

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

58.^a Reunião
(6 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 17 horas e 52 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Ferro Rodrigues, ex-Ministro do Equipamento Social. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Duarte Filipe Marques (PSD), Renato Sampaio (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Nuno Encarnação (PSD), Bruno Dias (PCP), Pedro Filipe Soares (BE) e Rui Paulo Figueiredo (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 8 minutos.

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

Eram 17 horas e 52 minutos.

Temos connosco o Sr. Vice-Presidente, Eduardo Ferro Rodrigues, que será hoje ouvido nesta Comissão.

Sr. Doutor, começo por lhe agradecer a colaboração que prontamente manifestou relativamente a esta Comissão, quer respondendo aos questionários indicativos que lhe foram enviados quer participando nos nossos trabalhos.

Não sei se já está elucidado sobre a nossa metodologia, em todo o caso, elucidarei: haverá uma primeira ronda em que cada grupo parlamentar dispõe de 8 minutos para colocar questões, que serão respondidas de imediato pelo tempo que for necessário; depois, haverá a possibilidade de uma segunda ronda, para algum Sr. Deputado que queira ainda colocar alguma questão, para o que disporá de 3 minutos.

Tendo-me manifestado que pretende fazer uma intervenção inicial, dou-lhe, desde já, a palavra.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues** (ex-Ministro do Equipamento Social): — Muito boa tarde a todos.

Vou fazer uma introdução muito rápida, em primeiro lugar, para manifestar a minha consideração e o meu respeito por esta Comissão de Inquérito e por todos aqueles que a compõem, assim como pelo Sr. Presidente e Vice-Presidente da Assembleia da República.

Gostaria de relembrar que fui solicitado na qualidade de Ministro do Equipamento Social entre 10 de março de 2001 e 22 de janeiro de 2002, o

que quer dizer que fará no domingo 12 anos que tomei posse como Ministro do Equipamento Social e que já fez 11 anos que saí dessa pasta e de qualquer Governo em Portugal.

Portanto, para mim, foi até de certa maneira estimulante e interessante ter de relembrar esses tempos. Como é evidente, tive de o fazer em conjunto nomeadamente com o Secretário de Estado das Obras Públicas que tinha a competência delegada por mim nos termos da lei nas matérias rodoviárias, que me ajudou a preparar a resposta e também alguns aspetos que possam ser interessantes para esta reunião.

Na resposta escrita julgo que ficou bastante claro que a minha responsabilidade no que respeita às concessões Beiras Litoral e Alta e Norte Litoral tem que ver com a publicação das bases de concessão e da minuta do contrato e a assinatura do contrato de concessão, a chamada «adjudicação definitiva».

Tanto num caso como noutro a adjudicação provisória já tinha sido feita e, portanto, é evidente que assumo a responsabilidade política por ter assinado estes contratos. Diria mesmo que seria uma irresponsabilidade política não os assinar no estado em que os *dossiers* já estavam, isto é, na reta final. O concurso já tinha sido feito, já tinha sido declarado o vencedor, já estava feita a adjudicação provisória, não havia nenhum problema com nenhuma destas concessões. Portanto, sou totalmente responsável e estou tranquilo.

Aliás, esta fase, depois da publicação da adjudicação provisória, é considerada já uma fase administrativa. Já nem sequer é uma fase de grandes decisões políticas, a menos que se quisesse por tudo em causa, mas não havia razão naquele momento para tal.

Antes de passarmos à fase de diálogo, queria apenas realçar dois pontos fundamentais.

Em primeiro lugar, a minha total solidariedade política e pessoal com quem me antecedeu. O Dr. Jorge Coelho foi o Ministro do Equipamento Social que me antecedeu e, como sabem, pediu a demissão num contexto dramático, o contexto da queda da Ponte de Entre-os-Rios. Dizendo que a culpa não podia morrer solteira, demitiu-se naquela mesma noite, como estarão recordados.

O que vos quero dizer é importante, porque também aproveitei para recordar um pouco este tempo. Eu era Ministro do Trabalho e da Solidariedade, depois de ter sido Ministro da Solidariedade e Segurança Social, e, efetivamente, nos estados gerais do Partido Socialista, em 1995, tive uma participação muito ativa nas áreas sociais, onde estava, aliás, a desenvolver um trabalho de que gostei bastante e que, acho, foi muito importante. Não pude, evidentemente, dizer que não, numa altura de grande dificuldade, em que um drama tão grande atingiu tantas famílias e era necessário dar rapidamente uma resposta política. Quando o Eng.º Guterres me convidou, evidentemente, disse que sim. Contudo, é totalmente diferente a natureza do meu compromisso quando entro para Ministro das áreas sociais e quando entro, digamos, numa situação dramática como esta, embora com o mesmo querer, a mesma vontade e a mesma dedicação.

Tenho, portanto, toda a solidariedade pessoal e política com quem me antecedeu e também com o Secretário de Estado que me acompanhou nesse trabalho de poucos meses, de 10 meses. No essencial, foi até às eleições autárquicas, porque, como se recordam, depois das eleições autárquicas, o Primeiro-Ministro António Guterres pediu a demissão e depois tratou-se de encontrar uma alternativa dentro do PS, o que não foi um processo muito rápido, mas foi praticamente feito naquele momento. Portanto, a partir de dezembro, as coisas passaram a ser diferentes. No

entanto, foi a 22 de janeiro de 2002 que deixei de ser Ministro do Equipamento Social.

Por último, queria salientar que reafirmo o que disse por escrito: que nunca sofri nenhuma espécie de pressão, nem isso faria qualquer sentido; que estas duas concessões tinham grande importância na função de modernização das nossas ligações rodoviárias internacionais, relembro a ligação com a Espanha, na promoção das acessibilidades a regiões do interior e a regiões com défices elevados de desenvolvimento; e que as opções políticas que enformaram estes contratos foram, ao tempo, fundamentadas por razões de promoção do desenvolvimento económico, redução das assimetrias regionais, combate à sinistralidade rodoviária — lembro-me que o IP5 era considerado a «estrada da morte», naquela altura —, mas igualmente por razões de natureza financeira, traduzidas na aceleração do investimento infraestrutural compatível com o enquadramento orçamental de então.

Portanto, queria apenas fazer a reafirmação destes pontos, que penso que são substantivos, e assim o fiz, aproveitando esta introdução, que espero que tenha sido rápida.

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

Vamos, então, dar início à primeira ronda.

Cabe hoje ao PSD a primeira intervenção, segundo uma rotatividade que temos aqui estabelecida.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Dr. Eduardo Ferro Rodrigues, queria, em primeiro lugar, agradecer a sua disponibilidade para estar aqui hoje connosco na qualidade

de ex-Ministro de um Governo português que teve tutela sobre estas duas matérias e agradecer também a forma clara e concisa como respondeu ao inquérito que lhe foi enviado e que foi muito importante para as nossas reflexões.

De facto, como disse e muito bem, é indiscutível, teve uma experiência muito curta na tutela destas duas matérias e não era, sequer, a sua área de especialização antes de assumir funções no Governo — era outra, pela qual ficou muito conhecido até hoje.

De qualquer forma, não podíamos deixar de lhe fazer algumas perguntas que consideramos importantes para o esclarecimento da verdade, sobretudo para a avaliação do que foi o passado nesta matéria. Sabendo obviamente que foi há 11 anos, com a sua experiência, em Portugal e lá fora, talvez nos possa ajudar a tentar encontrar soluções e propostas para que no futuro não se repitam algumas situações que ocorreram não tão agradáveis ou não tão positivas.

