

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

71.^a Reunião
(12 de abril de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 14 horas e 52 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. António Manuel Palma Ramalho, Presidente da Comissão de Negociação. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Bruno Dias (PCP), Adriano Rafael Moreira (PSD), Manuel Seabra (PS), Hélder Amaral (CDS-PP), Paulo Batista Santos (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS) e Altino Bessa (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 58 minutos.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Eram 14 horas e 52 minutos.

Srs. Deputados, como sabem, vamos hoje proceder à audição do Dr. António Manuel Palma Ramalho, Presidente da Comissão de Renegociação, cuja presença e colaboração com os nossos trabalhos agradeço.

Creio que conhece a metodologia dos nossos trabalhos...

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho** (Presidente da Comissão de Negociação): — Sim, já estive cá.

O Sr. **Presidente**: — ... e, portanto, querendo, dar-lhe-ei a possibilidade de fazer uma intervenção introdutória, seguindo-se uma primeira ronda de perguntas em que cada grupo parlamentar disporá de oito minutos, respondendo o Sr. Doutor no fim, e, se houver inscrições, haverá uma segunda ronda em que cada grupo parlamentar dispõe de três minutos.

Sr. Doutor, pretende, então, fazer uma intervenção inicial?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Presidente, face ao objeto desta Comissão de Inquérito, utilizaremos todos melhor o tempo se ele puder ser, desde logo, usado com as questões e as tentativas de resposta pela minha parte.

O Sr. **Presidente**: — Então, vamos passar à primeira ronda de perguntas, sendo que, hoje, cabe ao PCP iniciá-la.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Dr. António Ramalho e agradecer-lhe, mais uma vez, a sua presença nesta Casa.

Nestas reuniões, temos vindo a apurar desde questões que têm a ver com o início dos processos, com a forma como as opções políticas foram assumidas e com a sua concretização, até outros casos, como é o de hoje, em que temos também a faculdade de poder fazer alguma análise ao ponto da situação e alguma nota de atualidade, que é igualmente de todo o interesse para esta Comissão de Inquérito, para a Assembleia e para todo o País, naturalmente.

Portanto, há certas reuniões que são mais da família dos casos arquivados, mas esta reunião não será, certamente, só isso. Por isso mesmo gostava de começar por solicitar que nos traçasse o ponto da situação relativamente aos processos de renegociação que estejam a acontecer.

Aqui chegados — isto para sua perceção e dos Srs. Deputados —, já aqui tivemos polémicas sobre as nossas ordens de trabalho, porque havia a tendência, que fomos evitando durante algum tempo, de fazer perguntas sobre outras concessões que não propriamente as que estavam na ordem de trabalhos do dia.

Portanto, fundamentalmente, temos aqui as questões que têm a ver com a Lusoponte, a Litoral Centro, o Douro Litoral, o Túnel do Marão. Ora, tratando-se de situações, algumas das quais estão por resolver plenamente, como é o caso do Túnel do Marão, mas outras que já têm um desfasamento maior em termos dos processos, gostava de lhe pedir, se não houver problema da sua parte e desacordo dos Srs. Deputados, que, se lhe for possível, nos traçasse um ponto da situação dos processos de

renegociação de foi incumbido pelo Governo, para além daquilo que são os processos de consolidação de renegociações que já aconteceram, julgo não me estar a enganar, em relação à Lusoponte, por exemplo. E estou a pensar no FRA IX (*Financial Rebalance Agreement*) e nas evoluções dos processos de renegociação a partir daí.

Então, se pudesse e se quisesse, convidava-o a fazer essa abordagem do enquadramento atualizado.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, há pouco não fiz nenhuma declaração metodológica, mas vou pedir a compreensão dos Srs. Deputados porque, estando eu aqui na qualidade de Presidente da Comissão de Renegociação mas não deixando de ser Presidente da Estradas de Portugal, temo sempre que, às vezes, se possa confundir ligeiramente o que vou dizer. Mas a compreensão fica e julgo que é para benefício da Assembleia e, sendo para benefício da Comissão de Inquérito e da Assembleia, não perderemos nada por ter alguma informação.

Sr. Deputado, não preciso de fazer o levantamento, porque já o fiz numa reunião anterior, quer das estratégias definidas pelo Governo antes de eu chegar à Estradas de Portugal, quer das instruções que recebi do ponto de vista da renegociação dos contratos de subconcessão, que envolviam, sobretudo — e vamos ser práticos —, os contratos não terminados, dado que o objetivo era reduzir o volume de investimento naquilo que pudesse ser reduzido e, eventualmente, o volume da operação.

Desde 18 dezembro de 2012, julgo eu, fui também nomeado presidente de uma comissão que foi criada no âmbito de uma lógica estrutural da troica, do Memorando de Entendimento, como um instrumento autónomo criado no âmbito do Ministério das Finanças para

coordenar todo o processo de renegociação de todas as parcerias público-privadas (PPP) e que passou a enquadrar comissões a que eu presido.

Por esse despacho de dezembro de 2012, passámos a ter uma renegociação de 15 contratos, que estão, neste momento, em renegociação, sendo que estes 15 contratos são os contratos de subconcessão que já tinham memorando de entendimento, e são todos os contratos de concessões ex-SCUT e portajadas com disponibilidade. Portanto, todos estes contratos passaram a estar envolvidos no âmbito desta comissão de renegociação.

É isso que temos vindo a trabalhar no processo negocial, o que me obriga a ser cauteloso no que vou dizer. Mas, basicamente, temos vindo a trabalhar e, neste momento — isto para lhe dar uma ideia —, já tivemos 46 reuniões plenárias, sendo que não existe nenhum concessionário que não tenha feito, pelo menos, seis reuniões plenárias connosco, do ponto de vista da renegociação das condições contratuais. O objetivo é atingir não só uma renegociação que reduza os encargos do Estado no ano 2013 e seguintes a uma escala próxima dos 250 milhões de euros, conforme foi determinado no Orçamento do Estado de 2013, mas, igualmente, dar conteúdo aos memorandos de entendimento que foram concretizados durante os meses de agosto e setembro de 2012.

Portanto, esse é que é o objeto global desta comissão de renegociação, que está a desenvolver os seus trabalhos, praticamente, há quatro meses e fá-lo na tentativa de chegar a estes acordos globais.

Vamos, então, tentar separar as várias realidades. No que respeita às ex-SCUT e às portajadas em disponibilidade, portanto as duas operações com portagens reais que passaram para o sistema de disponibilidade, o nosso objetivo tem sido...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só para registo: quais são essas duas?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Lisboa e Norte.

Portanto, para este efeito, o que temos é um objetivo claro de renegociar em quatro pontos: na ótica dos custos operacionais envolvidos nestes casos-base, e todos nós sabemos que são concessões ou PPP que estão em curso; estamos também a renegociar o enquadramento do modelo das grandes reparações, pelo que estes dois grandes objetivos estão a ser conversados com as concessionárias; em simultâneo, estamos a discutir as condições específicas de remuneração dos acionistas neste quadro; e também estamos a procurar ajustar o modelo adequado do ponto de vista da sustentabilidade e das garantias de financiamento em curso.

Portanto, duas questões operacionais e duas questões financeiras, que refletem em pagamentos de disponibilidade por parte do Estado.

Não gostaria de adiantar muito mais, dado que isso dificultaria um processo que tenho procurado sempre clarificar, que é um processo que exige discrição, perseverança e resultados. A discrição obriga-me a ser um bocadinho mais silencioso, a perseverança a continuar a ter as reuniões que forem necessárias, e os resultados terão de ser avaliados, posteriormente, por VV. Ex.^{as} quando chegar à altura de eles surgirem.

Sobre as subconcessões, quero dizer que, naturalmente, conforme os memorandos de entendimento — que, julgo, são do conhecimento da Assembleia da República —, as negociações têm duas características: primeira, dar conteúdo ao modelo negociado pelo memorando de entendimento e configurá-lo nos casos-base decorrentes; e, simultaneamente, em todos os contratos havia a previsão de que também se pudessem reanalisar questões operacionais, questões de manutenção,

questões de remuneração acionista e questões que tinham a ver com as garantias de financiamento.

Portanto, há aqui também uma dupla vertente e as subconcessões estão a ser negociadas com esta amplitude.

As subconcessões, como sabe, não têm consequências em 2013. Portanto, a prioridade tem sido estar concentrado nas prioridades de 2013 e nos efeitos em 2013, dado que o tempo urge no sentido do cumprimento dos objetivos pré-fixados, tendo em conta que as subconcessões só têm pagamentos a partir de 2014.

Portanto, este é o ponto da situação sobre aquilo que ao nível da comissão de renegociação está a ser realizado neste período, que, como lhe disse, começou em dezembro, dando continuidade a um processo que já tinha sido iniciado anteriormente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, pela sua explicação.

Sr. Doutor, na sequência do que acabou de dizer resultam duas questões, entre outras.

Primeiro, renegociar com uma vertente estratégica não é um pormenor, é uma questão fundamental que tem a ver com o financiamento, com as garantias para esse financiamento e a sustentabilidade financeira. Numa altura destas, pergunto-lhe: que perspetivas é que coloca para esse tipo de processos negociais? O povo costuma dizer «para pior já basta assim!» e eu pergunto-lhe: vê alguma hipótese de melhorarmos em termos de financiamento e condições de sustentabilidade junto da banca? Porque quando se fala em renegociar a questão é saber para que interesses, para que sentido e com que realismo nesses objetivos.

A segunda questão tem a ver com as prioridades. Tendo em conta os pagamentos do Estado, se tivermos em conta apenas os períodos de

carência, os calendários de pagamentos e, nesse sentido, quais são os contratos em que começamos agora a pagar e os outros em que não começamos, o resultado não será, na prática, deixarmos em suspenso situações altamente precárias, como aquela para a qual chamamos a atenção e discutimos consigo há tempos, que é, por exemplo, o IP8 na ligação a Sines, onde, como não há pagamentos, acho eu, previstos em 2013, dado o período de carência da subconcessão, quando chegar à altura trata-se do assunto com mais afinco? É que, em termos de prioridade — e isso não quer dizer negligenciar, trata-se de pôr os outros à frente —, porque o pagamento começa agora, há que... Julgo que me faça entender, não é, Sr. Doutor?!...

Ou seja, o problema aqui tem a ver com uma situação em que há casos graves que estão em cima da mesa a prejudicar gravemente as regiões e com situações até de segurança que levantam preocupação.

Portanto, gostava de lhe deixar estas duas questões para que pudesse pronunciar-se sobre elas nesta altura.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado Bruno Dias, deixe-me separar as coisas do ponto de vista das questões gerais e, depois, das questões concretas, onde, porventura, se eu conseguir responder... Aliás, trouxe o máximo possível de papéis, porque trouxe o mínimo possível de assessores, e, portanto, fica claro que vou tentar responder ao máximo de perguntas com o meu *know-how*.

A primeira coisa que quero dizer-lhe, para percebermos um bocadinho melhor o que temos do ponto de vista de suporte de disponibilidade, para percebermos o que estamos a negociar, é que para o total das responsabilidades que temos por pagamento de disponibilidade — e vou ser muito simples — temos os seguintes valores: as grandes

reparações representam 8,20% do que vamos ter de pagar; os custos operacionais representam 13,96% daquilo que vamos pagar; a remuneração acionista representa 20% do que vamos pagar e o serviço da dívida representa 46,08% daquilo que vamos pagar.

Estou a dar estes números para percebermos a distribuição do custo da disponibilidade por afetação do lado dos concessionários, e estou a falar para a totalidade dos processos, sendo que eles são levemente diferentes, no caso das subconcessões ou no caso das concessões, mas o valor é sempre aproximadamente este, isto é, quase 50% é serviço da dívida, quase 23% é remuneração acionista, que, sabemos, em alguns casos não deixa de ser serviço da dívida, e, depois, temos cerca de 23%, 24% de custos operacionais mais grandes reparações.

Para percebermos isto diria que, neste sentido, estamos a tentar renegociar de acordo com o processo intencional reduzindo a parte dos custos operacionais de uma forma clara, portanto, estamos a falar de 22% de custos operacionais e grandes reparações, e estamos a tentar também, obviamente, na parte dos acionistas, porque é uma parte representativa dos custos.

Chamo a atenção — até porque há imprensa na sala — que, quando falamos em 22%, não estamos a falar de TIR, estamos a falar da parcela dos pagamentos de disponibilidade que é paga, em média, para os acionistas, o que significa, basicamente, que isto representa uma TIR que não tem nada a ver com 22%. Uma vez, já houve um engano e não queria que as pessoas...

Aliás, o processo é ao contrário; normalmente, as pessoas enganam-se porque quanto mais capitais próprios há, mais volume aparece aqui. Por exemplo, as últimas subconcessões têm, obviamente, mais capitais próprios. O número que foi dado hoje no congresso internacional é que

cerca de 56% das concessões feitas em 2012 tiveram mais de 30% de capitais próprios envolvidos. Isto é para terem ideia de que os acionistas, obviamente, cada vez foram chamados a pôr mais dinheiro deles próprios, ou responsabilizando-os diretamente, nas parcerias público-privadas. Mas 50% disto são custos de dívida.

Já agora, porque muitas vezes tem-se colocado esta questão de uma forma que julgo um bocadinho mais entusiasmante e menos clara, esclareço dizendo que o volume de dívida está razoavelmente dividido em partes iguais entre dívida para bancos estrangeiros, dívida do Banco Europeu de Investimento (BEI) e dívida de bancos portugueses. Isto é também diferente, conforme seja mais subconcessões ou mais concessões SCUT, mas, normalmente, estamos a falar desta divisão.

Se quiser, posso dar-lhe os números mais precisos do que isto porque com a precisão que lhe dei fica mal dar-lhe esta nota só com esta diferença: 40% são bancos portugueses, 34,54% é o BEI e 25% é a banca internacional que não o BEI. Portanto, isto em termos de divisão.

O princípio que estamos a tentar utilizar é exatamente o de obter todas as poupanças, mas obviamente não estamos a pensar em nenhum *default*. Isto é, estamos a pensar em obter uma renegociação, dentro dos quadros dos limites que nos são atribuídos pelo facto de não haver dinheiro, e também, para ser prático, se houver alguma ideia de recompra potencial que pudesse haver sobre algumas destas concessões. Portanto, estamos a gerir isto tudo dentro destas circunstâncias.

