

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

68.<sup>a</sup> Reunião  
(9 de abril de 2013)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 10 horas e 41 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, Presidente do Conselho de Administração da Ascendi. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Paulo Baptista Santos e Fernando Virgílio Macedo (PSD), Manuel Seabra (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Bruno Dias (PCP) e Carina Oliveira (PSD).

O Sr. Presidente (Fernando Serrasqueiro) encerrou a reunião eram 13 horas.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que podemos dar início aos nossos trabalhos.

*Eram 10 horas e 41 minutos.*

Agradeço ao Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins a sua presença nesta Comissão e a colaboração que se dispôs a dar aos nossos trabalhos.

Sr. Doutor, não sei se já está familiarizado com os nossos procedimentos: cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para fazer as perguntas que entender, que são respondidas de imediato; depois, haverá a possibilidade de uma segunda ronda de 3 minutos, caso algum Sr. Deputado ainda pretenda colocar questões adicionais; e dar-lhe-ei a possibilidade, querendo, de poder fazer uma intervenção inicial.

Já agora, informo os Srs. Deputados que, por lapso nosso, o Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins não recebeu o questionário indicativo atempadamente, e é essa a razão pela qual os Srs. Deputados ainda não dispõem das respetivas respostas. O lapso foi nosso. Queria aqui deixar essa informação.

Portanto, pergunto ao Sr. Doutor se pretende fazer alguma intervenção inicial, após o que passaremos ao período de perguntas.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins** (Presidente do Conselho de Administração da Ascendi): — Bom dia, Sr. Presidente e Srs. Deputados.

Antes de mais, queria agradecer a tolerância da remarcação da data. Por motivos imperiosos da minha parte, por motivos pessoais, não pude vir, pelo que gostava de agradecer essa tolerância.

Não tenho nenhuma introdução inicial para fazer. Portanto, estou à disposição dos Srs. deputados para as perguntas que entenderem.

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

Hoje, segundo a nossa rotatividade pré-estabelecida, o primeiro partido a usar da palavra é o PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Baptista Santos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o nosso convidado, a quem agradeço, em nome do Partido Social Democrata, a disponibilidade para estar aqui connosco, esta manhã.

Sr. Presidente, nesta primeira intervenção, irei partilhar o tempo com o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo. Portanto, iremos aqui fazer essa dualidade.

Sr. Doutor, a minha primeira questão tem a ver com a subconcessão Pinhal Interior e os processos de renegociação relativamente à mesma.

Gostaria que nos pudesse informar e concretizar quanto ao que decorreu no âmbito das renegociações que, segundo indicação que temos, podem ascender a uma redução de cerca de 500 milhões de euros.

Pode concretizar-nos o que desenvolveram?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, sendo mais preciso, assinámos um memorando de entendimento, MoU (Memorandum of Understanding), com a Estradas de Portugal (EP), que é a concedente desta subconcessão Pinhal Interior, ao abrigo do qual foi acordada uma redução muito significativa do objeto desta subconcessão em três vertentes: na vertente de construção nova e reparação significativa de alguns troços de estradas, depois, nas grandes reparações futuras e também na manutenção dessa mesma subconcessão. O valor global são 485 milhões repartidos, a maior parte, na construção nova, ou seja, uma redução de cerca de 280

milhões em construção nova, depois, se a memória não me falha, 125 milhões nas grandes reparações, e a diferença é de cerca de 70 milhões em operação e manutenção.

Já agora, Sr. Deputado, se me permite para esgotar o tempo, o MoU foi assinado no dia 2 de agosto, também se a memória não me falha, e o MoU carece agora, obviamente, do desenvolvimento dos demais intervenientes neste tipo de contratos, carece, segundo o próprio documento, da aprovação de um sindicato financeiro — processo que está em curso — e carece também, por exigência de ambas as partes, de um visto prévio do Tribunal de Contas, que também ficou previsto no MoU e é importante. Portanto, ultrapassadas que estejam essas diligências com terceiros, poder-se-á, então, assinar em definitivo o acordo de alteração do contrato de subconcessão ou, se preferir, o aditamento ao contrato de subconcessão e formalizar estas alterações pré-acordadas.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — De facto, irá concordar comigo que, numa operação que, em termos de valores iniciais, estaria estimada em cerca de 1,2 mil milhões, se trata de uma redução significativa.

Acha que a renegociação que foi feita compromete a operação face àquilo que foi o concurso inicial? Quais foram as regras iniciais da subconcessão? Esta redução da operação poderá comprometer esses vossos objetivos?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, não sei se entendi bem a questão.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o início da frase do orador)* ... a sustentabilidade da operação.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Vamos ver: o que foi cortado, o que foi anulado, do ponto de vista do objeto da subconcessão, foram, significativamente, os troços novos, nomeadamente do IC3. Acho que caberá ao Estado, a todo o momento, definir as suas políticas de transporte, a sua política de investimento público. Acho que, em termos da situação em que hoje o País se encontra, é uma solução que se entende e a concessionária, de bom grado e de forma muito construtiva, predispôs-se a colaborar com o Estado nesse esforço de otimização dessa própria subconcessão.

Agora, obviamente que isto para a subconcessionária é uma redução do seu negócio, é uma redução da sua operação futura, é uma redução do negócio de construção, mas que se entende neste contexto muito particular.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Certo, Sr. Doutor. Terá, no entanto, de concordar comigo que, numa abordagem de quem está por fora dos detalhes desta renegociação, aparentemente, há aqui uma poupança muito significativa para o Estado no âmbito daquilo que é a concessão. Ou seja, além daquilo que tinha a ver com investimento, por exemplo, ao nível da OPEX, também estamos a falar numa redução de cerca de 100 milhões. Confirma esse valor?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não sei se é um valor tão elevado. Tinha a ideia de que era um valor próximo dos 70 milhões, mas admito. Vou confirmar, se me permitir.

*Pausa.*

São 99 milhões, precisamente. Tinha a ideia de que era um valor inferior, que andava nos 70 milhões. Mas, sim, são 99 milhões.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Acha que, nesses termos, não está comprometida a sustentabilidade da operação em termos da OPEX, ou seja, que quanto àquilo que tinha a ver com despesas operacionais, de manutenção, que estavam previstas, poderíamos até julgar que era uma operação que estava muito alavancada? Ou discorda desta abordagem?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não, Sr. Deputado. A operação que acordámos reduzir no Pinhal Interior foi a operação associada à construção e à recuperação do que estava em causa, que foi retirado da subconcessão. Outrossim — e isso não vai deixar, em princípio, de se aplicar também ao Pinhal Interior numa segunda fase — é uma definição em nível redutor dos níveis de serviço que implicarão outro tipo de poupança. Não sei se respondi.

Ou seja, o que se fez no Pinhal do Interior, nesta primeira fase da redução, foi o seguinte: no que às grandes reparações dizia respeito e no que à operação e manutenção dizia respeito, foi feito um corte adequado, ou compaginável, ou correlativo aos lanços que foram retirados da subconcessão. Está incluído no objeto da comissão que o Estado agora nomeou e que está em curso que, relativamente ao Pinhal Interior, se possa fazer outro tipo de poupanças, ou seja, mesmo relativamente aos lanços que ainda se mantiveram em construção e vão ser objeto da manutenção da subconcessão, que se possa, por alteração de um nível de serviço aplicável,

ir obter outro tipo de reduções. Enfim, essa é uma negociação e uma discussão que está em curso.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD):— Ainda este fim-de-semana passei por esta subconcessão, fui a Alvaiázere que é um concelho servido por esta subconcessão, e percebi aquilo que a maioria dos portugueses percebe, ou seja, que é uma via com trânsito muito reduzido.

Pode explicar-nos como é financiada, como está prevista, do ponto de vista contratual, a compensação à respetiva subconcessão?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Dependendo dos troços, está prevista uma taxa associada à disponibilidade integral de via, ou seja, o subconcessionário tem de garantir, em todas as condições, por factos que dele dependam ou não, a total disponibilidade da via e, se assim não for, será penalizado segundo fórmulas que estão previstas contratualmente; e em alguns troços está associada também uma taxa de serviço, ou seja, uma taxa associada ao serviço prestado e, portanto, associada também ao nível de tráfego que existe.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Desta renegociação e, portanto, dessa forma de financiamento da via, como já tivemos aqui oportunidade de ouvir em outras audições, uma vez que houve uma redução da operação e há um conjunto de ligações sobretudo com outras vias que podem estar comprometidas, pondera a subconcessionária pedir algum reequilíbrio por esse fim?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Ou seja, sente-se confortável com a redução da operação, com aquilo que não se irá fazer e, portanto, acha que a operação se mantém sustentável para aquilo que foi o desenho inicial. É isso?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim. Não sei se estou a ver o alcance total da pergunta do Sr. Deputado, mas sim.

Quando se pensou uma infraestrutura em rede que serve e que tem várias ligações e ela é amputada, por mais justificadas, como são, as razões, obviamente que, face ao que era o desenho inicial, face ao que eram os objetivos iniciais, alguma coisa se há de perder, alguma coisa há de ficar prejudicada. Enfim, como o Sr. Deputado saberá até, presumo, melhor do que eu, alguns concelhos e algumas autarquias têm feito eco de parte dessa insatisfação, visto que tinham uma expectativa de que iriam ser servidas e calhou-lhes que algumas fossem prejudicadas no serviço da própria subconcessão.

Contudo, Sr. Deputado, como eu disse já inicialmente, isso cabe ao Estado definir. Portanto, dizer que a subconcessão amputada de uma parte significativa serve as mesmas populações ou serve da forma que serviria no modelo inicial não é correto. Mas acho que, relativamente àquilo que era possível cortar, se atuou da forma correta e possível.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Doutor, ajude-me a perceber este raciocínio: do ponto de vista prático, por exemplo, o facto de não haver uma ligação direta ao IP3 não prejudica aquilo que é o fluxo de trânsito e o número de veículos que estavam previstos nos estudos de tráfego em relação à operação?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Vamos ver: a possível ligação ao IP3 era muito mais acima e houve uma parte muito grande que foi amputada, que é toda a parte da construção nova. Provável e infelizmente, era aquela que, se calhar, mais faria falta ou aquela que mais tráfego poderia captar. Mas isso, nas negociações que tivemos com a EP, no modelo financeiro que resultará desta alteração e desta ablação de parte da subconcessão, não foi tido em conta. Não sei se mais alguma entidade, nomeadamente as financiadoras, irá levantar alguma questão relativamente ao que refere, não faço ideia. Não antevemos esse problema.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Permita-me que tire duas ou três notas e, depois, pergunto-lhe se concorda comigo ou não.

Se a subconcessão fosse inicialmente lançada neste modelo reduzido, chamemos-lhe assim, ou seja, com menos estes 500 milhões, seria da mesma forma apetecível ou suscetível do interesse da Ascendi?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Assim sendo, poderemos concluir que, de facto, esta obra em concreto foi lançada numa escala que, porventura, não seria necessária não só para a região, eventualmente, mas sobretudo tendo em conta o desenho do quadro da rede viária que se pretendia implementar ali, até porque as ligações não põem em causa a sustentabilidade da operação.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, eu diria o seguinte: o facto de lançar uma subconcessão de uma determinada dimensão e ela se transformar numa dimensão inferior não quer dizer que

ela deixe de ser atrativa, mas também não quer dizer que fosse ilógica ou irrazoável a dimensão que ela tinha inicialmente. Quer dizer, esta é uma conclusão que a mim, concessionária, não cabe tirar. Posso ter outra atividade para negócios de dimensão 10, de 5, de 4, de 2, enfim...

O S. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Doutor, o problema é que, quando lançámos esta subconcessão, já o País conhecia as dificuldades orçamentais muito graves. E a conclusão que queria que o senhor nos ajudasse a tirar é a de que era possível fazê-lo de uma forma mais eficiente e com o mesmo nível de sustentabilidade ou interesse para, no caso, a subconcessionária. Era para isso que queria chamar a atenção e saber se merece a sua concordância ou não.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Percebo, Sr. Deputado. Mas a decisão do quando, do como e da dimensão cabe ao poder político definir, não cabe aos privados. Portanto, não posso opinar sobre isso.

Relembro que a proposta do Pinhal Interior foi entregue em setembro de 2008, apesar de ter sido adjudicada muito depois.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Doutor, se houve irresponsabilidade, não foi da sua parte nem da parte da Ascendi, certamente.

Sr. Presidente, passo a palavra ao meu colega Fernando Virgílio Macedo.

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

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, agradeço, mais uma vez, a sua presença nesta Comissão.

Vou começar por colocar questões em relação ao visto do Tribunal de Contas que foi recusado inicialmente quanto à subconcessão Douro Interior.

Gostaria de saber a sua opinião, isto é, se como profissional, como técnico acha razoável o lançamento de processos de parcerias com esta quantidade de irregularidades descritas pelo Tribunal de Contas. No caso da subconcessão Douro Interior, o Tribunal de Contas faz referência à ausência de estudos de impacte ambiental num dos troços, diz que não existe comparador público e que existiu uma degradação das condições oferecidas ao concedente na fase final das negociações em relação à fase inicial. Pergunto-lhe se o lançamento de subconcessões e de obras em regime de parcerias público-privadas (PPP) nestas condições não traduz alguma ligeireza no tratamento destes processos, no lançamento destes concursos, ou seja, se acha normal que obras deste montante sejam lançadas de uma forma que depois provocam estes acórdãos do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, essa é uma pergunta incómoda para mim, porque não me cabe opinar sobre essa matéria.