Das várias análises que fizemos, reparámos que muitas vezes defendeu este modelo. O que está aqui em causa e queremos avaliar não é se o modelo PPP é bom ou mau para o Estado, mas, sem qualquer tipo de preconceitos em relação ao modelo, verificarmos o que correu mal, quais as razões de tão elevados encargos e sobretudo se houve alguma ação do Estado que o tenha enfraquecido na relação com os privados no lançamento deste tipo de obras e de modelos para a construção de infraestruturas mais ou menos importantes para o País.

Gostava ainda de referir duas coisas que nos parecem relevantes.

Já vieram à Comissão responsáveis de vários governos, de vários partidos e, de facto, relativamente ao Governo de que fez parte, há uma matéria que nos parece importante: são todos solidários com as decisões que tomaram em conjunto — o Dr. Jorge Coelho disse-o aqui e o Sr.

Doutor vem dizer o mesmo agora —, mas o mesmo não acontece, por exemplo, quanto ao Governo imediatamente anterior ao que agora está em funções.

Gostava de lhe fazer uma pergunta sobre o método de funcionamento do Conselho de Ministros para poder comparar com uma informação não assumida aqui pelo Sr. Ministro António Mendonça, que não foi capaz de dizer, com clareza, quem é que levava as propostas de adjudicação ao Conselho de Ministros. Nunca foi capaz de nos dizer, ao contrário de ex-ministros de outros governos, que quem levava o *dossier* ao Conselho de Ministros era normalmente o Ministro da tutela. Ou seja, não seria o Ministro da Saúde que ia levar uma proposta na área do Orçamento ou na área das Obras Públicas.

Gostava de lhe começar por perguntar, porque, para nós, é relevante, qual era, na altura em que era Ministro, a prática comum do Governo.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado, não quero estar a dar informações falsas numa comissão de inquérito, mas não tenho a certeza absoluta de como as coisas se passavam. Sei que, em princípio, não havia nenhum decreto ou nenhuma resolução que subisse a Conselho de Ministros que não tivesse passado antes pela reunião de secretários de Estado. Depois, era através do gabinete do Primeiro-Ministro que se agendavam as ordens do dia para o Conselho de Ministros.

Portanto, essa ideia de saber quem transporta o diploma na mão para a reunião do Conselho de Ministros não tem tradução real, visto que, naquela altura, era tudo diferente: havia umas pastas enormes pretas, que as pessoas recebiam, às vezes com umas horas de antecedência e muitas vezes na véspera, com todo o material que ia para Conselho de Ministros, depois de ter sido discutido em conselho de secretários de Estado, que era dirigido,

se não estou em erro, pelo Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministro da altura, que era, e é, uma pessoa muito competente do ponto de vista jurídico e político.

A responsabilidade, como é óbvio, é do Ministro. Como já disse atrás, seria uma irresponsabilidade parar aquele processo e, portanto, assumo essa responsabilidade. Agora não me lembro de quem transportou o texto ou a pasta.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Desejava de lhe fazer outra questão.

Eu percebo a questão que coloca. Obviamente que se tratou de uma parte mais administrativa do que executiva da decisão que tomou e na altura em que a assumiu, mas foi membro do Conselho de Ministros e esteve muito tempo no Governo.

Nessa altura, a maior parte dos contratos, segundo o Tribunal de Contas, foram feitos... O Tribunal de Contas faz muitas críticas a estes e a outros contratos, desde então até agora, e refere a forma leviana como alguns estudos eram apresentados.

Assim, coloco-lhe duas questões.

Em primeiro lugar, gostaria de saber se considera que o Tribunal de Contas é uma entidade credível que devemos respeitar e se devemos ter em clara consideração os seus relatórios, porque foram já aqui várias vezes desacreditados, por exemplo, pelo Partido Socialista e por outros responsáveis que vieram aqui prestar depoimento.

Por outro lado, pergunto-lhe se na altura se apercebeu de algum tipo de estudos de impacte ambiental que não seriam necessários, mas que depois obrigaram a grandes refinanciamentos e, sobretudo, a pedidos de refinanciamento por parte das concessionárias; ou se havia algum tipo de fé

exagerada nos estudos de tráfego ou nos próprios programas de viabilidade destas concessões.

Eu sei que se passaram alguns anos, mas a questão que lhe coloco é importante para percebermos, tendo a maior parte desses contratos sido feitos com base nessa crença e nesses dados, se já notava existir pouca fiabilidade nas informações.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — A sua pergunta tem duas partes. Tem uma parte sobre o Tribunal de Contas...

Bem, quanto à primeira questão, os dois contratos que estamos aqui a discutir foram ambos visados pelo Tribunal de Contas no tempo devido. E, portanto, esse é o momento primordial da atividade do Tribunal de Contas.

As funções do Tribunal de Contas de análise *a posteriori* e de balanço sobre esta ou aquela pasta do Governo *a* ou *b* são instrumentos a que me habituei a respeitar, mas não a sacralizar, porque muitas vezes, até na pasta anterior, tive algumas controvérsias com o Tribunal de Contas, manifestamente nalguns casos por deficiente informação do Tribunal de Contas sobre realidades concretas, como por exemplo, a maneira como as pessoas tinham direito aos subsídios... Mas não vale a pena entrar agora por aí. Portanto, respeito sim, mas sacralização não.

O Tribunal de Contas e as pessoas que o protagonizam nestes momentos são homens, como nós todos, e também cometem erros e também dizem coisas certas e coisas erradas.

O Tribunal de Contas, em 2003, parece que — e digo parece, porque em 2003 eu já não era Ministro nem do Equipamento nem de coisa nenhuma, era Secretário-Geral do PS e era Deputado nesta Casa — fez um balanço, em que terá referido a ausência de estudos fidedignos. Eu lembro-

me que, na altura — e, agora, voltaram a chamar-me a atenção para esse facto —, houve vários estudos e alguns até internacionais, como, por exemplo, um da *London School of Economics* sobre o efeito multiplicador para a economia portuguesa de se avançar rapidamente com os projetos de autoestradas que, de outra forma, demorariam imensos anos. Portanto, havia estudos. Se os estudos eram todos muito completos ou não... Como sabe, esses estudos foram, certamente, muito importantes como instrumento para a comissão de avaliação do concurso.

Esses foram acontecimentos que antecederam a minha chegada ao ministério. Mas tive o cuidado de me informar, porque calculei que essa questão viesse à baila e falaram-me efetivamente na existência de vários estudos sobre a questão das PPP em geral e que eram estudos considerados como credíveis.

Há um estudo de outubro de 1997 sobre a concessão de autoestradas em regime SCUT, há um estudo da *London School of Economics* de novembro de 1998 e, depois, há um estudo sobre as SCUT no Reino Unido, que também foi importante, porque foi instrumental para a tomada de decisão em Portugal.

Portanto, não se pode dizer que não tenham havido estudos. Agora, se os estudos eram todos muito completos ou não, não posso responder por esse aprofundamento total dos estudos.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Gostava de colocar uma questão que não tem a ver com a sua ação enquanto Ministro, mas com algo que se passou no processo das PPP mais recentemente.

Na semana passada, estive aqui presente uma pessoa chamada Vítor Almeida, o Dr. Vítor Almeida, que foi, desde há muitos anos, representante das Finanças nos vários processos de PPP ao longo de vários governos —

penso que até no tempo do Governo do qual o Sr. Doutor fez parte — e fizemos-lhe uma pergunta muito concerta, para percebermos na sequência de uma resposta que deu, sobre o enfraquecimento do papel do Estado ou da posição do Estado no lançamento de concessões.

Recordando — e, aliás, isso é claro e a letra da lei não deixa qualquer dúvida —, eu coloquei-lhe a questão desta maneira: em 2003, foi criado o decreto-lei que regulava o lançamento de PPP no tempo do Governo de Durão Barroso com a Ministra das Finanças Ferreira Leite, que passou a obrigar que todas as concessões em modelo de PPP carecessem de um parecer prévio da tutela e de um parecer prévio das Finanças, isto para o lançamento de qualquer PPP.