Quando pergunta — e sou muito claro sobre isso — para que é que estamos a fazer isso e em benefícios de quem, respondo-lhe com facilidade: em benefício da Estradas de Portugal, por uma simples razão. É que a Estradas de Portugal, à data de hoje, não são sustentáveis, porque o volume de dívida que vai ser gerado nos próximos anos para a Estradas de

Portugal, e podemos falar disso, é verdadeiramente insustentável, mesmo que estivéssemos num País importador de capitais. Mesmo num País muito importador de capitais, não era sustentável, quanto mais num País com as dificuldades deste e nas atuais circunstâncias específicas em que vivemos, pois não se estima que o capital seja livre nos próximos tempos pelo mundo fora, portanto, com as dificuldades de financiamento decorrentes.

Isto significa, basicamente, que as nossas prioridades são as de nunca agravar o modelo da dívida. Portanto, é natural que estejamos mais preocupados com o que se paga em 2013, imediatamente, do que para além de 2014, sendo que isso não significa descurar nem a finalização dos contratos de MoU (*Memorandum of Understanding*) que temos realizado com alguns dos intervenientes, até porque há obras que estão longe de estar concluídas e levantam alguns problemas, os quais queríamos evitar, a todo o custo — tentámos salvar quase todos os contratos e temo-lo feito da forma melhor que sabemos, não quer dizer que seja a melhor, porque há sempre avaliações distintas sobre a capacidade de gestão em situações mais complexas como a que vivemos neste momento —, nem, sobretudo, as condições de segurança.

Temos tentado intervir da melhor maneira possível, mesmo com as dificuldades que decorrem sobretudo em casos como o que referiu do Baixo Alentejo.

É que há muita obra de requalificação que faz parte da manutenção do contrato que pretenderíamos manter mas, como a obra está claramente parada, isso significa, basicamente, que parte das obras de conservação da estrada está afetada, sobretudo no IP2 e nalgumas zonas laterais no acesso ao IP8, mas mais no IP2, que nos preocupa mais do ponto de vista de segurança.

Já notificámos várias vezes o concessionário, que já esteve nesta Comissão, que, aliás, fez uma substituição genérica da sinalização vertical no sentido de tentar reduzir ao mínimo possível os riscos que possam existir neste contexto.

O nosso objetivo é atingir, em todo o lado, os resultados que pretendemos. Portanto, não temos nenhuma... Aliás, não estou com isto a dizer-lhe que não acabemos por fazer primeiro um contrato com uma subconcessionária do que com uma concessionária. É possível que isso aconteça, até porque qualquer acordo com concessionárias provavelmente será um acordo definitivo, dado que, havendo o MoU, há que fazer acordos definitivos. Portanto, é possível que mais depressa se façam acordos com subconcessionárias do que com concessionárias. Isto não é impossível.

Porém, neste momento temos a preocupação de não agravar este processo de insustentabilidade que a Estradas de Portugal neste momento tem.

Portanto, se pergunta para que é que estamos a negociar, digo-lhe que é 100% para a sustentabilidade do sistema, e é isso que, na minha opinião, justifica o interesse que os privados têm demonstrado em manter o processo negocial perseverante.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em relação à parte do financiamento dos projetos e aos processos de renegociação que estão a ser desenvolvidos, tendo em conta a sua explicação e sem querer entrar em demasiados pormenores, parece, então, que estamos perante um objetivo de ajustar juros por via de reescalamentos de maturidades. Ou trata-se de ir mais além do que isto? Já percebi que não quer entrar em demasiados pormenores, mas é possível abordar ao menos esta parte?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado Bruno Dias, com todo o respeito que lhe tenho, vou dar-lhe a única resposta que estou disponível para dar nestas circunstâncias.

Há uma parcela de garantias que o sistema financeiro tem sobre estes projetos que achamos que pode ser diminuída com benefício de todos. Mais não queria dizer-lhe porque estamos a falar de vários contratos, de várias circunstâncias e não considero útil para a negociação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Julgo que percebo muito bem o que diz.

Temos uma preocupação, que é a das implicações deste tipo de estratégias, do ponto de vista político e do ponto de vista estratégico, para a economia nacional, tratando-se da rede viária do País.

Quando nos dá essa referência nos termos exatos e rigorosos em que acaba de dar, mesmo sem especular sobre o que isto possa implicar em termos de *ownership clauses* e coisas que tais (e não sei se está relacionado ou não), o próprio modelo de gestão e de financiamento da rede viária acaba por ser uma espécie de elemento colateral — não lhe vou chamar ainda dano colateral, mas estamos calejados o quanto baste para poder dizer que se trata de um dano colateral —, levantado pelo acionista, que é simultaneamente o poder político que traça as opções e orientações políticas dadas, relativamente a este tipo de processos negociais.

Portanto, compreendo até onde o Sr. Presidente da Estradas de Portugal está em condições de avançar em termos de explicação e de informação, compreendo que há um processo negocial em curso, mas, tendo em conta a informação que deu — penso que não percebi mal —, constato que, em termos das concessões e de subconcessões, 68% daquilo que vamos pagar é para pagar aos acionistas e à banca.

Trata-se de 22% para a remuneração dos acionistas, portanto, não é uma taxa de juro, 22% daquele dinheiro é para pagar aos acionistas, em remuneração, e 46% daquele dinheiro é para pagar aos bancos, em serviço da dívida. Portanto, 68% do dinheiro que vamos gastar é para pagar aos acionistas das concessionárias e aos bancos.

Peço a sua ajuda para fazer algum enquadramento desta matéria, tendo em conta que estamos a falar de um investimento que já foi realizado, bem entendido, e que há pagamentos que já foram feitos, e estamos a ter em conta o que vai ser pago depois, mas há aqui duas questões que não podem deixar de ser colocadas.

As duas questões que tenho de deixar aqui nesta fase final da minha intervenção, dado que o meu tempo está a esgotar-se, têm a ver com o problema da continuidade e manutenção dos contratos das subconcessões e das concessões, que estão ligadas à máquina, ao ventilador, por opção do Estado.

Não tenho a certeza mas admito perfeitamente, não sendo jurista, que bons juristas poderiam trabalhar a questão do fim das concessões pelo incumprimento das concessionárias e, por vontade e boa-fé negocial (aliás, boa-fé é pouco, é muito mais do que boa fé negocial) em manter as concessões, as coisas foram andando e foram sendo trabalhadas, através de programas de trabalhos para recuperação, e já vamos no segundo e no terceiro processo, etc.

Há aqui uma opção política de manter as PPP, em vez de acabar com elas, quando eventualmente possa haver margem, até jurídica, dos contratos, sem ir para além disso. Esta é uma questão.

A segunda questão é a da renegociação da dívida. O Sr. Presidente refere o que nós dizemos: renegociar não é dizer «não pagamos».

Renegociar é renegociar, é dizer, olhando para o que temos à nossa frente, que daqui a uns anos é impossível pagar.

Sr. Presidente, quero dizer-lhe que é exatamente isso que o PCP propõe para o nosso País. Trata-se de olhar para as contas públicas, para a dívida do País e verificar que, daqui a uns anos, isto vai ser insustentável, não vai ser possível pagar. Portanto, não podemos dizer «não pagamos», temos é que dizer que vamos renegociar.

Quanto a esta matéria, não lhe pergunto nada, porque o que fiz foi um comentário, mas gostaria que nos ajudasse a compreender a outra questão.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe duas coisas muito importantes que, sinceramente, tenho de dizer porque julgo ser útil para as pessoas e tenho consciência de tudo aquilo que acabou de dizer.

A primeira é que temos de assumir que temos um conjunto de ativos, isto é, Portugal tem um conjunto de ativos dos quais as pessoas beneficiam mas que não estão pagos. Isto é, temos um conjunto de estradas que nos colocam como um dos melhores países em infraestruturas no *World Economic Forum* de Avaliação, somos o quarto país, em termos de OCDE, no que se refere a autoestradas *per capita*, mas a verdade é que o fizemos — e ouvi um aparte que tem graça — com cartão de crédito. Como ex-Presidente da Unicre, fica-me mal dizer que isto é um mau negócio...

Deixe-me dizer-lhe abertamente...

Apartes inaudíveis na gravação.

Peço imensa desculpa. Não queria que entendesse isto como menos deferência. Mas é esta a realidade: de facto, não fizemos.

Tenho um exemplo claro: quanto às ex-SCUT e às portajadas, falta-nos pagar 9,7 mil milhões. Não é o défice, porque há portagens e há receitas, estou a dizer que nos falta pagar 9,7 mil milhões. Isto é, andamos em autoestradas que foram feitas durante inúmeros anos em Portugal e falta-nos pagar, sobre isso, 9,7 mil milhões brutos.

Portanto, não estamos a falar em portagens, — depois, se quiserem, falaremos sobre isso —, estamos a falar apenas nas ex-SCUT. Acho que isso é mais interessante para as pessoas, porque é onde as pessoas circulam todos os dias e muitas delas têm utilidade.

No fundo, comprámos ativos com um valor de dívida significativa que temos de pagar.

A questão básica é que Portugal tem assumido que mantém a sua credibilidade internacional do ponto de vista do pagamento da dívida e, portanto, estou a fazer isto dentro do quadro da reformulação natural e da negociação específica, onde todos estes elementos são fundamentais.

Tenho de ser claro nisto, Sr. Deputado: se a Estradas de Portugal não conseguir fazer esta renegociação, se não conseguir trazer ganhos quer na eficiência operacional, quer na eficiência das grandes operações, quer na eficiência das condições de financiamento, quer na eficiência também do ponto de vista das remunerações adequadas dos acionistas, que são umas mas não outras, não conseguirá ser sustentável. Por isso, por antecipação, estou a assumir essa sustentabilidade.

Aparte inaudível na gravação.

Pedia ao Sr. Deputado que ficasse só por esta observação e não a extrapolasse para as muitas outras dívidas que tem, porque não tenho competência para lhe responder a esta circunstância. Mas, em relação a este assunto específico, não posso deixar de lhe dizer isto.

Só para deixar claro, isto é, para as pessoas terem um número na cabeça vale a pena dizer isto, até 2020, o nosso grau de responsabilidades com as concessões — e vou dar este número porque o dei há três dias no congresso dos transportes — vai atingir, sem IVA, um endividamento de 16 bi, se nada fizermos ao nível da Estradas de Portugal, o que significa 15,5 EBITDA...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — 16 bi, quer dizer 16 mil milhões de euros?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — 16 mil milhões de euros se nada fizermos, se nada negociarmos, se não reperfilarmos... Teríamos, cerca de 2030, uma dívida de 16 bi, ou melhor, 16 mil milhões de euros, tem toda a razão porque a expressão é internacional, mas isso representaria, aproximadamente, 15 vezes EBITDA da Estradas de Portugal, o que significa, naturalmente, uma incapacidade de sustentação, mesmo que Portugal fosse fortemente importador de capital.

Mas deixem-me dizer o seguinte: aquilo para que estamos a olhar em 2013 não era aquilo para que se podia olhar antes, porque a vida mudou profundamente no pós-Lehman e pós-crise. Portanto, estar a fazer juízos de valor de base não é correto e queria fazer esta correção.

Este é o modelo de sustentabilidade que temos procurado explicar aos privados, porque as parcerias público-privadas são isso mesmo, são partilhas de risco e, portanto, devem sê-lo no sentido de tentar encontrar

soluções enquadradas e negociadas para que todo este modelo seja sustentável.

Se conseguirmos reduzir este valor para um valor financiável, porque há valores financiáveis... Este valor, para os meus conceitos internacionais de banca, significa três vezes mais do que aquilo que temos capacidade de fazer. Não posso ser mais claro, é uma apreciação estritamente pessoal.

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

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, como sabem, este último diálogo não foi registado, pois nem o Sr. Deputado nem o Sr. Doutor carregaram no botão do som.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, excecionalmente, se o Sr. Presidente e os Srs. Deputados não objetarem, proponho que fique para a *Ata* a pergunta e a resposta que foram feitas em aparte ainda agora.

Perguntei ao Sr. Dr. António Ramalho, à luz do que tinha acabado de dizer, se os compromissos representam 15 vezes o EBITDA previsível da Estradas de Portugal e isso significa o triplo do que estamos em condições de assegurar, tal queria significar que estaríamos em condições de assegurar cinco vezes o EBITDA, coisa que me pareceu estranha.

Peço ao Sr. Dr. António Ramalho que repita o que me respondeu.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Em termos da credibilidade do Estado português, numa situação normal do estado europeu, considero que era perfeitamente possível e viável uma situação com o rácio de cinco vezes o EBITDA produzido.

Chamo a atenção que é o EBITDA e, portanto, também aqui tem o lado das receitas.

O Sr. **Presidente**: — Agora é a vez do PSD a colocar questões, pelo que dou a palavra ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por apresentar os meus cumprimentos ao Sr. Dr. António Ramalho e referir que, a instâncias do Partido Comunista, ficou já em *Ata* final a declaração da clara insustentabilidade do sistema. No fundo, como o Sr. Doutor disse, andámos a gastar com cartão de crédito, esgotamos o crédito e, de repente, vemo-nos às portas da falência.

Neste momento, o Sr. Doutor tem uma missão concreta para 2013, entre outras, pelo que começo por perguntar: é expeável em 2013, fruto do trabalho que está a desenvolver como Presidente da comissão de negociação, termos impacto orçamental positivo e com isso contribuir para o início de um processo de sustentabilidade do sistema?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, apresento-lhe também os meus cumprimentos, até porque nos ligam relações profissionais antigas — não é uma declaração de interesses mas trabalhámos ambos na CP, em conjunto.

Sr. Deputado, basicamente, queria dizer-lhe o seguinte: já no ano passado conseguimos reduzir significativamente o endividamento da

Estradas de Portugal. Isto é, no ano passado, a Estradas de Portugal teve um endividamento líquido, um crescimento do seu endividamento, de cerca de 270 milhões de euros — portanto, perto dos 3 mil milhões para não falar em 3 bi. Esse efeito já foi conseguido, se bem que tivéssemos também um aumento de capital de mais de 100 milhões, o que significa, basicamente, que o endividamento é um bocadinho superior a isto.

O que é que acontece? Acontece que temos um problema adicional, pois a partir de 2014 temos as subconcessões e, portanto, vão entrar responsabilidades que até hoje não fazem parte deste crescimento mas que passam a acontecer a partir de 2014.

É também isso que destrói significativamente este modelo de sustentabilidade. Isto é, estávamos a aproximar-nos da sustentabilidade, um trabalho que os meus antecessores foram fazendo progressivamente na Estradas de Portugal dentro este quadro, que foi feito também no quadro da renegociação anterior com a introdução de portagens e que, objetivamente, fica prejudicado pela entrada dos custos destas subconcessões, quando elas entrarem em pagamento a partir de 2014, dado que essa obra foi feita com um período de carência.

