereiro de 1997, e estou à vontade para dizer da relação com a tutela, representada por agentes completamente distintos. Sr. Deputado, a relação da concessionária com a tutela foi sempre saudável. Cada parte defende, como é óbvio, aquilo que tem de defender, somos cavalheiros, com certeza, e é nesse sentido que temos de conversar.

Posso não ter entendido o alcance total da sua pergunta, mas, sim, a relação com a tutela e com os vários agentes da tutela para a concessão Oeste foi sempre cordata.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, ao PCP.

Sr. Deputado José Alberto Lourenço, a palavra é sua.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira, da leitura que pude fazer dos elementos que nos fez chegar, aquilo que mais ressalta, sem dúvida, é a enorme diferença que existe entre o tráfego médio diário que ocorre nesta altura e aquele que aparecia no vosso cenário-base. Assim, pelos dados que nos fez chegar, temos diferenças, em alguns casos, de 40%, perto de 50%.

Há pouco, na resposta que deu ao Sr. Deputado Hélder Amaral, o Sr. Engenheiro referiu que uma das razões pode ter sido o facto de estarmos perante a primeira parceria público-privada deste tipo, a pouca experiência... Mas terá sido só isso? — é a pergunta que faço. Isto porque tem de ter acontecido alguma coisa para que se verifique uma diferença tão grande entre as estimativas e os resultados.

Refiro-me, por exemplo, a 2011 e aos elementos que nos enviou... Aliás, nos elementos que nos enviou até se refere... Os gráficos que aqui aparecem, diga-se de passagem, são de junho de 2012 e, portanto, estas estimativas estão atualizadas.

O que pode dizer-nos sobre isso?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, aproveito para lhe dizer, porque, provavelmente, ter-me-ei expressado de uma forma não tão clara como pretendia, que quando eu disse que era a primeira

parceria público-privada em termos de *project finance* quis estabelecer que uma coisa é aquilo que se modeliza e outra coisa é a aderência à realidade e não quis dizer que não tínhamos experiência, que éramos imberbes ou que a grande *décalage* que se verificou vem daí.

De facto, eu quis, como é meu apanágio ao longo da minha vida, não exercer sobrançeria de conhecimentos à data — e estou perfeitamente à vontade por que eu era bem mais jovem —, mas quer os líderes quer as pessoas que arrancaram com este projeto, nomeadamente a pessoa que era líder tinha um alto traquejo e uma alta experiência vivida em termos da outra concessionária, que, na altura, era um *corporate*, e na qual tinha acabado de ser seu presidente.

O que eu quis dizer foi que, provavelmente, as razões e o capital da diferença nem sempre estará daquele lado, que, para mim, aqui era bem mais fácil, de fazer o choradinho, a queixa e dizer: «Coitadinhos que somos, não temos tráfego...».

Quero com isto dizer que alguma coisa pode não ter sido tão bem modelizada, mas não tome como inexperiência para a colocação de um negócio destes em marcha. E provámo-lo, penso, quer ao cumprir os prazos de execução quer ao longo dos 14 anos que já temos de vida.

Quero, então, dizer-lhe que a aderência à realidade efetivamente afasta-se em média — e o Sr. Deputado disse-o, e bem, que tínhamos resultados no verão de 2012 que se afastavam em média... Mas, Sr. Deputado, nós temos resultados mensais e posso dizer-lhe que, em média, afastamo-nos 44% daqueles que eram os resultados estimados no caso-base ou, melhor, corrijo, do encaixe de receita por portagens.

Sr. Deputado, pese embora as *décalages* que se verificam da aderência da realidade ao caso-base e que são visíveis, até final de 2009 e

ainda em alguns primeiros meses de 2010, o tráfego, apesar de não aderir ao modelizado em caso-base, vinha crescendo.

Aproveito para reforçar o que disse ao seu colega que me questionou sobre o nosso capital de queixa relativamente à introdução de portagens num determinado troço que, antes, não pagava portagens. Tenho um gráfico — que também posso deixar ao Sr. Presidente para depois distribuir — onde se verifica que, do verão em que se anunciava, definitivamente, «já e agora a introdução de portagens na A29 Costa da Prata» a 15 de outubro de 2010, o tráfego deixou de crescer e passou a uma curva decrescente. Isto para dizer que, embora a aderência à realidade tenha uma leitura em determinado período, passou a ter uma leitura completamente diferente a partir de uma data-chave.

Gostaria também de dizer-lhe que a concessionária fez reserva de direito por este facto, não se precipitou a enviar imediatamente para a tutela qualquer reclamação. Aguardámos 1 ano e 4 meses para termos resultados que pudessem ser comparados com o passado, relativamente à aderência ou não ao caso-base, para podermos, obviamente, justificar aquele que era o nosso capital de queixa por este facto concreto.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Enfim, fazendo a síntese possível do que está a dizer, a não aderência à realidade tem a ver com o facto de terem sido introduzidas portagens no troço da Costa de Prata.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Eu não disse só isso, porque em anteriores intervenções, peço imensa desculpa, dei-lhe logo um conjunto de exemplos de capital de queixa da concessionária relativamente a factos a ela não imputáveis, e nem sequer estou aqui a fazer apelo à economia ou não economia, mais desenvolvida ou menos desenvolvida, aos

projetos que deveriam ou que não deveriam ter aparecido na zona, se tivéssemos a felicidade de estar noutra conjuntura internacional e nacional.

Estou a dizer-lhe que, para nós, não é despiciendo que um alargamento à entrada da nossa concessão para saída para norte, onde já tínhamos 60 000 veículos de TMDA, tivesse sido feito sete anos depois. A concessionária não colocou à tutela nenhum pedido de reequilíbrio financeiro por isso, mas está consciente de que este foi um impacto negativo na sua captação de tráfego.

São aqueles factos, que referi, do mau serviço à capital de distrito de Leiria, a, mais uma vez, *décalage* de sete anos, mais um capital de queixa da concessionária, o atraso de cerca de cinco anos na materialização do chamado A17... E não estou aqui a passar culpas para ninguém. Os factos são factos. O concurso foi em determinada data, a tramitação do concurso, a resolução processual do concurso, as reclamações ou as não reclamações, efetivamente, só permitiram que o empreendimento da A17 tivesse terminado cinco anos depois.

Portanto, há um conjunto de factos, uns maiores (e estes são os mais relevantes) e outros de menor importância, provavelmente, que terão contribuído também para a tal deficiente aderência ao que foi modelizado.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — O Sr. Engenheiro entende que o desvio que se verifica hoje do tráfego médio diário, quer de veículos/km quer de tráfego médio diário apenas de veículos, justifica o pedido de indemnização de 398,4 milhões de euros, que solicitaram em abril?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Se entendesse o contrário não era porta-voz de uma decisão unânime do conselho de administração a

que presido e não teríamos de uma forma séria, rigorosa e categórica apresentado as nossas razões.

Agora, se me questiona sobre se são 398,4... A concessionária tem os seus *advisers* financeiros, legais e técnicos. Este pedido de abertura de negociações está solidificado em estudos de tráfego e de impacto que a entrada de portagens na Costa de Prata fez refletir na concessionária, está suportado em estudos económico-financeiros feitos pelo nosso *adviser* financeiro e, Sr. Deputado, a única coisa que lhe posso dizer é que se tivéssemos tido uma interlocução... Nós pedimos a abertura de negociações... O valor de 398 milhões é o estudo que está lá, é por referência ao caso-base. Quanto será? Estamos abertos e, por isso, provavelmente, é que vamos avançar para o pedido de constituição de um tribunal arbitral.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Se eu lhe perguntar se tem ideia de quanto é que a concessionária recebeu desde que começou a funcionar até hoje de receitas de portagens, era capaz de me dar um número?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Não andará muito longe dos 590 797 946 €.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Deverá ser esse o valor. Pelas contas que fiz, de 2003 a 2011, dá 533 milhões de euros de receitas de portagens que tiveram,...

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — 590.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — ... apesar desta clara desaceleração, desta clara queda de receitas a partir de 2009, o que quer dizer que os senhores entendem que a indemnização a que têm direito representa quase mais de 50% do que a receita que tiveram até hoje em 10 ou 11 anos.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, os números são números e, sendo eu uma pessoa licenciada em engenharia e com algumas cadeiras de Matemática, obviamente não contesto que são as suas deduções de percentagens.

Aquilo que eu disse foi que a concessionária fez um estudo de tráfego financeiro, apresentou um pedido de abertura de conversações, indicou o número resultante por referência ao caso-base para cumprir estritamente o que está previsto em termos contratuais. Tudo o que acontecerá no futuro será, obviamente, as partes terem de se entender, terem de determinar rigorosamente e expurgar alguns efeitos colaterais ou outros que possam estar neste número.

Não tenho, neste momento, esse estudo, mas a concessionária está aberta a isso.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Da leitura que fiz dos documentos que nos enviou, concluí que, do vosso ponto de vista, é muito claro que aquilo que acontece hoje naquela concessão não se enquadra na expressão «risco de tráfego».

Da leitura que fiz do vosso argumentário, a vossa empresa defende que aquilo que está ali não é um risco de tráfego, porque se fosse risco de tráfego, sendo esta uma das concessões mais antigas, a responsabilidade era VOSSA.

É capaz de nos explicar por que razão é que entendem que não estamos perante um risco de tráfego, neste caso?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, não estamos perante um risco de tráfego porque não se enquadra nos fatores perfeitamente genéricos que compaginariam os riscos expectáveis de tráfego.

Quando nós partimos de Lisboa para o Porto ou saímos do Porto para Lisboa como cidadãos utentes e procuramos o corredor que mais nos agrada ou que melhor nos serve, não é despiciendo sabermos se pagamos na A17 ou na A29 e, como tal, a nosso ver, este não é um risco de tráfego que a concessionária pudesse assumir ou com o qual pudesse ter contado, quando dimensionou os seus riscos.

Já agora, Sr. Deputado, e pensando em termos de futuro, aproveito para dizer o seguinte: algum de nós já pensou por que é que o itinerário Lisboa-Porto/Porto-Lisboa, pelo litoral Oeste, que é uma zona linda do País, se tem de chamar A8, A17, A29? Isto também não é inibidor de captação de tráfego, sobretudo para quem nos visita? Quantas autoestradas tem de demandar, na mesma linha reta, para chegar ao Porto ou para chegar a Lisboa?

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, fico-me por aqui. Para já, não preciso de mais nada.

O Sr. **Presidente**: — Não se encontra presente nenhum Deputado do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, pelo que se segue o PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, agradeço as explicações e, mais uma vez, cumprimento-o.