Conheço bem o tema, como deve imaginar. As questões que referiu são transversais a todas as subconcessões, não são específicas do Douro Interior nem do Pinhal Interior.

Diria que, quanto ao estudo do comparador público, não quero aqui arbitrar-me em defensor da EP, mas a EP evoca que o mandato que tinha

do seu acionista era que o lançamento e o desenvolvimento do Plano Rodoviário Nacional (PRN), depois de lhe ter sido cometida a concessão global do sistema rodoviário nacional, deveria ser privilegiando as parcerias público-privadas e o modelo de subconcessão. Portanto, era o que legava a EP.

Relativamente à falta de declaração de impacte ambiental (DIA), relembro que essa questão foi comum a vários projetos, mas estava previsto no programa de concurso que todos os troços que não tivessem emissão de DIA definitiva seriam excluídos mais à frente, numa fase posterior, para que — e isso é importante — nunca surgisse a situação em que a obra, a concessão ou a subconcessão, fosse adjudicada sem que houvesse um corredor ambientalmente aprovado, porque isso, no passado, tinha dado muito maus resultados, como é sabido. Tanto quanto julgo saber, pelo menos nas subconcessões em que a minha empresa foi adjudicatária, isso não sucedeu; ou seja, todo o objeto das subconcessões tinha a declaração de impacte ambiental final e definitivo no momento da adjudicação.

Quanto à terceira questão que refere, o agravamento das propostas entre a fase inicial e a BAFO (*best and final offer*) foi matéria já muito discutida, que teve a ver com o agravamento muito significativo da situação económico-financeira, que numa primeira fase esteve muito ligada à liquidez e depois contaminou muito rapidamente os *spreads* e as condições financeiras gerais de obtenção deste tipo de financiamento.

Relembro que em todas as subconcessões, e o Pinhal foi a última, a proposta inicial foram todas... Posso estar aqui a errar e peço antecipadamente desculpa se for o caso, mas tenho a ideia de que a do Pinhal Interior foi a última proposta dessas subconcessões a ser apresentada e foi em agosto de 2008. Ou seja, o grande facto que gerou numa primeira fase uma crise de liquidez muito grande e depois rapidamente a

contaminação para o respetivo custo, e nos levou para esta crise em que ainda hoje estamos envolvidos, foi no dia 15 de setembro de 2008 a falência do Lehman Brothers. Portanto, esse foi o aspeto que gerou o agravamento dos encargos financeiros, como é sabido.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O Sr. Doutor afirmou que, de acordo com o seu conhecimento — e peço desculpa se percebi mal —, a Estradas de Portugal tinha diretrizes por parte da tutela para, a partir da altura em que foi aprovado o Plano Rodoviário Nacional, as obras avançarem preferencialmente em regime de PPP?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Estou a referir-me a uma declaração do próprio Tribunal de Contas, que num dos relatórios, não sei precisar qual, invoca o contraditório da Estradas de Portugal evocando essa mesma situação, ou seja, quando o Governo terá aprovado, não sei se numa primeira fase, a concessão global ou a concessão geral da EP ou quando decidiu avançar com este plano de infraestruturas, definiu isso como a forma, o modelo preferencial.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Ou seja, claramente de acordo com documentos aos quais teve acesso, nomeadamente relatórios do Tribunal de Contas, ficou com a sensação de que havia uma aposta clara por parte da Estradas de Portugal e da tutela, obviamente, de o Plano Rodoviário ser feito em regime de PPP e não se fazer o estudo comparativo em termos do comparador público normal, que seria essa a estratégia em termos de investimento público.

Mas o Sr. Doutor também disse uma coisa, que é verdade...

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, só queria aclarar uma coisa: o facto de haver uma ideia, tal como a cita o Tribunal de Contas no contraditório, de que faria sentido privilegiar um determinado modelo, não quer dizer que se afastasse *tout court* a existência do comparador ou, enfim, o cumprimento de outras normas. Não leia isso das minhas palavras.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Mas no final foi isso que aconteceu: a Estradas de Portugal só pôs como hipótese fazer a aplicação do Plano Rodoviário Nacional através do regime de PPP.

O Sr. Doutor refere ainda outra questão, que é verdade: que em 2008, consequência da crise financeira, houve um agravamento dos custos financeiros e, em resultado disso, as propostas finais eram de valor superior às propostas iniciais.

Não seria normal, numa situação destas, o Governo questionar a oportunidade, ou não, de manter o investimento?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, isso são matérias de direito público e político que eu não sei precisar. O que lhe sei dizer é que, ainda que houvesse um agravamento do custo financeiro, poderia haver intenção e justificação do Estado para continuar a fazer investimento público na medida em que pudesse considerar que isso seria a melhor solução na altura — admito eu — para o desenvolvimento e para a criação de uma procura interna que ajudasse a economia. Ou seja, o custo de *per si* pode não ser impeditivo do próprio investimento. Há a constatação e o aumento do custo de financiamento foi transversal a toda a economia, para as empresas, para o Estado, e não só, obviamente, nesta área do investimento público.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sim, mas acho que concorda comigo que, certamente, muitas empresas, tendo previsto determinados investimentos, a partir da altura em que houve o agravamento do custo financeiro, repensaram esses investimentos no sentido da sua manutenção ou não. E também deve concordar comigo que para a generalidade das empresas, numa fase de turbulência financeira, de agravamento exponencial dos custos financeiros, houve um reequilibrar dos seus investimentos no sentido de serem mais prudentes na realização dos mesmos.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, assim é. Quando altera o contexto, obriga a repensar. O que digo é que, mesmo o repensar e mesmo o agravamento do contexto — e vou dar-lhe a experiência da minha empresa —, podem ter como conclusão o não refrear o investimento e, até, investir mais, nomeadamente noutros mercados, porque antecipamos crise noutros, etc.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Certo, mas não é esse o caso.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Portanto, obviamente, acho que qualquer gestor público ou privado tem a obrigação de ir monitorizando e de ir acompanhando o agravamento do contexto. Agora, a conclusão de que o aumento do custo de financiamento obriga imediatamente à paragem de qualquer investimento, isso não é automático.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Eu não disse isso.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Certo. Mas estou eu a dizer.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O que eu disse foi que haveria condições para repensar e, se tudo tivesse sido feito de forma razoável, não tínhamos chegado à situação atual de termos um modelo que é insustentável em termos de encargos futuros para o País.

Ou seja, se tudo tivesse sido feito tendo em conta todas as variáveis, presentes e futuras, com o índice de prudência normalmente inerente a qualquer atividade desta índole, quer privada quer pública, não teríamos chegado a esta situação de insustentabilidade?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não posso tirar essa conclusão. Enfim, não tenho os dados todos e estar a limitar a situação de insustentabilidade apenas e só ao caso das PPP também me parece... É que, infelizmente, aplica-se a vários setores da nossa sociedade, a vários países, a várias regiões. O problema é um bocado mais lato que isso.

O que me parece a mim, Sr. Deputado — e, agora, estou a falar da minha experiência como gestor —, é que a alteração do contexto, o agravamento do contexto obriga sempre a repensar, a fazer um acompanhamento mais próximo dessa situação.

Agora, a conclusão — e esta é minha, não é sua — de que necessariamente o agravamento do contexto implica a redução do investimento não é uma conclusão linear, na minha perspetiva, porque muitas vezes ajuda a fazer esse investimento, ajuda a tomar decisões, visto que é preciso procurar outros mercados. Estou a falar da experiência da empresa, não é?

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sim, Sr. Doutor. Isso é verdade, desde que se mantenha o pressuposto e o princípio de que, no futuro, se vão gerar receitas para pagar o investimento, mesmo em termos agravados.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Claro que sim, Sr. Deputado. Mas qualquer decisão que tomemos na nossa vida e na nossa vida empresarial supõe sempre o conhecimento dos dados do momento. Se todos pudéssemos ir ao futuro e voltar para tomar as decisões, elas nunca seriam más decisões.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Vou colocar uma última pergunta, Sr. Presidente.

Sr. Doutor, acha que foi prudente esta política de investimentos públicos, em termos globais, na rede rodoviária? Sei que a sua posição é da parte contrária ao Estado e, portanto, é lícito que os interesses sejam diferentes. Mas, na sua ótica e tentando ter o máximo de independência possível, acha que houve uma prudência na execução deste Plano Rodoviário Nacional?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — É uma pergunta difícil e eu percebo-a. Acho que, na altura em que se tomaram determinadas decisões, não tínhamos a capacidade de projetar o que viria aí relativamente a um agravamento muito grande, mais do que da situação nacional, do próprio contexto. Mas hoje a realidade força-nos a concluir que, pela situação em que todos estamos, tomámos coletivamente decisões desadequadas em muitas áreas.

O Sr. **Presidente**: — Antes de passar a palavra ao Partido Socialista, o Sr. Deputado Paulo Batista Santos quer fazer uma solicitação. Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, queria fazer uma interpelação à Mesa, exatamente nessa mesma figura, só para correção do que o Sr. Doutor disse. Em relação à subconcessão Pinhal Interior, o contrato foi assinado em 28 de abril de 2010 e não de 2008, conforme referiu. Já depois de conhecidos os dados da...

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Certo, mas a proposta inicial...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Tudo isso foi assinado em 2010, 28 de abril.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Certo. Todos foram assinados depois de 2008 — até o Douro Interior.

Estava a dizer que as propostas que tinham um contexto financeiro menor é que foram todas apresentadas antes desse tempo.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, então, ao Partido Socialista. Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, renovo os agradecimentos pela sua disponibilidade.

Sr. Doutor, estas concessões, quer a do Douro Interior quer a do Pinhal Interior, tinham quantos quilómetros?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — O Pinhal Interior tinha 567 km e o Douro Interior 242 km.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Maioritariamente tinha autoestrada?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — O Douro Interior tem um troço de autoestrada de cerca de 14 km e o Pinhal Interior tinha um troço inicial de autoestrada de 74 km, se a memória não me falha, que foi grandemente amputado na renegociação sobre a redução...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos, então, a falar, maioritariamente, de estradas de proximidade? A ligar, por exemplo, Miranda do Douro, Alfandega da Fé, Mogadouro, no caso do Douro Interior, ou Góis, Portela do Vento, Pampilhosa da Serra, Vila de Rei, Sertã, no caso do Pinhal Interior?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos a falar desse tipo de estradas de proximidade?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E não estamos a falar de autoestradas com três faixas em cada sentido?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não.

*Protestos do PSD e do CDS.*

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É preciso concluir isto, Sr. Doutor, porque a narrativa dominante — e eu gosto de estar sempre *up-to-date* —, do PSD, do CDS, do Sr. José Gomes Ferreira, do Juiz Carlos Moreno e de outros da mesma natureza, faz supor o milagre da multiplicação das autoestradas. Neste caso, estamos a falar em quinhentos e tal quilómetros, 90% dos quais são estradas de proximidade. E, portanto, é preciso desmistificar este tipo de conclusões.

O Sr. Doutor há pouco disse que foi suprimido por este Governo na renegociação... O que é que foi suprimido nestas estradas de proximidade?

*Protestos do PSD e do CDS.*

Sr. Presidente, permite-me?

O Sr. **Presidente**: — Permito, Sr. Deputado. Se está no uso da palavra. Mas porquê?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É que, Sr. Presidente, uma coisa são os apartes, outra coisa é esta reiterada gritaria.

O Sr. **Presidente**: — Gritaria não direi, mas ia apelar a que houvesse um pouco mais de silêncio para que todos nos possamos fazer ouvir.

Queira prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Já fiz a pergunta.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A redução dos lanços e dos sublanços é longa. No memorando, são quase duas páginas. Mas, enfim...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Dê-me meia dúzia de exemplos.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Estrada Nacional 2, entre Góis e Portela do Vento; Vila Real-Sertã; Ferreira do Zêzere-Cernache do Bonjardim; Penela-Castanheira de Pera; variante de Avelar; Portela do Vento-Pampilhosa; Lousã; Castanheira de Pera-Figueiró dos Vinhos; Tomar-Ferreira do Zêzere; Miranda do Corvo-Lousã... Enfim, são tantas!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quando da sua resposta às perguntas do Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Doutor disse que tinham retirado, nestas negociações com o Governo, grandes reparações, manutenção e alguma obra nova.

A pergunta que lhe queria fazer é a seguinte: o preço descontado corresponde, exatamente, ao valor oferecido no contrato pela não realização dessas obras? O preço descontado pela não realização dessas obras corresponde ao preço contratado? Imagine que lhe foi adjudicado por 100. São retirados 80 em grandes reparações, obra e manutenção. Só recebe 20 ou recebe mais qualquer coisa do que 20?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — O que foi retirado foi o preço constante do contrato de construção...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não tem nenhum prémio pela não execução?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — O que existe é um valor previsto na lei para supressão de trabalhos no âmbito dos contratos de empreitada...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, se a 100 retiram 80, o senhor recebe mais do que 20?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Imagine, se, nos termos da lei, a redução é de 80, eu tenho que ter uma compensação de 10%. Acho que é o valor que a lei define.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que significa que este Governo tirou ligações entre populações de estradas de proximidade, grandes reparações, manutenção e ainda está a pagar à concessionária por isso?!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Está a pagar 10%.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não. Está a compensar e não é para a concessionária...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E compensa-se com dinheiro? Ou só com declarações de boa vontade?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Compensa-se com dinheiro. Gostava de explicar esta questão, que é importante.