Com o à-vontade que tenho, Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe que, na prática, o crédito era barato, todos sabemos disso. Aliás, as condições financeiras de todos estes créditos são boas, são positivas e, por o crédito ser barato, o que acontecia é que havia uma enorme atração para realizá-lo. Imagine que uma pessoa pode comprar casa com um *spread* de 0,5% e como tem um *spread* de 0,5% compra uma casa melhor. Imagine, agora, que o convidam a comprar esta casa e só começar a pagar cinco anos depois, provavelmente ainda vai comprar uma casa melhor. Foi um bocadinho aquilo que aconteceu. Isto é, a atração do crédito foi suficiente para desenvolver esse tipo de atividade.

O que lhe quero dizer é que, para atingir os números que referi e para não estar a utilizar números que não sejam muito precisos, este número de insustentabilidade que referi verifica-se, sobretudo, com uma média anual de despesas, a partir de 2014, que se situa em 1,6 mil milhões de euros e numa média de receitas que se situa na ordem dos 900 mil milhões. O que significa que temos aqui um défice de 800 milhões anuais, *grosso modo*, que, agregado, vai levar aos 15 bi de dívida, acrescida, obviamente, à dívida que já existe na Estradas de Portugal da ordem dos 3 bi.

Portanto, é absolutamente essencial começar a fazer os cortes desde já, e por isso 2013 já é um ano importante. Se fizermos esta redução de custos que pretendemos, na ordem dos 250 milhões de euros, isto já nos vai aproximando progressivamente, mas não é suficiente.

Vai ser absolutamente essencial reestrurarmos também o modelo com as subconcessões para reduzirmos estes encargos e encontrarmos uma forma de financiar todo este modelo e as dificuldades deste modelo, para lhe darmos um nível de sustentabilidade clara.

Esse nível de sustentabilidade não existe neste momento e ainda passará algum tempo até conseguir ser atingido.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, na sequência do que referiu, nomeadamente da facilidade do crédito, um dos grandes problemas que tem em mãos é a renegociação das subconcessões.

Sem dúvida que causou alarme social notícias que davam como garantido que a Estradas de Portugal esconderam ao Tribunal de Contas 705 milhões de euros para conseguir o visto.

Estas notícias já foram aqui objeto de esclarecimento pelo anterior Presidente da Estradas de Portugal, que nos garantiu que, efetivamente, o aumento se verificou, ou seja, entre as propostas iniciais e o primeiro

contrato houve um aumento de 705 milhões. Porém, ele negou que tivessem sido escondidos, isto é, estão lá previstos nos contratos, e também nos deu uma garantia de que foram custos exclusivamente financeiros, ou seja, foi a banca que imputou 705 milhões de custos só em seis das sete subconcessões.

Uma das questões que lhe coloco desde já é a seguinte: sendo um dos fins da comissão a redução e sendo público que, de uma das partes, neste caso as construtoras, já houve um sacrifício em termos de paragem de obra — temos até notícias de *layoff* de algumas centenas de trabalhadores —, gostaria de saber se estão a ser dados passos no sentido da redução de encargos financeiros.

Por exemplo, neste caso concreto, o anterior Presidente da Estradas de Portugal garantiu-nos aqui, na Comissão (temos a *Ata* disso), que são custos exclusivamente financeiros. Aliás, a expressão dele foi «sem um único euro para os concessionários», apesar de, curiosamente, os financeiros terem obrigado, e é o Tribunal de Contas que nos diz, a que constasse nos contratos que isso era receita dos concessionários. Mas, como ficou aqui demonstrado, os concessionários servem apenas de «caixa postal» de um custo.

Portanto, penso que, para efeitos de esclarecimento da população e mesmo até aqui, da Comissão, por não termos ainda informação sobre isso, era importante sabermos se há condições para haver alguma conquista de redução de compromissos nestes encargos estritamente financeiros.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, aparentemente, os contratos de concessão, nesse sentido, parecem um bocadinho um jogo de sombras. Isto é, os contratos de concessão representam um veículo especial que paga determinados custos, sejam eles

custos de financiamento, sejam eles custos de capitais próprios, sejam eles custos operacionais, sejam eles custos de conservação e manutenção ou de grandes reparações.

Nesse sentido, enquanto Presidente da Estradas de Portugal — e devo dizer que aceitei este lugar, em parte, pelo desafio enorme que se coloca, na minha opinião, de conseguir dar sustentabilidade a um modelo muito insustentável —, na verdade, deparei-me, cerca de um mês depois de entrar, com uma auditoria que foi feita ao modelo rodoviário, não especificamente à Estradas de Portugal mas ao modelo de gestão do sistema rodoviário — aliás, há uma auditoria em curso na Estradas de Portugal —, que, curiosamente, tem uma expressão notável: «Assim, este Tribunal alerta para a falta de fundamentação legal das referidas compensações contingentes. Caso os respetivos pagamentos venham a ocorrer, podem os mesmos constituir infrações financeiras puníveis, a que o Tribunal de Contas estará atento». Esta é a nota 274 do Tribunal de Contas.

Não nego que fiquei numa situação muito pouco confortável. Não nego que a Estradas de Portugal tem assumido claramente estas responsabilidades no quadro da contingência, isto é, no quadro de que, se se conseguisse fazer valer um refinanciamento melhor e mais positivo, estes pagamentos desapareceriam desde logo — portanto, seriam os primeiros a desaparecer —, mas, por outro lado, também não nego que tenho uma determinação do Tribunal que me coloca perante dúvidas de infração financeira, se os fizer pagar.

Este é um assunto sobre o qual pedi internamente uma auditoria para fazer a avaliação clara e serena das consequências disso. Como me movimento normalmente numa lógica de *corporate governance* ligeiramente distinta daquela que tenho na Estradas de Portugal neste

momento e como sou presidente do conselho de administração da comissão de renegociação e não presidente da comissão executiva, como gosto de ser, e, mais do que isso, não tenho uma comissão de auditoria autónoma do presidente, pedi que este relatório da auditoria fosse entregue em simultâneo a mim, à Sr.^a Presidente do Conselho Fiscal e ao Sr. Presidente da Assembleia Geral.

De alguma maneira, foi uma forma de não ficar integralmente com a responsabilidade de ter a função executiva e, simultaneamente, a função de auditoria. Se eu estivesse numa instituição financeira, como costumo estar normalmente, teria uma comissão de auditoria totalmente autónoma do presidente executivo e, portanto, isso ficaria resolvido por si próprio.

Já recebi essa auditoria, já recebi comentários da Sr.^a Presidente do Conselho Fiscal, mas ainda não recebi comentários do Sr. Presidente da Assembleia Geral e gostaria de ter primeiro essas conversas com o Sr. Presidente da Assembleia Geral para, depois, fazer uma avaliação dessas circunstâncias. Isto para lhe dizer as limitações da minha resposta.

Aquilo que poderei referir é que, objetivamente, as reduções de encargos que pretendemos nas subconcessões ultrapassam em muito esse valor e, se ultrapassam em muito esse valor, no quadro da negociação, é possível encontrar uma solução que, respeitando a exigência do Tribunal de Contas, também respeite aquilo que, eventualmente, são compromissos que a Estradas de Portugal tem, quer do ponto de vista contratual quer, em última instância, do ponto de vista extracontratual em relação aos concessionários.

Mas gostaria de aguardar para ter esta opinião um bocadinho mais serena para, depois, verificar como é que este problema poderá ser endereçado.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Para concluir este assunto, podemos dizer que é expetável que, num quadro de refinanciamento ou de renegociação, se consigam reduções que sejam especificamente imputadas a estes custos financeiros ou pode existir aqui a possibilidade de haver uma barreira legal que nos impeça mesmo de conseguir ganhos, limitando-se sempre a um dos outros braços, digamos assim, da parceria, deixando de fora este montante?

Gostaria de ver se seria possível chegar a alguma conclusão sobre isso.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Dr. Adriano Moreira, a minha capacidade jurídica não me permite responder a essa pergunta. Não sou suficientemente credível, do ponto de vista jurídico, para ter a certeza de como responder a esta pergunta. É um assunto melindroso que tem de ser analisado com toda a precisão.

Há uma coisa, obviamente, segura: os interesses do Estado vão ser, naturalmente, defendidos o melhor que podermos em todas essas circunstâncias, e isso não deve prejudicar em nada a nossa capacidade negocial com todas as entidades privadas que de boa-fé geriram estes modelos contratuais.

É uma daquelas situações que, obviamente, nenhum presidente gosta de ter, mas nós estamos cá para estas e para outras e, portanto, naturalmente, tentaremos resolvê-las dentro deste quadro.

A única coisa que lhe digo é que, neste momento, reservo a minha opinião, porque gostaria de, antes de mais, conversar com os meus colegas, a quem solicitei esta auditoria interna.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mudando de tema, direi o seguinte: anteontem, tivemos oportunidade de ter aqui uma audição sobre a Lusoponte. Percebeu-se, na altura, um esforço muito grande da parte do Partido Socialista para apagar o período em que teve responsabilidade de governação, de 2005 a 2011, e isso gerou, possivelmente, algumas dificuldades na compreensão do enquadramento jurídico que poderia estar em cima da mesa relativamente à reintrodução das portagens no mês de agosto.

Gostaríamos de saber se nos pode dar alguma luz relativamente a esse enquadramento jurídico, aos benefícios que daqui resultaram para o Estado, à necessidade da tomada deste tipo de medidas, na sequência da desgovernação que ocorreu durante aquele período de 6 anos, e à despreocupação quanto ao reequilíbrio da operação. Notou-se que houve uma despreocupação no reequilíbrio daquela operação e, agora, faz-se sentir a necessidade de intervir com urgência para que, no caso concreto da Lusoponte, algo seja feito.

A Estradas de Portugal foi envolvida logo de imediato e, portanto, penso que terá informações que nos possa dar nesse âmbito.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, a Lusoponte não está incluída nas renegociações. Portanto, não deixo de responder um bocadinho pela experiência que tenho da Estradas de Portugal, até porque calhou eu entrar na Estradas de Portugal depois de alguma polémica que houve — até nos jornais — sobre esta situação.

Gostava, aliás, de dizer que acho — quase que faço uma declaração de interesse —, do ponto de vista teórico, que é tão interessante o caso Lusoponte, desde a origem até hoje, que eu não gostaria, depois de uma discussão destas, uma questão de menor importância prejudicasse os

méritos de ter construído uma ponte com estas características e, na altura, com alguns valores teóricos positivos. E já lá vão uns anos muito idos.

Gostaria de lhe dizer basicamente o seguinte: o modelo global da Lusoponte tinha portagens durante todos os meses — aliás, tinha portagens mais altas do que as que teve porque, durante um período, tinha de haver um acréscimo sucessivo de portagens para que as duas pontes fossem equiparáveis nesse âmbito. Portanto, a forma inicial do modelo foi essa.

O que aconteceu, basicamente, foi que, quando se tomou uma decisão — e eu não sei quando —, primeiro, tiveram de ser feitos reequilíbrios financeiros pelas circunstâncias de o buzirão acabar por alterar os pressupostos do início do contrato... Mas, quando se retiraram as portagens, em agosto (portagens que são titularidade da Lusoponte), basicamente, o que aconteceu foi que essas portagens foram alvo de um reequilíbrio financeiro que foi feito no sentido, tanto quanto sei, de que, objetivamente, a Estradas de Portugal... Isto porque é sempre a Estradas de Portugal, enquanto agente pagador, dado que a Lusoponte mais tarde será concessão da Estradas de Portugal, que faz o pagamento por conta do valor do ativo que vai obter. É assim que o modelo está construído. Nesse sentido, a Estradas de Portugal fez os pagamentos decorrentes desse reequilíbrio financeiro.

A partir do momento que se voltaram a reintroduzir as portagens, voltou-se normalmente a abater este valor exatamente nas mesmas circunstâncias.

Os Srs. Deputados têm sempre de pensar, no caso da Lusoponte, no seguinte: é que a Lusoponte, como teve uma extensão de prazo, tem todos estes equilíbrios feitos para valores atualizados até 2019 e não até 2030. Por isso, há uma diferença de valor, quando se comparam valores nominais com o valor atualizado. Os valores são exatamente os mesmos. Noutra dia,

ouvi falar em 72 milhões contra 46 milhões. É exatamente o mesmo valor atualizado ao facto de ser referente a 2019. Isto é, pelo facto de o contrato inicial ter sido feito até 2019, todos os reequilíbrios financeiros... Estamos a falar de reequilíbrios financeiros sobre reequilíbrios financeiros. Nós tínhamos valores até 2019 com portagens em agosto e, de repente, deixou de haver portagens em agosto e, portanto, reequilibrou-se até 2019. Agora, como voltou a haver portagens em agosto, reequilibrou-se, outra vez, até 2019.

Obviamente que isto tem sempre que ver com os valores líquidos, porque há custos que são suportados, mas isso está perfeitamente enquadrado nos acordos que existem.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, uma vez que referiu que não está nas competências da comissão de renegociação, mas, no fundo, afeta-lhe a atividade, gostaria de referir-me à concessão Túnel do Marão.

Como sabe, este é o exemplo máximo, claro e óbvio para a população da falência do sistema. Estávamos às portas da falência do sistema. Isto é, estávamos às portas de deixar de ter dinheiro, de deixar de pagar o que estava feito e o que estava em construção a parar por falta de qualquer capacidade de assumir compromissos. Foi o caso desta obra, que parou em vésperas de eleições por falência do sistema. Portanto, foi o colapso. E é necessário encontrar uma solução. É algo que o preocupa, com certeza, porque lhe afeta a atividade.

Como tal, gostaríamos de colher aqui o seu contributo, nomeadamente perceber como é que o Estado consegue, aqui e agora, resolver este grave problema, respondendo a uma aspiração das populações, mas sem uma gestão que não olhe a meios. É preciso ver se há

meios e em que modo é que esses meios podem ser otimizados ou diminuídos para que as populações tenham aquilo por que anseiam. Aliás, esta Assembleia já fez uma resolução no sentido de que a obra se conclua.

Se nos pudesse dar um contributo, agradeceríamos.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Como disse e muito bem, não faz parte do objeto em renegociação, mas, indiretamente, é também um assunto que nos diz bastante respeito.

Nós não somos o concedente do Túnel do Marão, o concedente é o Estado português/InIR/IMT. Nós temos sido apenas consultores do Estado nesta matéria e, como consultores do Estado, temos feito os estudos económico-financeiros para justificar, ou não, a viabilidade adicional dos investimentos necessários para concretizar, ou não, o túnel, porque ambas as situações têm investimento necessário.

Acresce que temos feito uma análise sobre a sua viabilização quer do ponto de vista de engenharia, onde estamos a trabalhar com o LNEC... Aliás, estamos à espera de um estudo do LNEC para também avaliar os próprios custos, nomeadamente, da sustentabilidade dos taludes que se verificarem durante este período e também das condicionantes operativas e quantificadas que temos ensaiadas. Gostaríamos, obviamente, de atestar com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Já apresentámos a nossa visão inicial à Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e à Secretaria de Estado das Finanças, que têm uma tutela conjunta sobre esta circunstância, e julgamos que há solução para isso.