Quero dizer-lhe que o meu grupo parlamentar reconhece e incentiva quem arrisca o seu capital e quem assume os riscos do negócio, como é o caso desta primeira concessão, diferentemente de outras, cujos riscos são partilhados com o Estado e até, em alguns casos, assumidos pelo Estado.

Esta primeira concessão do Oeste, de facto, tem esse fator de iniciativa e de risco da parte da empresa, do consórcio, e o Sr. Engenheiro tem a particularidade de ter acompanhado o projeto desde o seu início, primeiro, como representante de um parceiro do consórcio e, agora, como Presidente do Conselho de Administração. E esta é a primeira questão que lhe coloco: foi exatamente assim? Acompanha este processo desde o início do projeto?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Com um pequeno interregno, Sr. Deputado, que decorreu de janeiro de 2009 até à minha tomada de posse como Presidente, salvo erro, em junho de 2010.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Portanto, Sr. Engenheiro, conhece bem o desenvolvimento do projeto.

Ontem, aqui, na audição ao InIR, foram feitas várias afirmações, relativamente à concessão do Oeste, sobre as quais pedia o seu comentário.

Foi aqui afirmado que o custo/km da concessão do Oeste era excessivo; foi aqui afirmado que a TIR da concessão Oeste era um abuso; foi aqui afirmado, e apresentados dados comparativos relativamente a outras subconcessões, que a concessionária estava a ser beneficiada, do ponto de vista daquilo que é designado o risco fiscal, uma vez que o

contrato de concessão inicial não está do lado do Estado, está do lado do privado.

Queria, pois, o seu primeiro comentário em relação a estas afirmações, sobretudo comparando o seu projeto, o modelo da operação, com o que sucedeu posteriormente, nomeadamente as SCUT e as subconcessões.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, julgo que já tive oportunidade de corrigir — se é que corrijo alguma coisa relativamente ao que terá sido aqui afirmado —, e não foi minha pretensão corrigir nada, foi, pura e simplesmente, dizer que, quando escrevemos, escrevemos com rigor, e de ler aqui os valores exatos, ao cêntimo, de custo/km, o que reitero.

A título de comentário, isso, sim, quero dizer que o custo/km não é um fator que nos possa fazer perder muito tempo, para procurarmos «bruxas» ou outras coisas que queiram andar a pairar. O custo/km, em engenharia rodoviária, para qualquer comum nosso concidadão, tem a ver com o facto de ser traçado de montanha ou de planície, de ter túnel, viaduto ou ponte, de as fundações terem ido até às antípodas, pelas chamadas «fundações indiretas», etc.

Portanto, o custo/km foi aquele que, na altura, foi contratado — nem mais um escudo! — com uma entidade que se constituiu, que era a Nova Estrada ACE, e que se constituiu, no limite, como um parceiro do Estado, para o caso de ter vindo a correr mal qualquer coisinha à concessionária, havendo um chamado «acordo direto». O que lhe digo é que esse ACE chegou à meta no tempo e com rigor, sem qualquer sobrecusto, sem qualquer trabalho a mais, e no prazo que tinha assumido. Portanto, se os valores são excessivos ou não, não está ao meu alcance comentá-lo.

Quanto ao abuso da TIR, é uma palavra que não entra muito no meu léxico. Partamos do princípio de que, quando falamos de TIR, estamos a falar de conceitos perfeitamente identificados ou pelo menos identificáveis por todos nós, os que estamos aqui, à volta desta mesa. A TIR é um parâmetro de referência que os acionistas tomam em conta, aquando da opção por um investimento, em detrimento de outras oportunidades de negócio ou de outros investimentos, para saber se, *versus* os riscos que estão mais ou menos contidos naquele projeto por que estão a ser chamados a optar e cuja aceitação estão a fazer, essa TIR tem um valor razoável para aquilo que é expectável que venha a acontecer, dentro das incertezas que se podem verificar, como esta, por exemplo, da não aderência do tráfego àquela realidade modelizada.

Considero que a TIR não foi um abuso, porque o abuso, como disse, não faz parte do meu léxico nem do léxico de nenhum dos parceiros que me acompanhou à data da montagem da proposta. E, na discussão da *best and final offer*, já agora, para que também fique registado com todo o rigor, porque, depois, na comunicação social, nas informações que saem para o exterior, um dia, é de 11%, outro dia, é de treze e qualquer coisa, outro dia, já é não sei que mais, o valor da TIR acionista desta concessão, isto é, o parâmetro pelo qual os acionistas avaliaram as consequências da sua decisão, na altura de aceitar ou não este projeto, era de 14,00%. É um número lapidar, fácil e, portanto, qualquer confusão não abona para a discussão, porque, depois, começamos a falar de abusos, podemos confundir 14% com 24% ou com 34%... É que já estive numa concessão, no estrangeiro, que, por sinal, tinha 27% de TIR e não foi apetecível para tomar a decisão, porque os riscos eram extremamente elevados.

No que diz respeito ao risco fiscal, trata-se de um risco assumido pelo concessionário, porque ficou do lado do concessionário pagar aquilo

que o Estado, através dos seus condutores, viesse, em qualquer altura, a decidir. Portanto, este é, efetivamente, um risco da concessionária.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Não respondeu à questão de saber se se sente beneficiado, face aos outros modelos de PPP que o Estado contratou.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, efetivamente, tinha tomado nota da questão relativa ao modelo SCUT/modelo subconcessões.

Não estou em condições de lhe falar dos modelos SCUT, porque nem eu nem a empresa que represento algum dia participámos, em termos de negociação final ou proposta mais aprimorada, de qualquer SCUT que tenha sido materializada neste País.

Quanto ao modelo de subconcessões, a empresa que represento e, nomeadamente, as empresas acionistas da órbita da Autoestradas do Atlântico, têm participação em duas subconcessões, a do Litoral Oeste e a do Baixo Tejo, pelo menos a Lena Engenharia e Construções.

O modelo das subconcessões é completamente distinto do modelo que nos tem trazido aqui à colação o Litoral Oeste, é um modelo, isso sim, em cima de receitas de disponibilidade e de serviço, pelo que a receita oriunda da cobrança de portagens não é receita das subconcessionárias, é receita direta ao concessionário, que, neste caso, é a Estradas de Portugal.

Julgo que qualquer um dos três modelos é válido e correto e, como modelos que são, obviamente, têm de ser avaliados e configurados em relação às características específicas de cada modelo.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, também lhe queria dar conta de que não constam do meu léxico, em relação à descrição dos negócios de natureza de parcerias público-privadas, os negócios abusivos, aquilo que queremos apurar é, de facto, a realidade.

Mas, nos documentos ontem distribuídos pela bancada do Partido Socialista, referentes às subconcessões, só para o ajudar a ficar tranquilo, pode ter a ideia de que, por exemplo, relativamente à subconcessão do Pinhal Interior, o custo/km é substancialmente superior, é de cerca de 5,24 milhões de euros por quilómetro. Isto só para ficar com a ideia de que não está acima das expectativas.

Mas, sendo empresário — e era este exercício que queria fazer consigo — concorda comigo ou facilmente percebe que há um risco diferente e um custo associado para o Estado diferente entre uma concessão de portagem real, como é a do Oeste, ou uma subconcessão que funciona na taxa de disponibilidade. Qual é o exemplo? Sou de Leiria, conheço bem a sua realidade e, no caso da A19, passe uma ou duas viaturas por dia, a subconcessionária tem garantido um rendimento fixo, que contratou com o Estado; no caso da A8, os senhores receberão em função do número de carros que, efetivamente, passe pela autoestrada.

Está de acordo comigo?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Parcialmente, Sr. Deputado.

Efetivamente, na A8, as nossas receitas são as portagens reais, na A19 ou, *lato sensu*, na Litoral Oeste, as receitas da subconcessionária são por disponibilidade e é aquela receita e aquela mesma, sendo que a receita por serviço também tem um indexante, ao nível do tráfego. Não estou, com isto, a querer fugir à diferenciação de modelos. Disse, e repito, que

considero que qualquer dos três são modelos que podem servir para encontrar soluções.

O Sr. Deputado falou-me com tristeza, porque é de Leiria, e também lhe falo com a mesma tristeza, porque, embora não seja de Leiria, tenho, obviamente, fortes ligações a Leiria, desde criança — foi no liceu de Leiria que fiz a minha aprendizagem enquanto estudante —, e também me dói, enquanto cidadão, que a A19 tenha apenas 1, 2 ou 3 viaturas, e não sei se a dor é extensível a outras, porque frequento menos as outras, por via de formação profissional e de estar mais aqui, no Oeste. Mas, Sr. Deputado, ainda me dói mais, quando passo na EN1, por exemplo, desde a Batalha a Leiria, e vejo a mesma situação que existia antes da construção da A19, ou seja, tráfego de pesados, acidentes, poluição para o ambiente, com uma A19 mesmo ali ao lado.

Sr. Deputado, a minha dor, só para lhe dizer qualquer coisa, vale para todos nós, que somos cidadãos crescidos deste País e temos o dever de deixar às gerações futuras o melhor aproveitamento das infraestruturas que criámos. Perguntar-se-á: se fosse grátis, o tráfego da EN1 estaria na A19? Viria mal ao mundo que estivesse, não se pagando aquele troço de portagens? São só dúvidas metódicas cartesianas que deixo, porque há uma dúvida, esta, ainda mais cartesiana, que é a de o Estado português, nós, os contribuintes, a seu tempo, iremos ser chamados a contribuir para reparar a EN1 por excesso de tráfego e de peso por eixo, porque aquele traçado já não está adequado, em termos de estrutura de pavimento e de características de traçado, para suportar aquele TMDA e poderia, obviamente, com uma via paralela ali ao lado, provavelmente, ter algum benefício para que, no futuro, não estejamos a ser chamados a continuar a pagar a tal receita por disponibilidade, porque a A19 construiu-se e tem de ser paga a quem a financiou, e, ao mesmo tempo, termos de ir fazer grandes

reparações na EN1, sobretudo com as consequências em termos de conforto e de acidentes.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Engenheiro, a dúvida metódica é outra: por que raio é que alguém se lembrou de fazer uma autoestrada, a Variante da Batalha, quando aquilo que o povo reclamava era uma variante simples para desviar o trânsito do Mosteiro da Batalha? Quem é que se lembrou de ali fazer uma autoestrada e, ainda por cima, com portagens. Isto é, pelo menos, aquilo que o cidadão Paulo Batista Santos lhe está a transmitir.