O que é facto é que, em 2006, o Governo de José Sócrates com o Ministro das Finanças Dr. Teixeira dos Santos — e, na altura, Paulo Campos era o Secretário de Estado das Obras Públicas — alterou esse decreto-lei e excluiu a necessidade de parecer prévio das Finanças para o lançamento de qualquer PPP lançada por uma sociedade anónima. O que aconteceu alguns meses depois foi que o mesmo Governo alterou o modelo de gestão da Estradas de Portugal (EP), passando imediatamente a ser uma sociedade anónima.

Ou seja, neste espaço de tempo houve um Governo que alterou a lei para que deixasse de ser necessário um parecer prévio das Finanças e, logo após esse processo todo, são lançadas sete novas subconcessões em regime PPP.

Assim, a pergunta que lhe coloco é a seguinte: considera que é importante, necessário e, sobretudo, recomendável para o Estado, no lançamento de obras que têm um custo e um encargo ao longo de tantos anos, que as Finanças tenham um parecer prévio antes de ser lançado qualquer tipo de concessão que onere os cidadãos para os próximos anos?

Refiro só que esse técnico das Finanças disse-nos aqui que essa alteração legislativa enfraqueceu de forma muito grave a posição do Estado no lançamento destas concessões e, sobretudo, a posição do Ministério das Finanças, que é responsável por acompanhar a boa saúde das finanças do País.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — O Sr. Deputado conhece-me mal, mas eu gosto pouco de falar de coisas que não sei. Em 2003, eu estava aqui como Deputado, liderando o principal partido da oposição, e não me lembro exatamente de nenhuma...

Sei que, por exemplo, nas alturas de debate com o Dr. Durão Barroso e com os outros líderes antes das eleições de 2002, a questão das PPP não foi propriamente um tema muito controverso, e poderia ser; outros houve que o foram nessa altura, como era o caso do TGV ou do aeroporto da Ota, mas as PPP, em si, não eram, propriamente um assunto de grande polémica.

Sobre o que se passou depois, em 2006, nessa altura eu já estava em Paris, como embaixador de Portugal na OCDE, e não acompanhei os detalhes das políticas setoriais, embora tivesse a abordagem global e o acompanhamento como representante de Portugal naquela instituição, do que se passava, mas também não conheço suficientemente o tema para poder ter uma opinião fundamentada sobre ele.

Agora, o que eu lhe digo é o seguinte: o Ministério das Finanças teve sempre, em todo este processo das PPP e em todas as PPP, uma presença central, porque não apenas está muito representado na comissão de avaliação, que é dirigida por alguém do Conselho Superior de Obras Públicas, mas o Ministério das Finanças tem uma participação muito forte — aliás, suponho que mais do que um departamento — e, por outro lado, é

também o Ministro das Finanças, seja ele qual for, que, juntamente com o Ministro do Equipamento, faz a tal chamada adjudicação provisória, como aconteceu nestes dois casos. Portanto, não há qualquer alheamento das Finanças.

Porque é que isso terá sido feito? Não sei — posso estar a cometer um erro, e, se tiver, peço que me desculpem —, mas pode ter sido devido à questão do perímetro orçamental para efeitos do défice. A consideração de que o Instituto de Estradas, passando a sociedade anónima, teria uma consequência diferente do ponto de vista do tratamento pelo Eurostat. Mas não tenho a certeza, não quero dizer que é de certeza essa a questão essencial.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Para terminar, usando os últimos segundos, quero agradecer-lhe as respostas. Não queria que se recordasse do processo, por isso é que tentei recordar-lho, porque sabia que, na altura, não tinha cá responsabilidades, mas quis apenas pedir a sua opinião sobre se haveria ou não algum enfraquecimento.

Se o Sr. Doutor me diz, como todos ouvimos, que poderia ser uma questão por causa do perímetro do orçamento...

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Não sei. Também não tenho a certeza. Não estava cá.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não tem qualquer certeza. Mas nós também suspeitámos disso e, aliás, na altura o PSD até acusou o anterior Governo dessa matéria. Concordamos, no entanto, com a sua leitura e, portanto, é uma realidade que é muito indesmentível.

Muito obrigado, pelas suas declarações.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, pelo PS, o Sr. Deputado Renato Sampaio.

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Dr. Ferro Rodrigues por estar nesta Comissão e dizer-lhe que está aqui pelo facto de ter sido Ministro do Equipamento Social durante apenas 10 meses, nos longínquos tempos de 2001.

Estava agora aqui a refletir e a pensar sobre isto e ressaltou-me uma ideia: V. Ex.^a está aqui, nesta Comissão de Inquérito às parcerias público-privadas, para esclarecer toda a verdade sobre todo o processo e a avaliação que podíamos fazer destas parcerias público-privadas, e ao vê-lo aqui, depois de ter visto também outros governantes do Partido Socialista, esta Comissão mais parece uma Comissão de Inquérito aos governantes do Partido Socialista do que propriamente às PPP. É que, Sr. Deputado Ferro Rodrigues, nesta Comissão têm passado todos os ministros desta área e também da área das Finanças do Partido Socialista, mas faltam-nos aqui algumas figuras relevantes, como...

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Não! O Valente de Oliveira, sobre estas matérias, não veio cá... A Dr.^a Ferreira Leite não veio cá...

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Deputado, eu não vejo aqui, sobre matérias tão importantes como estas, a Dr.^a Manuela Ferreira Leite, o Dr. Marques Mendes e outros que também tiveram participação ativa e direta nestas matérias.

Por outro lado, no caso concreto das parcerias, foi chamada aqui a Ascendi, mas, por exemplo, sobre esta matéria, a Soares da Costa ou a Ferrovia ou a Eiffage, que foram empresas que têm hoje concessões de SCUT, nenhuma delas aqui esteve.

Por outro lado, queria também dizer-lhe que, nesta fase da Comissão, estamos a analisar os factos sobre parcerias público-privadas em concreto, porque teorizar sobre o modelo de funcionamento das instituições em Portugal, sobre o modelo de funcionamento das PPP, ou sobre os estudos sobre as PPP foi na primeira fase do inquérito, não é agora. Agora, estamos aqui — e foi isso que ficou acertado nesta Comissão de Inquérito — para falar sobre parcerias público-privadas em concreto, e é sobre isso, em concreto, que gostaria de centrar o debate.

É evidente que, sobre esta matéria, tenho muita dificuldade em fazer qualquer pergunta ao Dr. Ferro Rodrigues, porque a sua participação nas PPP foi muito efémera.

De qualquer maneira, não gostava de acabar — e o que me apetecia era nem sequer colocar-lhe nenhuma questão — e não resisto a colocar-lhe uma questão, que, julgo, importante para a análise desta Comissão de Inquérito, que é a de sabermos, em cada momento, qual era o clima económico e a perspetiva que existia, na altura em que foi governante, sobre o modelo de financiamento das parcerias público-privadas.

Pergunto-lhe, concretamente, qual era o clima económico que permitia o lançamento deste modelo de projeto e, fundamentalmente, qual

era o estado em que se encontrava o País e qual era a função de cada uma delas.

Ainda por outro lado, gostaria de saber se todas estas parcerias público-privadas, onde o Dr. Ferro Rodrigues teve participação, se inseriam ou não no Plano Rodoviário Nacional (PRN), pois parece-me que, muitas vezes, nos esquecemos de que houve um Plano Rodoviário Nacional, que foi aprovado por unanimidade na Assembleia da República, o PRN 2000, que tinha um objetivo e uma estratégia para o País.