Diz, e muito bem, que a situação é do interesse da Estradas de Portugal. É verdade, porque, havendo rescisão de contratos, nós

automaticamente, como concessionário geral, ficamos titulares da concessão e, portanto, teremos de operá-la instantaneamente.

Nesse sentido, com as nossas equipas, temos estado a verificar a questão e, como tal, esse parece-me um assunto que está, neste momento, endereçado e que tem resposta. De todas as maneiras, não é uma decisão fácil, porque os estudos económico-financeiros não vão facilitar nenhuma solução e, de facto, há investimentos significativos.

Gostaria, igualmente, de dizer que tenho consciência de que este assunto sobre o passado tem sido emocionalmente discutido e eu não gostaria, sequer, de falar sobre esse assunto do passado. Para mim, é completamente indiferente saber se o Estado deve do bolso direito ou se deve do bolso esquerdo. Nestas coisas, sou muito prático.

Acho que há aqui um problema — chamo a atenção para o facto de que tal já está no balanço do Estado — e, como tal, entendo que há uma solução que deve ser endereçada. Conheço a opinião da Assembleia da República e, portanto, cabe-nos a nós, na Estradas de Portugal, tentar encontrar as melhores soluções para dar respostas e julgamos que é possível encontrá-las.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, pegando precisamente no tema inicial, gostaria que comentasse algo que nos preocupa e que tem a ver não somente com a compreensão do fenómeno de endividamento nesta área mas também com a solução que é preciso encontrar.

Sobre a compreensão do fenómeno: já aqui foi falada a falência da Lehman Brothers. A partir dessa data, possivelmente, poucos habitantes deste planeta passaram a desconhecer que existia uma falência financeira e que o sistema estava mau. As subconcessões foram todas assinadas

precisamente *a posteriori*, algumas nesse mesmo ano, um mês ou dois depois da falência do banco americano, que deu o sinal de alerta a todo o mundo de que algo ia mal. Ainda assim, a Estradas de Portugal continuou a fazer contratos, que já vinham acrescidos dos 705 milhões de euros de encargos financeiros, precisamente sustentados na grave crise económica e financeira. Isto é, a Estradas de Portugal aceita negociar com base em pagamentos contingentes, porque — e isso foi aqui dito pelo anterior Presidente da Estradas de Portugal — a crise financeira era enorme e, portanto, aceitam mais 705 milhões de euros. Mas era enorme para os bancos que tinham, nesse caso, direito a crescer os custos, só não era para o Estado português e para a Estradas de Portugal, porque podia continuar a contratar sem qualquer limite...! Este é, desde logo, um primeiro ponto.

Embora, na altura, não estivesse na Estradas de Portugal, era importante tentarmos colher a sua opinião sobre se, estando nas funções que tem hoje, isto é, se na altura fosse presidente, e numa conjuntura como aquela, que deve ter vivido intensamente, celebrava contratos deste género, em que se dizia «temos de aceitar os 705 milhões de custos, porque a crise financeira é enorme, os bancos, coitados, precisam de dinheiro e nós temos de seguir em frente». Este foi o grande problema, digamos assim, que já está aqui demonstrado.

A segunda questão é a de saber qual a solução para isto, se nos pode dizer algo que nos tranquilize. Isto é, se, fruto não somente do trabalho que está a desenvolver como Presidente da Comissão de Renegociação, mas também como Presidente da Estradas de Portugal, nos pode dar alguma garantia de que tudo será feito, de que teremos, nessa perspetiva, sucesso, de que os portugueses podem vir a ter uma Estradas de Portugal sustentável, com capacidade para honrar esses compromissos, de que situações como a do Túnel do Marão não voltarão a acontecer e, caso

venham a acontecer, de que os autores darão a cara, não se esconderão como se aquilo tivesse sido fruto da natureza e não de homens perfeitamente identificados que não honraram os compromissos ou que assumiram compromissos para os quais, de antemão, sabiam que não havia capacidade de cumprir.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, eu não gostava muito de falar sobre o passado. É porque as avaliações são feitas a cada momento, vivem de cada momento.

Julgo que há um desenho que é fácil de fazer. O modelo tinha níveis de insustentabilidade próprios, em 2004/2005. Houve uma renegociação feita pela introdução de portagens — e não vou discutir se foi boa ou se foi má, na altura, ela foi presidida, aliás, por uma pessoa por quem tenho o maior respeito, o Sr. Dr. Francisco Soares, e, julgo que, com certeza, atingiu os objetivos que se pretendia atingir que era a introdução de portagens -, a qual permitiu aproximar-nos do nível de sustentabilidade do modelo.

O facto de, logo de seguida, se ter entrado num processo de crise significativa e de toda a Europa — e, Sr. Deputado deixe-me dizer-lhe claramente: toda a Europa! — se entusiasmar com o modelo de keynesianismo radical, que passava por investimentos públicos independentemente de qualquer critério que esse investimento público tivesse... Foi um bocadinho como aconteceu com os nossos colegas espanhóis, que acharam que a construção civil era suficiente para fazer crescer a economia e, a certa altura, era dar crédito e ter casas. Isso levou a que esse nível de endividamento viesse a acabar por permitir que se lançasse outra vez um conjunto de projetos ou que se tivesse entusiasmo por um conjunto de projetos.

Chamo a sua atenção de que falamos das subconcessões, mas não estamos a falar apenas das subconcessões que conhecemos. Houve projetos, julgo, para 24 subconcessões: o Ribatejo, o Tâmega, a Serra da Estrela, a Serra dos Candeeiros... Portanto, há um número. Isto é, houve um conjunto de decisões, desde logo, no sentido de restringir esses investimentos a partir do momento em que se apercebeu que esse investimento não era possível.

Remanesceram estas subconcessões. Já estavam adiantadas, trata-se de soluções que foram avançadas, já não vale a pena «chorar sobre leite derramado».

Vou contar, aqui, uma história que espero que não seja mal interpretada: no outro dia, quando estava na Estradas de Portugal, alguém me disse que o BEI tinha, a certa altura, colocado a questão de saber por que é que havia uma cidade central de Portugal, Coimbra, o distrito de Coimbra, que ia ter 20 faixas de rodagem de autoestrada ou de perfil de autoestrada. E a verdade é que havia para lá uma soma de faixas de rodagem que representava 20.

Digo isto só para dar a ideia de que, a certa altura, muitas destas não foram realizadas e concretizadas. Estamos a falar do Pinhal Interior, do alargamento da A1, da A17, de uma subconcessão que estava prevista e que fazia, ainda por cima, o perfilamento do IC2 em dois mais dois. E deixe-me dizer que isto não é um problema português; foi um problema à escala europeia.

O que acontece é que, basicamente, agora vamos ter de gerir este processo de uma forma muito clara para dar uma sustentabilidade que neste momento não modelamos e não temos.

Ora, eu acho que os passos que estamos a dar são os passos corretos. E esses passos corretos que estamos a dar são simples: primeiro, ir para o

modelo de negociação e de estruturação dessa negociação; depois, irmos para um modelo em que consigamos dar o máximo de estabilidade possível a esta estrutura; e, por fim, tentarmos criar as condições de estabilização desse modelo.

Agora, deixe-me também dizer, Sr. Deputado, que isso só se alcança se conseguirmos alargar o máximo possível os consensos, para que esses consensos duradouramente permitam que façamos um trabalho que vai demorar muito tempo a ser feito. E não vale a pena com isso, permita-me a expressão — e eu sei que estou numa comissão de inquérito —, fazer uma reverificação no sentido de saber se as decisões foram ou não bem tomadas.

Todos nós tomámos algumas decisões erradas, porque pensámos que o crédito era fácil demais, portanto, naturalmente, pensámos que elas poderiam ser sustentáveis na altura. Hoje em dia, é verificável que não são.

Portanto, temos de encontrar este modelo de sustentabilidade. Não vejo outra maneira que não seja pelo lado da negociação, pelo lado da estruturação e pelo lado da defesa do interesse público. E a defesa do interesse público obrigava-nos, de alguma maneira, a estar o mais unidos possível. Do lado negocial, era a isso que eu gostaria de apelar ao Sr. Deputado nestas circunstâncias.

O Sr. **Presidente**: — Pelo Partido Socialista, perfila-se o Sr. Deputado Manuel Seabra.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, antes de me referir aos 250 milhões objetivo de poupança, para que possa ser claramente esclarecido, não resisto à tentação de começar por aquilo a que eu hoje, vendo os papéis, chamei «narrativa do triângulo dourado».

O que é a narrativa do triângulo dourado? Quem são os vértices? São Sérgio Monteiro, atual Secretário de Estado das Obras Públicas, administrador da Caixa Geral de Depósitos e da CaixaBI, administrador da Elos, Pedro Gonçalves, administrador da Elos e administrador da Soares da Costa, e V. Ex.^a, António Ramalho, administrador da Elos e da Soares da Costa.

Como é que se constrói, então, esta narrativa do triângulo dourado? Com Sérgio Monteiro na Secretaria de Estado das Obras Públicas. Quem nomeia Sérgio Monteiro para a Estradas de Portugal? Nomeia o Dr. António Ramalho. E quem nomeia Sérgio Monteiro para presidente da comissão de negociação de todas as concessões? Nomeia o Dr. António Ramalho. E quem é a empreiteira da Autoestrada Transmontana e Beira Interior? A Soares da Costa. De onde vem António Ramalho e Pedro Gonçalves? Da Soares da Costa. Quem é o empreiteiro do Baixo Alentejo e Algarve Litoral? É a Edifer. Quem é hoje o dono da Edifer? O fundo Vallis. Quem é o presidente do fundo Vallis? Pedro Gonçalves.

Gostava de começar este inquérito por lhe perguntar o seguinte: o Sr. Doutor foi administrador do Grupo Soares da Costa entre os anos 2008 e 2010?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Consta das declarações que fiz que fui administrador não executivo da Soares da Costa. E até posso dar-lhe as datas precisas: entre 2008 e 2010. Na altura desempenhava funções executivas como Presidente da UNICRE.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E o presidente da comissão executiva do Grupo Soares da Costa era o Dr. Pedro Gonçalves?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Era o Dr. Pedro Gonçalves, presidente da comissão executiva.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi em 2008 que o Grupo Soares da Costa viu adjudicada a concessão Autoestrada Transmontana?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Julgo que sim. Deverá ter a data.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O principal acionista da Autoestrada Transmontana é a Soares da Costa?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Exatamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor foi nomeado pelo Dr. Sérgio Monteiro para negociar, entre outras, a concessão Autoestrada Transmontana?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Exatamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E pela mesma nomeação está também a negociar as concessões Baixo Alentejo e Algarve?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor, para além de outras funções, foi também administrador do Banco Comercial Português?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Há 20 anos que sou administrador da banca. Fui administrador de sete bancos em Portugal.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Entre os bancos envolvidos nos contratos de financiamento destas concessões está a Caixa Geral de Depósitos e o CaixaBI?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Por acaso, nunca fui administrador da Caixa Geral de Depósitos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não estou a perguntar isso, mas se a Caixa Geral de Depósitos está envolvida.

Confirma que o Dr. Sérgio Monteiro era o representante da CaixaBI no financiamento do consórcio Algarve Litoral e Baixo Alentejo, hoje pertencentes ao fundo Vallis?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Terá de perguntar ao Dr. Sérgio Monteiro, dado que eu não estava envolvido nessa negociação.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não tem conhecimento disso?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Dr. Manuel Seabra, eu não ponho a minha reputação em discussão com V. Ex.^a.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O administrador executivo do fundo Vallis é o Dr. Pedro Gonçalves que, aliás, detém a Edifer, que, aliás, detém as concessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Foi seu colega na

administração do Grupo Soares da Costa e foi também, curiosamente, nomeado pelo Dr. Sérgio Monteiro para liderar a reestruturação dos transportes públicos de Lisboa e do Porto.

Finalmente, os administradores Pedro Gonçalves e António Ramalho consideraram, no seu relatório e contas de 2009, que o principal acontecimento para a empresa foi a pré-adjudicação da concessão do TGV à sociedade participada Elos, da qual Sérgio Monteiro era administrador em 2009.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não tenho aqui os relatórios para lhe dar, mas acredito que sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a citar.

Se isto fosse uma narrativa de uma peça televisiva, apareceria agora o narrador e dizia: «Confuso, Sr. Telespectador?» Provavelmente não, porque quem se senta à mesma mesa são agentes que ora são parceiros ora são antagonistas, ora são construtores ora são financiadores, ora são concedentes ora são concessionários, ora são públicos ora são privados. Enfim, é esta a narrativa do triângulo dourado.

Sr. Doutor, vou passar a um outro tema. O relatório e contas da Soares da Costa de 2008 diz que das angariações conseguidas no exercício de 2008 merece evidente destaque a subconcessão Autoestrada Transmontana. Esta subconcessão Autoestrada Transmontana é objeto de uma renegociação, estando hoje o Sr. Doutor na qualidade de negociador pelo lado do Estado e tendo estado na qualidade de representante da concessionária do lado do financiador ao tempo.

O Sr. Doutor tem consciência que houve incumprimentos de prazos e incumprimentos de obra nesta concessão. Sabe se foram aplicadas multas à concessionária?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sei. Foram.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E foram cobradas?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — O processo negocial foi introduzido dentro do sistema de pagamentos globais até ao final da concessão.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas foram cobradas?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Exatamente o que eu lhe disse, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estou a fazer-lhe uma pergunta, cuja resposta é «sim» ou «não». A sua resposta é um pouco «fuga para a frente».

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, não, Sr. Deputado. Quanto aos pagamentos das operações, os memorandos são conhecidos e o pagamento de todas essas responsabilidades ficou como compensação dos pagamentos que só acontecem a partir de 2014, isto é, não havendo pagamentos e havendo dificuldades, obviamente, da parte das concessionárias, objetivamente essa circunstância verificou-se nesses termos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, sei que foram fixadas três multas à concessionária pelo conselho de administração que imediatamente o antecedeu e sei que as multas foram fixadas no valor de 2,650 milhões de euros, mas sei também que não foram cobradas. Desconheço se, a partir do momento em que o Sr. Doutor assumiu o cargo de presidente do conselho de administração da Estradas de Portugal, foram ou não foram impostas mais multas à Autoestrada Transmontana.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Doutor, deixe-me dizer o seguinte: desde que eu assumi as responsabilidades como presidente do conselho de administração, ainda com o anterior conselho e posteriormente, tivemos sempre a cautela de que as multas ficassem configuradas como possíveis de serem pagas por desconto às necessidades de pagamento, mas obviamente não fizemos disso o nosso negócio. Isto é, o nosso negócio não passou a ser cobrar multas — que, aliás, não conseguiríamos cobrar — nem pôr processos — que, aliás, depois não conseguiríamos recuperar —, mas apenas, pura e simplesmente, fazê-los encaixar dentro das responsabilidades que o concessionário teria de suportar. Foi isso que fizemos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, a tradição, até ao tempo, era cobrar as multas respeitando-se a infrações cometidas pela concessionária. Foi a prática até o Sr. Doutor entrar.