Outra questão que também lhe queria colocar é a seguinte: o que é que acha da sua relação com o InIR?

Ontem, foi aqui afirmado que o InIR é um nado-morto, não tem atuação, não funciona — é evidente que isto resulta de um pequeno *quid pro quo* que o atual presidente do InIR teve aqui com o Grupo Parlamentar do Partido Socialista, que se percebe e que se compreende —, mas queria que desse a sua perceção da relação da sua concessionária com o InIR e se entende ou não que é uma entidade útil.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Já em resposta anteriormente dada, eu referi a relação da concessionária quer com o InIR, quer com a Estradas de Portugal, quer com os agentes que, a todo o tempo, representam a tutela. Não é só o InIR, é também a IGF, a Autoridade Tributária...

Agora, agradecendo a sua pergunta e particularizando-me no InIR, devo dizer-lhe que, em termos de relações institucionais, a nossa relação é cordata, relação essa que me apraz ter ao longo destes quase três anos de mandato enquanto presidente.

Na verdade, a relação dos nossos serviços, quer da Direção de Exploração quer da Direção Técnica — e aqui quero fazer um parêntesis, para dizer que também ajuda, com certeza, ter gente altamente experiente nestas direções da concessionária, e perdoem-me o elogio aos meus diretores —, mas, como estava a dizer, a relação dos nossos serviços com a tutela tem sido cordata, eficiente, eficaz e temos encontrado bons interlocutores, pese embora, em termos institucionais, muitas vezes, não nos termos conseguido colocar de acordo relativamente à resolução de Torres Vedras (Norte)/Bombarral ou em relação a petições de reclamação, mas isso são outros dez réis de mel coado que não me trazem por cá.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, antes de passar ao meu colega Virgílio Macedo, quero ainda colocar duas questões.

As duas grandes situações potenciadoras de reequilíbrio financeiro foram, como disse e bem, o Nó de Leiria e o Viaduto dos Parceiros, que são aquelas mais expressivas em termos de trabalhos, vulgo, a mais.

Pode recordar-me quem decidiu na tutela essas matérias, ao tempo?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Ao tempo e sem consulta a nomes — gosto pouco de falar de nomes de pessoas, pois acho que as instituições valem por si —, posso dizer que a tutela era do Ministério das Obras Públicas/Secretaria de Estado das Obras Públicas e do Ministério das Finanças, sendo que esta relação do Nó de Leira, porque era durante o período da construção e porque «brigava» por fazer a obra tal qual ela tinha sido planeada e tal qual ela tinha tido um projeto aprovado ou fazê-la por forma a satisfazer os interesses, anseios ou reclamações das populações, era com o Ministério das Obras Públicas, com a, então, IEP, penso que já não JAE, que servia de intermediação técnica e mais factual e factível de

alterações de projetos ou da materialização do tal Viaduto de Parceiros, em detrimento de um aterro que tinha sido aprovado no projeto da *best and final offer*.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Mas quem decidiu?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Fazendo um apelo à memória quem decidiu... O Ministro das Obras Públicas ou o das Finanças que, na altura, estaria empossado... Sr. Deputado, eu agora teria de fazer aqui algum exercício de memória... Sem que isto tenha seja o que for de pernicioso, devo dizer que eu, ao longo de 37 anos de carreira, tenho conhecido tantos ministérios, tantas designações e tantos emblemas... Um dia é a JAE, outra dia é a EP, um dia foi o presidente *a, b ou c*... Neste momento, não sou capaz de lhe dizer e, se está a perguntar-me sobre quem seria o Secretário de Estado da altura, eu digo-lhe que não sou capaz de identificar o nome.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo, tem a palavra.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, consegue confirmar que o investimento da concessionária no período da construção foi da ordem dos 520 milhões de euros? Ou, dito de outra forma, qual é o montante total do investimento na concessionária nesta PPP?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, iria fazer um somatório, mas vou discriminar as partes: construção (em moeda

portuguesa, na altura) qualquer coisa como 70 milhões de contos, falemos em contos, que hoje, multiplicados por 5, dariam 350 ou 360 milhões de euros; no dia da assinatura do contrato, a concessionária pagou ao Estado português 17 milhões de contos; um ano depois, a concessionária pagou ao Estado português 750 000 contos; e em termos de investimento, em montagem de projetos e de assessorias, teremos consumido 3 a 4 milhões de euros.

Este é o investimento original da concessionária, mas comprometo-me a fazer-lhe o somatório destes valores e a apresentar-lhe-ei os dados.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, para um investimento total, segundo nos foi dito pelo Banco Português de Investimento, da ordem dos 520 milhões de euros não pensa que um pedido de reequilíbrio financeiro da ordem dos 400 milhões de euros é um valor desajustado?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Também é bom que clarifiquemos o que é investimento — e eu tentei discriminar algumas das parcelas mais importantes — e o que é a dimensão do projeto na globalidade, porque, provavelmente, se a memória não me trair, este projeto, na sua globalidade, exigiu, à cabeça, uma mobilização de cerca de 800 milhões de euros, portanto já não estamos a falar dos 520 milhões de euros.

Mas, não indo muito longe de responder à sua pergunta, para termos uma dimensão de escala, repare que, de acordo com o caso-base contratado e assinado pelas partes em outubro de 1998, a expectativa desta empresa — a Autoestradas do Atlântico — e dos seus acionistas era a de ter um *income*

de 3285 milhões de euros, sendo que a melhor expectativa a esta data poderá andar à volta dos 2000 milhões de euros.

As escalas são o que são e eu já tive oportunidade de referir em anteriores intervenções que o valor que apresentámos para início, para abertura de negociações, é um valor calculado em respeito estrito do que está consignado contratualmente e na lei, que são as bases gerais desta concessão.

O Sr. Deputado não me ouviu aqui dizer que aquele é o valor rigoroso e que vai servir para qualquer proporção, porque o que a concessionária Oeste quer é uma negociação aberta, séria e que as partes tenham oportunidade de aduzir das suas razões e, como respondi ao Sr. Deputado José Alberto Lourenço, expurgando, eventualmente, do pedido, se ele tiver mal formatado, aquilo que for entendível que não é atribuível ao impacto por introdução das portagens na Costa de Prata.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, mas quando alguém faz uma demanda junto do Estado, junto do concedente, penso que tem cálculos devidamente rigorosos, ou seja, não lança um valor para depois, posteriormente, em sede de tribunal arbitral, ser discutida a validade ou não desse valor, ou seja, é porque a concessionária está totalmente convicta de que esse é o montante justo que tem a receber referente ao reequilíbrio financeiro, em resultado da introdução de portagens.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Claro que sim, Sr. Deputado.

Com todo o rigor e com toda a convicção da justiça, em respeito rigoroso por aquilo que contratou e da leitura que faz dos instrumentos

contratuais, porque nunca poderia a concessionária correr algum risco de não ter feito o cálculo por referência ao caso-base e de ter uma resposta da entidade tutelar dizendo: «Recue lá a casa, porque o seu pedido não se configura no estrito respeito por aquilo que é contratual.»

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O Sr. Engenheiro, com a experiência que tem ao nível do setor, pensa que foi defendido o interesse público, em termos de relação custo-benefício, com a realização desta PPP, em termos de conceção?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, em fevereiro de 1997, se a memória não me traiçoa, se quisermos olhar para aquilo que poderia ditar a melhor ou a pior decisão na altura relativamente a este troço e fazendo apelo à minha memória de recém-licenciado do Instituto Superior Técnico em 1977, quero recordar que, na zona da Malaposta, quando se descarregavam os animais, eles corriam logo para a estrada nacional e todos nos recordamos de, nessa altura, termos começado — nós, o Estado, todos nós, os nossos antepassados, alguns já falecidos — a construir aquele itinerário importante para o litoral Oeste em 1981 e chegámos a uma meta, cerca das Caldas da Rainha, em 1998.

A decisão, com certeza, foi tomada sob algum bom planeamento que, à data, se fazia e sob alguma não alternativa de que o Estado teria de continuar o desenvolvimento deste itinerário no processo normal e tradicional e talvez só por isso é que tenha sido este o primeiro projeto em regime de *project finance*.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Não me respondeu à questão do custo-benefício para o interesse público.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — A concessionária não tem nenhum estudo que lhe permita responder com o rigor que um engenheiro civil gostaria de ter ao cêntimo do custo-benefício.

Agora, não me posso alhear dos benefícios de ligação às populações do litoral, ao turismo de uma região privilegiada para essa matéria, não me posso alhear do número de mortos e feridos que, com certeza, esta infraestrutura evitou ao longo dos anos... Aliás, tive sempre alguma dificuldade, enquanto engenheiro civil, em colocar no numerador qualquer coisa como custo e no denominador qualquer coisa como benefício, ou vice-versa.

Podíamos, obviamente, entreter-nos, no bom sentido da palavra, e até poderíamos tirar daí resultados, numa colação engraçada, a, de um lado, colocar euros e, do outro lado, colocar benefícios.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, deixe-me voltar à questão da TIR, retirando a palavra «abusiva».

Não acha que a taxa interna de rentabilidade deste projeto para os acionistas é excessiva. Isto porquê? Porque na taxa interna de rentabilidade, como o Sr. Engenheiro disse, e muito bem, muitas vezes, temos de avaliar o risco contido no projeto. Portanto, é natural que, em projetos com maior risco, os acionistas solicitem uma maior taxa de rentabilidade do mesmo. Não acha que é excessiva a taxa de 14%?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, estou aqui a procurar um gráfico que, depois, deixarei ao Sr. Presidente, mas à pergunta sobre se é excessiva essa taxa, respondo categoricamente: não!

A um comparador possível com experiência e intervenção, nomeadamente noutros países, porque, por vezes, também somos exportadores deste tipo de *know-how*... Aliás, já referi aqui (e volto a repetir) que tive o prazer de estar a avaliar e a fazer o *financial closing* de um projeto que tinha 27% de TIR e não era apetitoso...

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Já agora, pode dizer-nos qual era o país onde havia os 27%?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Era um país da atual União Europeia — a Bulgária.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Mas o risco-país Portugal é igual ao risco-país Bulgária?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Claro que não, exceto algumas coisas que lhe vou dizer: na fase em que discutimos um e outro projetos, em termos de engenharia e de custos de execução, era exatamente a mesma coisa, Sr. Deputado; em termos de risco Estado era muito menor, porque as empresas portuguesas tinham uma participação de 51% e o nosso parceiro Estado assumia com uma garantia de Estado algum risco financeiro.