Portanto, esse Plano Rodoviário Nacional, em princípio, como lei da República, deverá ser cumprido e qualquer governante e qualquer Governo tem a obrigação de fazer cumprir e cumprir aquilo que esta Assembleia da República legisla.

Por isso, o Plano Rodoviário Nacional tinha essa estratégia. Pergunto-lhe qual era a estratégia que encontrou nestas parcerias público-privadas para poder lançar em Portugal.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado Renato Sampaio, efetivamente, tratava-se de cumprir o Plano Rodoviário Nacional, que era algo que, aliás, tinha um amplo consenso nacional, suponho até que terá sido aprovado por unanimidade na Assembleia da República.

Efetivamente, é importante realçar, até por contraste com a situação de hoje e, agora, sem querer tirar daqui qualquer outra conclusão, a não ser a da diferença das situações e dos climas económico, financeiro e social.

Ainda há pouco li um relatório da OCDE para lembrar qual era a situação, concretamente, e posso dizer-lhe que, em março de 2001, tínhamos os dados da economia e da sociedade portuguesa relativos a 2000 e a anos anteriores.

Só para relembrar, temos os seguintes dados: o crescimento do produto, que é uma variável que hoje ouvimos falar muito, em 2000, tinha sido de 3,9 %, em 1999 de 4,1%, em 1998 de 5%, em 1997 de 4,4% e na média de 1986 a 1996 de 3,6%. Portanto, havia um ambiente de expansão económica. O desemprego em Portugal no ano de 2000 era de 4% e tinha vindo a baixar: em 1997 era de 6,7%, em 1998 de 5%, em 1999 de 4,4% e em 2000 de 4%. O défice público — já agora para termos a visão aos três níveis, económico, social e financeiro — era em 1996 de 4,5%, passou em 1997 para 3,4%, em 1998 para 3,5%, em 1999 para 2,7% e em 2000 para 2,9%.

Não vamos fazer agora, aqui, nenhuma análise e tirar conclusões de qual era a relação causa-efeito entre um determinado tipo de governação e os resultados, porque não é isso que eu pretendo. Quero apenas relembrar que estávamos numa fase em que não era preciso ser sonhador para considerar que o investimento que se ia realizar através das PPP era inteligente, era correto e iria ter resultados positivos para o País.

Agora, era preciso ter, digamos, uma capacidade de previsão, que ninguém teve, nem em Portugal nem na União Europeia, de que iríamos ter um pesadelo pela frente a partir de 2007 com a crise financeira global, com as insuficiências brutais que vieram depois ao de cima com essa crise financeira da construção do euro e com os resultados que isso tudo teve para o nosso País.

Mas, para responder à sua pergunta muito concreta, era realmente um ambiente económico, financeiro, social e mesmo político completamente diferente.

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

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sim, mas não sei se será bem uma questão.

O Dr. Ferro Rodrigues está aqui para falar das duas SCUT — Beiras Litoral Alta e Norte Litoral —, mas a intervenção nestas SCUT, em concreto, não foi só do Dr. Ferro Rodrigues, pois a Dr.^a Manuela Ferreira Leite e o Eng.º Valente de Oliveira tiveram participação direta nestas duas concessões. E, como referi há pouco, a maioria chumbou a vinda deles a esta Comissão para tratar destas SCUT em concreto, e é preciso que isto fique realçado.

Por isso, não entendo qual é a explicação por que estamos aqui — e por isso é que me veio à cabeça aquela ideia inicial, que aqui referi — a ouvir uma parte e não ouvir toda a parte sobre estas duas SCUT, ou seja, permite-se e aprova-se a vinda de pessoas e chumba-se a vinda de outras, pelo que há aqui uma discriminação que me parece absolutamente negativa.

Sobre estas SCUT, não tenho nenhuma pergunta em concreto, porque não há mais nada a dizer sobre isto.

Por outro lado, quando referi há bocado o Dr. Marques Mendes, quero recordar que o Dr. Marques Mendes é responsável por um sobrecusto de 500 milhões de euros no desvio do traçado da SCUT Costa de Prata e ninguém se preocupa com isso.

A verdade é que se chumba a vinda desses ex-governantes e, por outro lado, aprova-se e pede-se a vinda de ex-governantes do Partido Socialista, como é, neste caso, a do Dr. Ferro Rodrigues.

Já sei que não me vai responder a que esta questão, mas eu não podia deixar de fazer aqui esta referência.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado, volto a dizer que estou aqui com todo o respeito e sentido construtivo.

É evidente que o trabalho da Comissão é uma coisa que me ultrapassa e que não me compete a mim opinar sobre a matéria, embora compreendendo a intervenção do Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Renato Sampaio, concluiu?

O Sr. **Renato Sampaio** (PS): — Sr. Presidente, sobre as questões que foram colocadas por escrito ao Dr. Ferro Rodrigues e que foram respondidas por escrito, queria saber se o Sr. Doutor considera que aquilo que respondeu por escrito está cabalmente respondido ou se pretende acrescentar alguma coisa.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — A resposta que dei por escrito, de certa maneira, esgotou o meu conhecimento ao fim de 12 anos sobre estas matérias. Mas também fiz um esforço para preparar as perguntas que pudessem surgir hoje aqui, nesta reunião da Comissão, e sempre que for necessário estar nesta ou noutra comissão de inquérito estarei, como é minha obrigação.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Deputado e Vice-Presidente da Assembleia da República, Dr. Ferro Rodrigues.

Ao contrário do que possa transparecer, temos, eu pelo menos, grande expectativa no *know-how* e no conhecimento acumulado pelos

dirigentes e ex-governantes do PS por razões objetivas e factos, e não por um laxismo mediático.

Se olharmos para o número das PPP, de facto, o meu partido, que esteve apenas num Governo de coligação, tem a responsabilidade de uma de entre as dezenas de PPP e, portanto, mesmo que chamássemos todos os governantes do CDS havia sempre uma desproporcionalidade em relação aos do Partido Socialista, que têm 90% de PPP.

Essa é, pois, a razão objetiva, não há aqui nada escondido.

Devo dizer que, tendo a noção de que o Sr. Doutor passou muito pouco tempo pela pasta, de qualquer das maneiras, e tendo por si a consideração que tenho, o facto é que li que fez observações. «Mais uma vez este modelo de SCUT é um modelo do Partido Socialista», dizia o Primeiro-Ministro José Sócrates, «é um modelo que é nosso, nós assumimo-lo». Dizia o Sr. Dr. Ferro Rodrigues, na *Ação Socialista*, que «o que mais dói ao PSD foi a imaginação criadora do PS de lançar modelos de construção de novas autoestradas sem pagamento de portagens pelos utilizadores».

Portanto, assumiu a paternidade, que o Eng.º João Cravinho também assumiu e que o Eng.º José Sócrates assumiu. Nesse sentido, não há volta a dar se não ouvirmos os donos, os autores, para perceber a génese. O que importa não é saber quem esteve mais tempo, quem assinou tanto, quem é o culpado. O que importa aqui, volto a repetir, é perceber como é que num modelo que tem bastantes virtualidades, mesmo este, e segundo o que nos disseram na nossa primeira fase da teoria geral, o Estado não está em condições (e houve quem o dissesse de forma clara) de ganhar esta guerra de interesses contraditórios em relação aos privados, porque está menos preparado.

Foi dito aqui até pelo ex-Ministro das Finanças Teixeira dos Santos que se apercebeu dessa dificuldade do Estado, nomeadamente das Finanças, de controlar este modelo e, por isso, deixou um conjunto de recomendações, algumas das quais o Governo já introduziu, outras que temos vindo a melhorar e outras, porventura, que constarão do relatório como modelos — aliás, na última audição que fizemos foi dito que a Holanda ainda hoje utiliza o comparador público antes e depois dos acordos assinados para perceber se o Estado, por si, faz melhor do que este modelo de ter privados.