As concessionárias, quando se apresentam a concurso, têm por detrás um contrato de empreitada com preço fixo garantido, com um conjunto de empreiteiros, sejam eles acionistas ou não da concessionária. E existe um princípio de que esse contrato de empreitada tem de ser feito nos termos que o contrato de concessão obriga e, portanto, há um garantir de que essa obra se desenrole no prazo, nos preços, etc. E aplica-se a esse contrato, como a lei exige, o Regime Jurídico das Empreitadas de Obras Públicas, o qual concede ao Estado o direito de suprimir trabalhos e de subtrair trabalhos, compensando o empreiteiro em 10% do montante dos trabalhos ...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E é exatamente esse o montante da compensação?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Claro!

Imagine, Sr. Deputado: se suprimir um lote de 80 milhões, a supressão acaba por ser só de 72 milhões...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A supressão financeira?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A supressão financeira.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Porque a supressão de trabalho é de 80 milhões?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — É de 80 milhões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, eu só quis tirar esta conclusão: o Governo, ao retirar grandes reparações, manutenção e supressão de obras, está, apesar de tudo, a pagar um prémio de 10% às concessionárias. E mais: a não ter o trabalho feito.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Isto porque a manutenção vai ter de a fazer, as grandes reparações vai ter de as fazer e as obras novas também vai ter de as fazer.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, isto só abrange os trabalhos de obra nova, porque são os que estão ao abrigo de um contrato de empreitada e, portanto, a ele se aplica o Regime Jurídico das Empreitadas de Obras Públicas. Ou seja, as grandes reparações, a telemática, a operação e manutenção são retiradas *tout court*, sem qualquer compensação financeira.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E, nestes caso em concreto, sem nenhuma compensação financeira?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sem nenhuma compensação financeira.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Que azar!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, uma outra nota que eu queria esclarecer aqui era a seguinte: o Sr. Deputado Altino Bessa — e isso

aconteceu na última sessão e, aliás, foi bastante criativo —, à falta de fundamentos para sustentar as posições que quer ver sustentadas, vai inventando umas histórias (hoje em dia, diz-se «inventa narrativas») que dão uma enormíssima trabalhadeira a desmontar.

Gostava que o Sr. Doutor me esclarecesse, a propósito disto, o seguinte: no concurso do Douro Interior, a Ascendi apresentou-se com uma proposta-base e uma variante. É verdade?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Na variante, propunha-se pagar, à cabeça, ao Estado 200 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Numa variante financeira, sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E esses 200 milhões de euros não foram pagos porquê?

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Não era à cabeça!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, era melhor contar a história porque era à cabeça e, portanto, para desmistificar... Porque isto dá muito trabalho. Lançam-se as mentiras, lançam-se as acusações e depois é preciso desmontá-las.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É como a mentira dos 10% que agora foi desmistificada!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Se os Srs. Deputados me permitirem, eu vou explicar essa questão.

A Ascendi Douro Interior apresentou a concurso duas propostas: uma, base e uma variante. A variante é, digamos assim, um modelo financeiro muito em voga nos países anglo-saxónicos, que implica permitir ao concedente, se nisso tiver interesse, financiar-se na estrutura da própria concessão.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Daí a Ascendi ter feito essa sugestão.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — É o que se chama um «*entry fee*». Ou seja, aproveitando o bom momento financeiro, se a EP visse vantagem nisso, então, havia a inclusão de 200 milhões no financiamento da concessão que tinha como contrapartida desses 200 milhões um aumento, obviamente, das prestações que a EP tem.

Imaginemos — para simplificar as contas — que encontramos no objeto da subconcessão um valor de 1000 e esse valor de 1000 teria como contrapartida em prestações de disponibilidade e em prestações de serviço ao longo dos anos... Imaginemos, em 100 prestações a EP pagaria 10... Cem prestações de 10 para compensar os 1000. Se fosse 1200, a prestação era, obviamente, de 12. Isso vem previsto nos modelos financeiros em que as prestações eram... Isso é muitas vezes usado pelos concedentes quando lançam uma concessão... O termo técnico é «*entry fee*», é como se fosse um prémio de dar a exploração a um terceiro. No fundo, o que o concedente está a fazer é a beneficiar das condições financeiras muito competitivas que se obtinham para esses projetos e com maturidades muito longas, de 27 anos, e aproveita esse ensejo para o fazer.

Obviamente que é uma solução financeira que poderá fazer sentido, se esse for o objetivo do concedente, quando os mercados financeiros estão atrativos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Como era o caso!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Como era o caso, quando foi feita a primeira proposta.

É importante dizer...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas essa proposta não teve vencimento?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — É importante dizer que as propostas da Ascendi Douro Interior foram classificadas, se a memória não me falha, em 12 806 e um pouco mais de 12 760. Ou seja, entre as duas propostas, base e variante, houve uma diferença de quatro décimas entre elas. E ambas foram destacadamente as duas propostas mais votadas no âmbito do concurso, porque o segundo concorrente teve uma proposta votada nos 11 034 ou 11064, já não me lembro bem.

Obviamente — e foi por isso que a Douro Interior foi selecionada para ir à BAFO e para ir à final, para a *short-list* deste concurso —, com o agravar da crise financeira, o consórcio deixou de trabalhar e de aprofundar esta solução variante financeira, até porque a outra teve igual classificação porque deixou de ser interessante, não só passou a ser muito mais difícil obter fundos adicionais no mercado para possibilitar esta solução, porque o custo deixou de ser atrativo para a EP.

Mas, obviamente, como é bom de ver, não desapareceram 200 milhões. Isto era como há uns anos se fazia no crédito à habitação...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Se o Sr. Doutor tivesse ouvido a audição de sexta-feira chegava a essa conclusão.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Eu não vi. Não sei. Mas faz-me lembrar aqueles créditos à habitação, há muitos anos, quando os bancos emprestavam para pagar a casa e davam valores suplementares para mobilar a casa, comprar um carro, se quisesse, etc.

Mas eu ia pagar isso tudo nas rendas, nas prestações mensais...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas isso não aconteceu?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não, não aconteceu! Não aconteceu porque deixou de ser atrativo fazer isso.

Mais: se fosse sequer crível que esses 200 milhões fossem um benefício anormal que eu iria dar ao Estado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não faz sentido, Sr. Doutor. Não faz sentido!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — ... e que deixei de dar...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A explicação é perfeita.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Eu li isso algures num jornal e achei absolutamente incrível.

É preciso perceber que o Tribunal de Contas deu o visto a essa proposta. Se faltassem lá 200 milhões, o Tribunal de Contas dava o visto à subconcessão do Douro Interior?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Claro que não. Mas, Sr. Doutor, é a narrativa do embuste, para utilizar uma expressão...

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não sabia, não sabia.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não sabia, mas, infelizmente, é assim!

Havia uma proposta base, havia uma variante, a variante não foi aceite, de facto, implicava um pagamento, à cabeça, da concessionária ao concedente de 200 milhões, evidentemente, depois repercutido nos pagamentos... Os senhores ainda não são a Santa Casa da Misericórdia, são só uma empresa particular.

Passo para um outro tema. O PSD tem vindo a sustentar nesta Comissão que os pagamentos por disponibilidade são um erro e uma opção ruinosa para o Estado. O Tribunal de Contas recomendou, na auditoria de 2005, para minimizar o custo da componente de financiamento e, assim, reduzir o custo efetivo das respetivas parcerias público-privadas para o Estado, introduzir a componente de pagamento de contrato de parceria público-privada em função da disponibilidade do serviço.

A introdução de uma componente de pagamento por disponibilidade, como sugerido pelo Tribunal de Contas, nessa sua auditoria de 2005, é uma opção ruinosa para o Estado ou permitiu uma efetiva redução de custo da PPP do Douro Interior e do Pinhal Interior?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, porque conheço um pouco o tema, devo dizer que sinto que há um problema que perpassa um pouco por toda a gente que fala das concessões e das PPP. Nós não estamos... As PPP são um instrumento para desenvolver investimento público. Ponto um!

A PPP não transforma um bom investimento num mau investimento, nem vice-versa. E há uma série de projetos de natureza completamente diferente.

O que é que quero dizer com isto? Por exemplo, os brasileiros — não sei se já tive oportunidade de aqui falar sobre isso —, no novo código de PPP que fizeram, distinguiram o que era uma concessão de uma parceria público-privada. Eles entendem que, por exemplo, uma concessão é aquilo a que eles chamam «infraestruturas autossustentáveis», ou seja, em que a procura financia totalmente o projeto. E, depois, têm umas parcerias público-privadas, em que, de facto, aquele investimento não se paga pela procura. Não quer dizer que não seja bom e não quer dizer que o Estado não tenha obrigação de o fazer. O que é facto é que o modelo de remuneração baseado apenas e só em procura não é adaptável a essas parcerias. E há *n* modelos no mundo inteiro para resolver esse problema: passa por o Estado financiar parte da construção; passa por o Estado subsidiar parte da construção; ou passa por o Estado encontrar formas de remunerar que não tenham a ver ou que não tenham uma relação direta com a procura que essa infraestrutura suscita.

Vou dar um exemplo muito concreto, que as pessoas podem entender. A A25 (Aveiro-Vilar Formoso), a chamada «autoestrada da exportação», que é fundamental, nunca se pagaria com portagens, não é autossustentável! Em Portugal, podia permitir-se não ter uma autoestrada dessas?

Portanto, quando vejo tratar todas as infraestruturas, todas as concessões e todas as PPP falando-se de risco como se a procura fosse igual para todas, como se a Autoestrada Lisboa-Cascais, que tem 140 000 ou 130 000 carros por dia, fosse igual a Cernelhe, por exemplo, que tem 2000 carros por dia mas que também precisa de ter uma estrada, não estamos a falar da mesma coisa.

Portanto, é possível, e a lei e ao nível....

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Autoestrada!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Este exemplo não é autoestrada. Mas os diferentes regimes...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É a psicose das autoestradas, Sr. Doutor! Não ligue.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Este é um tema curioso, é um tema, digamos, de fundo.

Portanto, o que acontece é que os vários países foram resolvendo e foram enfrentando essas situações, e eu invoco aqui o exemplo brasileiro porque é curioso. De facto, não é a mesma coisa quando nos referimos a uma infraestrutura autossustentável ou a uma infraestrutura que não o é. E quando digo «autossustentável», refiro-me a que se paga apenas e só com a procura que suscita e que gera. Repare: uma infraestrutura pode não ser autossustentável, mas pode ser economicamente viável porque gera, ela própria, externalidades económicas que justificam a sua existência e, além de mais, pode ser até tão básica que seja obrigação do Estado prover a infraestruturação do País em determinado ponto e em determinada matéria.

Pergunta-se: por que razão esta questão da externalidade económica não se põe nas infraestruturas autossustentáveis? Porque elas pagam-se só com a procura. Se, em Portugal, só fizéssemos infraestruturas com base no critério da sua autossustentabilidade, teríamos a Autoestrada Lisboa-Porto, Porto-Braga, talvez Lisboa-Setúbal, se calhar, não tínhamos Lisboa-Algarve e muito menos a de Évora, e assim por diante.

Portanto, quando entramos numa segunda geração, ou seja, quando o País aprofunda a sua infraestruturização (e é uma realidade que acontece em todos os países), quando passamos para uns investimentos que não são autossustentáveis — e, volto a dizer, não quer dizer que não sejam necessários e não quer dizer que não gerem, eles próprios, a sua própria viabilidade económica pelas externalidades que geram —, temos de encontrar outro modo de remuneração. Porquê? Porque o critério que é aplicável a uns não é aplicável a outros.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas, no caso concreto do Pinhal Interior e do Douro Interior, este pagamento por disponibilidade representa um...

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, que outro é que poderia haver? Não são autoestradas, portanto não podem ser portajadas... Qual era o critério?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, é uma boa solução?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não estou a ver que este tipo de infraestruturas possa ser pago... Podemos discutir se a disponibilidade é

mais assim, se é mais à direita, se o critério da sinistralidade deve ser mais apurado, menos apurado... Podemos entrar nessa discussão.

Porém, relativamente a este tipo de projetos, não estou a ver que outro tipo de remuneração possa haver que não seja aquele. Mas, enfim, acredito que esteja aqui a analisar limitadamente. Porque repare: no Pinhal Interior, por exemplo, temos um troço fundamental que seria o IC3 e que foi amputado mas que é fundamental e, depois, temos uma rede capilar muito grande que liga uma série de povoações, autarquias, em toda aquela região interior. Eu não estou a ver que outra forma de remunerar quem faz o investimento que não seja a de um critério que não se baseie na procura. Tem de ser baseado na disponibilidade da via, enfim, no garantir que aquela infraestrutura que o Estado está a pagar esteja ao serviço das populações, como tem de estar. Nestas. Noutras não será assim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Passemos a um outro ponto. O PSD e o CDS têm tentado também, em diversas ocasiões, referir que o Estado foi negligente ao remeter para a Estradas de Portugal uma carta de conforto, assinada pelo então Ministro Mário Lino e pelo Ministro Teixeira dos Santos, relativamente à sustentação que concedia à Estradas de Portugal para que esta pudesse lançar as suas subconcessões.