Havia, obviamente, outros riscos e, por isso, o projeto tornou-se, para nós, não apetitoso ou não exequível.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Obviamente, as situações não são comparáveis, porque estamos a comparar Portugal, um

País do espaço europeu e na zona euro, com um País fora da zona euro que, em termos de risco-país, tem vários riscos inerentes.

De qualquer forma, o Sr. Engenheiro conhece muitos investimentos paralelos em que se possa obter hoje em dia uma taxa de rentabilidade de 14%?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, agora sou eu que tenho de me rir... Retira a palavra «abuse» e, a seguir, diz «especulativo»...

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Catorze por cento sem serem especulativos.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Repito: não considero a TIR de 14% para este projeto, à data e com a moeda que existia, porque não estamos numa estabilidade financeira nem na procura de um financiamento com condições ótimas para o obter como, posteriormente, noutros projetos da mesma índole viemos, nós e outros concorrentes, a ter para modelizar e angariar financiamento que não as condições que tivemos para este projeto.

Portanto, repetindo-me, a resposta é categoricamente: não! As expressões «abusivo» e, muito menos, «especulativo» não fazem parte do meu léxico. *Ok?*

Quero dizer-lhe, de uma vez por todas, pelo menos, entre nós, que discutimos abertamente e sem reservas os conceitos destas parcerias público-privadas, que não confundamos rentabilidade dos acionistas com o fator conceito de TIR que é o fator que modeliza a tomada de decisão. Não

confundamos, isso, Sr. Deputado, porque os acionistas não tiram desta concessão anualmente nenhuns 14%.

Termino repetindo que, isso sim, se os acionistas alavancaram um projeto com elevado risco de alavancagem, porque julgo que não há nenhum no mercado português que tenha capitais próprios desta grandeza — 22 milhões de contos, em 1998, reforçados com 13 milhões de euros de suprimentos —, quer esperando os dividendos para algum dia pesquisarem a sua rentabilidade, que será a que for, quer o ressarcimento do seu dinheiro que, com certeza, tiveram de perder oportunidades de investimento ou socorrerem-se, também eles, em sede de casas-mãe a empréstimos, os acionistas têm nesta concessão a preços de hoje 105 milhões de euros de suprimentos e de juros não pagos pela concessionária.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Engenheiro, na sua ótica, como técnico e como conhecedor, pensa que o resgate de uma parceria público-privada como esta traria benefícios para o Estado e para os contribuintes?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, agradeço-lhe a sua pergunta e, sem querer ser insistente na definição de conceitos, socorrendo-me do contrato de concessão, quero dizer-lhe que o Sr. Deputado sabe que quer a concessionária quer o Estado amarraram-se a bases de concessão e a contrato e o resgate é uma figura que o Estado pode utilizar nos últimos cinco anos da concessão, e julgo que não estaremos nessa fase.

Por outro lado, também não percebo profundamente o alcance da sua pergunta em termos de saber se é benéfico ou não, neste momento, para o Estado resolver o contrato.

Da parte da concessionária, que represento, e, sobretudo, em termos de interpretação pessoal, julgo não estarem ocorridos nenhuns eventos que permitam quer a uma parte quer a outra entrar pela figura da resolução contratual.

Julgo que continuamos a prestar o serviço a que estamos obrigados, e, pese embora toda a falta de aderência ao *income* expectado, a concessionária continua a cumprir rigorosamente com os seus compromissos de amortização de dívida e serviço de dívida, continua a ter os seus trabalhadores pagos religiosamente no dia em que tem de pagar, tem os seus fornecedores em dia e, mais, com dificuldades, sim, com redução de custos, sim, com reconfiguração da rede perfeitamente manual a uma rede mais automatizada, fechou o ano de 2012 cumprindo, dir-me-á, nos limiares mínimos, mas cumprindo com os rácios, quer de cobertura de serviço de dívida quer de cobertura da vida do empréstimo.

Portanto, não vejo, pelo menos da nossa parte, que estejam criados eventos para uma hipotética resolução contratual.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Pelo que acabou de dizer, posso concluir que, com todas as dificuldades, com todas as diminuições de tráfego, com todas as contingências decorrentes de um contrato desta índole, a concessionária não vê com bons olhos um eventual resgate desta parceira, ou seja, não vê qualquer utilidade no resgate desta parceira, na ótica da concessionária, obviamente.

Concluo, então, atendendo ao que disse, pese embora todas as dificuldades, que não vê utilidade para que se efetue esse resgate.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Repetindo-me, e sem ter formação de base académica na área jurídica, direi que a figura de resgate,

a meu ver, está perfeitamente configurada aos últimos cinco anos do período de concessão.

A resolução contratual assiste a qualquer das partes, que pode invocar a todo o momento que quer ou não resolver o contrato, mas é uma surpresa para mim estar a ver invocada a hipótese de resolução contratual. Nós não a colocaremos na mesa, porque não nos assistem razões para resolver um contrato que estamos a levar para a frente da melhor forma que sabemos, mas se o Estado concedente, através dos seus agentes, entender que é oportuno para o erário público, para o bem dos cidadãos ou dos contribuintes acionar essa figura jurídica contratual cá estaremos para conversar e para avaliar.

O Sr. **Presidente**: — Passamos agora ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, quero agradecer-lhe a sua presença aqui, porque, habitualmente, nós temos vindo a inquirir os decisores políticos, os supervisores e muito pouco os concessionários que têm uma visão muito precisa e completa do que é este modelo das PPP.

Temos ouvido também muitos opinantes e, sem querer qualificá-los, a maior deles tem um profundo desconhecimento desta realidade muito específica que Portugal vem desenvolvendo há alguns anos. Por isso, agradeço-lhe, até pela forma como tem pedagogicamente tentando explicar, na sua ótica, este modelo que é completamente diferente daquele que tradicionalmente era utilizado — e daí algum desconhecimento da população em geral. Queria lembrar-lhe que estamos, através da televisão,

em ligação com muitos portugueses que, porventura, não dominam tecnicamente esta problemática.

Nesse sentido, começo esta minha intervenção indo, exatamente, ao que normalmente se questiona na sociedade portuguesa, na qual se tenta demonizar as PPP, dizendo que o risco praticamente é todo do Estado, que as taxas internas de rentabilidade (TIR) são muito elevadas e que, portanto, é um negócio chorudo para as respetivas concessionárias.

Embora já tenha desenvolvido em teoria a questão da TIR, gostaria de lhe dar oportunidade para explicar, exatamente, o que é a taxa interna de rentabilidade, porque aqueles que nos ouvem tendem a compará-la muito com o lucro que está subjacente. Aliás, li muito recentemente num jornal, dando expressão a muitos pensadores, uma tese de que deveríamos resgatar todas estas PPP e pagar através de títulos da dívida pública — pese embora até se diga quanto é que isso elevaria a dívida pública —, porque, utilizando títulos da dívida pública, conseguiríamos, em termos de interesse do Estado, taxas muito mais favoráveis. Portanto, deveríamos substituir TIR elevadas por um resgate e, utilizando títulos da dívida pública, poderíamos, de alguma forma, ter interesse em fazer, neste momento, a renegociação, que seria a possível. Li no último fim de semana um artigo, até de um responsável, sustentando esta tese.

Gostaria que pudesse comentar, já que se disponibilizou para falar da TIR, designadamente a respetiva ligação entre a TIR e os riscos, e depois falaríamos dos riscos.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Quando refere taxas mais favoráveis, com certeza, não estamos a falar de TIR, porque senão estamos a confundir conceitos.

Taxas mais favoráveis de montagem, de financiamento, de procura de capitais para substituição dos parceiros financeiros, dos parceiros acionistas; taxas mais favoráveis... Bom, não percebi concretamente o alcance da pergunta.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Depois, vou perguntar-lhe, para me ensinar, mais concretamente sobre esta matéria, mas será no final, fora da Comissão.

Eu gostaria que pudesse expandir a teoria, de que já aqui nos deu nota, da comparação que foi feita entre as TIR e a possibilidade de um resgate a juros equivalentes a títulos da dívida pública, que era a forma de o Estado se apropriar e, portanto, de resgatar este modelo.

Evidentemente que estamos a falar de coisas diferentes e por isso estou a dar-lhe a possibilidade de poder explicar, aqui, o que é a TIR.

E, já agora, vou avançar com outra questão. Foi-nos dito pelo InIR que a TIR acionista prevista no caso-base, neste caso, é de 14,33%. O Sr. Engenheiro já disse 14%; o acréscimo de 0,33% é da responsabilidade do InIR. Mas a TIR acionista real, diz o Sr. Engenheiro, são 6,20%. Porquê este diferencial?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado eram 6,20% à data em que enviei os documentos à Assembleia da República, hoje são cerca de 6% ou de 5,99%, mas também terei oportunidade de deixar documentos mais atuais, dado que acabámos de fechar o ano.

Repetindo-me, o conceito da TIR, como parâmetro que permite aos acionistas candidatos à montagem de um determinado projeto, é um conceito que lhe permite, *versus* os riscos que avalia do projeto, tomar ou não tomar a decisão.

Em termos académicos — e eu não sou a pessoa mais indicada para isso, porque, como lhe disse, sou um simples engenheiro do pilar-viga e do betão —, a TIR será agarrar nos *cash-flows* disponíveis para os acionistas e procurar compará-los com os *inflows* de que o projeto careceu ou que os acionistas tiveram de colocar no projeto. E por aqui me fico, porque não sou formado especificamente nessa matéria.

No entanto, para complementar, dir-lhe-ia, então, que os acionistas, isso sim, esperavam ver o seu capital acionista remunerado, e remunerado a partir de uma determinada data, ver os seus suprimentos liquidados e remunerados a 1,5% em cima da Euribor e tinham fundadas expectativas de que isso começasse a acontecer em 2013; e, se tudo corresse como a tal TIR que foi dimensionada no início, estávamos perante um negócio que os acionistas tinham bem dimensionado e que lhes tinha corrido de feição relativamente àquilo que tinham procurado no negócio.

Quero dizer-lhe que, neste momento, com TIR ou sem TIR — porque a TIR já não é mais conceito neste momento, não estamos a tomar qualquer decisão de montar o projeto —, as fundadas expectativas, as melhores expectativas do acionista é que comece a ser remunerado em 2023 dos seus capitais próprios.

Se tudo correr bem, a concessão tem vida e, portanto, os acionistas não tirarão a remuneração dos seus capitais, mas, tal como foi aqui dito, evitamos aquele fantasma da falência do meu pulmão direito.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Esta TIR tem subjacente um conjunto de riscos. Por isso, ser ou não um abuso, como aqui foi dito, é superior às anteriores oito subconcessões que temos vindo a falar nos últimos tempos. Portanto, sendo superior, pressupõe um conjunto de riscos,

porque, naturalmente, a TIR está muito diretamente relacionada com os riscos que se querem assumir.