Aliás, também já aqui foi dito que havia da parte de governantes socialistas a intenção clara de trazer privados para este modelo e o Deputado Ferro Rodrigues também assumiu isso aqui na sua intervenção e dizia até que o PSD não teve esta imaginação e reconheceu que estes eram modelos a longo prazo.

Então, a minha pergunta é a seguinte: na conceção das SCUT, aparente e erradamente sem pagamento pelo utilizador — porque hoje paga o contribuinte e paga o utilizador, portanto o modelo sem pagamento pelo utilizador resultou num fracasso e numa mentira, visto que não é assim, pagam todos, e isso estava à vista —, gostaria de saber se, nessa altura, à data, foi utilizado o comparador público para se chegar à conclusão se o Estado fazia melhor do que os privados ou se os privados faziam melhor, ou seja, se era, de facto, mais barato ser o Estado a construir neste modelo ou se deveria incluir privados.

Gostaria de saber se essa análise foi feita, se era apenas e só porque o Plano Rodoviário que estava aprovado, por unanimidade, nesta Casa e havia claramente obra a fazer e obra assumida para fazer, ou se foi apenas uma intenção, um modelo ideológico, um modelo do Partido Socialista dizendo que queriam fazer assim porque tinha ganhos evidentes. Aliás,

dizia, à data, o Dr. Rui Rio que isto era esconder a dívida, mas não sei se era assim, porque afinal de contas acabou por não se esconder...

Queria saber se, na tomada de posição, houve ou não critérios objetivos de estudo, de análise e se se chegou ou não à conclusão de que o Estado estava, de facto, em condições de fazer estes contratos e que fazendo estes contratos defendia, claramente, melhor os interesses do Estado e defendia melhor os interesses dos contribuintes.

Gostaria, pois, que tentasse recuar a essa data e nos dissesse o que esteve na origem de uma afirmação destas, repetida por vários governantes socialistas e que, pelos vistos, pareceu não funcionar.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelas suas questões.

Sobre a comparação entre este modelo e o modelo tradicional, via PIDDAC investimento público, *tout court*, temos de recuar a estes anos e não nos colocarmos perante a situação de hoje. Se recuarmos a um conjunto de anos, designadamente a 1996, que foi quando começou com os governos do Eng.º António Guterres, a situação era a de que apenas 36% da rede de itinerários principais e 51% da rede de itinerários complementares estava construída; estavam 1000 km de autoestradas em serviço e faltavam construir 2000 km do que estava planeado e estabelecido, que eram 3000, faltavam mais 1400 km de outras estradas; para a conclusão da rede rodoviária era necessário um investimento global de 1800 milhões de contos, a preços de 1996, sendo que o investimento público na construção de novas estradas entre 1991 e 1996 tinha sido de 60 milhões — há aqui uma diferença de 30 para 1 —, e, se não se encontrassem outras fontes de financiamento, previa-se um período de 25 anos para a conclusão de toda a rede rodoviária.

Volto a insistir para dizer que é muito fácil, agora, dizermos que tudo correu mal, esquecendo que houve muitas outras coisas que correram mal e que tiveram influência sobre os resultados deste modelo.

Não vou repetir a intervenção que há pouco fiz, no entanto, repito que houve estudos prévios durante este período, muito antes de eu ser Ministro do Equipamento Social, e que os países que tinham este modelo não eram propriamente países do outro lado da cortina de ferro — quando existia essa figura até ao final do século passado —, eram países capitalistas, normais, que tinham e que escolheram este modelo, e que se deram bem com este modelo.

Portanto, em Portugal havia este problema, que era o de que tínhamos de dar ao País esta capacidade, esta densidade rodoviária e estas ligações internacionais que eram extremamente importantes e, se continuássemos ao ritmo a que tínhamos estado entre 1991 e 1996, isso demoraria 25 anos. Logo, a ideia foi de pragmatismo e de resposta às necessidades do País.

Não penso que a ideia essencial tenha sido a de atrair privados pela bondade, em si, dos privados, sejam eles da área da construção ou da área financeira. Foi por pragmatismo e por necessidades, que se considerava naquela altura, com os dados que era possível ter, que faziam sentido e que tinham resposta.

É evidente, como já disse, nem nós nem ninguém previu o terramoto financeiro que aconteceu a partir de 2007 e que teve também, com certeza, grande influência em todo isto, como teve em tudo na vida, infelizmente, em Portugal.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Queria deixar claro que acho que há, seguramente, mesmo no modelo SCUT, algumas virtualidades e o

azar de 2007, de facto, é curioso, porque o Sr. Doutor dizia no Parlamento, referindo-se aos custos deste modelo, que entre 2001 e 2031 o Estado começaria por despende 1,3 milhões de contos para em 2031 pagar 20 milhões de contos, com um pico de custos, dizia-o à data, entre 2008 e 2012.

Eu, por acaso, fui ver os pagamentos líquidos no relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças e a verdade é que acertou em cheio. Por isso é que eu fiz a pergunta sobre qual era o modelo de decisão, porque algumas coisas batem certo e, portanto, temos de perceber, se algumas coisas batem certo, o que falhou nos cuidados que o Estado devia ter para que numa ou noutra tenha havido derrapagens.

De facto, batem certo, porque em 2008 começa a subir, em 2011 eram 689 e, agora, já vamos em 1,521 milhões de custos e estou convencido de que em 2012, com o agravar da crise, estes custos vão ser ainda mais elevados.

Portanto, a pergunta é: isso aconteceu, de facto, esta previsão da distribuição dos custos estava pensada, como afirmou à data, ou houve algum cuidado para que estes números, como os valores atualizados líquidos (VAL) que nos são aqui referidos, no final, no global, ficassem equilibrados? O que é certo é que ninguém ponderou, quer por interferência de dirigentes, como ainda agora o Partido Socialista referiu, quer por decisões do Estado de introduzir portagens, porque o modelo, de facto, começou a ruir e foi preciso acontecer aquilo que o CDS à data dizia, isto é, que iríamos acabar por pôr os contribuintes e os utilizadores a pagar, o que se confirmou.

Gostava de saber a opinião de V. Ex.^a sobre o seguinte: nas negociações, mais uma vez — e isso veio a repetir-se desde o início —, o Estado assinou sempre contratos e aceitou uma partilha de risco, mas o

grave nestas questões é saber como é que o Estado assume riscos, por que é que assume uns e não assume outros, por que é que aceita assumir riscos que sabe, à partida, que lhe vão trazer prejuízos ou reequilíbrios financeiros e por que é que não há esse cuidado.

Se virmos a renegociação das concessões que assinou, e lembro, por exemplo, a Norte Litoral, pergunto como é que o Estado, já com dados de quebra de tráfego — que eram previsíveis à data, pela simples razão de que a conclusão do Plano Rodoviário Nacional introduz mais oferta, introduz conflito, introduz concorrência entre as autoestradas e, como tal, reduz o tráfego —, perante uma situação em que já vê quebras de tráfego, aceita pagar a disponibilidade, assume para si o risco de tráfego, assume nos contratos que o tráfego vai aumentar, que o tráfego médio diário anual vai ter aumentos, quando ele já está a cair e com isso gera nos privados menos necessidades de investimentos em CAPEX (*capital expenditure*), ou seja, menos necessidade em manutenção, menos necessidades de alargamento, menos necessidade de obras.