Ora, o Relatório de Auditoria n.º 33/2005, do Tribunal de Contas, diz expressamente que a concessão de garantias de financiamento por parte do Estado para a fase de construção das parcerias público-privadas era uma das recomendações que o próprio Tribunal de Contas fazia com vista a melhores soluções de financiamento.

O Sr. Doutor quer comentar esta recomendação do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não conheço a carta e não conheço com a profundidade que me habilitaria a prestar um comentário adequado à questão que foca.

Contudo, posso relembrar um tema que foi muito falado, na altura, e que foi agravado quando a crise financeira se instalou, que foi a questão da natureza jurídica ou da natureza da entidade Estradas de Portugal. Ou seja, todas as concessões, até ao momento, tinham sido lançadas diretamente pelo Estado, sendo este a entidade concedente e isso, obviamente, dava às entidades financeiras um conforto adicional. Quando tal se alterou, isto é, quando a titularidade jurídica da posição de concedente passou ou iria passar do Estado para a EP, houve uma série de questões que os próprios bancos colocaram relativamente à capacidade jurídica e, principalmente, a uma matéria que é importante e que os bancos hoje fazem-no com muita frequência, que é chamada *ownership close*, ou seja, o garantir que a Estradas de Portugal nunca vai deixar de ser do Estado, porque isso é, digamos assim, o garante do seu crédito. Essa questão é que, na altura, foi muito falada.

O que é uma *ownership close*? No fundo, é isto: eu sou responsável por um grupo económico que tem mais de 200 empresas. Quando uma das empresas do grupo vai pedir um financiamento diretamente, realmente os bancos solicitam uma *ownership close*, ou seja, que eu, como acionista, confirme que me manterei como acionista de referência ou com uma participação maioritária naquela empresa até que esse financiamento seja liquidado ou, se eu quiser vender a empresa, tenho de pedir autorização prévia ao banco. Isto é uma *ownership close*.

Ora, era isso que os bancos queriam que o Estado garantisse, ou seja, que não havia a privatização da EP ou qualquer outra situação em que, de repente, a EP deixasse de ter como acionista de forma única ou, pelo

menos, de forma maioritária o Estado português, porque isso ia debilitar os seus créditos.

Esta era a questão, que me lembre, que foi muito falada na altura, durante essas negociações.

Não sei se fui explícito, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Claro que foi absolutamente explícito.

Avançando para um outro tema, o Sr. Doutor já aqui disse, na última audição em que cá estive, que a Ascendi ou a Mota-Engil foram adjudicatárias de duas subconcessões, tendo como procedimento base o concurso público. Confirma isto?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E nesses casos, tendo sido adjudicada, entre outras razões, porque tinha o preço mais baixo.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Também confirma.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Confirmo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ao contrário do que aconteceu, por exemplo, com a concessão da ANA, que não foi feita por concurso público, neste caso concreto as suas concessões foram feitas por concurso público,

foram adjudicadas aos preços mais baixos e foram distribuídas, no caso das subconcessões, por cinco empresas nacionais.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Nacionais e estrangeiras.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Nacionais e estrangeiras?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sim, porque houve um...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quer listá-las?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Eu diria que a subconcessão Douro Interior foi ganha pelo consórcio da Ascendi; Baixo Tejo pelo consórcio da Brisa; Litoral Oeste pelo consórcio da Brisa; Algarve Litoral pelo consórcio da Edifer, Dragados; Baixo Alentejo também pelo consórcio Edifer, Dragados; e Transmontana pelo consórcio da Soares da Costa. Falta-me algum? Não sei. Penso que não.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A pergunta que lhe faço poderia até, eventualmente, ser redundante face aos esclarecimentos que já deu no último depoimento. Mas, face também à narrativa dominante de que a Mota-Engil é a empresa do regime, convinha situar a questão e perceber, exatamente, em que condições é que esta foi adjudicatária, sendo certo que, por exemplo, nos tempos do Governo de Durão Barroso/Paulo Portas, em 2002, esta empresa foi adjudicatária da concessão do Grande Porto e o critério fundamental com base no qual lhe foi adjudicado não foi o preço, uma vez que tinha um preço 33% mais caro do que o que tinha ficado, desse ponto de vista, mais bem classificado.

Mas é importante fixar isto, da mesma forma que era importante para mim, e, presumo, também para esta Comissão, saber se, com a nova geração de parcerias público-privadas e, portanto, com os concursos em que a sua empresa entrou, no esquema das subconcessões montadas pela Estradas de Portugal, há uma relativa transferência de riscos do Estado para os privados e, se há, quais os riscos que se transferem do Estado para os privados.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, eu comecei a ter responsabilidade dentro do Grupo na área das concessões em 2008. No entanto, fui assistindo à evolução que foi sendo feita e não quero deixar de dizer que foi uma evolução notável do ponto de vista... Enfim, aprendo com os erros. Foi um caminho longo, mas, hoje, acho que temos esse modelo estabilizado e é um modelo que suscita muita curiosidade no estrangeiro, porque é um modelo que foi muito trabalhado.

Posso dizer que, atualmente, já entregámos a totalidade das obras do Douro Interior, sem qualquer pedido de reequilíbrio, e que, por alteração de soluções construtivas, a subconcessionária é devedora à EP de uma verba que ainda está a ser apurada, mas que pode rondar os 15 milhões de euros. Ou seja, não só se pôde fazer a construção no prazo como, inclusive, pelos valores que estavam adequados. E isto porquê? Porque se foi aprendendo ao longo do tempo, ou seja, é preciso estabelecer os corredores, é preciso estabelecer as declarações de impacte ambiental por antecedência.

Na verdade, houve um apuramento da forma de fazer estes projetos que, no Douro Interior — e penso que, no Pinhal Interior, se Deus quiser acabará da mesma forma, e noutras de que eu tenho experiência —, acabou desta forma que acho notável: uma poupança na construção e essa poupança é partilhada com o Estado de forma direta.

Portanto, eu hoje acho que, quanto ao risco de construção, quanto ao risco de financiamento, quanto ao risco de manutenção, quanto ao risco das grandes reparações, são todas incidências fortíssimas no projeto e estão todas cometidas de forma exclusiva à subconcessionária, neste caso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Modelo, esse, que anteriormente não era o que vigorava. É isso?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Eu penso é que o modelo... Ou melhor, o risco de construção, no passado, também era cometido à concessionária, mas as circunstâncias que permitiam que esse risco fosse totalmente isento de riscos é que não aconteciam. O que é que acontecia, no passado? No passado, não era obrigatório que, por exemplo, os corredores estivessem previamente definidos com a declaração de impacte ambiental emitida, o que tornava não só o risco que o corredor, que tinha sido previamente escolhido, fosse esse ou outro, por razões ambientais, como permitia muitas vezes a influência e a pressão, perfeitamente legítima, de autarquias, etc. — «não, o que dava jeito era que a autoestrada fosse mais à esquerda ou mais à direita» —, mudanças, essas, que geravam muitos encargos depois, na própria construção.

Acho que o risco já estava alocado do lado da concessionária, os mecanismos de que esse risco pudesse não gerar encargos adicionais para o Estado é que não estavam todos preparados, como hoje já estão. Enfim, esse desenvolvimento não estava...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Há um apuramento, uma afinação do modelo. É isso?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Exatamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, volto a agradecer-lhe a disponibilidade para ter estado aqui presente. Se isto fosse por pontos, o Sr. Doutor era com certeza o «passageiro mais frequente» na requisição que o Bloco de Esquerda fez para estas audições e, portanto, tinha direito a mais uma viagem... Mas a verdade é que não é e, portanto, fica apenas registada aqui a sua disponibilidade e esclarecimentos.

Mas, antes de terminar, gostava ainda de tirar duas ou três conclusões que me parecem mais ou menos lineares. Se não o forem, o Sr. Doutor contrariar-me-á.

Em primeiro lugar, estes contratos de concessão das parcerias público-privadas do Douro Interior e do Pinhal Interior são maioritariamente integradas por estradas de proximidade. Quase 90% das estradas construídas no âmbito destas concessões são estradas de proximidade. Não estamos a falar de autoestradas com três ou quatro vias em cada sentido, estamos a falar de estradas que ligam localidades do interior, muitas vezes muito pouco servidas por esse tipo de equipamento. Estamos a falar do serviço de Portela do Vento a Pampilhosa da Serra, de Vila de Rei à Sertã, de Miranda do Douro a Alfândega da Fé e a Mogadouro.

Portanto, estamos a falar de um conjunto de infraestruturas que são estradas nacionais, estradas de proximidade que não têm nada a ver com esta narrativa que se instalou no País, quase frenética e obsessivamente, de que as PPP são só grandes autoestradas; muito pelo contrário, não são. E a redução do serviço prestado às comunidades implica — e o Sr. Doutor confirmou-o aqui — pelo menos, do ponto de vista da empreitada, uma

compensação ao empreiteiro, pela obra não realizada, de 10% do valor não executado, o que significa que o Estado está a pagar para não se fazer obra.

Depois, também gostava de concluir que os pagamentos por disponibilidade — o que resulta, aliás, da sua declaração — são um critério de racionalidade em muitas das subconcessões que estão em vigor.

Gostava ainda de concluir que as cartas de conforto passadas pelo Estado são um *upgrade* no sentido de permitir ao concedente, Estradas de Portugal, e aos concessionários um melhor posicionamento no mercado para o financiamento das suas iniciativas.

Finalmente, gostava de deixar aqui assente que, com a evolução do processo e com o novo modelo de subconcessões, criado pela Estradas de Portugal na vigência dos anteriores governos, houve, de facto, um acréscimo de eficiência e, com esse acréscimo de eficiência, uma transferência de riscos para o particular concessionário e um alijamento de riscos do Estado, que tornaram, do ponto de vista do Estado, as concessões e as parcerias público-privadas mais benéficas.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se o Sr. Doutor tem algum comentário a fazer. Formalmente, estamos perante questões.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não queria comentar os comentários do Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, permita-me que faça uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado, hoje, está a pontuar todas as intervenções com interpelações à Mesa, mas faça favor.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, é só em abono do rigor.

O Sr. Deputado Manuel Seabra referiu que a ANA foi vendida sem concurso público. Queria que V. Ex.<sup>a</sup> informasse o Sr. Deputado que a ANA foi vendida por concurso público, num mecanismo que está previsto no Código da Contratação Pública, nomeadamente a venda por negociação particular, inscrita no Decreto-Lei n.º 232/2012, nos termos previstos no PEC 4 e depois inscritos no Memorando de Entendimento subscrito pelo Governo do Partido Socialista.

O Sr. **Presidente**: — Como sabem a privatização da ANA não está aqui...

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Vender a ANA não é propriamente vender petingas em Matosinhos, está a ver? A ANA é uma empresa de dimensão...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Permita-me, Sr. Presidente...

O Sr. **Presidente**: — Não sei se a privatização da ANA não daria lugar a algum inquérito parlamentar,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se calhar, dava!

O Sr. **Presidente**: — ... mas não é este.

Portanto, pedia aos Srs. Deputados que não abrissemos aqui uma discussão sobre a privatização da ANA.

Em seguida, é o Sr. Deputado Hélder Amaral que tem direito à sua narrativa...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, em resposta a esta...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço que não entremos neste tipo de conversa.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — São apenas 10 segundos, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, permite-me?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, permito, mas faço um apelo muito sério a que os Srs. Deputados dignifiquem os trabalhos desta Comissão. Creio que não ganhamos nada com isto.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, não contribui para os «desdignificar»,...

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... mas, colocado perante este desafio que o Sr. Deputado Paulo Batista Santos aqui trouxe, não resisto a um curto comentário.

De facto, estou siderado com o conceito de transparência e de concurso público que o PSD tem. Se o ajuste direto é o modelo de publicidade e de transparência dos concursos públicos, estamos conversados. O PSD, de facto, excede as marcas todas!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, estamos conversados.

Vamos dar agora direito ao Sr. Deputado Hélder Amaral de expor a sua narrativa, para usar a terminologia que está agora na moda.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, permita-me que comece por dizer que vou tentar não ter nenhuma narrativa sobre esta matéria — vade retro Satanás!... Sobre esta matéria, não quero mesmo ter qualquer narrativa, mas agradeço ao Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, que certamente já se apercebeu que, enquanto o País passa tremendas dificuldades, às vezes, parece que ainda não chegou a alguns grupos parlamentares a noção de que é fundamental esclarecer e dar ao contribuinte alguma perceção, o mais realista possível, do que se passou.