Nesta exploração temos um risco fiscal, que já foi falado. Este risco fiscal, no caso-base, foi referenciado em 37% para uma TIR de 14,33% no caso-base. Pergunto-lhe: hoje, com um IRC muito mais baixo, não é uma vantagem para o concessionário?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, vantagem era se, por termos assumido esse risco...

Qual o conceito de risco? Risco é isso mesmo: ou se ultrapassa o parâmetro em que situei o risco ou se baixa o parâmetro em que situei o risco, por isso é que se diz risco, assumiu o risco para o bem e para o mal.

Agora, gostaria de estar a tirar algum partido de um risco, o único da pauta de matriz de riscos que, provavelmente, poderia levar a que a concessionária tivesse, aqui, não diria algum benefício, mas melhor equilíbrio, porque, em vez de pagar os 37% que refere, pagaria hoje os 28% ou os 27%. Ora bem, a concessão Oeste, a Autoestradas do Atlântico terá todo o gosto em pagar fiscalmente... E estamos a falar só de IRC, porque já paga honradamente todos os outros impostos.

Abro aqui um parêntesis para dizer que, quando aumenta o IVA, baixa a procura de tráfego, e também tenho um gráfico com esses eventos. Não estamos aqui a dizer que não assumimos os riscos fiscais todos. Assumimos! Por isso mesmo, o risco ficou do nosso lado.

Relativamente ao IRC, quero dizer-lhe que estaria aqui com uma cara muito mais alegre e gostaria de voltar a encontrar-me consigo para lhe dizer: «Com todo o prazer, estou a pagar aquilo que agora a República Portuguesa determina, porque estou a ter resultados positivos!»

Sr. Deputado, não vejo qual o benefício que até agora a concessão Oeste tenha tirado, quando comecei por dizer, na resposta à interpelação do Deputado Hélder Amaral, que a concessionária tem capitais próprios negativos e que, salvo os dois últimos anos de exercício e um primeiro ano em que a rede não estava toda em atividade, nunca esta concessão teve resultados positivos. Portanto, voltaria aqui com todo o prazer para lhe dizer: «Sr. Deputado, bem haja, porque a República aumentou o IRC e nós não estamos a regatear esse risco, porque sabemos que ele é nosso, e estamos a pagar com todo o entusiasmo!»

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas, Sr. Engenheiro, está confortável, porque esta é uma concessão para vários anos e não é previsível que venhamos a ter, nos próximos anos, um IRC superior a 37%. Portanto, a manter-se a situação atual, de facto, é uma situação muito confortável, assumida no risco — e não estou, com esta minha interpelação, a criticar o que quer que seja, porque isso correspondeu ao contrato inicial.

Mas não me respondeu. Por que é que, então, há este diferencial entre a TIR do modelo base? Tem a ver com o tráfego? E que impacto é que tiveram as portagens nas SCUT, já que o processo era um processo de funil, em que, praticamente, não havendo pagamento nas SCUT, eram facilmente canalizados para esse troço e com o pagamento das SCUT este funil apertou-se?

Gostava de ter uma primeira explicação para esta redução e perguntar-lhe qual o impacto das portagens nas SCUT com esta diminuição de tráfego.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Ainda voltando ao risco fiscal e para terminar, gostaria de dizer que, em termos fiscais, temos assumido riscos e não estou, como cidadão, ciente de que... É que 15 anos é muito tempo, 16 anos é muito tempo, mas veremos, estaremos cá para ver. Tivemos IVA a 17%, tivemos IVA a 19%, temos IVA a 21%, temos IVA a 23%... Mas por aqui ficava.

Portanto, o risco é risco, é risco positivo, é risco negativo. A resultante é que é importante. Aliás, nós, cidadãos em geral, habituamo-nos muito a falar de matrizes. Mas nós, os engenheiros, falamos de uma outra coisa: é o determinante; é um resultado da matriz; o determinante. E, face a esta matriz de riscos assumida pela concessionária, efetivamente, o determinante é bem pesado para a concessão, foi assim.

Indo à aderência da captação de tráfego ou à aderência das receitas previsíveis nas portagens, julgo, em anteriores intervenções, ter enumerado um conjunto de factos e um conjunto de situações que, a nosso ver, justificam a menor aproximação de aderência àquilo que era expectável que acontecesse.

Não fujo à sua pergunta relativamente ao afinilamento ou não afinilamento de portagens nas SCUT. O que sabemos é que, para este itinerário, A8, A17, A29, já com esta confusão toda, não deixava de ser importante, pelo que não é despiciendo, que na A25 ou na A19 se cobrassem portagens — como é lógico! E o gráfico que terei oportunidade de deixar, aqui, ao Sr. Presidente, para fotocopiar, chega e releva em outubro de 2010 um impacto que não é um impacto de curva normal com tangente de inclinação como aquela que vinha sendo observada, mas é um impacto de escada. Como é óbvio, todos nós sabemos que...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Esse impacto pode ser avaliado?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Esse impacto poderá ser avaliado. Estamos a avaliá-lo...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Esse impacto tem de ser imputado às SCUT, é o custo de introdução de portagens. No fundo, quais são os custos das portagens? É que não são custos inerentes à própria portagem em si e, se, porventura, tiver de ser ressarcido desse eventual custo pela introdução de portagens, é preciso saber em quanto isso pode ser avaliado.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, retomamos ao caso pendente e que seguirá a sua tramitação normal, e, portanto, a concessionária instrui-lo-á, com certeza, nos melhores termos possíveis, complementando o que já fez, que é o impacto que teve a introdução de portagens na Costa de Prata e na A25.

Neste momento, o que sabemos é que há um estudo por referência ao caso-base e um requerimento de abertura de negociações em torno deste reequilíbrio financeiro, ao qual, continuamos a dizer, nos assiste direito. Tomaremos as devidas decisões e encetaremos as devidas *démarches* para levar este *dossier* até uma possível arbitragem.

Portanto, esses impactos, repito, estão a ser avaliados continuamente e para evitar precipitações de avaliação. Por isso, é que a concessionária Autoestradas do Atlântico deixou decorrer tempo de outubro de 2010 a abril de 2012 para, de alguma forma, o melhor fundamentado possível, poder fazer os cálculos por referência ao caso-base.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Engenheiro, utilizei aqui um valor da Direção-Geral do Tesouro e Finanças que, numa ficha base, diz que a concessão tem 85 km e tem um investimento CAPEX de 792. Este valor não corresponde ao que há pouco o Sr. Engenheiro nos forneceu.

Pode dizer-nos quem está certo? Trata-se de uma ficha com a data de atualização de 30 de junho de 2010 da Direção-Geral do Tesouro.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Não queria parafrasear ninguém, mas, repetindo a informação que enviei aos Srs. Deputados, é ao cêntimo o rigor. Portanto, diria que, aqui, raramente tenho dúvidas e tenho sempre certezas, sem parafrasear ninguém.

Há uma pequena correção que, com todo o respeito, gostaria de fazer ao Sr. Deputado: é que, efetivamente, a concessão não são 80 km, são 172 km...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — São 85 km!

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Não, não são 85 km. São cerca de 172 km. Esse é, logicamente, um divisor do simples para o dobro. E quero dizer-lhe, isso sim, o dividendo que vai afetar o divisor é cerca dos 800 milhões de euros.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Direi à Mesa para lhe transmitir este elemento. Sei que já lhe forneci ontem, Sr. Engenheiro, e que já tem...

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, desculpe interrompê-lo, não preciso deste documento. Vou guardá-lo, como é óbvio, mas estou a dizer-lhe que não tenho qualquer dúvida de dizer que a concessão que dirijo tem cerca de 172 km.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Fiquei na dúvida. Só lhe quero dar...

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Se este documento faz referência a 85 km... E estou até a ver, aqui, uma coisa que me desagrada. Não sei se é ou não fotomontagem. Mas a Autoestradas do Atlântico jamais dirá que a sua concessão são 85 km, porque todos os dias percorre, várias vezes, em ciclos de operação e manutenção, a sua concessão. O Sr. Deputado sabe tão bem como eu que, de Lisboa a Leiria e de Leiria a Lisboa, são cerca de 120 km, sabe tão bem quanto eu que de Arnoia a Santarém são cerca de 40 km, e por aqui estamos conversados relativamente à certeza que eu tenho.

Agradeço imenso o documento, vou guardá-lo comigo, mas desculpe este meu transtorno, porque há coisas em que eu posso não ser rigoroso...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A autoria não é minha.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — ... mas aqui posso ser rigoroso.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Já agora, utilizando também dados da Direção-Geral, gostaria de saber o seguinte: foi-me dito que em dezembro de 2008 foi assinado um protocolo entre o InIR, a Estradas de

Portugal e a Autoestradas do Atlântico, para o alargamento da A8, como o Sr. Engenheiro já hoje aqui referiu, e que, segundo o quadro 2 desse protocolo, essa obra ficaria em 29,5 milhões de euros. Ainda segundo o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, os pagamentos discriminados entre 2009, 2010, 2011 e 2012 avultam em 47 milhões de euros.

Sabe dizer-me a que corresponde este diferencial?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, só se pode fazer operações aritméticas quando fazemos aritmética sobre as mesmas coisas.

Vejamos: CRIL Loures, protocolo 2008. Sim, o protocolo de 2008 prevê, em termos estimativos, que são 29,5 milhões de euros para alargar a CRIL Loures; responsabilidade do Estado com o tal tráfego médio diário anual (TMDA) na altura de 67 mil veículos/dia.

Estimativa: protocolo de acordo. O protocolo de acordo envolve várias partes. Não nos cabe... À outra parte, quando a parte que paga, que é a Estradas de Portugal, em nome do Estado concedente, diz que é 29,5 milhões de euros, é 29,5 milhões de euros, e por aí vamos. *OK*, rubricámos.

Estava em curso o tal concurso público internacional para a apresentação de propostas para este alargamento, e as partes sabiam à altura que a melhor proposta em termos de valor eram os 34,1 milhões de euros ou 34, 2 milhões de euros, que aqui referenciei no início. Com o mesmo rigor, posso voltar a consultar os meus documentos ao cêntimo, dir-lhe-ei que esta empreitada ficou em cerca de 32,2 milhões de euros ou 32,6 milhões de euros.