Foram fixadas três multas no valor de 2,650 milhões de euros. Até agora não foram cobradas. Diz-me o Sr. Doutor que estão a ser incluídas num pacote que há de ser gerido a final.

A partir do momento em que o Sr. Doutor entrou, os atrasos continuam e tanto continuam que a obra não está acabada e já devia estar.

Neste período, foram iniciados alguns processos com vista a aplicar multas à Autoestrada Transmontana?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Dentro deste período, não há justificação para lançar multas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas a obra continua atrasada.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não. Está dentro do quadro do memorando e dentro do quadro das negociações existentes.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, mas no quadro contratual fixado e publicado... Esse é um quadro que nós não conhecemos. Não é público!

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, não. O Sr. Deputado tem os MoU (Memorandum of Understanding). Pode saber nos MoU que há um prazo para a conclusão de trabalhos...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas isso não são acordos. As concessionárias têm dito aqui que isso não são acordos, que não são contratos.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Mas têm até junho para o fazer.

Sr. Deputado, não vale a pena tentar...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor não acha pelo menos sensível que uma empresa de que foi presidente do conselho de administração ou administrador tenha sido perdoada em três multas ou, melhor, ainda não tenha conseguido cobrar três multas na qualidade de concedente por infrações que outros detetaram? E, mais do que isso, não tenha imposto a essa empresa, pelos atrasos que praticou em obra, as multas correspondentes a essas infrações?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, eu não gostaria de fazer este exercício para trás, mas a Transmontana foi sujeita, provavelmente, à maior multa que alguma vez foi cobrada pela Estradas de Portugal. Não quero que se interprete que, pelo facto de eu ter sido administrador não executivo da Estradas de Portugal, fui mais duro com a Transmontana do que fui.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não. Estas multas são aplicadas antes de o Sr. Doutor lá chegar.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, as multas não são aplicadas antes de eu chegar. As multas são comunicadas à Transmontana depois. Peço-lhe imensa desculpa. O Sr. Deputado terá as informações da Estradas de Portugal antes e depois de eu ter chegado e, portanto, conseguirá seguramente essa informação com todo o rigor.

O que acontece nestes termos é que estas multas foram, elas próprias, incluídas no processo de renegociação. A partir do momento em que nós entramos no processo de renegociação, naturalmente o nosso negócio não são multas, é renegociar e encontrar soluções. E é exatamente isso que temos feito!

Aliás, deixe-me dizer que isso era prática comum da Estradas de Portugal. A Estradas de Portugal não andava a aplicar multas a toda a gente. Quando eu cheguei à Estradas de Portugal, havia vários atrasos em curso em várias obras e, naturalmente, essas obras não andavam permanentemente a ser multadas. Havia, sim, a preocupação...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas esta tinha sido em 2,650 milhões de euros.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — É uma multa de cerca de 2,5 milhões de euros que foi notificada à Transmontana e que foi incluída na negociação. E a Transmontana protestou fortemente. Aliás, iniciou por protestar judicialmente, para depois, pura e simplesmente, incluir no processo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor acha razoável que uma multa desse montante não tenha o seu problema clarificado? E, mais do que isso, não acha que as infrações que se sucedem — e que ainda hoje continuam, porque a obra não está acabada e já devia estar —, designadamente pelo atraso em obra, deviam merecer um tratamento com dignidade formal superior a essa coisa a que o Sr. Doutor chama «memorando»? Isso é uma coisa sem valor formal, é uma coisa informal que pode vir sendo adaptada, sendo alterada, que não está visada pelo Tribunal de Contas, não está assinada pelas partes e, portanto,...

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Ó Sr. Deputado...! O Sr. Deputado está a fazer um exercício de intenções para o qual não estou disponível.

O que lhe estou a dizer é tão simples quanto isto: a multa foi cobrada... Isto é, a multa foi faturada, foi colocada no processo negocial, e foi colocada no processo negocial, desde que, como pode imaginar, o Memorando de Entendimento seja cumprido. Se o Memorando de Entendimento não for cumprido, a Soares da Costa imediatamente será acionada nessa multa. Existe isto em relação a todas as multas.

Para além disso, o Memorando de Entendimento determina um novo plano de trabalhos. Esse plano de trabalhos tem estado em curso, esse plano de trabalhos acaba em junho, nesse plano de trabalhos, como noutros sítios, temos sido atentos e cautelosos, porque o que queremos é a obra terminada e não a obra por terminar.

O caso da Transmontana tem sido um caso onde temos feito um esforço significativo para que a obra seja terminada. E esse é o objetivo.

Sr. Deputado, vou facilitar-lhe...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Só lhe queria dizer uma coisa: o Sr. Doutor tem consciência que o seu procedimento é absolutamente informal, não tem qualquer tipo de sustentação legal?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não é verdade! Não é verdade!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não tem qualquer tipo de previsão legal.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não senhor! O Memorando de Entendimento existe...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O senhor não está sustentado na lei para fazer isso!

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Doutor, peço imensa desculpa! Se o Sr. Doutor quiser... Por acaso, gostaria de lhe dizer uma coisa que me vai obrigar a fazer uma reflexão, se o Sr. Presidente me permitir, um bocadinho mais séria: é a segunda vez que me encontro nesta situação com Partido Socialista, o que é, na minha opinião, uma maçada desnecessária, porque já da última vez foi anunciado aqui, digamos assim, um princípio de suspeição, que quase foi ridicularizado pela Inspeção-Geral de Finanças e que, de alguma maneira, volta aqui a ser colocado agora de outra forma.

Primeiro ponto: eu não fui apenas administrador não executivo e independente da Soares da Costa durante esse período. No período em que fui Presidente da UNICRE, saíram recomendações da CMVM (Comissão do Mercado de Valores Mobiliários) sobre administradores independentes, e fui administrador independente de várias empresas cotadas, porque era uma recomendação da CMVM. Fui, a convite do Sr. Manuel Fino, da Soares da Costa, com muita honra, entre 2008 e 2010, e fui, a convite do Eng.º Mário Lino e do Dr. Manuel Pinho, da Portugal Telecom, também durante esse período. Isso não me impede nem de negociar contratos com a Portugal Telecom nem de negociar contratos com a Transmontana. E a minha reputação não é posta em causa por estas questões.

Sr. Deputado, se, no seu interesse legislativo, pretende criar incompatibilidades que impeçam gestores do setor privado de gerir a coisa pública e de se oferecerem à gestão da coisa pública para o sacrifício e o interesse que têm na resolução dos problemas, tem os mecanismos para isso, que é legislar nesse sentido. De outra maneira, peço-lhe imensa

desculpa, não gerirá este assunto. Se o Sr. Deputado tem alguma desconfiança sobre um ato de gestão por parte da Estradas de Portugal, então, deve denunciá-lo o quanto antes, porque faz parte de todas as preocupações denunciar todos os atos que se possam considerar um ilícito quer do ponto de vista da boa gestão quer do ponto de vista da governação.

Pelo contrário, como Presidente da Estradas de Portugal, tive a cautela de criar um modelo de governação substancialmente distinto, com exigências distintas e com um diretor de *corporate governance* que acompanha os atos de gestão da administração nesse sentido. E deixe-me dizer que tive a cautela de nomear para esse lugar o antigo membro do conselho de administração, que o mandato não foi renovado, para que ele pudesse fazer uma aferição o mais profissional possível sobre isto.

Não estou a dizer que todos os atos que pratico estão bem. No entanto, gostava que não se fizessem processos de intenção que apenas prejudicam o elemento negocial.

Já nessa altura, por carta, dei essa nota ao Partido Socialista da melhor forma. Não me parece também da melhor forma estarmos permanentemente a discutir assuntos sobre esta situação.

Deixe-me dizer-lhe, já agora, que a recomendação da CMVM que, no fundo, me leva a ser nomeado administrador independente destas empresas, quer por convite do Eng.º Mário Lino e do Dr. Manuel Pinho quer por convite do Sr. Manuel Fino, é exatamente o projeto que vem dizer que os administradores independentes só o podem ser se não estiverem associados a quaisquer grupos de interesse específicos para preservarem, digamos assim, o seu interesse. Foi isso que justificou que a CMVM caracterizasse dessa forma.

Já agora, deixe-me dizer que também fui administrador não independente da Euronext PLC na Holanda e da Visa Europa em Londres.

Portanto, se quer V. Ex.^a seguir o meu circuito e o meu percurso profissional, pode aferir durante esse período.

Agora, estou disponível para justificar todos os atos que fazemos enquanto gestores, mas, como pode imaginar, em relação às multas de todas as empresas — e não apenas destas — sobre as quais estamos em processo negocial, nós colocamos nos contratos e elas ficarão ou não dependentes da execução contratual por acordo da solução. Quanto a multas posteriores que a Transmontana tenha tido por atrasos, não houve, por enquanto, da parte dos meus serviços, nenhuma nota de que houvesse algum atraso que justificasse multas depois dessa de 2,5 milhões de euros que referiu, e muito bem.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, não sendo eu o inquirido, é absolutamente obrigatório dizer-lhe três coisas: primeiro, estamos aqui numa atividade de fiscalização que cumpre, por lei, à Assembleia da República; segundo, não temos aqui conhecimento de multas não cobradas à PT, senão também estaríamos a chamar à atenção para esse facto; terceiro, e não menos importante, eu não estou exercer nenhuma suspeição ou a tentar fazer impender alguma suspeição sobre o seu comportamento, estou a tentar saber por que razão é que, não conhecendo eu qual a cobertura legal que isso tem e pressupondo que não tem rigorosamente nenhuma, o senhor ainda não cobrou 2,650 milhões de euros de multas à concessionária Transmontana, da qual, por acaso, cinco anos antes tinha sido administrador. Se o Sr. Doutor acha que isso é um exercício de suspeição, fica com esse convencimento. Eu também fico com esta declaração, até que ela seja cabalmente esclarecida.

Vou referir-me agora aos 250 milhões de euros de poupança que o Sr. Doutor já falou várias vezes neste depoimento.

De acordo com os dados disponíveis, a Estradas de Portugal decidiu, ou aceitou, reduzir o objeto da concessão por um valor muito inferior ao valor constante na proposta vencedora do concurso público no que à concessão da autoestrada Transmontana diz respeito. Isto tudo, porque o Sr. Doutor quer poupar 250 milhões de euros, mas a conclusão a que vou chegando pela leitura dos papéis é que os concessionários, designadamente nesta concessão, já confirmaram o pagamento de compensações para que obras não se façam — aconteceu, por exemplo, com a Mota-Engil, já esta semana — e, mais do que isso, concederam que recebem algo por não fazer em substituição do que teriam de receber por fazer. Isto foi aqui dito pelo Sr. Dr. Gonçalo Moura Martins.

E, mais do que isso, é mais caro para o Estado este processo, porque o Sr. Doutor, ao descontar 250 milhões de euros nas obras das concessões que quer fazer — obras, grandes reparações e conservação —, está a diferir para o Estado um encargo futuro, e um encargo futuro que é superior àquele que o Sr. Doutor desconta. É que o Sr. Doutor contratou aquilo a um preço mais baixo, «limpa» aquilo da concessão ou da empreitada e vai contratá-lo, no futuro, mais caro.

Portanto, não estou a ver em que é que isto, no prazo da concessão, signifique poupança, mas gostava que me explicasse.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, obrigado pela pergunta, porque esta parece-me útil.

Deixe-me separar as questões dos 250 milhões de euros das questões que colocou, porque houve aqui uma pequena confusão. As subconcessões só têm pagamentos a partir de 2014, portanto, não estamos a falar de subconcessões nem da Transmontana. Estamos a falar apenas das concessões ex-SCUT e portagens reais.

Portanto, os 250 milhões que aqui referi, que são aqueles que têm efeito sobre o Orçamento de 2013, esses pretendem ser objetivamente reduzidos em pagamentos que estão em curso. Isto é, há pagamentos que estão de curso de cerca de 900 milhões com IVA, de 700 e tal milhões sem IVA, e sobre esses é que nós pretendemos uma redução de 250 milhões.

Por que é que isso é um ponto importante? Porque esses 250 milhões que se verificam são, portanto, sobre processos em curso, em redução de custos operacionais, reduções da conservação e manutenção e alterações substantivas nesse sentido, como a alteração também da TIR acionista e das condições remuneratórias ou condições de segurança dos empréstimos. E aí é que estamos a pretender obter os 250 milhões, não tem nada a ver com o resto.

Vamos falar sobre esses 250 e depois falamos sobre os outros.

Quanto a estes 250 milhões de euros, estamos a tentar tirar os benefícios que têm como pressuposto que os custos que estavam fixados nas concessões eram os corretos. Nós achamos que os custos que estavam fixados nos contratos estavam acima daquilo que são os custos reais que os concessionários têm. E nesse sentido...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foram mal negociados?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Estavam altos. Eventualmente, os benefícios são passíveis de obter. É uma questão em relação à qual quero ser cauteloso, porque estou a negociar. Portanto, não queria ser demasiado claro, mas julgo que não posso deixar de lhe dizer, do ponto de vista genérico, que os custos de conservação médios negociados estão a cerca de 100 mil euros o quilómetro e nós temos casos de concessão provados a menos de 40 mil euros o quilómetro. Portanto, isto significa,

basicamente, que há poupanças do ponto de vista operacional, e é por isso que a parte operacional é mais relevante do que parece. Quero ser cauteloso quanto a esta matéria nesse sentido. E isto para os 250. Portanto, estamos aqui a tentar beneficiar.

Também tem a ver com algumas alterações que teremos ou não de fazer do ponto de vista regulatório em cima das concessões.

Portanto, estamos a gerir esta negociação.

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

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Das concessões.

É que também há um conjunto de exigências do ponto de vista operacional que são colocadas às concessões, que, obviamente, se forem reduzidas, terão este modelo.

Aliás, deixe-me dizer que o relatório da Ernst & Young traz algumas dessas notas, mas eu não queria acrescentar.

Por exemplo, há uma discussão sobre iluminação de nós. Parece que há um problema sobre iluminar ou não iluminar nós. Por acaso há sete nós que não estão iluminados. Parece que só há acidentes com nós. Está aqui a decisão do Governo espanhol de há seis meses: todos os nós com menos de 60 000 veículos, pura e simplesmente, devem ser iluminados. Nós até temos poucas autoestradas acima de 60 000 veículos. Falo do ponto de vista dos nós rurais.