Queria dizer que não quero aqui fazer qualquer julgamento, quer de empresas, quer de políticos, mas estou profundamente interessado em perceber — é para isso que esta Comissão serve — se os mecanismos que o Estado decidiu na contratação da obra pública são corretos ou não, se são transparentes e, não sendo corretos e transparentes, como é que nós os transformamos em corretos e transparentes.

A primeira pergunta tem a ver com o que disse. Eu não estava cá mas sei que foi aprovado por unanimidade o Plano Rodoviário Nacional e, portanto, sobre essa matéria...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com propostas do PCP!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Com propostas do Partido Comunista Português, sim.

O Sr. Doutor disse que o Plano Rodoviário Nacional existia, mas ele não tinha, nem com as propostas do Partido Comunista Português, nem com as propostas de outros, datas, ou seja, lá não se dizia que em 2008, 2009 e 2010 temos de fazer todas aquelas estradas, mesmo as de proximidade, mesmo as de grande importância — algumas sê-lo-ão, seguramente — para a economia local. E não vou sequer comparar aquilo que é considerar uma autoestrada para Trás-os-Montes, zona deprimida, e depois dizer que para a Pampilhosa da Serra já não é preciso uma autoestrada. Parece que há aqui portugueses de 1.<sup>a</sup> e de 2.<sup>a</sup>!... Há quem considere que uma estrada em Pampilhosa da Serra não tem de ser uma autoestrada mas em Trás-os-Montes tem de ser. O Primeiro-Ministro da altura dizia que em Trás-os-Montes tínhamos de ter uma autoestrada porque é a única região do País onde não há autoestradas. Isso é-me indiferente, acho que o País todo merece autoestradas, desde que as contas públicas comportem o seu pagamento. Todo o País merece estradas de proximidade, todas as regiões as merecem, e são até úteis, desde que o Estado as possa pagar, porque quem paga é o contribuinte português.

É esse o raciocínio económico que temos de fazer. E fala-lhe alguém que é de Viseu e que foi eleito dizendo que a autoestrada Viseu-Coimbra não era uma das minhas promessas. Porventura, não será sequer nos próximos momentos, porque não temos condições financeiras de a pagar.

Portanto, perante o facto de se ter abatido sobre o País uma catástrofe — não há nenhum empresário que tenha vindo a esta Comissão que não fale da falência do Lehman Brothers e outros até utilizam frases mais dramáticas, como a grande catástrofe que se abateu sobre o País —, pergunto: sob o ponto de vista da razoabilidade, sob o ponto de vista do custo-benefício, era ou não razoável ponderar um conjunto de investimentos que acabaram por ser feitos?

Queria também dizer que esses concursos foram feitos apesar de as empresas alterarem as condições, de forma genérica, da primeira para a segunda fase, alegando isso mesmo, e depois terem voltado atrás, como aconteceu numa das concessões, a do Douro Interior, em que, na fase final, o valor recuou para o da primeira fase. E isto apesar de todas essas condições.

A minha pergunta é: por que é que isso aconteceu? Qual foi o acordo que fez com que isso acontecesse? As condições melhoraram, apesar do Lehman Brothers, da primeira para a segunda fase? É que, olhando para o quadro, vejo que, na primeira fase, no concorrente seis, que eram VV. Ex.<sup>as</sup>, os valores eram de 696,57, na segunda fase eram 757,33, recuando depois para os mesmos 696,57. Não querendo fazer nenhuma acusação de desconto ou de benefício, pergunto por que é que se voltou à primeira fase. Havendo na mesma condições degradadas, por que é que não se manteve, o que, pela explicação que deu era perfeitamente razoável, a proposta da segunda fase?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, antes de mais, relativamente às suas considerações acerca do investimento público e às decisões de o fazer ou não, de o apressar ou não, como poderá imaginar, é algo que me ultrapassa. Cabe ao poder político legitimado e não vou discutir isso.

Confirmo que tenho ideia, embora não o conheça em profundidade, que, como o Sr. Deputado diz, o Plano Rodoviário Nacional é um objetivo sem data, ou seja, pode ou não acontecer. Isso é importante referir. No fundo, era um guião que merecia um grande consenso nacional acerca do que se deveria fazer neste tipo de infraestruturas vitais para o País.

Relativamente à questão que coloca, diria o seguinte: as pessoas falam muito Lehman Brothers, mas ele não foi o começo da crise. Hoje, o Lehman Brothers simboliza o momento em que o grande banco global, um banco com um *rating* AAA entra em falência de um momento para o outro, o que criou uma falta de confiança brutal no mercado interbancário que fez com que os bancos deixassem de emprestar dinheiro uns aos outros. Isso é que criou, numa primeira fase, uma crise de liquidez brutal, que teve como consequência o aumento do preço do dinheiro e, depois, provocou tudo o que conhecemos mais tarde, como a crise das dívidas soberanas, que foi o que afetou os países.

Esta falta de liquidez deixou a descoberto o excesso de alavancagem que muitas empresas, muitos países, muitas famílias tinham. Mas este não é um processo binário, ou seja, no dia 16 de setembro de 2008 todos nós percebemos o que ia acontecer em abril de 2013, não foi um processo continuado.

O Sr. Deputado lembrar-se-á tão bem como eu que muitos economistas reputados disseram na altura que era uma mera crise de liquidez que rapidamente se resolveria, e não foi.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Foi uma crise brutal. Numa primeira fase, a crise era só uma crise de liquidez, que fez aumentar o custo do dinheiro, mas nada antecipava que podia ter as consequências que veio a ter alguns anos mais tarde.

Essa perceção fez com que houvesse, de facto, um aumento do custo do dinheiro e isso foi transversal a todas as propostas e a todos os concursos da primeira para a segunda fase.

A EP, nessa altura, independentemente do custo do dinheiro, achava que era importante continuar a fazer o investimento público e entendeu que havia uma alteração anormal de circunstâncias aplicável a uma frase pré-contratual que justificava o não cumprimento dessas normas concursais. Entendimento diferente teve o Tribunal de Contas numa fase posterior, que entendeu que a alteração de circunstâncias, que era real, era factual, não se devia aplicar a uma fase pré-contratual do concurso público. Este é um termo jurídico complexo, porque se entende que a liberdade pré-contratual no concurso público não é a mesma de uma contratação privada.

É que num contrato público não posso retirar a minha proposta, estou sujeito à proposta inicial que apresentei mesmo que ela já não se adapte a uma realidade que, entretanto, meses depois, mudou da forma que mudou. Portanto, entende-se que esse período tem de ser coberto pelo princípio da boa-fé, que, na prática, é o que subjaz ao princípio da alteração de circunstâncias, e ser assim aplicado a esse momento.

Foi um tema muito esgrimido juridicamente nas alegações ao Tribunal de Contas, houve inúmeros pareceres sobre essa matéria, mas o Tribunal de Contas entendeu que assim não deveria ser.

Sr. Deputado, tentando voltar atrás no tempo e tendo a memória desse momento, é preciso ter em conta outra questão importante, que é a seguinte: o acórdão de recusa do visto do Tribunal de Contas vem em novembro de 2009; o contrato tinha sido assinado a 27 de novembro e, se a memória não me falha, é praticamente um ano depois de se terem iniciado os trabalhos — estou a falar especificamente do Douro Interior. Nessa altura, já havia obra feita à volta de 96 milhões. Como o Sr. Deputado sabe, os contratos sujeitos a visto prévio não produzem efeitos financeiros, mas são válidos e existe responsabilidade do Estado nos termos do artigo 45.º

da lei do Tribunal de Contas relativamente a todos os encargos que ocorram até à recusa de visto.

Portanto, havia um problema duplo: havia um problema de querer ou não continuar com esse investimento, e essa era uma decisão do Estado, mas já tinha uma consequência, que era uma penalização económica muito grande, se assim não fosse.

E, nessa lógica ainda de uma crise que não tinha os contornos que hoje tem, e que hoje sabemos que tem, era uma crise eminentemente financeira, entendeu-se que seria possível — e isso não está fora de hipótese — refinar os financiamentos acordados ou pré-acordados numa fase posterior e que esse benefício, então, poderia cobrir essa diferença de custo em benefício, na altura, do Estado. Esta é a lógica toda que foi feita nesse sentido. Ou seja, recuperou-se e antecipou-se que a crise de liquidez ia passar e que os refinanciamentos que se iriam fazer, e que são normais fazer após a fase de construção...

Fazendo um parêntesis: estes projetos são muito importantes, porque têm uma fase de risco muito grande, que é a fase da construção, ou seja, garantir que a construção se faz no prazo, no modelo e com o custo controlado. Depois, quando a infraestrutura entra em vigor, o risco diminui consideravelmente. E isso é que torna atrativo depois esse ativo e, normalmente, é quando se refinanciam estes projetos.

Então, como dizia, antecipou-se que essa crise de liquidez iria passar — enfim, estávamos todos com essa ilusão — e que se poderia refinar o projeto, e alterou-se na altura até as regras, dando ao Estado a totalidade do benefício, quando numa primeira fase, nos contratos iniciais, só tinha 50%.

Portanto, baseou-se num facto futuro e incerto, sem dúvida, que era o refinanciamento das condições financeiras, que reporia as condições

financeiras ao nível do que era necessário para cumprir com essa primeira fase. Facto futuro e incerto, porque, se ele fosse certo, então, haveria lugar aos tais pagamentos contingentes, que ficaram previstos. Isto é importante dizer e estou a fazê-lo, recuperando esse esforço de viver o tempo e aqueles meses conturbados.

Assim, na prática, o que ficou dito foi «vamos assumir que é um refinanciamento futuro que possibilita repor as condições financeiras, se assim não acontecer, então, estamos na proposta BAFO, ou seja, nas condições mais gravosas». E, então, criaram-se — e isso ficou relativamente claro, na minha opinião — os tais pagamentos contingentes que seriam devidos a todas as subconcessionárias, se o refinanciamento, para o qual ainda não está prevista data para ocorrer, não venha a ocorrer de forma satisfatória.

Não sei se respondi à sua questão.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Deu-me uma grande ajuda. Pelo menos, percebi melhor. Percebi que, de facto, a primeira fase tinha um valor, na segunda fase os senhores degradaram as condições, o que é perfeitamente explicável dada a circunstância financeira do momento, é a alteração superveniente das circunstâncias, mas depois na proposta final reformada, quer o Estado quer as empresas, chegaram a acordo que, dada a degradação das circunstâncias, voltariam aos valores da primeira fase. A primeira vantagem é conseguir o visto do Tribunal de Contas — e não vou concluir, com isso, que houve um subterfúgio para conseguir um visto sem o qual a obra não poderia avançar, já lá irei. A segunda questão que me explicou, como todos os seus colegas, é que, de facto, no que respeita a esta diferença, apesar de ser um valor incerto num futuro também incerto, ficou acordado que em futuras renegociações o Estado ficaria com esses

benefícios de um refinanciamento — num momento incerto, num momento não datável.

A minha pergunta é a seguinte: qual foi o modelo do acordo que ficou? Isso ficou escrito de que forma no contrato? Ficou acordado de que forma? É que, como já vimos, alguns contratos falam em pagamentos contingentes ou reembolsos contingentes, alguns até dizem expressamente que o Estado fica com 100% desses ganhos de futuros refinanciamentos; há quem fale em cartas, há quem fale em acordos. Portanto, queria saber qual é o modelo jurídico, a forma jurídica encontrada, e de quem foi a ideia dessa forma, ou seja, quem é que disse «nós temos aqui um problema real, palpável, conhecido por todos, que é a degradação das condições financeiras, e temos um outro problema que é ultrapassar o visto do Tribunal de Contas». Quem é que encontrou esse modelo? Como é que isto ficou plasmado nos contratos?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, o universo do acordo entre a EP e as subconcessionárias está explanado no contrato. Não há outro, é aquele. No contrato reformado foram alteradas as cláusulas, se a memória não me falha, 87, que eram as que previam os refinanciamentos. E nessas cláusulas foi aditada a necessidade de fazer um refinanciamento às condições financeiras e, quanto a essas condições financeiras, em toda a extensão que fossem obtidas eram para o Estado e se não fossem obtidas gerariam os tais pagamentos contingentes, que vinham depois previstos de forma explícita no caso-base. Não há nenhum acordo ou nenhum contrato para além deste, nada.

Quanto a quem teve a ideia, Sr. Deputado, acho que houve intensas reuniões, principalmente entre os advogados das várias partes, no sentido

de evoluir para uma solução e, enfim, foi de um processo negocial intenso que ela surgiu.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, estamos perante duas obras na mesma data: uma com os problemas que acabámos de conversar e com a recusa de visto e a outra que não teve.

Na opinião do Secretário de Estado à data, segundo uma entrevista que veio no *Público*, no Pinhal Interior resolveu-se ter cuidados que não se tiveram nas anteriores concessões. Ou seja, esta degradação da primeira para a segunda fase, que é um atropelo à regra da contratação das parcerias público-privadas e às regras do Tribunal de Contas, não aconteceu.

A minha primeira pergunta é a seguinte: se as condições financeiras eram iguais, se a empresa até é a mesma, por que é que no Pinhal Interior o processo já foi feito *by the book*, cumprindo, no fundo, as recomendações que o Tribunal de Contas deu aquando da concessão do visto da Douro Interior?