Portanto, é verdade que o protocolo tinha como base estimativa os 29,5 milhões de euros, é verdade que em resultado de um concurso público

internacional resultou, passe o pleonasma, uma adjudicação/contrato de 34,2 milhões de euros, é verdade que a obra foi concluída pelos 32,6 milhões de euros.

E, peço mais uma vez desculpa, não consigo discorrer sobre os 47 milhões de euros e não quero contrariar direção-geral nenhuma, muito menos a do Tesouro. Contudo, tenho comigo as pautas de recebimento a partir do Estado concedente. Já tive a oportunidade de dizer, relativamente aos refinanciamentos, a quem era devida a alocação desses refinanciamentos em sede de expropriações e em sede de acordo viaduto de parceiros. E, Sr. Deputado, a Autoestradas do Atlântico faz uma discretização muito rigorosa que me permite dizer-lhe o seguinte: ao longo destes 14 anos, recebeu do Estado português 68 655 587,28 €, cujo montante tem 32 242 768,43 € de responsabilidade contratual do alargamento da CRIL Loures; por diferença — aí, sim, podemos fazer a diferença — recebemos, ao longo destes 14 anos, pelas expropriações, pelo viaduto de parceiros, pelas guardas de segurança, os 36,412 milhões de euros.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à segunda ronda. Estão inscritos os Srs. Deputados Carina Oliveira, Altino Bessa, Paulo Batista Santos e Fernando Serrasqueiro.

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

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, não entrando no detalhe do contrato e das contas, porque na primeira ronda já foi bastante explicativo e elucidativo, eventualmente com algumas falhas de articulação e de comunicação entre os dados que vinham referidos nalguns documentos em detrimento de outros, mas ontem tivemos aqui

uma audição com a responsável do InIR pelo acompanhamento da gestão destes contratos e faço-lhe exatamente a mesma pergunta que lhe fiz como uma das partes interessadas naquilo que é parceria público-privada.

De que forma estão a ser salvaguardados os interesses do Estado? Para além das questões contratuais, relativamente às quais, obviamente, a concessionária responde e tem respondido, e tem equipas que dão garantia do sucesso dessa operação, uma vez que o sucesso dessa operação é o sucesso da empresa, pergunto de que forma é que o Estado tem executado os seus deveres perante esta concessão. Com quem articulam a fiscalização efetiva da parceria? Estamos a falar de uma fiscalização, que é absolutamente normal por parte do InIR, baseada apenas em trocas de documentação ou há equipas que vão ao terreno, há gente que vai à estrada, que vê, que informa, que percebe? Com que regularidade? E de que forma é que isto tudo se processa? Para além da autofiscalização da concessionária que, como já percebemos, sendo uma empresa de sucesso, tem de ter, pergunto de que forma é que o Estado também a faz e exerce os seus direitos de salvaguarda daquilo que é o interesse público.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr.ª Deputada, o Estado, através da Estradas de Portugal até determinada altura e a partir dessa mesma altura, passo o pleonismo, através do InIR, junto da Autoestradas do Atlântico, a meu ver, exerceu sempre a defesa do direito do utente e, conseqüentemente, os deveres da concessionária perante o Estado concedente com rigor, com assiduidade, com frequência.

Eu próprio, no meu mandato, tenho tido oportunidade, presencialmente ou até por contatos telefónicos, de dizer daquilo que ocorre e ter notícia de que «hoje houve uma visita do InIR», «a sinalização horizontal», «a guarda de segurança»... Portanto, por aí, a concessionária

Autoestradas do Atlântico pode referir à Sr.^a Deputada, com tranquilidade, que julgamos — para não dizer que temos a certeza, porque há outra entidade que o faz — que a salvaguarda do interesse do utente e, conseqüentemente, dos interesses do Estado tem estado assegurada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, vou só terminar o tempo que ainda me resta.

Sr. Engenheiro, percebi que há, de facto, comunicação dessa fiscalização, mas já agora, se nos souber responder: quantos são? Quem são os interlocutores da parte do Estado que têm, efetivamente, fiscalizado a concessionária?

O Sr. Eng.^o **Manuel de Sousa Pereira**: — Olhe, à pergunta quantos são, não consigo neste momento dizer-lhe, mas vou dar-lhe a imagem de como. Somos dois administradores executivos diariamente na Autoestradas do Atlântico, que nos relacionamos, quer presencialmente quer por contato telefónico, com o conselho diretivo do InIR, sem qualquer problema, pelo menos, durante quase três anos deste mandato que levo. Já no que toca à direção de exploração e à direção técnica da Autoestradas do Atlântico, sei, porque é do meu conhecimento, não diria diário mas semanal, de presenças e contatos e muitas vezes, para se fiscalizar ou auditar uma infraestrutura como esta, contam não só os contactos no terreno da entidade tutelar, mas diversas deslocações do nosso diretor de exploração, do nosso diretor da área técnica, da nossa engenharia de sistemas de informação à sede do InIR, para, com certeza, juntar correções ou esclarecimentos que tenham sido levantados em auditoria, em visita no terreno.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Engenheiro e agradeço-lhe a presença.

Algumas das questões que vou colocar, eventualmente, já terão sido respondidas, mas não estive presente desde o início da reunião, porque não pude, e gostava de esclarecer com o Sr. Engenheiro algumas dúvidas que tenho.

Para mim, o grande problema, neste momento, desta concessão e o grande risco que representa para o Estado tem exatamente a ver com os reequilíbrios financeiros que foram pedidos ao longo da concessão, concretamente este último reequilíbrio financeiro, porque estamos a falar de quase 400 milhões de euros.

Voltando um pouco atrás, na documentação que foi enviada pela empresa vemos que foram vários os pedidos de reequilíbrio financeiro: um primeiro de 18 milhões de euros, depois um de 55 milhões de euros, depois há ainda outros.

Concretamente, em relação aos dois primeiros, gostava de perguntar ao Sr. Engenheiro como se pode interpretar quando uma empresa reclama um montante de cerca de 18 milhões de euros e depois faz um acordo — pelo menos neste, julgo que é assim — em que o montante pago é de cerca de 11 milhões de euros. Estamos a falar de um diferencial muito significativo. E maior é ainda quando pede 55 milhões de euros e recebe 15...

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — 13,6.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 13,6? Não percebi.

Pede 55 milhões de euros e recebe cerca de 15 milhões de euros. Como se explica este diferencial de 55 milhões de euros de um pedido de indemnização?

Coloco esta questão para lhe perguntar se este pedido de indemnização que a empresa agora faz de 398 milhões de euros é, efetivamente, para levar a sério, comparativamente com estes montantes pedidos e os montantes, depois, acordados.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, justificou que esteve ausente. Penso que algumas questões, nessa ausência... Mas vou ser mais breve e responder às três perguntas que me coloca.

Pede-se 18 e fecha-se em 11, julgo que essa é uma das primeiras questões. Sr. Deputado, aí, que foi por acordo — posso também, depois, fornecer fotocópia dos itens à data solicitados pelo Estado concedente —, efetivamente, *versus* o custo e provavelmente a disponibilidade que o Estado concedente teria e face à primazia de objetivos — viaduto de parceiros, deslocalização do nó de Leiria —, foram retiradas da pauta algumas intenções solicitadas pelo Estado concedente e, como tal, aí está a justificação da *décalage* dos 18 para os 11. Não estamos a falar da mesma pauta que veio a ser absorvida *versus* a intenção que podida cotar relativamente a um conjunto de trabalhos.

Não fugindo à questão, estamos a falar em 2001, quando estávamos a construir, e provavelmente algumas coisas não estariam bem dimensionadas, mas essencialmente a diferença situa-se no facto de que a pauta daquilo que era a negociação não veio a configurar-se como a necessidade que veio a ter de se materializar. Continuamos sempre a falar do viaduto de parceiros e da deslocalização do nó de Leiria,

essencialmente, com algumas pequenas questões de acessibilidade, salvo erro, perto daquela exploração de areia que todos conhecemos na zona do pinhal do Rei D. Dinis.

Relativamente à *décalage* dos 55 para os 13,6, que depois acabam por somar cerca de 15,4 ou 15 vírgula qualquer coisa — tenho aqui os números que também lhe poderei repetir —, aí, Sr. Deputado, é assim: jamais me vai ouvir dizer que foi a decisão que eu gostava de ter tomado ou que foi a decisão correta. Foi a decisão justa de um tribunal, e eu aceitei as regras do jogo. Foi um tribunal arbitral que decidiu condenar uma das partes num determinado valor e não aceitar o valor que a outra parte solicitava.

Ainda assim, queria dizer-lhe que a Autoestradas do Atlântico, enquanto empresa concessionária, era aqui veículo transmissor de um capital de reclamação por prejuízos causados a terceira entidade parte do contrato, que era o ACE Construtor, que se viu defraudada por sobrecustos em termos da construção, devido ao fenómeno de atrasos na disponibilidade das parcelas para poder ocupar — leia-se, resultado das expropriações. Consequentemente, como a calendarização em termos de programa de trabalho não foi passível de ser satisfeita, ironia dos Távoras, fomos apanhados, ou foi esse ACE Construtor, por uma anormal pluviosidade que reporta ao chamado «caso de força maior» e que, depois, impediu de trabalhar no tempo em que determinadas atividades rodoviárias devem ser feitas.

E, como lhe disse, não sou aqui mandatado nem procurador da tal entidade que reclamou os 55 milhões de euros e que se viu ressarcida de um valor inferior, mas, obviamente, acatando uma decisão do tribunal arbitral, concluiu e perguntou-me se o *claim* ou se o reequilíbrio financeiro em análise era para levar a sério.

O Sr. Deputado não me ouviu, aqui, na primeira parte, mas abuso, lucros exorbitantes, levar a sério, nunca vai ouvir da minha boca que não é para levar a sério. Com certeza que é para levar a sério, senão, não teríamos colocado o tema como colocámos. Colocamo-lo com rigor. Agora, se vai ser julgado em 100%, em 80%, dado que não houve, sequer, negociação que conseguisse, neste momento, fazer a acareação da justeza do que é reclamado, com certeza, se a Autoestradas do Atlântico avançar a curto prazo para a constituição do tribunal arbitral, será o tribunal arbitral a decidir, Sr. Deputado!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Fala em rigor, mas quem pede 55 milhões de euros e tem, supostamente, esse rigor, mas depois há um tribunal arbitral que atribui 15 milhões de euros, significa que ou quem decidiu não tem rigor nenhum ou, afinal, quem pediu é que não tinha rigor absolutamente nenhum, porque o diferencial é muito significativo.