Isto para dizer que há reduções, obviamente, de custos que podem ser obtidos numa altura em que estamos à procura de um modelo de sustentabilidade e, para esse modelo de sustentabilidade, era necessário um grande consenso, porque era necessária uma grande cautela e um grande

consenso com isto, que é para mantermos e preservarmos todos os níveis de segurança.

Outra coisa que o Sr. Deputado colocou é uma dúvida que tem existido, a que eu já respondi na Comissão de Economia e Finanças, que é sobre a transferência, no caso das subconcessões o que é que poupámos, o que é que dissemos que tínhamos poupado e aquilo que representa esta circunstância.

Deixe-me dizer o seguinte: o que fizemos foi exatamente o que estava a ser feito de uma forma muito clara. Aliás, tenho essa instrução do Governo antes de entrar, porque está escrita nos memorandos, no memorando assinado pelo Partido Socialista, pelo PSD e pelo CDS, o primeiro Memorando de Entendimento, que era: a redução das parcerias público-privadas e dos custos das parcerias público-privadas deveria passar também por uma contenção de investimento. Por causa disso é que não se realizaram cerca de 16 concessões, que foram suspensas. Também se fizeram estudos e projetos, também se gastou dinheiro nisso e, depois, não se seguiu em frente. Porquê? Porque já não havia condições do ponto de vista específico para ter essa capacidade de financiamento, e já estava deteriorada a imagem de que com o investimento público lá íamos.

O que fizemos foi exatamente o mesmo. Pegámos em todas as concessões que existiam e procurámos evitar o máximo possível de CAPEX, ponto um. E com isso reduzimos um conjunto de investimentos. Já dei esses números. Do investimento inicial de CAPEX reduzimos 456 milhões de euros, do ponto de vista de grandes reparações 483 milhões de euros e do ponto de vista de OPEX, definitivamente, 118 milhões de euros. Isto tudo a preços correntes. Portanto, isto tudo não é o que aparece nos modelos, nos modelos é muito mais.

O que não acontece é que nós também ficámos poupança por transferência, isto é, também achámos que não havia razão nenhuma para estar a estabelecer condições de remuneração dos concessionários por 30 anos para fazerem a conservação de estradas onde os concessionários não tinham qualquer experiência. Uma coisa é a experiência que os concessionários em Portugal têm de autoestradas; outra coisa é a experiência que os concessionários portugueses têm de estradas. Não existe experiência de concessionários portugueses em estradas. A conservação e manutenção sempre foram um ato praticado pela Estradas de Portugal.

Portanto, a Estradas de Portugal, aquando desta renegociação, procurou tirar todas as estradas... E eu já disse que só tirámos estradas, não tirámos autoestradas — e até nem tirámos as estradas todas, porque nalguns casos não foi possível. Portanto, tirámos todas as estradas e, por acaso, tirámos uma autoestrada, ou melhor, tirámos um perfil de autoestrada, que é o IC20, que é a Costa da Caparica, porque a proximidade com as instalações da Estradas de Portugal e com os circuitos de controlo da Estradas de Portugal era tão elevada que a podíamos retirar e fazer um controlo apertado, dado que também temos 250 km de autoestrada em perfil de autoestrada, em que fazemos o controlo e a fiscalização. Portanto, não é algo para que a Estradas de Portugal não tenha capacidade. Mas, pelo contrário, a Estradas de Portugal tinha esta capacidade, Sr. Deputado, de fazer esta realidade de uma forma eficiente, de uma forma capaz e de uma forma efetiva.

Quanto é que gastamos por este efeito? É fácil saber. O Sr. Deputado vê: gastamos aquilo que fazemos de *outsourcing*, porque temos contratos de *outsourcing* para fazer isso, são públicos, e gastamos 3 mil euros ou 4 mil euros por quilómetro, o que significa que o nível de consumos que temos de fazer por 800 km que trouxemos é qualquer coisa como 74

milhões para a totalidade do período das concessões, 2 milhões por ano, e poupámos 288 milhões de custos, em conservação corrente.

Dir-me-á: e em grandes reparações? Em grandes reparações, há casos em que estamos melhor e há casos em que estamos pior na negociação. Os serviços técnicos deram-me todos os números sobre isso, e eu pedi o *worst-case scenario* para todas as situações de grandes reparações, mas, mesmo que o preço das grandes reparações fosse o mesmo, no modelo interno da Estradas de Portugal, para estradas, e aquele que o Estado, pura e simplesmente, pagaria a um concessionário, ainda assim, tomaria a decisão de voltar a fazer o memorando de entendimento.

E sabe porquê? Primeiro, por uma questão de flexibilidade, porque, objetivamente, faz todo o sentido que seja a Estradas de Portugal a ser flexível na determinação do tempo; segundo, por razão de oportunidade, pois não faz sentido nenhum eu estar a financiar os privados para que os privados, daqui a 18 anos, me façam uma reparação, já que eles vão criando contas de reserva para fazer essas grandes reparações, porque fazem um contrato de grandes reparações a 30 anos; terceiro, porque, naturalmente, a flexibilidade e a qualidade que coloco em cada uma das zonas das grandes reparações determina que estes preços venham a descer.

Aliás, curiosamente, e nem gostava de referir isto, porque acho desnecessário, entre o modelo de 2008 do comparador público e o modelo de 2011 da KPMG, descem os preços das grandes reparações qualquer coisa como 60%, o que, admitindo que o valor do comparador público estava certo, significa que há uma grande descida destes próprios custos.

Portanto, qualquer número que a Estradas de Portugal apresente, quando vier a fazer esses termos, é importante.

Chamo, finalmente, a sua atenção para uma coisa: quando definimos o valor das poupanças em preços correntes, tentei ser justo e falar apenas

dos valores de poupança em preços correntes — nem sequer disse quanto é que isto significa nos modelos, porque, nos modelos, significa mais.

É que os modelos económicos das concessões são modelos a 30 anos, têm a TIR acionista, que preocupa toda a gente, têm todos os custos de alavancagem e de endividamento que aqui estão e, portanto, basicamente, o que acontece é que, se poupamos 1 milhão, não é 1 milhão que deixa de se pagar, é muito mais do que 1 milhão, porque, em todos os custos que lá estão imputados, estão essas alcavalas naturais, que fazem parte do conceito da própria parceria público-privada. É só isto que lhe digo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, se me permite, só duas precisões...

Protestos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já usou 10 minutos e, como há uma segunda ronda, sugiro-lhe que, para não alongarmos excessivamente a primeira ronda,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, não vou fazer as precisões, evidentemente, vou guardar-me para a segunda ronda, mas o CDS, ontem, falou 12 minutos.

Não vou fazer as precisões agora, fá-las-ei na segunda ronda, mas chamo a atenção para isto, porque estes protestos, do meu ponto de vista, são ignominiosos. Não faz sentido que os senhores utilizem 12 minutos sem que ninguém os perturbe e que eu use 10 minutos e esteja toda a gente a objetar.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, tenho tido tolerância com toda a gente, mas o que acertámos foi que cada um dispunha de 8 minutos. Portanto, se há objeções, passam a ser os 8 minutos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, também acho que é preferível, mas tem de haver equidade.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pela minha parte, tem havido equidade. Toda a gente tem excedido o tempo, o Sr. Deputado excedeu-o em 2 minutos, o CDS, o PCP, o PSD, todos se excedem, usando, normalmente, 10 minutos ou 10 minutos e qualquer coisa, e tenho tido toda a flexibilidade.

Mas, se o Sr. Deputado quer colocar mais duas novas questões — e, provavelmente, terá de as desenvolver —, creio que será preferível...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, Sr. Presidente, eram duas precisões, mas agora faço mesmo questão de me guardar para a segunda ronda, não vale a pena persistir nisto.

O Sr. **Presidente**: — Se fossem precisões rápidas, dar-lhe-ia a palavra, sem qualquer problema, apesar de haver protestos em relação a isso, porque, depois, daria todas as compensações possíveis ao CDS.

No entanto, o Sr. Deputado dirá o que pretende fazer. Pretende falar na segunda ronda?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, passo para a segunda ronda.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, fica inscrito para a segunda ronda, que, aliás, é já a seguir ao Sr. Deputado Hélder Amaral, que é o último da primeira ronda.

Tem a palavra, Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, agradecia que me avisasse quando estivesse perto do fim do meu tempo ou a ultrapassá-lo, porque, de facto, gostava de cumprir.

Antes de mais, cumprimento o Sr. Dr. António Ramalho e começo com uma nota breve, não sobre o «triângulo dourado», mas sobre o «triângulo das Bermudas», que é pior, pois é onde, normalmente, se afundam e perdem grandes valores.

Sr. Doutor, talvez tenha estado atento ao início desta Comissão de Inquérito. Nós, na primeira fase, ouvimos um conjunto de especialistas e todos nos disseram que era preciso fazer qualquer coisa para dotar o Estado de capacidade para igualar o jogo, que é desigual, entre o Estado e os privados. Os privados estão melhor preparados, têm melhores quadros e, portanto, o Estado perde sempre.

Aliás, o Sr. Ministro de Estado e das Finanças, numa audição em que aqui estive, deixou até recomendações para reforçar os mecanismos de controlo do Estado, porque também reconheceu que, entre o Estado e os privados, há uma parte que tem menos condições. E os especialistas disseram que o Estado não tem qualquer condição para controlar as PPP. O estranho é que, durante os Governos do Partido Socialista, as fugas eram do público para o privado, ou seja, havia um reforço da equipa adversária.

Ora, não é estranho que o Partido Socialista, quando o Estado vai, finalmente, buscar o *know-how* ao privado, para ver se equilibra o jogo,

questione?! É que o Partido Socialista, pelos vistos, acha mal! Acha mal que se vá buscar *expertise* aos privados, para ver se equilibramos o tal jogo que toda a gente reconhece ser, de facto, desequilibrado.

Mas, enfim, percebemos por que o Dr. Jorge Coelho e o Dr. Luís Parreirão, entre outros, passaram do público para o privado e não houve nenhum drama.

O Sr. Doutor falou aqui num número e vi, pelo bruaá na sala, que preocupou algumas pessoas. Disse que, em relação às SCUT, e só estou a falar de SCUT, daquelas estradas que hoje utilizamos, faltam pagar 9,7 bi. A minha pergunta é esta: mas essas não eram aquelas estradas que se pagavam a si próprias? Se se pagavam a si próprias, afinal, o que é que correu mal? E, com isto, pergunto-lhe também qual o valor que temos hoje, em endividamento e receitas, para percebermos, de uma vez por todas, de que *gap* estamos a falar, em grandes números?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, antes de mais, quero agradecer a sua simpatia.

Tenho discutido, várias vezes, a gestão pública e privada e eu próprio estou, pela terceira vez, como gestor público. Fui gestor público do Banco Pinto & Sotto Mayor, fui gestor da CP, sou, agora, gestor da Estradas de Portugal e tenho aceitado sempre estas missões com muito gosto, com muita honra, nunca fazendo benefício dos períodos de ganho passado, mas suportando, digamos assim, os ónus que, graças a Deus, posso suportar, para tentar defender o interesse público.

Hoje em dia, aliás, há a CRESAP (Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública), há um conjunto de identificadores que nos permitem... Como sabe, fui nomeado para a Estradas de Portugal antes de existir a CRESAP, mas, quando fiz a mudança do conselho, pedi

para ir à CRESAP fazer a minha inscrição para ser submetido à mesma base. E tive a enorme preocupação de arranjar uma equipa de grande qualidade para ter comigo — um ex-presidente da BP Portugal, uma ex-consultora sénior da AT Kearney e um conhecido responsável da Estradas de Portugal, com uma experiência enorme, sobretudo na gestão de seguranças e pontes e infraestruturas, o Eng.º João Grade.

Esta equipa de quatro pessoas tem a fé de que consegue dar um grande contributo à resolução deste *gap*, mas deixe-me dizer-lhe, com alguma pena, que todos os dias, quando saio daqui, tenho de explicar em casa por que é que me mantenho no lugar. É que ou o interesse público percebe que tem de haver um enorme consenso na determinação dos objetivos ou, às vezes, nesta necessidade de discussão política, que até admito ser necessária, acaba por ser prejudicial ao nosso entusiasmo na defesa do interesse público. Mas quero dizer que, amanhã, voltarei às negociações com os privados com o mesmo afinco e com o mesmo desejo de, conjuntamente com eles, encontrar um modelo de sustentabilidade global para o sistema.

Qual é o défice? O défice, basicamente, o *gap* destas estradas, que não se pagam, porque, nestas circunstâncias, não se pagam, o défice técnico é, de facto, um défice inevitável na ordem dos 900 milhões/ano ou 800 milhões/ano, o que significa que estamos perante um défice de 15 bi, antes de IVA. Entendemos que uma parte significativa disto tem de ser feita pela otimização de custos e é por isso que estamos tão concentrados nos 250 milhões e também muito concentrados nas subconcessões. Por isso é que as subconcessões não estão a acelerar demasiado.

Percebo imenso o Deputado Bruno Dias, porque acho que o Deputado Bruno Dias colocou uma questão com que tenho de conviver. Também gostava de resolver todos os problemas das concessões e toda a

gente percebe que não posso capturar o valor das concessões e fazer eu a obra, etc. Mas há uma coisa que é real: nós, nas subconcessões, conseguimos negociar uma redução que vai representar cerca de 2 bi ou 3 bi de pagamentos, não é 1,3, vai resultar em muito mais, mas queremos reduzir ainda mais e, por isso, estamos interessados em conseguir, com os consórcios, uma negociação que reduza esta dimensão.

Queria falar desta questão para lhe dizer que é fundamental conseguirmos aí uma redução. Penso que, se atingirmos um valor de redução que nos permita colocar o défice na ordem dos 300 milhões por ano, é possível encontrar, quer do lado das receitas, quer do lado da dispersão dos beneficiários, levando três conceitos para a frente... E permita-me antecipar o conceito de utilizador-pagador, levado, digamos assim, à justa, como forma de capturar tráfego, porque estamos a perder muito tráfego, e o facto de conseguirmos também trazer o beneficiário para o pagamento. Penso que vamos ter de fazer um esforço de encontrar um modelo de financiamento também com base no beneficiário. Já o fazemos, através da contribuição de serviço rodoviário, mas devemos ir mais longe e, dessa maneira, conseguirmos atribuir uma forma que desonere o contribuinte desta solução.