A segunda pergunta que lhe quero colocar é se confirma que, de facto, a vossa proposta base e a variante em nenhum momento aumentou a vossa pontuação, permitindo permanecer no concurso, ou se, como acabou por dizer na resposta ao Partido Socialista, as vossas propostas eram sempre melhores que as anteriores e, portanto, tinha sido irrelevante manterem a proposta base ou a variante.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins** — Sr. Deputado, pode repetir a primeira pergunta?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A primeira pergunta é por que é que acontece uma coisa na Pinhal Interior, visto clarinho e limpinho,

quando estamos a falar da mesma data, da falência da Lehman Brothers, de condições financeiras iguais, e existem todos esses problemas na outra concessão.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — É por dois motivos.

Primeiro, a proposta do Pinhal Interior foi entregue, apesar de tudo, no dia 29 de setembro já com um sinal de que havia um problema de liquidez, ainda muito ténue, mas, enfim, já ia com outras condições. Porém, os cadernos de encargos não eram todos iguais e havia uma coisa importante... Antes de ir a essa questão, quero referir o seguinte: o Douro Interior acabou por não ter o financiamento do Banco Europeu de Investimento (BEI), e o financiamento do BEI, apesar de exigir garantias bancárias aos bancos comerciais do montante que empresta, acaba por melhorar o custo global do financiamento. E o Pinhal Interior foi a obra mais financiada pelo BEI, porque, segundo os critérios e aquelas grelhas que o BEI usa para eleger os projetos, era o projeto que mais o satisfazia e, portanto, foi o mais financiado pelo BEI e também por isso beneficiou um pouco no custo.

Mas a questão é que nem todos os cadernos de encargos eram iguais nos ponderadores. Por exemplo, no Algarve Litoral e no Pinhal Interior, a BAFO foi feita com todos os concorrentes, não havia uma *short list*; portanto, foi repetida para todos. E o que acontece é o seguinte: o cálculo da vantagem financeira, como a concessão era muito mais complexa, permitia que eu pudesse ter o mesmo ponderador na classificação A1, que é aquela que não podia ser desigual, que não podia ser superior da primeira fase para a segunda aumentando o valor atual líquido (VAL).

O que é que eu quero dizer com isto? Se reparar, o VAL do Pinhal Interior entre a proposta inicial e a BAFO subiu, acomodando um aumento

dos encargos que houve, mas sem que o ponderador, que era calculado de forma diferente, fosse alterado, porque as últimas subconcessões tinham um quadro classificativo diferente. Portanto, há, de facto, um piorar do VAL da primeira fase, em valor nominal, para a segunda fase — agora não tenho aqui os valores, mas imagine que é de 700 e tal milhões para 800 e tal milhões —, mas sem que isso, no cálculo do ponderador do concurso, fizesse com que a classificação A1 se agravasse de uma fase para a segunda fase.

Sr. Deputado, peço-lhe que repita a última pergunta sobre o Douro Interior.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A última pergunta era sobre a diferença, por que é que aconteceu de uma para a outra — mas acabou por me explicar — e era ainda para saber se a vossa proposta base e a proposta variante, os tais 200 milhões, teriam servido ou não para...

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, nós tivemos... Deixe-me ver se tenho aqui os valores.

*Pausa.*

No Douro Interior, a variante financeira teve uma classificação de 12,804 e a base teve 12,761, portanto, quatro décimas de diferença. A segunda proposta classificada teve 11,48. A minha proposta final da BAFO, com o agravamento do VAL pelos encargos financeiros, teve 11,64. Depois é que, quando foi a reforma, voltou a ter 12 e qualquer coisa.

Estou a dizer estes números pelo seguinte: é que em qualquer cenário a minha proposta, base ou variante, era sempre melhor, mesmo piorada

com as condições financeiras, do que a segunda melhor, que foi a do candidato número cinco. Ou seja, penso que é o alcance da sua pergunta, em caso algum a concorrência aqui ficou prejudicada, mesmo com essa degradação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Só para terminar, e não irei colocar perguntas na segunda volta, gostava de lhe fazer uma última pergunta. Foi dos poucos que valorizou o papel do Tribunal de Contas: o Tribunal de Contas está lá, fiscalizou, deu o visto e, portanto, é uma instituição que, pelos vistos, dá crédito.

Mas gostava de lhe lembrar que em 2006 saiu um decreto-lei que estabelece o regime jurídico das parcerias público-privadas. Sendo, obviamente, a vossa empresa bastante conhecedora do setor, o que me parece razoável, porque quem quer fazer sapatos o melhor é saber que tipo de produtos é que pode utilizar, não serve o argumento de que utilizou um produto ilegal, porque o cliente pediu — perpassou numa resposta que «o Estado quis assim e nós fizemos assim».

VV. Ex.<sup>as</sup> estavam conscientes das regras da contratação destas parcerias público-privadas. Estavam conscientes da necessidade de existência da declaração de impacte ambiental, de concurso público, da não degradação das condições da primeira para a segunda fase.

Pergunto: apesar disso, resolveram, nessas circunstâncias, concorrer, porque a grelha de riscos, como há pouco referiu, estava da parte do Estado? Sim ou não? Se não fosse assim, concorreriam à mesma com o tal risco de o Tribunal de Contas vos negar o visto e com isso haver indemnizações quanto a obras já executadas? É que, como acabou por confirmar, o visto não impede que entretanto se façam obras, o que leva a pedidos de reequilíbrios financeiros.

Portanto, gostaria de saber se essa ponderação foi feita e se não foi essa grelha de riscos estar da parte do Estado que vos levou, no fundo, a parecer que viviam num outro planeta e que nada queriam saber sobre isto porque o Estado é que era o dono da obra, quem encomendava e quem fazia a obra.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, nós conhecemos a lei, temos essa obrigação, e conhecemos o setor e as especificidades do setor.

É preciso ver o seguinte: se houvesse a confirmação da recusa de visto, não havia direito a qualquer reequilíbrio económico-financeiro; havia só direito à reposição das obras e dos encargos todos que tivessem sido comprovadamente incorridos, nada mais. Em qualquer circunstância, esse risco nós conhecíamos.

Mas há uma coisa importante, Sr. Deputado: relativamente às três questões críticas, que são transversais a todas as subconcessões levantadas pelo Tribunal de Contas, a resposta não ser binária, nem sim nem não. Mesmo do ponto de vista jurídico, temos pareceres de reputadíssimos juristas que, à partida, questionavam se o Tribunal de Contas tinha de intervir na concessão de vistos, na medida em que a EP tinha um estatuto de empresa autónoma, etc.

Portanto, em todas essas questões, do ponto de vista jurídico, pareceu-nos, com os nossos consultores, que havia respostas que pelo menos lançavam uma dúvida mais que legítima sobre as várias posições que estavam em causa.

Primeiro, relativamente à própria necessidade da existência de visto, existem pareceres... Foi uma questão que, curiosamente, o Tribunal depois esclareceu, mas no início não se pronunciou, e devo dizer, a bom da

verdade, que, quando a EP resolve pedir voluntariamente o visto, essa discussão deixa de fazer sentido.

Ponto dois, a obrigatoriedade ou não da aplicação do regime das parcerias público-privadas à EP. Esta questão é curiosa, está nos vistos, como o Sr. Deputado teve, com certeza, ocasião de ver, e é uma questão muito debatida, ou seja, se é ou não necessária e, não sendo, o problema do comparador não se punha. Embora a questão do comparador seja prévia ao lançamento do concurso, enfim, ultrapassa os concorrentes.

A terceira questão, quanto ao agravamento das condições financeiras e ao agravamento entre o subcritério A1 da primeira para a segunda fase, nos termos do artigo 28.º do programa de concurso, e se isso era relevante ou não, todos estávamos conscientes da aplicação de uma justificação legal perfeitamente sustentada para essa matéria. Portanto, o problema, para nós, não se colocava.

O que é que estou a querer dizer com esta minha resposta? Pareceu-nos que, relativamente a todas as questões, elas não eram de resposta binária, no sentido «sim» ou «não», mas todas elas tinham fortíssima sustentação jurídica para defender a posição que, no final, veio a ter vencimento.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins, agradeço mais uma vez o seu regresso a esta Comissão de Inquérito.

Nos primeiros minutos desta reunião não pude estar presente, porque estive a acompanhar uma delegação do poder local do concelho de Almada,

que veio apresentar uma petição com 6000 assinaturas contra a anunciada decisão do terminal de contentores da Trafaria. Estive, portanto, a acompanhar essa delegação e não pude assistir às suas primeiras respostas. Se, porventura, houver alguma matéria que eu possa estar a repetir, aproveitamos para recapitular e para sistematizar a informação.

Gostava de voltar ao assunto do tipo de subconcessões que estamos a tratar. Como sabemos, na reunião de hoje, estamos a tratar das subconcessões Douro Interior e Pinhal Interior, ou seja, zona centro e zona de Trás-os-Montes e Alto Douro. E já ficou claro, nesta audição, que as subconcessões aqui em análise são constituídas, na sua grande maioria, por estradas de proximidade, chamemos-lhes assim, e não propriamente autoestradas, isso é uma parte muito pequena da concessão.

Para recapitular e para sistematizar o âmbito destas subconcessões, pergunto-lhe quantos quilómetros de construção nova estão em causa, quantos quilómetros de beneficiação e o total de estradas de proximidade em exploração que estariam nestas subconcessões, para podermos ter uma noção do que está, de facto, em causa, porque há uma parte que é preciso construir, uma parte que é preciso construir autoestradas, uma parte que se prende com a gestão e a exploração da rede viária. Falou, há pouco, em 567 km no Pinhal Interior e 242 km, salvo o erro, no Douro Interior, em termos de total de vias concessionadas.

Gostava que nos pudesse dar um enquadramento sobre a desagregação destas questões em termos de obra nova, de construção e de manutenção, para recapitularmos aqui essa informação.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, no Douro Interior, dos 242 km, 225 km são construção nova, dos quais 14 km de autoestrada e o resto tudo de estradas de vários perfis, IC e um IP. E essas,

sim, uma rede capilar, enfim, que une uma série de regiões na zona muito norte do País.

No Pinhal Interior temos um total inicial de 520 km, dos quais 151 km de estrada nova, dos quais 86 km de autoestrada, que referi, e a diferença de 86 km para os 151 km é estrada nova, mas sem ser autoestrada.

Portanto, o total é 520 km; estrada nova, construção nova é 151 km, o que faz com que os outros 370 km seja tudo remodelação ou intervenções significativas; e desses 151 km, 86 km é autoestrada e a diferença para os 151 km, que são cerca de 70 km, é construção nova mas não autoestrada.

Assim, diria que o Pinhal Interior se caracteriza muito por uma grande intervenção ao nível da remodelação da rede viária daqueles três distritos abrangidos, além de 150 km de estrada nova. O Douro Interior, esse sim, é muita obra nova, porque aí havia, infelizmente, pouca estrada para remodelar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para bem e para o mal, havia pouca coisa para remodelar.

Gostava de retomar esta situação do processo de renegociação e de revisão das subconcessões, para estabelecermos o ponto de situação, o retrato do que estava e do que fica sobre esse resultado da renegociação, e qual o ponto da situação agora entre âmbitos de subconcessões, que alterações ficaram e qual a perspetiva que se coloca hoje em termos de faseamentos, de programação, de prazos, etc. Qual é a perspetiva que está colocada neste momento por parte da concessionária em relação a estes dois processos?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, relativamente ao Douro Interior, a fase de construção já foi concluída em novembro do ano passado, ou seja, todos os troços foram colocados à operação nos prazos que estavam acordados. Portanto, a subconcessão hoje está em plena exploração e operação e as estradas estão todas à disponibilidade das populações e da EP.

No Pinhal, de facto, houve essa renegociação que culminou com a assinatura de um acordo, de um memorando, em agosto do ano passado, de 2012, em que houve uma redução significativa do objeto da subconcessão, que não lhe sei traduzir aqui, com rigor, em quilómetros, mas foi profunda. Enfim, foi um corte de 260 milhões de área de construção nova, de 125 milhões de grandes reparações e de 99 milhões em operação, num total de 485 milhões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Qual foi o terceiro valor?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Foi de 99 milhões relativos a operação e manutenção.

Foi, de facto, um reajustar grande daquela concessão. Toda a subconcessionária teve de se adequar a essa nova realidade do ponto de vista quer da construção que era exigida, porque ela foi muito diminuída, quer dos planos. Foi, entretanto, negociado com a Estradas de Portugal um novo plano de trabalhos, que está em curso, e o último troço desta subconcessão entrará em exploração, se a memória não me falha, em outubro de 2014.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Foi negociado um novo programa de trabalhos, segundo nos relata, com um corte substancial ou muito

significativo do objeto da subconcessão Pinhal Interior. Estes 260 milhões de euros que foram cortados relativamente a construções novas significam alteração das características construtivas das obras que se mantêm mas alteradas ou, apenas e só, obra que deixa de ser feita em função destes cortes? Faço-me entender? Há uma reprogramação de obras, mantendo-se alguma parte, ou deixa de se fazer uma parte e pronto?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não. Há um troço... O IC3 era suposto ir até Coimbra. Havia a possibilidade de ir a Coimbra Norte ou a Coimbra Sul; indo a Coimbra Norte, a dúvida era se entroncava no IP3 ou não. Isso estava até já fora da subconcessão, isto é, se haveria ou não essa extensão, se faria sentido fazer um atravessamento outra vez ao Mondego. E o grande corte na obra nova foi no IC3. Ou seja, o IC3 ficou pouco acima de Tomar, ficou muito mais abaixo do que era suposto ficar inicialmente.