Queria terminar, fazendo-lhe uma pergunta. Gostaria de saber como é que o Sr. Engenheiro entende a criação do InIR, da entidade que passou a regular algumas destas matérias, se foi positivo, se na altura foi adequado; como é que explica a prestação do InIR e a qualidade do próprio trabalho que o InIR tem prestado ao longo destes anos; se a sua constituição foi ou não um erro. E, já agora, quando foi introduzido e foi pedido um reequilíbrio financeiro, gostaria de saber o que pensa da taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias (TRIR) — e aqui, julgo, pelo menos no que respeitava à taxa efetiva, que foi dada razão à concessão. Como esta taxa foi constituída para financiar o próprio InIR, pergunto-lhe quem é que, no fundo, veio a financiar o InIR. É que, pelos vistos, esta taxa não foi, porque o Estado, no reequilíbrio financeiro, teve de a devolver à própria concessionária. Ou seja, pergunto se a criação desta taxa foi um embuste

por forma a criar um mecanismo de financiamento para um instituto que, de certa forma, acabou por ser financiado diretamente pelos contribuintes.

Pergunto se isto é assim ou não e qual a sua opinião, Sr. Engenheiro, relativamente a esta matéria.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, com todo o respeito por V. Ex.^a, mais uma vez, não gosto da palavra embuste. São formas de expressão. Situar-me-ei nas perguntas que concretamente me faz.

Pergunta-me se foi adequada a criação do InIR. Tenho muito gosto em falar destas questões e já perceberam que falo com algum ânimo e entusiasmo decorrente do conhecimento diretamente proporcional que eu entendo ter sobre a matéria, mas levaria muito tempo, com certeza, a dissertar sobre alguns conceitos que, enquanto cidadão e enquanto agente, terei sobre um conjunto de coisas em torno das parcerias público-privadas rodoviárias.

A única coisa que sei, enquanto concessionário, é que, não querendo o Estado continuar a ser representado pela Estradas de Portugal, porque outro modelo definiu para aquela entidade, e estando na altura alocadas as responsabilidades da tutela e fiscalização desta concessão à Estradas de Portugal, algum organismo tinha, obviamente, de ser criado. Não sou a pessoa mais indicada para lhe dizer da adequação, das pessoas, do local de estadia, da acessibilidade ao local que é sede, da saída para as concessões que tenho de fiscalizar. Não, não sou a pessoa mais indicada para isso.

Pergunta se foi um erro a sua constituição. Algures, ali, na Ajuda, provavelmente, se quiséssemos falar de localização, não sei se é uma boa localização, se é erro. Erro ou não, repetindo o que disse em resposta à sua primeira pergunta, alguma entidade tinha de ser, com certeza, criada, dado que se definiu um modelo para o outro ente, Estradas de Portugal, que não

aquele de continuar a tutelar aquilo que vinha tutelando, representando o Estado.

Em relação à TRIR ou se havia ou não outra forma de financiar o InIR, como cidadão, só conheço uma forma de financiar estas coisas: é com o dinheiro de nós todos, contribuintes. Agora, se é através de um pagamento dos concessionários que iam ser fiscalizados e tutelados ou se é através de outra caixa de «esmolas» do Estado concedente ou não, é indiferente eu poder tecer ou não comentários acerca de se criar um organismo, de se retirar da alçada da Estradas de Portugal estes custos, a localização da sede e as viaturas... Obviamente que este organismo tinha de ter uma forma de ser viabilizado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas não desta forma. Por isso, pediram o reequilíbrio financeiro.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Esta foi a forma que o legislador ou o criador do InIR encontrou para viabilizar financeiramente o funcionamento do InIR. A forma veio a julgar-se, em tribunal arbitral — correta ou incorretamente, não sei —, que não podia ser alocada a custos da concessionária, que não pôde contar com esses custos em termos de modelização. Portanto, é o que lhe posso dizer, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, a forma de financiamento é incorreta.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Eu não concluí isso, atenção!

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Engenheiro, a concessão Autoestradas do Atlântico recebeu já a estrada concluída. Em quantos quilómetros?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Estão quase ela por ela. Quando eu falo de 172, teremos recebido 86.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — É exatamente o número que lhe dei para dizer que no denominador, em termos de custos por quilómetro quadrado, temos de utilizar os 85, porque foram os únicos que foram construídos. É exatamente o que diz a ficha: «Só a parte que diz respeito à autoestrada». Como o senhor acabou de dizer que estamos a falar de 86 ou de 85, só queria dizer-lhe que esta ficha está correta no sentido em que só estão os quilómetros correspondentes à construção da concessão.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Posso, Sr. Deputado?

Com todo o respeito, qualquer coisa tem de estar errada e eu fiz referência: ou é no dividendo ou é no divisor. Se o Sr. Deputado me fala do valor global do projeto, nos tais 800 milhões de euros, obviamente que não pode ser alocado a um divisor de 86, porque o projeto global são os 172.

Por acaso, aqui, até estamos perante um caso muito simples, é sempre do simples para o dobro: recebemos cerca de metade do que é hoje a concessão e construímos cerca de metade do que é hoje a construção. Portanto, se estamos a falar do valor global do empreendimento, também teremos de...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estávamos a falar do custo/km dos 85 km.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, os 85 km, fora daquilo que normalmente designamos de OPEX para ser levado ao valor do empreendimento, custaram à concessionária que dirijo 17 750 mil contos!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Depois corrigir-me-á a ficha, porque ela não é minha, é da Direção-Geral do Tesouro. São eles que, como já viu, têm a divisão entre o investimento de construção e o CAPEX e, portanto, têm lá os 453 mais os 792 para os 85 km.

Quero colocar-lhe uma outra questão. Já aqui foi referida várias vezes a questão do financiamento. A quem está atribuído o risco do financiamento neste contrato de concessão? E qual é o custo do financiamento contratado?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, sem querer «chover no molhado» e sem querer retomar, vou olhar atentamente, com certeza, para a ficha. Provavelmente nem estará errada, mas temos de clarificar como é que gostaríamos de ler a ficha. Gostaríamos de ler a ficha em que o investimento CAPEX é de 792 milhões e o investimento de nova construção será o de 453 milhões? E, depois, que rácios queremos apurar? É que na ficha, efetivamente, não vejo rácios, vejo valores. Provavelmente, os valores não estarão errados, mas os rácios é que dependerão daquilo que procuramos.

Mas, com todo o rigor, farei chegar à Comissão, a interpretação da Autoestradas do Atlântico.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Afinal, considera que essa ficha está correta?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, quem sou eu para dizer que a ficha está errada, olhando a valores. Contudo, não posso dizer que a extrapolação que leva à determinação de um rácio, ou seja, de um índice, está correta.

Portanto, o que aqui contestei foi que se aproveitasse essa ficha, dando de barato que o denominador estaria correto e que o rácio que se queria apurar também era...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O Sr. Engenheiro é que disse que não estava correto e que devíamos dividir pelos tais 160 km. Só quis sublinhar que alguns já tinham sido construídos e que, portanto, não seria correto estarmos a somar quilómetros construídos para, depois, utilizarmos outro denominador.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, permita-me a insistência: os valores por quilómetro, que são os rácios, daquilo que se construiu, ao rigor e ao cêntimo, foram aqueles que deixei expressos na comunicação que tive a oportunidade de enviar a esta digníssima Comissão.

Portanto, os valores que eu aqui disse que poderiam não estar corretos, de duas, uma: ou era a ficha que não espelhava os dados que estavam a ser utilizados para determinação do rácio que se concluía existir

ou é o rácio que não está correto. Admitindo que a ficha estará, teremos, obviamente, que nos colocar os dois de acordo na determinação do rácio, porque não é aquele que o Sr. Deputado disse que se poderia obter.

Eu não posso chegar ao valor do projeto global em termos de CAPEX e OPEX dos tais 800 milhões de euros e, depois, dividir por parte da concessão, porque este investimento global faz parte da concessão toda.

É só isso, mas vou ter oportunidade, através dos meus serviços, de fazer chegar, aqui, ao Sr. Presidente, uma interpretação da ficha. Mas, aparentemente, não vi aqui qualquer conclusão de qualquer rácio.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Coloquei-lhe outra questão. Não sei se quer responder.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sim, a questão que me colocou dos financiamentos...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Do financiamento contratado e de quem é o risco desse financiamento, se os juros subirem ou se os juros descerem.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — A questão que me coloca sobre os custos dos financiamentos, como o Sr. Deputado saberá tão bem quanto eu, é risco da concessionária.

Os financiamentos foram aqueles que foram possíveis obter à data de 1998, com os condicionalismos que já aqui expressei: da melhor ou menor condição de mobilizar esses parceiros financeiros. Sr. Deputado, foi necessário mobilizar 16 parceiros da banca comercial, que conseguiram

alocar cerca de metade daquilo que era o financiamento que procurávamos e a outra metade vinha do Banco Europeu de Investimento (BEI).

Relativamente aos custos financeiros, repetindo-me, dir-lhe-ei que foram os possíveis à altura, são aqueles que a concessionária tem honrado religiosamente nas datas em termos de amortização, de financiamento e de serviço de dívida. Se for útil à Comissão e, em particular, ao Sr. Deputado, deixarei também fotocópia dos valores contratados e dos valores atualmente ainda em dívida, e por *tranches* as respetivas taxas de juros de que a concessionária é responsável.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Tenho aqui uns valores, só queria saber se os confirmava, porque são do InIR, não são meus: quanto às taxas fixas do BEI, há duas *tranches*, uma de 4,94% e outra de 5,07%, e há também da banca comercial o indexante de +1,5%.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, a primeira *tranche* BEI foi contratada à taxa fixa de 4,94%, a segunda *tranche* foi contratada à taxa fixa...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — De 5,07%!

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — ... de 5,07%, a terceira *tranche* foi contratada a uma taxa fixa revisível ou variável, à escolha da concessionária, conforme os períodos em que contratualmente lhe era dada essa opção. À data de 31 de dezembro, aproveito para dizer com mais pormenor, devemos, nós, concessão Oeste, Autoestradas do Atlântico, 138 090 563 €.

Faço só aqui um aparte: quando falamos de custos financeiros, muitas vezes também nos centramos de uma forma imediatista e simples naquilo que é a taxa para o serviço de dívida. Sr. Deputado, o grupo promotor, os *sponsors* desta concessão só conseguiram obter financiamento do Banco de Investimento àquela data com uma garantia de 110% do capital que o BEI alocava a este financiamento e com custos adicionais que não são despidiendos — e por isso é que, quando se fala de custos financeiros, é importante centrarmos todas estas questões: comissão de garantia de 1,25%, a cobrar sobre o capital em dívida (e esta garantia foi dada aos *sponsors* pela banca comercial); comissão de imobilização de 0,35% sobre o montante disponível e não comprometido; cancelamentos parciais, se por hipótese quiséssemos refinanciar e obter melhorias deste custo; reduções de 20% no 15.º ano e de 10% no 20.º ano — sujeitas a testes de cancelamento, leia-se, a cumprimento de rácios de cobertura de serviço de dívida e do rácio da vida do empréstimo.