Agora, não nos vamos enganar sobre as subconcessões, porque, naturalmente, num processo de investimento público, o que acontece, aliás, há um estudo do Banco de Portugal sobre isso que é particularmente interessante, é que o investimento marginal é cada vez menos positivo e, portanto, os valores de tráfego que esperamos são piores.

Dou-lhe um exemplo sobre a negociação: negociação da introdução de portagens. Esta negociação trouxe um benefício da ordem dos 3 milhões e tal para o Estado, isto é, tirando as partes do risco — não vamos discutir se a negociação foi boa ou não —, a introdução de portagens trouxe 3

milhões. Ora, se formos atualizar o tráfego, já só temos 1 milhão, eram 2 000 800 milhões e já só temos 1 000 050 milhões, isto é, o tráfego já está mais baixo e, portanto, estamos a perder 100 milhões por ano, em termos de tráfego, entre aquilo que esperávamos e em relação àquilo que temos.

Mas pergunto-lhe: e, nas subconcessões, espera o mesmo? Não, espero pior. E espero pior por razões óbvias: de cada vez que faz um investimento marginal, é pior.

Quer ter um número que adoce qualquer pessoa? Vou dar-lhe um número que adoce qualquer pessoa. Por exemplo, quanto a uma autoestrada simples, pequena, que é a A19 (São Jorge/Batalha) — todos conhecemos —, qual era a previsão que tínhamos? Era de 6400 ao arranque e, neste ano, na estimativa, 12 704 veículos.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — TMDA (tráfego médio diário anual)?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim, TMDA. Quantos tínhamos em dezembro? Tínhamos 1800, quase um décimo. Isto para lhe dizer que são as coisas acumuladas desta descida.

Portanto, vamos ter de gerir isto tendo em consideração este elemento, que nos coloca um desafio essencial. E é um desafio essencial que temos de endereçar a todos. Não vale a pena dizer... Por isso, Sr. Deputado, é que estou tão à vontade para dizer que a A26 não deve ser construída e devia ser construído apenas um IP8 reajustado.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, é o Sr. Deputado Hélder Amaral que está no uso da palavra.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isso leva-me imediatamente a uma pergunta, que é esta: encontra mais exemplos destes? É que me lembro de ter dito que, de facto, a A26 seria um erro técnico, julgo que o disse na imprensa,...

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Um equívoco técnico.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — ... um equívoco técnico, porque o tráfego não se justificava, mas, à cabeça, pergunto-lhe: é só esta ou há muitas mais? É que nós, aqui, sempre analisámos os estudos de tráfego. É o tal modelo razoável, sustentável e aceitável. É evidente que poderão dizer «Bom, são estradas de proximidade». Não é isso que está em causa, o que quero saber é se tínhamos ou não condições financeiras para o fazer e quais são os outros exemplos.

A minha segunda pergunta tem a ver com o seguinte: disse, por exemplo, ao Deputado Bruno Dias, que tínhamos 68,8% cativado em pagamentos de disponibilidades e em dívida, mas, se olhar para a Oeste, para a Brisa, para a Lusoponte e para o Litoral Centro, vejo os *inflows* — estou a falar de estradas em portagens reais —, e os *inflows*, para o Estado, são uma maravilha, não geram, porventura, receitas, mas também não geram prejuízos. Mas, se for para outro modelo, o pagamento de disponibilidade altera esse raciocínio completamente.

Ainda ontem avaliámos a A17, estrada em portagem real: receitas para o Estado nenhuma, mas prejuízo para o Estado nenhum. Porque é que

não se multiplicou esse modelo? Porque é que não se utilizou o modelo de portagem real, onde porventura esta discrepância que se verifica na A19 não cairia em cima do contribuinte português?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, a resposta é simples: não utilizaria o modelo de portagem real porque não seria feito, nem seria pago.

O exemplo mais claro é que estamos, aproximadamente, com uma taxa de cobertura de 30%, por receitas de portagem, dos custos das autoestradas e temos autoestradas que custam entre 60 € e 70 € por viagem/quilómetro.

O Sr. Deputado levantou não só essa questão mas também outras duas que me obrigam a falar. A primeira é que é claro que, no mundo ideal, deveríamos ter os incentivos sempre do lado certo e não os tivemos. Claramente, o incentivo do risco de tráfego deveria ter, como origem, o risco de tráfego da parte do privado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Na pior das hipóteses, partilhado.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Exatamente, na pior das hipóteses partilhado.

A verdade é que, não tendo, vamos ter que gerir, digamos assim, da melhor forma para termos o máximo de incentivos possíveis alinhados dentro deste quadro.

Contudo, também há uma verdade inevitável: é que, neste momento, já temos as autoestradas, portanto, não as podemos destruir. Temos é que otimizar toda a estrutura e conseguir a melhor solução possível — aquilo

que pudermos não investir, estamos a tentar não investir e é só nesse sentido que estou a dizer que a tentativa é...

Tentei quantificar exatamente as precisas dimensões deste processo. Naturalmente, o exemplo de que até temos autoestradas a mais é o facto de haver algumas autoestradas problemáticas, onde a receita proveniente de portagens, neste momento, é insuficiente para o pagamento das responsabilidades. Temos atualmente alguns concessionários nestas circunstâncias, isto é, com dificuldades, mas não só em Portugal, também noutros países da Europa, nomeadamente, em Espanha, recentemente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A propaganda não era essa!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, não me importo de partilhar o tempo de que disponho, até porque o meu amigo Bruno Dias é sempre uma boa ajuda nas audições, pois é rigoroso nos termos. Portanto, isso não me preocupa nada.

Como temos visões diferentes sobre o investimento público, e fica claro que «tivemos mais olhos que barriga» na linguagem popular, não quero é chegar à conclusão «que o burro sou eu».

É que, de facto, o Dr. Almerindo Marques levantou, quando ainda era Presidente da Estradas de Portugal, dúvidas sobre a sustentabilidade da Estradas. Na altura, de acordo com uma conta breve que tive oportunidade de fazer, concluí que, em 2014, a Estradas de Portugal, se nada fosse feito, já deveria o equivalente a todo o setor empresarial do Estado.

V. Ex.^a levantou aqui um número que gostava que precisasse. Reconfirmou que, apesar de à data — ainda não havia subconcessões — a Estradas de Portugal já apresentarem esse nível de endividamento, ainda

fizemos sete novas subconcessões que não trouxeram nenhum benefício para a Estradas de Portugal.

Em primeiro lugar, pedia-lhe que precisasse a situação da Estradas de Portugal se nada for feito. Tomei nota (julgo que é em 2030, mas há quem me diga que é só em 2020) de 16 bi, mas gostava que precisasse disso.

Gostava também de lhe colocar perguntas tendo em conta as renegociações que estão a ser levadas a efeito.

Ainda há bocado dizia, e bem, que «estamos a retirar para nós a manutenção que pode não ser necessária, até tendo em conta a redução de tráfego, pois o desgaste das estradas é menor». Mas coloca-se-me outra questão, que é saber se o Estado tem — por exemplo, o relatório da Ernst & Young referia isso, nomeadamente, sobre a Lusoponte — deficientes critérios de avaliação (por parte do concedente), quer de monitorização quer de controlo.

O que é que quero dizer com isso? Não gostaria de ter estradas de construção deficiente, porque a manutenção já não está na esfera da concessionária, para, depois, mais tarde, sermos obrigados a fazer intervenções com maior frequência e maior dimensão.

Portanto, o que quero saber é se o Estado, a partir do momento em que desonera esse aspeto, também reserva para si, em contrato ou não, mecanismos de controlo e fiscalização. Isso pode até ter a ver com a pergunta colocada há bocado sobre se há multas ou não há multas.

Não vou entrar nessa discussão, porque, se olharmos para trás, chegaremos todos à conclusão de que as multas são quase inexistentes. Não sei se tem esses dados para sabermos se o problema ocorreu só na autoestrada transmontana, processo negocial em curso, ou se é um problema do passado, em que a prática era quase nenhuma coima para nenhuma concessionária.

Aqui, esse aspeto é relevante, pois podemos estar a dizer que estamos a tirar do contrato a manutenção mas, depois, podemos estar a transferir para Estado, mais tarde, possíveis responsabilidades, porventura de maior dimensão. Por isso, gostava que deixasse claro que mecanismos é que estão previstos.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, como lhe disse, estamos convencidos que os mecanismos de controlo que temos ao nível da Estradas de Portugal — pela experiência que temos acumulada e, sobretudo, devido a alguma inovação que temos vindo a introduzir e que, aliás, já foi introduzida na gestão anterior — nos permitem ter uma visão cada vez mais científica do modelo.

A título de exemplo, deixe-me dizer que fazemos uma monitorização sobre as obras de arte que é impar. Utilizamos um sistema — infelizmente, nascido de uma desgraça para Portugal, mas que criou um dos modelos que é um *state of the art* em todo o mundo — que permite que a qualificação que temos sobre a análise das obras de arte e a intervenção que fazemos, quer sobre os níveis quatro e cinco, instantaneamente, quer sobre o projeto do nível três, dado que classificamos o risco, mas, simultaneamente, fazemos um controlo laser de todos os nossos pavimentos.

Só para ter uma ideia, neste momento, temos um nível de qualidade de 2.88 na nossa estrada e consideramos que até 2.45 mantemos um nível aceitável. Sabemos exatamente tudo o que é mau, tudo o que é medíocre, e sabemos que precisamos de investir um pouco mais do que temos investido para atingir os objetivos que pretendemos.

E o que pretendemos, em termos de objetivos, é o seguinte: com um investimento na ordem dos 60, 65 milhões/ano, adicional aos contratos de conservação corrente, que são contratos de 50 milhões, portanto com um

investimento que ronda os 100 milhões, mantemos um nível de qualidade significativo. Isto significa que entre conservação periódica e conservação corrente gastamos 8000 €/km. Esses 8000 €/km são os tais 80 milhões que nos permitem, numa linha, obter este resultado. Acho que este nível é sustentável dentro do modelo.

Contudo, temos de resolver, naturalmente, o problema que decorre de todo o processo de decisão anterior, e isso já foi aqui referido. Este nível obriga a restrições muito grandes, sabendo que 80% do investimento que temos está em rede concessionada nos últimos anos, sabendo que, do ponto de vista dos custos operacionais, os níveis que consigo reduzir na Estradas de Portugal são baixíssimos, porque os custos globais são de 200 milhões. Portanto, não conta neste bolo global de 1,8 mil milhões que temos que pagar todos os anos. Logo, todas as reduções que conseguimos são estas.

O Sr. Deputado tem toda a razão sobre alguns investimentos? Tem! Vou escolher um exemplo simples, relativamente ao qual sei que tenho divergências.

Fizemos uma obra no IC33, de Sines a Grândola, melhorando a estrada. Falou-se inclusivamente na possibilidade de fazer uma autoestrada — aliás, faria parte de mais uma concessão para Vendas Novas, mas ficou por aí. Quatro anos depois, quisemos fazer uma lógica de A26-A2.

Sabe o que é que estávamos a dizer? Que temos uma «hipotenusa» gratuita e que estávamos a fazer obra significativa (não lhe sei dizer o valor do investimento, mas em pagamentos será certamente mais de 150 milhões) que fazia o mesmo acesso, porque todo o circuito se vira para cima — obviamente, de Sines para Beja não há nenhum circuito direto, todo o circuito que sai de Sines vai para norte —, que tinha, contra a situação de existir uma «hipotenusa» gratuita que tem 20 km e cujo trajeto dura 17 minutos, a A26 mais a A2 com uma extensão de 40 km, uma viagem de 27

minutos e um custo de portagem de 3,6 €, para ligeiros, e de 8,9 €, para pesados, e eram sobretudo os pesados quem fazia este itinerário.

Portanto, como pode imaginar, não estou a ver uma única pessoa a fazer este circuito dos «catetos» portajados a 8,9 €, para fazer mais 10 minutos, só porque ia numa autoestrada portajada contra o IC33. É o IC 33 que vai direto a Grândola, porque todo o movimento de Sines vai para Grândola, sai a norte, não sai a sul, porque, obviamente, não há movimento de Sines para Beja.

Aparte inaudível na gravação.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não, fez bem. Aliás, agradeço-lhe sempre que dê exemplos desses porque temos de perceber, olhando para a dívida da República, se a obra é necessária, independentemente da utilidade dela. E falo à vontade porque não existe ligação Viseu-Coimbra em autoestrada e defendo que, enquanto não houver condições financeiras, não se deve fazer, para que não restem dúvidas. Porventura, perderei votos, porque há outros que já o prometeram 10 vezes, em vários sítios.

Por isso, são bons esses exemplos, porque alguém tem que pagar. Não é, como diz o Dr. Mário Soares, que enquanto não houver dinheiro não se paga. A lógica é outra: enquanto houver dinheiro, é melhor poupar.

Gostava de lhe colocar perguntas sobre duas afirmações que fez.

No início, disse que não havia riscos de *defaults*. Temos notícias que a A17 corre risco desses *defaults*. Temos até a Ernst & Young a prever que, porventura, mais à frente no contrato, o Estado terá de resgatar essa concessão. Por isso, gostava de perguntar-lhe como é que faz essa afirmação.

Depois, nas subconcessões, chegamos à conclusão... E aqui divirjo de alguma opinião, porque acho que o Tribunal de Contas deveria ter sido mais rigoroso, pois não pode dar vistos e recomendações quando se ferem gravemente as regras do Tribunal de Contas. E, ainda assim, ficaram-se com os tais pagamentos contingentes, em que o Tribunal diz: «Bom, agora, vamos ter atenção a tudo o que é pagamento feito». Direi que agora é tarde, mas vale mais tarde do que nunca.

Contudo, o que os concessionários nos disseram aqui foi que o Estado reservou para si 100% dos proveitos em futuros refinanciamentos. A minha pergunta é se estas negociações podem ou não pôr em causa estes 100% de futuros proveitos a que o Estado teria direito, ou se a verdade não é exatamente essa e, da análise que já fez, o Estado pode não ter os tais 100% de proveitos em futuros refinanciamentos.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Se o sistema ficar como está, deixe-me dizer-lhe, Sr. Deputado, que 100% dos benefícios serão para o Estado. Isto é, estes pagamentos contingentes, havendo refinanciamento dentro de um determinado quadro e dentro de uma determinada previsão, que está prevista contratualmente, naturalmente reverteriam.

Contudo, a questão é que a probabilidade de isso acontecer é baixa. Não posso trabalhar com esse grau de probabilidade e, portanto, vamos ter de dirimir a situação sem que esse grau de probabilidade se verifique, porque não é previsível que o financiamento reduza o seu custo para esse valor.

É um assunto que não se passou durante a minha gestão, por isso, naturalmente, tenho que ser particularmente cauteloso na análise e tenho de ser preciso.