Relativamente aos outros cortes, o que foi feito foi, digamos assim, ou nos troços muito pequenos uma diminuição do nível de intervenção, não tão profunda como estava inicialmente previsto, ou mesmo um corte ou retirar da recuperação de muitos troços de via do âmbito da subconcessão. Ou seja, imagine um troço em que era para intervir no sentido de o repavimentar todo; se ele foi tirado, deixa de ser responsabilidade da subconcessionária e passa a ser responsabilidade da EP, fazer ou não fazer.

Mas indo ao encontro da sua pergunta, se a entendi, Sr. Deputado, basicamente foi retirar trabalho: muito mais do que alterar a natureza do trabalho, foi retirar trabalho.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há aqui uma pergunta mais ou menos inevitável, que não sei se já foi feita hoje, que tem que ver com as taxas internas da rentabilidade (TIR) acionista nestas subconcessões. Assim, para

que conste, para registo da reunião, peço-lhe a TIR do Douro Interior e a TIR do Pinhal Interior e, no caso de ter havido uma renegociação que tenha tido repercussões, como ficaram depois.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A TIR do Douro Interior é 7,95% e a TIR do Pinhal Interior é 9,5%.

A renegociação do Pinhal Interior não contendeu com a TIR; foi só a alteração do objeto da subconcessão. Portanto, nenhuma delas foi renegociada. Esse aspeto não se colocou.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, não exclui que possa haver uma alteração da TIR, porque sabemos que a TIR, digamos assim, é um *output*, ou seja, não é um pressuposto de negociação, mas o resultado de variáveis que são negociadas. É isso?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — O Governo criou uma comissão onde todas as concessionárias estão em processo renegocial destas concessões — e estamos a falar de concessões de realidades diferentes, de gerações diferente, umas em construção, outras não em construção, etc. — e, ao abrigo dessa comissão, há diferentes vetores ou dimensões nas quais a renegociação vai incidir, que tem a ver com o nível de serviço, com o que se pode diminuir no nível da operação para que se torne menos oneroso para o Estado, com nível de qualidade mínimo garantir essa operação. No Pinhal já se fez corte no próprio investimento. Obviamente que isto, podendo ter repercussão na renda, pode não mexer na remuneração acionista. O que digo é que a remuneração acionista é sempre afetada, porque, se a remuneração acionista tem uma expressão de 7,95%, por exemplo, no Douro para um universo de 100, se eu passar a ter um

universo de 70, a remuneração acionista é diminuída nesses 30, mas não é repostada. Percebe, Sr. Deputado?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em termos absolutos é menor, porque o volume de negócios é mais baixo, em termos de taxa de lucro é idêntico.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Mas é importante esclarecer, porque já vi isso dito nalguns meios de comunicação, que não há uma reposição da remuneração por coisas que não são feitas. Não. A remuneração, em termos nominais, é diminuída na proporção da dimensão que o negócio também é diminuído; em termos percentuais, mantém-se.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Esta diminuição do volume, em termos absolutos — não estou a falar da remuneração, estou a falar do investimento geral da subconcessão —, é cronologicamente posterior ou não a situações de paragem de obras e de dificuldades na execução da obra e resulta essencialmente da iniciativa do Governo perante o constatar de dificuldades, ou nunca houve dificuldades da parte da concessionária na execução da obra no terreno, como houve noutras concessões?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, falo pelas minhas concessões, e vai perdoar-me o orgulho de o dizer, mas nas nossas subconcessões, como nas nossas anteriores concessões, nunca tivemos qualquer problema do ponto de vista da execução dos trabalhos. Ou seja, o Douro Interior foi totalmente concluído nos prazos que estavam acordados e, portanto, está todo em exploração, e o Pinhal Interior é uma concessão que vai em cumprimento de todos os planos de trabalho, ou seja, a

motivação do corte no Pinhal Interior teve, exclusivamente, como fundamento, o interesse do Estado em reduzir o montante de investimento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quer isso dizer, portanto, que não houve, até agora, problemas com os desembolsos ao nível da banca, como aconteceu com outras concessionárias?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Tivemos problemas com desembolsos apenas associados não, de todo a atrasos nos trabalhos, mas a alguma indefinição que a banca hoje tem de saber o que vai acontecer.

Esta questão é importante esclarecer e agradeço-lhe a sua pergunta nesse sentido. Nós assinámos um MoU com o Estado, mas ele, para ter pleno efeito, tem de se concretizar num aditamento ao contrato de concessão, que implica a autorização dos bancos financiadores, etc. Isso é que ainda não está concluído e tem de estar concluído para que possamos dar plena eficácia ao que foi renegociado e aos cortes que foram feitos.

Aconteceu, momentaneamente, no desembolso de dezembro ou de janeiro, pelo atraso que estava a decorrer, um atraso no desembolso, mas que já foi normalizado. Neste momento, não temos qualquer atraso nos desembolsos financeiros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode, por favor, se tiver essa informação consigo, esclarecer-nos quais foram as entidades financiadoras e os bancos agentes nestas duas subconcessões?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — No Pinhal Interior tivemos um sindicato bancário inicial — digo inicial, porque depois os bancos

cedem as dívidas, ou sindicam, ou dividem — de 11 bancos, nos quais pontua o BEI, que foi o banco que mais financiou a concessão,...

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

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Em 1200 milhões o BEI financiou 300 milhões.

Como estava a dizer, o sindicato eram 11 bancos: o BEI, o Banco Espírito Santo, a Caixa Geral de Depósitos, o Caja Madrid, o BPI, o BBVA, o Banesto, o Banco Popular, o Barclays Bank, o Banif e o La Caixa de Barcelona. Foi dos sindicatos mais completos que tivemos.

No Douro Interior o sindicato não é tão extenso. São 7 bancos e, aqui, não temos o BEI, como lhe tinha dito há pouco. Temos o Banco Espírito Santo, a Caixa Geral de Depósitos, o Millennium, o Bankia, o Fortis Bank, o BBVA e o Banesto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou pedir-lhe para nos ajudar a compreender uma coisa relativamente aos critérios de financiamento do Banco Europeu de Investimento.

Não é suposto, julgo eu, em termos institucionais, que o Banco Europeu de Investimento funcione como outro banco qualquer, do ponto de vista da missão e da filosofia da criação dessa instituição. Disse-nos que o investimento no Douro Interior acabou por não ter qualquer financiamento BEI. Pergunto-lhe quais as razões relativamente a essa situação, por que é que isso aconteceu.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, o BEI é um banco multilateral, ou seja, os seus acionistas são Estados soberanos que cometem e criam estes bancos de desenvolvimento no sentido de um propósito muito particular, que é o de concorrer para o desenvolvimento de infraestruturas ou de empresas nos países dos seus próprios acionistas. Tem essa função, como existem outros, como a CAF, o Banco Mundial ou o FMI. E é um banco muito particular nesse aspeto. E acho um banco muito eficaz e muito experiente neste tipo de projetos.

A análise particular do envolvimento do banco dentro de um projeto tem a ver com uma grelha de critérios, que tem muito a ver com critérios de geração de externalidade, critérios muitas vezes que têm a ver com a área onde se desenvolve o projeto, com a população afetada. E, segundo a grelha, na altura, do BEI, o Douro Interior não é elegível para ser financiado. Todos nós nos admiramos um pouco, porque é um projeto importante do ponto de vista social, etc.

No Pinhal Interior, é importante dizê-lo, o banco financiou-o fortemente. Aliás, de todas as subconcessões, foi aquela que, dentro desses critérios, obteve maior classificação, mas, por exemplo, muito compartilhado naquilo que é o IC3 — e isto é importante dizer-se. Ou seja, mesmo dentro de um projeto, o BEI pode associar-se mais a determinado troço ou a determinada parte da infraestrutura do que a outra. Isso faz com que, por exemplo, o corte no IC3 vá ter um corte no financiamento do BEI superior ao percentual do corte no âmbito da concessão ou do que a linearidade da aplicação do corte percentual teria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não é proporcional.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não é proporcional.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, gostava de colocar uma última questão, que tem a ver com o modelo de gestão e as opções políticas que não vinculam a responsabilidade da empresa. Portanto, estão a montante, estão nos governos, estão nas decisões políticas. Nesse sentido, não temos a menor dúvida e temos a consciência de que, do ponto de vista do debate político e da nossa crítica relativamente ao modelo de financiamento e de gestão, as empresas concessionárias enquanto empresas fazem o seu papel, que é salvaguardar a sua posição.

Portanto, ouvimos e concordamos que o Plano Rodoviário Nacional foi — e esta foi a sua expressão — «um guião que mereceu um grande consenso nacional». Nós, enquanto partido, também tivemos um papel ativo na construção desse consenso, e foi um processo, até, diria, muito interessante de apreciação parlamentar de um decreto-lei que revia o Plano Rodoviário Nacional e consagrava o PRN 2000. Por iniciativa, salvo erro, do PCP, foi feita a apreciação parlamentar desse decreto-lei e foi desencadeado um processo de debate nesta Casa que, ouvindo autarquias, diversos agentes de desenvolvimento regional, otimizou e aperfeiçoou o PRN, fazendo-o responder às necessidades do País. Esse processo resultou numa lei da Assembleia que definiu o PRN 2000, que, entretanto, já sofreu alterações, não é o mesmo dessa altura. E é verdade que as datas de construção das obras não estavam lá previstas, o que é importante para que se saiba que a concretização teria de ser colocada depois, em termos de faseamento, programação, ponderação das prioridades, etc. As datas viriam depois, e vieram depois com uma ou mais resoluções do Conselho de Ministros.

No entanto, acrescentamos que não tinha também, muito menos, orientações quanto ao modelo de financiamento e gestão. Uma coisa é

estarmos todos de acordo que é importante construir estradas no interior do País, fazendo ligações fundamentais para aquelas regiões e populações, outra é dizer, porque nunca tal ficou demonstrado, que só poderia ser construída uma estrada no interior se fosse em modelo de PPP. Esta é que é a questão-chave do ponto de vista político, que não é passível de responsabilização da empresa.

Termino, Sr. Presidente, com uma questão que tem a ver com as condições que o Estado deixou de ter e que as empresas tinham, e faço-a sem qualquer acinte, para percebermos a evolução que o País teve nesta matéria.

Pergunto ao Sr. Doutor se, do ponto de vista técnico, das competências, da capacidade de instalada em termos técnicos, as empresas concessionárias não têm, neste domínio, uma capacidade que muitas vezes é proveniente da estrutura técnica da ex-JAI e atual EP. Ou seja, estas estradas de proximidade, esta obra, esta gestão e exploração e esta beneficiação que é entregue à vossa empresa durante década e décadas não foi feita, e bem feita, por estruturas e profissionais ao serviço do Estado, muitos deles que até ficaram na empresa?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A essa questão os ingleses chamam *tricky question*, porque é uma questão política, uma questão de decisão. Não digo que não.

Há duas questões importantes que me permito, sem querer comentar, de todo, o que disse.

Primeiro, eu, como agente do setor da construção que tenho responsabilidades num grupo construtor, diria que o PRN é um exemplo que devia existir no País, ou seja, haver consensos sobre os investimentos. Sempre que há disponibilidade ou interesse em fazer um investimento não

se escutar tudo da base zero é muito importante. Acho que o PRN é um exemplo importante. Depois, falaremos sobre se o modelo é aquele e se as datas são aquelas. São duas questões diferentes que cabem à política executiva do momento. No entanto, estarmos de acordo sobre o que vamos fazer a longo prazo em determinado setor infraestrutural do País é fundamental e é um exemplo, ponto um.

Ponto dois: o modelo de PPP — e estou a repetir-me — é uma forma de execução, é um instrumento; não é um fim em si mesmo, não pode ser um fim em si mesmo. É um instrumento para fazer e desenvolver um investimento público.

Costumo dizer que a maior vantagem do instrumento PPP é a sua maior perversidade, que é o seguinte: sabermos precisamente quanto custa uma infraestrutura no seu momento zero, financiá-la, desenvolvê-la, projetá-la e explorá-la.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desde que não haja novidades.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr. Deputado, estava a dar-lhe o exemplo do Douro Interior em que vamos devolver à EP, em *cash*, porque é assim que está previsto no contrato, cerca de 15 milhões, custando a obra aquilo que custou, ou seja, houve uma poupança fruto da engenharia e da capacidade de obtermos poupanças e de partilhar isso com a EP. Há exemplos maus no passado, muitos exemplos maus. Mas tivemos a capacidade de ir aprendendo com o tempo e estas últimas, nesse aspeto, são muito mais lineares.