Não sei se lhe respondi cabalmente.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mesmo assim, sentem-se confortáveis com a TIR de que deu nota na resposta que enviou à Comissão?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Voltamos a falar de TIR...! Nós, com a TIR, não estamos nem deixamos de estar confortáveis. Foi o parâmetro que definiu a nossa decisão de negócio. A TIR hoje não seria apetecível — está nos 6%.

Quanto a saber se estamos confortáveis ou razoavelmente alegres com as condições destes financiamentos, dir-lhe-ia, como recordatória, que esta concessionária tentou um refinanciamento, situado no tempo algures

em 2003, e que a complexidade de refinanciamento custou, em termos de montagem do projeto de refinanciamento, um dinheiro não despendido à concessionária; a operação veio a gorar-se também uma série de anos mais tarde — são as nossas ironias. Estamos a falar de um processo iniciado algures em 2003; em 2006 foi nomeada a comissão de acompanhamento a este processo, num despacho, salvo erro, do início do ano de 2006.

O processo teve a análise concessionária-Estado concedente, com o acompanhamento das várias entidades que asseguraram o Estado e, *versus* a partilha dos hipotéticos benefícios, veio a revelar-se que não era benéfico para a concessionária prosseguir no processo de refinanciamento.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, agora, o Sr. Deputado Paulo Batista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, gostaria de, muito brevemente, em primeiro lugar, agradecer a forma exata e criteriosa com que foi respondendo às questões que foram colocadas e de lhe transmitir que, em nome do PSD, ficámos esclarecidos com os seus apontamentos, os quais agradecemos.

Queria dar-lhe conta relativamente à concessão Oeste que, tendo sido a primeira, teve esse mérito de iniciar um processo de relacionamento entre o Estado e o setor empresarial privado, tem uma partilha de risco que, do nosso ponto de vista, tem virtualidades no modelo da concessão Oeste — queria significá-lo —, uma vez que o risco está manifestamente do lado dos agentes privados e o Estado aqui atua mais como regulador do que propriamente na partilha do risco.

Gostava de lhe dar ainda conta que há, de facto, problemas na concessão, nomeadamente, como estão identificados, alguns desvios em

relação ao que era o investimento previsto em CAPEX e ao que foi realizado, ao que era o investimento previsto ao nível da manutenção e aquilo que foi realizado e também quanto a algumas variáveis, como a fixação da taxa de inflação.

Mas, no nosso ponto de vista, a concessão tem feito o seu trabalho, tem assumido os seus riscos, os resultados líquidos mostram o esforço que a concessão está a fazer e aquilo que nós refutamos como preocupante não foi nem será a concessão Oeste; foram mais sete PPP, foram mais sete SCUT e foram mais sete subconcessões. O problema não está na primeira, o problema está no modelo e, sobretudo, na partilha do risco.

Queria que ficasse também ciente do que é nossa perceção e o contributo que nos deixou é importante para os trabalhos que esta Comissão está a fazer. Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Engenheiro deseja fazer alguma consideração a propósito?

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Estamos a terminar?

O Sr. **Presidente**: — Não. Em resposta ao que o Sr. Deputado acabou de dizer.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Eu registei — como viu, escrevi — o mérito, o modelo e a diferença de modelos. É um registo que me apraz assinalar.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado José Lourenço fez sinal à Mesa para pedir a palavra. Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, eu não me inscrevi para esta segunda ronda, mas as questões que foram colocadas, a determinada altura, suscitaram-me duas ou três questões que gostaria ainda de colocar, se fosse possível.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, creio que ninguém se oporá e, portanto, como poderá contribuir para o esclarecimento dos trabalhos, faça favor. Obviamente que terá de respeitar o mesmo tempo aplicável à segunda ronda.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — A primeira questão já foi em parte respondida. Surgiu aqui a ideia de que a concessão é de cento e setenta e tal quilómetros, mas já se percebeu que, no fundo, de construção nova são 85 km. Grosso modo, essa foi uma dúvida que me surgiu de imediato, porque qualquer coisa não estava bem, uma vez que estávamos a falar aqui de uma ficha que refere 85, mas essa questão ficou clarificada.

A outra questão surgiu-me à medida que fomos falando sobre este vosso pedido de indemnização, considerando que a questão que aqui está colocada não é de risco de tráfego, mas resulta de alterações que não estavam consideradas no início e que derivam, fundamentalmente, da introdução de portagens nas SCUT.

Se o concessionário tem uma infraestrutura com uma utilização muito inferior àquela que teria com um determinado tráfego médio, obviamente tem custos de manutenção muito mais baixos. Até que ponto é que o concessionário não tem de levar isso em conta? E isso acontece neste caso como noutros. Nunca vi essa questão colocada em cima da mesa, mas a verdade é que hoje o que temos... Aliás, o Sr. Engenheiro referiu que a

introdução das portagens nas SCUT criou um fenómeno: o de que a manutenção de todas aquelas infraestruturas vai ser muito menor e, no entanto, elas estão a ser pagas por uma determinada disponibilidade. E os custos que o Estado vai ter, no futuro, com o arranjo, que vai ter de fazer, de outras infraestruturas, isto é, vai ter agora uma sobrecarga muito maior, é por conta do Estado.

Enfim, olhando para os números e usando os grandes números, concluirei: esta concessão, pelos anos que já decorreram, praticamente 11 ou 12 anos, teve, em receitas de portagens, mais ou menos o investimento que fez. É evidente que há outros custos a incluir, sem dúvida, não estou a dizer que não há custos financeiros, mas mostra-se que, em 11 ou 12 anos — há pouco, falou em 590, salvo erro, ou à volta disso, de receitas de portagem —, o investimento de construção nesta concessão já está pago.

É claro que não se pede a um privado, que investe, que invista para perder, como é óbvio — não é isso que está em causa —, mas, em um terço do período de concessão, o investimento está pago. Eu gostava que isto ficasse assinalado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, tem a palavra.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sr. Deputado, vou tentar cumprir com a hierarquia das questões que me foram postas.

Colocar a diminuição de custos? Sim. Nós, quando fazemos reequilíbrios, há, salvo erro, na Base 88, as regras estabelecidas e não olhamos só para o lado do *income*. Todo o replaneamento, nomeadamente de alargamentos, operação e manutenção, é balanceado com a parte do *income*. Tem toda a razão, mas isso é feito, e foi feito.

Colocou-me uma questão que não tem a ver com a concessão Oeste, mas à qual não vou fugir e que é uma manutenção menor nas SCUT e nas subconcessões porque não têm tráfego. Estamos a falar de coisas distintas. Perdoe-me, mas não gostaria muito de elaborar para além de dizer que assim é. Agora, como engenheiro, refiro que não há uma regra de proporcionalidade nesta matéria. O Sr. Deputado sabe tão bem como eu que até podemos decretar o fecho daquele troço e ele não deixa de ter custos. É óbvio!

Coloca-me, no final, quase como comentário — eu tenho de interpretar como pergunta e por isso é que estou a tentar responder, da melhor forma que sei, ao Sr. Deputado — que, nestes 14 anos, sendo mais rigoroso, celebrados no dia 21 de dezembro do ano transato, a concessionária já conseguiu angariar valor que lhe permite cobrir o investimento.

Sem muitos comentários, dir-lhe-ia que a concessionária ainda deve aos parceiros financeiros e aos seus *sponsors*, leia-se acionistas, a 31 de dezembro do ano transato, 404 035 280 €.

A concessionária para além desta dívida que tem com os seus *sponsors*, também já aqui deixou dito, através da minha palavra, que os tais *cash-flows* disponíveis para os acionistas que permitiriam remunerar o seu capital próprio — leia-se «capital social e os seus suprimentos aportados» — estão a render 1,5% de *spread*. Não sei se os acionistas... Àquela data, não sei qual era o custo de contração destes empréstimos para suprimentos.

Dizia eu que era estimado que, em 2013, os tais *cash-flows* que permitem modelizar se o investimento era ou não razoável, passou a ser expectado para o ano de 2023. Refiro que estamos a falar de um *tale* de cinco anos, porque a concessão termina a 31 de dezembro de 2028.

Obviamente, todos precisamos de pensar em termos de futuro, de pensar na região Oeste, na economia, num conjunto de constrangimentos, de pensar que o itinerário não pode morrer com três autoestradas de designação. Precisamos de pensar este conjunto de coisas.

Olhando para a escala: ao lado, temos uma concessionária, a Estradas de Portugal, que é a A21; acima, temos uma concessionária, que é o Litoral Oeste; a seguir, temos uma concessionária, que é a Costa de Prata. Estamos todos a falar em gerir, provavelmente, não mais do que 350 km.

Sr. Deputado, estou disponível (e a concessionária também) para falar de aproveitamento de energias. Isso sim, permitiria ao Estado e aos cidadãos reconfigurar todo este negócio — e falo deste negócio nesta região — de uma forma que permitisse a todos nós, contribuintes, minorar o esforço neste assunto concreto, que é o das parcerias rodoviárias de que lhe falei: a A21, a A8, a A17 e a A29.

O Sr. **Presidente**: — Antes de terminar os trabalhos, quero agradecer, mais uma vez, ao Sr. Eng.º Manuel de Sousa Pereira a colaboração que deu a esta Comissão nesta reunião, que, aliás, já vai longa.

Queria lembrar que reunimos amanhã, às 14 horas e 30 minutos, para ouvir o Sr. Prof. Fernando Teixeira dos Santos, com quem já tínhamos calendarizado uma audição para uma data anterior mas que, por razões de trabalhos parlamentares, tivemos de adiar para o dia de amanhã, precisamente.

A audição versará três parcerias público-privadas: a concessão Alta Velocidade, a concessão Oeste e a concessão Brisa.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Dá-me licença que use da palavra, Sr. Presidente?

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Manuel de Sousa Pereira**: — Sem desrespeito para com o Sr. Presidente, ficava mal com a minha consciência se não me despedisse de VV. Ex.^{as} agradecendo e dizendo do meu prazer em ter estado aqui. Contem comigo, contem com a concessionária Oeste.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Nós é que agradecemos.
Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 47 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.