É por isso que, por exemplo, no Norte Litoral, segundo o relatório da Ernst & Young, eles hoje conseguem ter distribuição de dividendos que não estavam previstos nos casos-base, encargos financeiros reais inferiores ao caso-base e, depois, alguns senhores da comissão de avaliação dizem que isso é a sorte dos privados, que, pelos vistos, tinham de fazer investimentos e, como não fizeram, ficaram a ganhar. Mas podiam ter de fazer e ficariam a perder. O que é certo é, em todas as concessões assinadas, eles nunca têm o azar de ter de perder; têm sempre a sorte de ter de ganhar. Quem tem o azar de perder é o Estado.

Portanto, pergunto, para terminar (não farei mais perguntas), tendo em conta a análise toda — estou convencido que conhecia bem o modelo SCUT, que conhecia bem os riscos em que o Estado estava a incorrer, tanto

que acertou nestes valores —, se na altura esta discussão existia ou não no Ministério ou no Governo e se considera ou não que o Estado tem de ter cuidados com este modelo, precisamente para não pôr uma nódoa negra num modelo que é razoável, como disse, e bem, e eu concordo em absoluto, e se não tivéssemos feito de outra maneira teríamos o Plano Rodoviário a 10% ou a 20%.

Este é um modelo que tem potencialidades. Conseguiu-se fazer obra ao nível que Portugal fez, dar o salto qualitativo e a coesão territorial como fizemos. Mas a pergunta é se podíamos ou não ter tido mais cuidados e se é tempo ou não de os governantes não atirarem... As comissões de avaliação dizem-nos: «Temos mandatos muito rígidos. Temos mandatos muito fixos.» Gostaria de saber se haveria ou não a possibilidade de ter feito isto de outra maneira, porventura, não andar tão depressa, não fazer tanta obra num curto espaço de tempo, fazer a obra na dimensão da nossa capacidade financeira ou, então, na dúvida, conseguir ter modelos de fiscalização e modelos de avaliação muito mais rigorosos dos que temos hoje.

Era, no fundo, esta a opinião que queria obter.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado, é evidente que me cinjo aos momentos em que estive como responsável por esta pasta, porque foi nesse contexto que fui chamado a esta Comissão.

Há efetivamente um quadro interessante, um gráfico, sobre o impacto do programa SCUT com seis contratos, que era o que existia naquela altura e a previsão para a SCUT do Grande Porto, em que se mostrava — e, possivelmente, foi esse que eu utilizei — que até 2012 havia uma subida, mas, atenção, depois a importância da participação do Estado nestes empreendimentos vinha até 2031 sempre a baixar. Parece que 2031 é

muito longe, mas já foi mais longe. Nessa altura, 2031 era bastante mais longe do que é agora.

Entretanto, como sabe, a introdução de portagens foi uma questão controversa e foi lançada não propriamente pelo Governo do PS. Foi, depois, pelo Governo PSD/CDS que a questão voltou a ter importância do ponto de vista político nacional. A entrada de portagens tem consequências sobre o tráfego, como é óbvio.

Aliás, outra coisa também muito importante é que naquela altura não havia os meios técnicos que há hoje para poder fazer portagens em todos os nós. Estas autoestradas, tanto uma como a outra, têm uma densidade e uma capacidade enorme de servir as populações. Não sei agora contabilizar quantos nós são, mas tem muitos e muitos nós. Se em cada nó houvesse uma portagem, era completamente impossível do ponto de vista da sustentabilidade para este projeto. Agora, e com esta invenção nova que tanto castiga os automobilistas... Estes métodos não existiam, ao que me dizem, nessa altura e, portanto, teria de ser uma coisa totalmente diferente. Não se podiam fazer aquelas autoestradas com aquele grau de capacidade de servir as populações, só com entradas de 40 em 40 km, o que, para responder aos tais problemas de interioridade, de desenvolvimento regional, não era propriamente a mesma coisa.

Evidentemente que é sempre muito fácil acertar no Totoloto depois de saírem os números ou no Totobola, como se dizia antigamente, quando valia a pena jogar no Totobola à segunda-feira.

Naquele momento, as decisões que tinham de ser tomadas foram-no com consciência, com determinação, com pragmatismo e com a ideia de que eram as melhores decisões para o País.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao PCP. Tem a palavra...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Peço a palavra para fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, peço desculpa, assim como ao meu colega Deputado Bruno Dias que tem sempre este azar, mas não é por maldade alguma.

Quero apenas lembrar que este ensaio do Partido Socialista, ao dizerem que não chamamos as pessoas do Partido Social Democrata, mas só as do Partido Socialista, é recorrente.

Quanto às questões em concreto, recordo, para a Mesa perceber também, que a concessão Beiras Litoral e Alta foi lançada em concurso em 1998 pelo Eng.º João Cravinho e o contrato foi assinado a 28 de abril de 2001 pelo Dr. Ferro Rodrigues. Quanto à Norte Litoral, foi lançado o concurso em 1999 pelo Eng.º João Cravinho e assinado o contrato a 17 de setembro de 2001 pelo Dr. Ferro Rodrigues. É uma questão de memória.

O Dr. Ferro Rodrigues já assumiu as suas responsabilidades, e bem. Lembro que o Dr. Jorge Coelho fez o mesmo. Pena é que as pessoas, às vezes, se esqueçam destes pormenores e que arranjem factos políticos quando não eles não existem, quando as pessoas estão a tratar de forma séria as coisas que têm de ser sérias. Por isso, este recordar é importante. Nem eu nem o PSD temos culpa de que a maioria das 25 concessões, das 25 SCUT tenha sido lançada pelo Partido Socialista.

Portanto, trata-se de uma correção para as pessoas não perceberem outra coisa, mas que é recorrente isto acontecer.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, antes de mais, quero assinalar que, quanto às observações que acabámos de ouvir, independentemente da sua adequação, não se perdia nada se fossem feitas daqui a pouco, na altura em que o PSD irá usar da palavra para intervir. Portanto, a atualidade que tivessem agora não deixavam de ter aqui a 10 minutos.

Sr. Vice-Presidente Ferro Rodrigues, começo por saudá-lo e agradecer a sua presença e as suas respostas.

Nesta última resposta que deu ao Deputado Hélder Amaral, do CDS, disse uma coisa que é de relativo grau de consenso, que é o problema da sensatez de termos de avaliar as decisões políticas à luz do contexto em que foram tomadas e da informação disponível nesse momento. Tudo muito bem.

Primeiro ponto: gostava de recordar e de sublinhar que, embora houvesse uma certa paz e um carácter relativamente incontroverso quanto às PPP entre os partidos, PS, PSD e CDS, não quer dizer que houvesse unanimidade em torno dessa opção.

Há poucos dias, ouvimos o Dr. Jorge Coelho — que, aliás, foi seu antecessor na pasta de Equipamento Social que tutelou — que reconheceu, como todos teriam de reconhecer, que na altura havia uma voz, na Assembleia da República e não só, que alertava para os perigos inerentes ao modelo de financiamento e ao modelo de negócio de parcerias público-privadas, que era já resultante do negócio da Lusoponte, mas que teve um incremento e um arranque extraordinariamente forte nessa altura. Na altura, a designação que se usava era a de *project finance*, eram as PPP,

nomeadamente com essas concessões rodoviárias e também com a Fertagus, etc.

O segundo ponto tem a ver com a questão de, por um lado, haver quem alertasse, na altura, para os perigos deste modelo e desta opção e, por outro lado, não estarmos propriamente perante uma situação de Totoloto. Percebo a metáfora, é perfeitamente clara e feliz. Mas depois tem um problema: se tomarmos a metáfora à letra, alguém ficaria a pensar que estaríamos perante uma coisa completamente aleatória, e não era. Sei que o Vice-Presidente Ferro Rodrigues não estava a sugerir essa ideia. Não sendo aleatória, tinha elementos concretos do ponto de vista da análise económica, técnica e política, em termos de estratégica para o País, que eram relativamente passíveis de observação, de reflexão e de decisão política.