Eu estava a dizer uma coisa que é importante: como instrumento, a PPP exhibe, de forma nua e crua, quanto é que custa uma infraestrutura ao longo do seu ciclo de vida, a sua manutenção, a sua operação. Muitas vezes

isso está escondido em vários departamentos, etc., ninguém faz contas à dívida pública e pensa que o investimento público fica pago e morre ali, não faz uma comparação direta com a PPP. Sendo essa a grande vantagem do instrumento é a sua maior perversidade, porque, depois, comparam-se coisas incomparáveis, comparam-se custos a 30 anos com custos do Orçamento do Estado deste ano, enfim, faz-se aquela jogada toda, e há alguma desinformação que estes números, desta dimensão, pela maturidade que têm, permitem.

A segunda coisa que lhe queria dizer Sr. Deputado, é que, estando a discutir com o Estado a necessidade de rebaixar ou de baixar o nível de serviço que se presta nestas autoestradas concessionadas e que é muito superior ao das outras, achei curiosa uma notícia que este fim-de-semana vinha na primeira página do *Jornal de Notícias* e que chamava ao IP4 a estrada do silêncio. Depois, fui ler a notícia — enfim, é uma deformação profissional —, na qual era dito que em 30 quilómetros do IP4 não havia telefones SOS. É isso que estamos a discutir para o País. Há 15 anos achava-se estranho que não houvesse telefones SOS? Alguém fazia disso uma manchete de primeira página quanto ao IP4, onde passa muito pouco trânsito? Estou a dizer isto, porque temos de ter consciência que hoje, quando falamos em diminuir a operação, diminuir o nível de serviço, etc., é preciso depois preparar a população, porque vai deixar de ter telefones SOS, se calhar, em mais estradas do que no IP4.

Portanto, eu diria: a Junta Autónoma das Estradas está pronta para intervir nessas estradas? No modelo novo não sei se está. No modelo anterior, ou seja, mantendo-se o nível de serviço que havia há muitos anos atrás, sim, e nós lembramo-nos bem como é que era.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está concluída a primeira ronda.

Para a segunda ronda inscreveu-se a Sr.<sup>a</sup> Deputada Carina Oliveira.

Srs. Deputados, preciso de me ausentar por uma razão parlamentar e não está presente nenhum dos vice-presidentes desta Comissão. A regra é a de que sou substituído pelo Deputado mais antigo que, creio, é o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

Assim, Sr. Deputado, se não tiver objeções, peço-lhe que me substitua nesta parte final da reunião.

*Entretanto, assumiu a presidência o Deputado Fernando Serrasqueiro.*

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

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, confesso que 58 audições depois já deve haver muito poucas perguntas a fazer em segunda ronda mas, ainda assim, considero-me persistente ao ponto de, honrando e cumprimentando o nosso convidado, poder colocar-lhe algumas questões que possam também ajudar a completar e aperfeiçoar os nossos trabalhos parlamentares nesta Comissão de Inquérito.

A primeira parte destas minhas perguntas diz respeito ao que se passou com a reforma dos contratos entre o Tribunal de Contas, a EP e as subconcessionárias.

Pergunto-lhe, desde já, qual foi o papel das subconcessionárias na reforma dos contratos? Como é que isto se operacionalizou?

Tivemos já conhecimento de uma reunião de esclarecimento que ocorreu entre o Tribunal de Contas e alguns intervenientes da esfera

pública, seja da Secretaria de Estado ou da Estradas de Portugal, e gostaria também de ter um comentário do Sr. Doutor relativamente ao papel das concessionárias. Como é que interagiu com a Estradas de Portugal ou com a Secretaria de Estado relativamente a estas matérias? As respostas eram enviadas ao Tribunal de Contas? Eram dadas a conhecer às subconcessionárias? Houve comentários? Como é foi operacionalizada esta reforma dos contratos?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, antes de mais, muito obrigada pelas suas palavras.

Fomos notificados da recusa de visto do Tribunal de Contas — enfim, não sendo parte no processo, fomos — e apresentamos as nossas alegações, porque achámos que a decisão impactava de tal forma... Portanto, tanto quanto me lembro, foi o único contacto direto que tivemos com o Tribunal de Contas. Nunca tivemos qualquer interação pessoal, formal, em reunião ou de qualquer outra forma com o Tribunal de Contas que não fosse esta forma escrita de alegações. Depois, o Tribunal de Contas veio, mais tarde, notificar-nos, dizendo que as nossas alegações... Enfim, por inutilidade superveniente da lide, na medida em que depois o visto acabou por ser concedido, o problema morreu ali. Nessas alegações, juntamos vários pareceres jurídicos a sustentar algumas posições.

Relativamente à negociação, tivemos várias reuniões com a EP, com o Sr. Presidente da EP e com os técnicos que estavam a acompanhar o processo, e a nossa intervenção esgotou-se a este nível: perceber não só de que maneira é que poderíamos contrariar e intervir junto também dos sindicatos financeiros no sentido de otimizar ainda mais as condições, para ir ao encontro dos pedidos, como de que forma é que, antecipando o tal

refinanciamento futuro, conseguiríamos melhorar essas mesmas condições financeiras.

Houve, portanto, intensos debates negociais entre a EP e a subconcessionária, a vários níveis e em várias reuniões, porque, recorde, este percurso ainda demorou alguns meses. Não nos foram dadas instruções para parar os trabalhos; nós continuámos a fazê-los. Concretamente, a solução da reforma do contrato, o retornar às condições originais, projetando para um futuro incerto num possível refinanciamento as condições financeiras, surgiu da discussão. Mas a solução veio da EP, não veio da subconcessionária. Enfim, a concessionária contribuiu, foi um processo *ongoing* no sentido de obter essa melhor solução, mas não houve nada mais que isto.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Quanto a essa reforma do contrato, até já aqui usei a expressão do «embaratecimento do contrato», ou seja, houve, de facto, um voltar a valores de uma proposta inicial daquilo que foram as condições de concurso.

Relativamente a esses pagamentos contingentes que sabemos também como foram colocados à disposição, ou não, do Tribunal de Contas, pergunto-lhe em que condições há pagamentos contingentes e se neste momento, face às condições do mercado, já estão a ocorrer.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Os pagamentos contingentes ocorrerão se, quando o contrato for refinanciado, quando a estrutura financeira for refinanciada, não for possível, através desse refinanciamento, obter as poupanças necessárias para cobrir esse diferencial.

Neste momento, nas minhas duas subconcessões, e penso que em geral, ainda não houve ainda qualquer pagamento de renda de

disponibilidade ou serviço por parte do Estado: no Pinhal Interior só começarão em julho de 2015, se a memória não me traiçoa, e no Douro Interior só começarão em janeiro de 2014. Portanto, o problema ainda não se colocou.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Está diferido no tempo o início dos pagamentos, sejam eles contingentes ou não, daquilo que era o início do pagamento para o concedente e para a concessionária, face àquilo que era o momento de execução de obra. Nós já percebemos esse desfasamento e já percebemos também a razão de isso ocorrer.

Tenho uma última questão para lhe colocar, mais de filosofia do modelo do que propriamente alguma questão concreta sobre estas duas subconcessões e motivada também pelo conhecimento e prática que tenho em especial da concessão Pinhal Interior. Portanto, de zonas de onde sou originária, é normal que o acompanhamento, como o Sr. Doutor sabe, se faça com outra proximidade.

Assim, pergunto-lhe, tirando a questão específica do modelo ou do negócio financeiro que esteve subjacente à construção de estradas, à manutenção de estradas, com ou sem autoestradas, com ou sem estradas de proximidade, com ou sem rede capilar, em que é que isto se distingue de uma tradicional empreitada. É que a transferência de risco para o privado, efetivamente, pelo menos nalguns casos, que já li, dos adicionais ao contrato, não se verificou; e aquilo que é o acompanhamento da disponibilidade dessas estradas também não se verifica.

Pergunto-lhe, tirando aquilo que é o modelo financeiro associado, na prática, concretamente, em que é que isto se distingue, de facto, de uma empreitada tradicional, porque, quando houve atrasos de trabalhos, houve sempre novos planos de trabalhos aprovados, quando houve dificuldades de

declarações de impacte ambiental, elas foram sempre relevadas às concessionárias. Li uma expressão interessante, no adicional ao contrato do Pinhal Interior, segundo a qual o IC3 teria uma orografia complicada. Mas não era expetável já que nestes terrenos houvesse orografias complicadas? E tudo isto teve sempre justificações de alterações de entradas em serviço, de execução de obra mais desfasada, de entradas em vigor.

Portanto, na prática, o que foi, de facto, a transferência de risco para o privado face ao que era uma tradicional empreitada de obras públicas?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A alteração de filosofia é profunda.

Vou dar-lhe o exemplo do Douro Interior. O Douro Interior tinha um atravessamento expectável em determinado sítio — foi a única alteração de prazo que houve no Douro Interior — e nós propusemos ao Estado uma outra localização, enfim, uma outra maneira de fazer esse atravessamento, em que se poupava 30 milhões de euros, que era uma verba muito significativa, a dividir...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Só para precisar. O troço a que se refere é Murça?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não lhe sei dizer.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Ou estamos a falar de Junqueira-Pocinho?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não, Junqueira-Pocinho foi anulado.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Foi anulado.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Isso era a travessia do Douro. O outro que foi alterado não tenho aqui presente...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Se quiser falar do Pinhal Interior, o IC9 também teve sucessivas prorrogações de prazo de entrada em serviço.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — A travessia do vale do Tua. No IC5 apresentámos uma alternativa que carecia de mais cinco meses, que não colidiam com o prazo final da concessão, ou seja, era paralelo naquele prazo ao resto, e gerou uma poupança significativa que partilhámos.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O IC9 teve sucessivas entradas em vigor adiadas e prorrogadas, constantemente.

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Não conheço a história, peço desculpa.

O que aconteceu no IC3 foi o seguinte: apresentámos uma alternativa de atravessamento em Ceira que implicava uma poupança muito significativa, cerca de 70 milhões, a repartir com... A esse aditamento é que deve estar a referir-se, penso eu. Mas não veio a ser aplicada, porque foi a parte que foi cortada na renegociação da redução do MoU.

Eu diria o seguinte: acho que a filosofia e a responsabilidade da subconcessionária é total do ponto de vista da disponibilidade, não só a nível da sinistralidade, não só a nível de qualquer... Por exemplo, estamos

hoje a assistir a alguns problemas nas vias por causa destas chuvas anormais e intensas e a responsabilidade é toda do concessionário, não é da EP, e não é só de reparar eventuais problemas que tenha, mas de arcar com o corte pela indisponibilidade de via. Todo o desenvolvimento, a reparação futura, o acompanhamento e o serviço dado aos automobilistas e aos utentes é feito pela subconcessionária. Isto é sempre diferente de uma empreitada.

Repare, também acho que é importante que o Estado, durante uma fase tão importante como é a do investimento, se assim o entender, não abdique da sua capacidade de intervir, de entender que se faz melhor assim, que se faz melhor assado, que é melhor ir por aquele ou por aqueloutro. No passado, deu maus resultados, mas de todo não o fez agora — ou fez, mas nas nossas, pelo menos, não conheço — e não deve, em tese, abdicar desse direito de condicionar, ou de melhor utilizar, ou de potenciar ainda mais aquele investimento público, intervindo naquilo que tem de intervir — e aí há proximidades com o conceito de empreitada de obra pública.

Acho que existem diferenças profundas entre os dois modelos. Não estou aqui a advogar um ou outro.

Numa empreitada de obra pública há uma obra, há a prestação do serviço de construção, há a entrega da obra e a partir desse momento é o Estado que a explora, arcando com o risco da sua utilização, dando a prestação de serviços que entenda dar aos respetivos utentes. Não vou discutir se esse modelo é bom ou mau. É esse modelo. É um meio de desenvolver esse investimento público.

Acho que as subconcessões são um modelo muito diferente e têm uma componente financeira muito forte que condiciona, porque a obtenção do financiamento, a gestão do financiamento, a gestão do projeto, a gestão da construção, a gestão do pagamento do financiamento é toda feita pelo

privado e isso é um trabalho quase de *back office*, mas depois há um trabalho de intervenção e de assistência muito grande.

Deixe-me partilhar consigo uma coisa: o universo Ascendi, que tem cinco concessões em Portugal mais duas subconcessões, tem 850 trabalhadores, alguns com mais de 15 anos. São 850 pessoas que trabalham ativamente em todo este apoio nas estradas, na operação e na manutenção, na assistência, enfim, em todos os processos que hoje fazem com que tenhamos uma rede de infraestruturas, apesar de tudo, na minha opinião, muito moderna e que, se retroceder, vamos todos sentir um pouco a falta do nível de serviço que hoje temos.

Esta é a minha perspetiva. Não sei se vai ao encontro da sua.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, na sequência do que disse, alguma vez vos foi aplicada alguma multa por indisponibilidade?

O Sr. Dr. **Gonçalo Moura Martins**: — Variadíssimas vezes. Nós nunca recebemos, em nenhuma concessão, 100% da disponibilidade. Nunca.

O Sr. **Presidente** (Fernando Serrasqueiro): — Srs. Deputados, creio que, não havendo mais questões, terminámos esta audição.

Agradeço ao Dr. Gonçalo Moura Martins a sua disponibilidade e as informações que nos pode transmitir.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

*Eram 13 horas.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.