Nesse sentido, há que tirar conclusões da experiência, ou seja, na perspectiva do PCP, esta Comissão de Inquérito não deve servir essencialmente como uma espécie de processo criminal para responsabilizar aqueles que, com dolo, tomaram decisões lesivas, do tipo gestão danosa, em relação ao interesse nacional. É claro que já apurámos aqui alguns processos de decisão que tiveram contornos claramente preocupantes e condenáveis do ponto de vista político. Mas, para além disto, também há o problema da análise, da lição e do ensinamento que esta experiência que o País teve ao longo destas décadas deve constituir.

Quanto à pergunta «se soubesse o que eu sabia na altura, faria o mesmo que eu fiz», não podemos concordar, porque teríamos feito de forma diferente, porque a opção política e de estratégia e desenvolvimento era outra e não a de entregar aos privados a gestão, o financiamento e a direção estratégica daqueles empreendimentos.

Porém, depois há outro problema. É que, para além de «se vocês soubessem apenas aquilo que eu sabia na altura», coloca-se a questão de «sabendo o que sabemos hoje», porque é sabendo o que sabemos hoje que vamos ter de tirar conclusões políticas deste processo e desta experiência que o País teve, está a ter e está a pagar.

Portanto, não devemos confundir ou associar a ideia de investimento público e necessidade de infraestruturar o País na rede viária, na ferrovia, etc. como se fosse necessariamente implicar aquele modelo de negócio em vez dos outros. Cumprir o Plano Rodoviário Nacional não significava adotar o modelo de PPP, não exigia necessariamente essa opção. E, mesmo que houvesse uma necessidade diferente relativamente aos ritmos e à forma de execução do PRN em função do acesso ao crédito mais limitado, trata-se do problema dos fins que justificam os meios.

O Dr. Jorge Coelho dizia, há dias, que a principal razão para a opção pelo modelo de financiamento e de negócio PPP foi a das restrições colocadas pela banca, pelo setor financeiro, pela banca internacional, não apenas os megabancos privados, mas incluindo, por exemplo, o Banco Europeu de Investimento.

Gostava de lhe perguntar se, enquanto Ministro, quando teve, digamos assim, a última palavra nestas PPP de que estamos aqui a tratar — e teve literalmente a última palavra, porque assinou aquilo que já vinha de trás de um processo de negociação e que lhe foi parar às mãos enquanto Ministro —, suscitou este problema. Temos uma última oportunidade para avaliar da adequação deste modelo, deste regime, do ponto de vista de gestão e financiamento, pelo que gostaria de saber se essa questão foi suscitada.

Já agora, pergunto-lhe, e coloco numa única intervenção as várias perguntas, se essa questão implicava um caminho de sentido único

relativamente à construção de infraestruturas. É que havia na Assembleia da República, e não só, quem dissesse, como nós, que era fundamental criar infraestruturas, pelas boas razões que o Sr. Vice-Presidente anunciou logo no início da reunião, as quatro ou cinco razões para fazer aquelas estradas, assim ou de outra maneira, eventualmente com outros contornos do ponto de vista dos custos e dos prazos.

Mas depois havia um outro problema, que é o termo de comparação com a empreitada tradicional, digamos assim. Temos de comparar o que é comparável e, quando normalmente se comparam as derrapagens nos prazos e nos orçamentos dos trabalhos a mais, etc., da empreitada tradicional... A discussão que se fazia, na altura — e recordar-se-á, certamente —, tinha sempre, de um lado, a empreitada tradicional com aquelas derrapagens todas e, do outro lado, um cenário de PPP em que corria tudo bem, porque o risco estava do lado de lá, não nos preocupávamos com isso, mas era no pressuposto de que não houvesse nenhuma alteração de circunstâncias em termos de decisão política, seja do traçado, dos prazos ou de uma decisão que entretanto fosse colocada, ou o ponto de vista do financiamento. Portanto, o Estado ficava amarrado, do ponto de vista contratual, a um cenário que valia por décadas, com tudo o que isso significava em termos de liberdade contratual para o Estado concedente.

Ora, esta questão da incomparabilidade dos cenários de comparação, digamos assim, é, se calhar, a terceira ou quarta questão que lhe coloco.

A última questão, não sei se é a pergunta do milhão de dólares, como dizia o outro, é a seguinte: sabendo o que sabemos hoje, qual é o balanço que faz? Porque esta é que é a questão.

Percebo muito bem o que disse, com a reserva da nossa parte de que, na altura, já alertávamos para que não seria assim, não esperávamos que acontecesse, infelizmente tivemos razão.

O que lhe pergunto é, sabendo o que sabemos hoje e de acordo com a observação que faz atualmente, que conclusões é que retira desta experiência? Sabendo não o que sabia, mas o que sabe hoje, se é que me faço entender.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado Bruno Dias, obrigado pelas questões que colocou.

É evidente que o PCP tinha, nessa altura, uma posição de reserva em relação ao modelo em geral das PPP, mas também verdade seja dita que, em relação a estas duas concessões que estamos aqui a discutir, o PCP não fez nenhum pedido de ratificação na Assembleia da República.

Quem tinha meios regimentais e constitucionais para as poder ter contestado não as contestou e, portanto, isso também tem um significado político, porque, como se sabe, e isso hoje é muito visível, muitas vezes os partidos pedem as ratificações dos diplomas não porque tenham a esperança de que vão conseguir a sua ratificação, mas por uma atitude política consequente, e isso não aconteceu, nem mesmo por parte do PCP.

O exercício que o Sr. Deputado me sugere, sabendo o que sei hoje como fazia ontem...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não, não é como é que fazia!

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Eu sei. É um exercício demasiadamente especulativo, mesmo para quem gosta de alguma especulação no sentido positivo, teórico e intelectual do termo.

É evidente que o PCP quando era contra este modelo, em geral, era também por motivos ideológicos, não era porque tivesse só o PCP antevisto a crise financeira internacional que deu a derrocada global em 2007. Senão, então, é que teria o tal prémio do tal...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Vice-Presidente ficaria surpreendido!

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — ... bilião de dólares. Mas não houve essa situação.

Agora, efetivamente, fez bem em relembrar uma situação, porque, quando se fez a comparação entre as cinco primeiras SCUT, na sua versão SCUT e na versão construção tradicional, para concluir que o modelo SCUT era preferível, considerou-se um risco de trabalhos a mais de 15%, o que era um risco de trabalhos a mais bastante inferior ao que se passava na realidade, porque o que se passava na realidade, como o Tribunal de Contas teve ocasião de referir numa auditoria que realizou à construção de itinerários principais (IP) e de itinerários complementares (IC) entre 1985 a 1997, foi que, em 124 obras relativas a esse período, para os IP a média dos desvios do custo final em relação ao valor da adjudicação foi de 77%.

Portanto, não havia uma sobreestimativa do que eram os desvios no modelo tradicional. Pelo contrário, quando se fizeram as comparações, foram subestimados esses desvios e, mesmo assim, chegou-se a essa conclusão.

Já agora, uma outra coisa: não se pode pôr tudo no mesmo saco. Eu estou aqui a discutir duas SCUT em particular e, que eu saiba, nestas SCUT um dos alertas que o Tribunal de Contas fez em 2003 não se passou depois na prática. De facto, um dos alertas sobre a SCUT da Beira Litoral e da

Beira Alta era que estava em aberto a possibilidade de ter de haver ali desvios com túneis enormes por causa de questões do ambiente que iriam encarecer fortemente a obra, mas isso, felizmente, não aconteceu e, portanto, não houve esse desvio no que respeita a essa SCUT em particular e na outra essa questão nem sequer estava colocada.

Portanto, se em linha geral até posso estar de acordo consigo, porque havia uma parte que ficava sempre um bocado dependente das negociações finais e dos acordos finais com o Ministério do Ambiente e com tudo o que isso implicava, nestes dois casos isso não aconteceu.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir a primeira ronda de perguntas, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Deputado Ferro Rodrigues e Vice-Presidente da Assembleia e dizer que, do ponto de vista de respostas para os trabalhos específicos desta Comissão, nós tomamos por boas quer as informações dadas por escrito quer as informações dadas agora, nesta audição.

Do ponto de vista do debate político, porque esse é relevante também nesta matéria, quero dizer que, não diabolizando o investimento público, como o Bloco de Esquerda nunca fez, há uma separação clara entre o tipo de investimento público que representa uma parceria público-privada e o da construção habitual.

Essa é uma diferença de fundo para o Bloco de Esquerda que nunca viu no modelo de parcerias público-privadas um modelo com futuro, por várias das argumentações que já foram utilizadas, mas por uma que me parece relevante no seu momento inicial e até usada no Governo que fez

parte: a forma de transformar as contas públicas não levando diretamente os encargos que as parcerias público-privadas têm.

Ora, esta diferença do assumir preto no branco o que são as dívidas com a contratação habitual — com concurso público para construção e separação, depois, com a exploração — e as decorrentes do modelo de parceria público-privada — com pagamentos dilatados ao longo do tempo — para nós é algo errado e é uma das características das parcerias público-privadas que traz problemas adicionais.

É certo que há aqui uma escolha não só portuguesa, mas europeia, porque, a partir do momento em que há na Europa uma escolha por métodos estatísticos que também favorecem esta interpretação, há um empurrar de alguns governos que tenham mais problemas com a dívida pública para este tipo de contratação.

Ora, da parte do Bloco de Esquerda, não diabolizando o investimento público, notamos que a escolha por parcerias público-privadas não é a que defende melhor o interesse público.

É certo que este é o debate político que vai para lá dos trabalhos desta Comissão de Inquérito, mas também não podia deixar de fazer aqui esta afirmação, porque me pareceu que, na audição que tivemos, também importa relevar esta diferença de pensamento.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Sr. Deputado, só posso comentar, sublinhando que também o Bloco de Esquerda tem uma posição, à partida, do ponto de vista político e ideológico, diferente da do Governo da altura do Partido Socialista, nesta matéria como noutras. Ainda me lembro de debates muito acesos na Assembleia da República, mesmo com a situação económica, financeira e social, que há pouco referi. Os debates entre o

Primeiro-Ministro António Guterres e a bancada do Bloco de Esquerda não eram, propriamente, debates fáceis.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputados, para a segunda volta, está inscrito o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

Tem a palavra, Sr. Deputado. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, não quis usar a figura da interpelação à Mesa há pouco quando o Sr. Deputado Nuno Encarnação dizia que não era verdade que governantes do PSD não fossem chamados e estivessem aqui presentes e que era em razão da matéria que, por exemplo, o Dr. Ferro Rodrigues tinha sido aqui chamado.

Nós, pelas intervenções dos Srs. Deputados do PSD e pela ausência delas, ficámos absolutamente esclarecidos quanto à necessidade absoluta que o PSD e o CDS tinham de ouvir o Dr. Ferro Rodrigues — aliás, registámos variadíssimas perguntas, certamente, sobre a concessão Beiras Litoral e Alta e registámos muitas perguntas sobre a concessão Norte Litoral.

É que, de facto, o Dr. Ferro Rodrigues tinha não só exercido durante pouco tempo as funções, mas tinha respondido de modo exemplar e cabal a tudo aquilo que era suscetível de ser avaliado por esta Comissão de Inquérito. Aliás, já tínhamos assistido a algo semelhante a semana passada, em que o Dr. Jorge Coelho tinha respondido a tudo por escrito e a maioria entendeu que ele deveria ser ouvido, mas, depois, não lhe fizeram nenhuma pergunta sobre a matéria em concreto e tivemos aqui várias perguntas sobre teoria geral.

Mas, pelo menos, esta audição serviu para registar duas coisas a propósito das intervenções dos meus colegas Deputados do PSD e do CDS:

a primeira é que, de facto, há uma visão de esquecimento do interior, que perpassa por todas as políticas e também pelas parcerias público-privadas, no caso das autoestradas, entre o PSD e o CDS; a segunda é que já vem de longe o facto de o CDS em vários governos ser, apenas e só, responsável por aquilo que considera que é positivo, porque parece que todos os membros do CDS, secretários de Estado e Ministros, faltaram ou não estiveram presentes nos Conselhos de Ministros e nas reuniões de secretários de Estado durante os governos de Durão Barroso e de Pedro Santana Lopes, porque não tiveram nenhuma intervenção em nenhuma das parcerias público-privadas.

É mais ou menos como agora: a parte boa é do CDS a parte má é do PSD... Nunca há nenhum elogio de membros do CDS a responsáveis do PSD.

Para terminar, Sr. Presidente, gostaria de recordar ao Sr. Deputado Nuno Encarnação que nós gostávamos de ouvir, e infelizmente não conseguimos, o Dr. Marques Mendes, a Dr.^a Manuela Ferreira Leite, o Dr. Sérgio Monteiro, o Dr. Vítor Gaspar, o Dr. António Mexia, o Dr. Álvaro Santos Pereira e a Dr.^a Maria Luísa Albuquerque sobre estas parcerias em concreto. E também gostávamos de ouvir, e a maioria chumbou variadíssimas vezes, responsáveis das comissões de negociação, o que teria sido muito mais relevante do que ouvir o Dr. Ferro Rodrigues ou o Dr. Jorge Coelho.

De facto, a maioria fala muito de custos-benefícios, mas chumbou a audição dos responsáveis pela elaboração dos custos-benefícios e, como disse e muito bem o Deputado Renato Sampaio, também parece que têm uma fixação com determinado consórcio e com determinada empresa, porque variadíssimas propostas, que aqui foram apresentadas, para ouvir outras empresas noutras parcerias público-privadas foram chumbadas.

De facto, e mesmo para concluir, Sr. Presidente, temos aqui uma comissão que, em razão do seu objeto e da sua matéria, já deu o que tinha a dar. O PSD, apenas e só, gosta de fazer um ou outro número político, que nem sequer lhe tem saído grande coisa.

Nós estávamos muito mais interessados, mas infelizmente a maioria não quer, em aprofundar algumas matérias para que pudesse sair daqui um manual das boas práticas daquilo que há a melhorar em termos das parcerias público-privadas para o futuro. Mas esta maioria, apenas e só, quer fazer uma espécie de comissão de acusação de responsáveis do Partido Socialista e de branqueamento de responsáveis do PSD.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado não quis recorrer à interpelação à Mesa, o que lhe agradeço, porque nesse caso teria que ser a Mesa a responder-lhe, mas também não fez propriamente nenhuma pergunta ao Sr. Deputado Ferro Rodrigues.

Em todo o caso, como regimentalmente foi assim, tenho que lhe dar a palavra para responder, querendo.

O Sr. Dr. **Ferro Rodrigues**: — Não me vou imiscuir nos trabalhos da Comissão. Compreendo o sentimento, mas não vou tomar posição sobre essa matéria.

De qualquer maneira, gostei muito de estar aqui.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos dar por concluídos os nossos trabalhos.

Quero agradecer ao Vice-Presidente Eduardo Ferro Rodrigues a colaboração com os trabalhos desta Comissão e lembrar que amanhã, às 17

horas e 30 minutos, teremos nova reunião para ouvir o Eng.º Pedro Cunha Serra.

Srs. Deputados, até amanhã, muito boa tarde.

Está encerrada a reunião.

Eram 19 horas e 8 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.