Tenho a maior das considerações pelas pessoas que estiveram na Estradas de Portugal antes de mim — aliás, um deles também é um homem de banca, como fui. Nesse sentido, tenho essa precisão e espero, naturalmente, encontrar aqui uma solução dentro do enquadramento que defenda objetivamente o interesse público e que seja, obviamente, precisa, transparente e, ao mesmo tempo, aceite claramente dentro das regras de legalidade que o Tribunal de Contas impõe.

Quanto à questão relativa ao *default*, diria que dizer que não há risco de *default* é tecnicamente uma impossibilidade. E digo-lhe que é uma impossibilidade porque a própria troica, quando definiu a responsabilidade da Estradas de Portugal, não pretendeu que a Estradas fosse considerada dívida pública. Quer dizer, é considerada para efeitos orçamentais, mas considerou-a uma companhia «autonomizável».

Portanto, esse risco, naturalmente, tem de estar presente. Cabe-nos a nós evitá-lo através de um sistema de negociações adequado e do modelo de sustentabilidade que seja previsto.

Objetivamente, já houve um tempo em que podíamos viver sem esse risco. Infelizmente, os tempos demonstram que esse risco existe, existe nos países e nas empresas, sejam elas empresas públicas ou privadas. A verdade é que teremos de conviver com isso e isso é mais um incentivo para encontrarmos um modelo de sustentabilidade.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Doutor, também queria dizer que não tenho, no que respeita aos anteriores gestores da Estradas de Portugal, nenhuma suspeita. O problema é que o Estado rejeita um rendimento certo e presente por um rendimento incerto, num futuro que não sabemos qual é. É essa a minha dúvida.

Gostava de colocar-lhe perguntas sobre o aspeto que, se me permite, considero mais importante. É que, de facto, precisamos de um largo consenso para renegociar estes *dossiers*, porque eles pressupõem, porventura, deixar de fazer obras relativamente às quais havia expetativas políticas e regionais evidentes e reduzir o objeto de algumas obras.

Portanto, há uma coisa que (e socorrendo-me daquilo que já foi conseguido, ou seja, no Algarve Litoral, 155 milhões; no Baixo Alentejo, 338 milhões, no Baixo Tejo, 249 milhões; no Litoral Oeste, 48 milhões; na Transmontana, 80 milhões e no Pinhal Interior, 500 milhões), gostaria de deixar clara: alguém pode dizer «bom, no fundo, isso é obra a que tínhamos direito e que se deixou de fazer», pelo que é importante saber se estas reduções puseram em causa não só a sustentabilidade do sistema como também a fluidez e a segurança das vias e o equilíbrio e a necessidade de mobilidade que as regiões têm?

Pergunto-lhe isto para percebemos se, no fundo, o que estamos a fazer com isto é conseguir não só que o modelo seja sustentável mas também evitar possíveis erros, fazendo uma adequação àquela que é, hoje, a realidade do País.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, tenho sido muito claro e tenho vindo a dizer, nomeadamente naquilo que têm sido os conselhos de administração descentralizados, uma coisa que é fundamental: temos de assumir que temos uma clara maturidade na nossa rede. Isto é, a nossa rede não só é boa, é muito boa e, genericamente, já não precisava de alguns investimentos que foram concretizados — alguns foram concretizados, outros semiconcretizados. Assim, devemos concentrar-nos na proximidade, porque existem, obviamente, algumas

necessidades de proximidade que podem ser aumentadas e têm mais utilidade.

Ainda outro dia, quando estava na Guarda, comentei que os movimentos cíclicos da Guarda para Lisboa ou da Guarda para o Porto são de 300 pessoas, mas da Guarda para Vilar Formoso são de 3500 pessoas/dia e entre Almeida e a Guarda são de 2100 pessoas. Ou seja, há movimentos significativos do ponto de vista próximo, regional e intrarregional, que têm muito mais importância, neste momento, para a satisfação das pessoas, numa altura em que já temos uma rede de distribuição particularmente eficiente.

Nesse sentido, o Governo tem-me encarregado de algumas funções, quer do ponto de vista do plano de proximidade quer do ponto de vista de definir um plano mais intermodal que possa fazer uma racionalidade de investimentos.

Adicionalmente, julgo que esses passos são fundamentais para o nosso objetivo, mas o nome do jogo, Sr. Deputado, vai chamar-se eficiência, porque preservarmos e conservarmos aquilo que possuímos é um problema de eficiência.

Depois de termos sido os melhores as construir autoestradas, ainda que algumas para além daquilo de que necessitávamos, agora vamos ter de ser os melhores a conservar e a preservar. É isto que devíamos estar todos unidos a tentar fazer, e devíamos ser os campeões disso. Quando lhe digo que devíamos ser os campeões disso, Sr. Deputado, quero dizer que temos de restringir algumas das nossas capacidades. Já disse várias vezes, e as pessoas ficam muito incomodadas, que me custa ter 45 limpa-neves, dos quais 35 estão em concessões. Obviamente que o nível de serviço é fantástico.

Aparte inaudível na gravação.

É nos sítios onde há neve, Sr. Deputado. Há um nível de serviço fantástico, com estações meteorológicas notáveis, etc., mas a verdade é que vamos ter de fazer um esforço para conjugar um modelo específico que seja mais eficiente, e é esse o esforço que eu gostaria de entender.

As pessoas têm de perceber que os números são o que são e falam por si. Temos um sistema de portagens em que 34% do seu custo fica no próprio sistema, ou seja, não é absorvido. 34%! Assim sendo, é normal que haja uma reflexão do Presidente da Estradas de Portugal no sentido de que o sistema de portagens é caro e que tem de ser endereçado e analisado para se conseguir reduzi-lo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — 34% da receita?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim, 34% da receita.

Estou a dar os números frios e consistentes. Porém, isto obriga a um grande esforço. Representa isto alguma crítica sobre o sistema? Não. O sistema já construiu, agora tem de se tornar eficiente, e este esforço de eficiência é uma aprendizagem constante, que pode ser feita e conseguida.

Sr. Deputado, acho que o nosso objetivo na Estradas de Portugal é esse, por isso estamos a desenvolver um plano estratégico que gostaríamos que fosse bem claro e preciso, o K'16. No fundo, é um plano estratégico até 2016 que gostaríamos que fosse um marco naquilo que são os objetivos especiais: serviço, sustentabilidade e segurança. Estes três são aqueles que se nos desenham como fundamentais para assegurar uma estrutura da

Estradas de Portugal que seja adequada e esteja de acordo com a função que o acionista exige da Estradas de Portugal e exige de um gestor.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar à segunda ronda, para a qual já estão inscritos os Srs. Deputados Manuel Seabra, Paulo Batista Santos, Fernando Serrasqueiro e Altino Bessa.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, na concessão Autoestrada Transmontana, de acordo com as informações técnicas disponíveis, a Estradas de Portugal aceitou reduzir o objeto da concessão por um valor muito inferior ao valor constante da proposta vencedora do concurso público, isto é, a concessionária recebe um prémio para não fazer obras. Isto é verdade?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, gostava de lhe fazer chegar uma informação da própria Estradas de Portugal, a informação DC 9001, onde os seus técnicos dizem exatamente o seguinte: de facto, importa referir que, com a transferência para a Estradas de Portugal destes dois troços do IP4, estima-se um encargo adicional de 48,5 milhões de euros nos orçamentos anuais da empresa, desincentivando e não justificando o acordo, tanto mais que a redução saldar-se-ia por um prejuízo e não por um ganho efetivo. E este esforço em nada contribuiria para uma determinação que o Governo também lhe tinha fixado, que era aliviar a pressão nos mercados financeiros. Fica esta nota.

Relativamente às multas, Sr. Doutor, esse memorando de que me falou, no qual ia envolver o pagamento das multas, não havia uma orientação para que estivesse pronto em novembro de 2012?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Havia, mas o prazo foi prorrogado por introdução de uma nova legislação que obriga à eleição de uma comissão de negociação. Como expliquei no início, a comissão de negociação foi decidida pelo Governo no dia 18 ou 19 de dezembro de 2012.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas, mesmo assim, acha legítimo, como dizia há pouco, que por via desse memorando de entendimento se resolva o problema das multas que não tinham sido cobradas?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, já lhe expliquei isso, mas vou facilitar-lhe a vida! E sabe porquê? Porque isto está a ser transferido para a comunicação social.

Tenho tentado explicar de uma forma clara e muito precisa — já vou abordar a questão da Transmontana — assuntos que estão a ser repisados permanentemente, o que, como lhe digo, prejudica o objetivo consensual determinado.

Tenho-lhe dito que este é o modelo normal de negociação, mas vou facilitar-lhe a vida e dizer-lhe algo que não lhe quis dizer há bocadinho: a multa da Transmontana foi paga. Portanto, o Sr. Deputado está mal informado. Foi paga e está em tribunal.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi paga quando?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Já foi paga pela Transmontana, que pôs a Estradas de Portugal em tribunal.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Doutor, há bocado, disse que tinha sido o senhor a comunicar, mas entrou na Estradas de Portugal a 16 de abril e a comunicação é de 5 de abril.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, a Transmontana fez o pagamento.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É uma boa notícia, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, não é uma boa notícia.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Os 2,650 milhões?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim, os 2,650 milhões.

Sr. Deputado, só não quis dizer-lhe isto porque, objetivamente, não pense que vou fazer negócio de multas só para satisfação daqueles que estão nesta mesa a tentar fazer permanentemente um juízo reputacional. Não vale a pena, Sr. Deputado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não é nenhum juízo, é uma averiguação fatural, Sr. Doutor! Ou foi cobrado ou não foi cobrado! O Sr. Doutor, há pouco, disse-me que não foi cobrado, que foi envolvido no

pacote do memorando e, agora, está a confessar que foi pago. E ainda bem, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, o problema básico é exatamente que quando negociamos, e na base da negociação... O Sr. Deputado perguntou: então, em novembro, não devia estar terminado? Devia, mas o prazo foi prorrogado em novembro porque, entretanto, houve um novo enquadramento, e será prorrogado se precisarmos de um novo enquadramento para terminar a obra.

Sr. Deputado, a última coisa que pretendemos é ficar com a obra. Sabe quais são as consequências de ficar obra? É que, depois, tenho de lançar concursos públicos para a terminar, tenho de fazer concursos, e as obras ficam encerradas durante um ano. Portanto, vamos tentando encontrar as melhores soluções com as diversas partes. Este é um aspeto que eu queria dizer-lhe.

Já que está falando na Transmontana, esta observação dos 48,5 milhões entristece-me. Esta só me entristece, já nem me desagrada... Entristece-me!... Quando a questão foi levantada eu estava com o meu diretor de concessões, que respondeu dizendo que, claramente, esse era um documento interno que fazia parte de um modelo comercial e que nem sequer estava configurada a assinatura dele, e volta a ser colocada aqui, pondo em causa as pessoas internas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, não é verdadeiro este documento, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, vou facilitar-lhe a vida: sabe qual é o ponto de referência referido? O comparador público de 2008.

O comparador público de 2008 foi alterado pelo modelo de 2011 (portanto, quem escreveu o papel esqueceu-se que tinha havido, depois, um novo processo em 2011), o qual traz para os distritos de Vila Real e de Bragança um custo corrente de 3987 e 3062/km. O custo anual, assim, seria de 5,3 até ao final da concessão. Esta é a situação específica deste valor. Os tais 48 milhões que refere, são 5 milhões em conservação corrente.

Sr. Deputado, a avaliação que fazemos está feita e será escrutinada em todos os sentidos. Espere pelos resultados da poupança dos contratos e, depois, se tiver alguma dúvida, denuncie-a a quem de direito.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, eu espero por tudo, simplesmente as respostas com base em soluções de natureza informal e menos sustentadas na lei não me convencem. E como não me convencem estou a tentar obter um esclarecimento.

Sr. Doutor, no caso das multas é tão simples quanto isto: faço, todas as semanas, o percurso Porto-Lisboa. Imagine que cometo uma infração por excesso de velocidade, que vou a 150-160 km/hora, e que, depois, negoceio com a Autoridade Tributária um memorando de entendimento e incluo aquilo no pacote das infrações todas que cometi a conduzir. Sr. Doutor, isto tem alguma sustentação legal?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Nem vou responder a isso. A utilização do memorando de entendimento permitiu que não se fizesse um conjunto de obra que, de outra maneira, estaria feito.

Quando cheguei à Estradas de Portugal havia uma determinação no sentido de que as negociações deveriam estar terminadas em fevereiro de 2012. Eu só cheguei em abril, as negociações não estavam terminadas e, entretanto, obra foi feita, alguma da qual, naturalmente, vai ser paga futuramente.

Sr. Deputado, o memorando de entendimento foi a forma de evitar e de dar sustentação a que as partes pudessem restringir o nível de obra feita e a determinação desse valor. Não é bom nem é mau, é o que é! Não é uma base informal, é formal, e fique sabendo que é uma base formal pela qual, caso o memorando de entendimento não se verifique, volta tudo ao contrato anterior. E, se voltar ao contrato anterior, todos os atos são praticados instantaneamente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Doutor, até aceito como meritória a sua tese, e o Sr. Doutor já disse aqui que não era jurista, e nota-se, aliás, mas tem juristas na Estradas de Portugal que lhe podem confirmar isto. Não é possível jogar com o não pagamento de multas com base numa coisa que não tem suporte. Pergunte aos seus juristas, que lhe dirão se sim ou não.

Mudemos de tema, porque os três minutos de que disponho são curtos.

O Sr. Doutor disse há pouco que a conservação corrente lhe custava mais ou menos 4000 €. Dá muito trabalho estar sempre a confrontar elementos, é uma trabalhadeira interminável, mas estive a ver um quadro, o *business plan* da Estradas de Portugal, onde me é dito que ao preço por quilómetro linear de conservação, aos 4000 €, têm de ser acrescentadas a segurança rodoviária, as tecnologias de informação, tem de ser distribuída, por ano, as grandes conservações, que supostamente são realizadas de 18 em 18 anos, acrescentada a assistência técnica e fiscalização, os estudos e

projetos. Enfim, há um conjunto de componentes que levam o agregado para 33 000 €/km. Isto é verdade ou mentira?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Isso consta do *business plan* para a totalidade do sistema. Se isso fosse aplicado, precisávamos de 1000 milhões de investimento/ano para cumprir o *business*. Não, não é verdade.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não era melhor mudar o *business*?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — E vamos mudar, garanto-lhe! Deixe-me dizer que tenho sido muito sereno a mudar o *business* exatamente porque não quero levantar nenhuma suspeita sobre o *business* construído.

Portanto, a única coisa que queria dizer-lhe, Sr. Deputado, é que vamos mudar o *business*, porque o modelo de investimento que estamos a realizar baseia-se, de facto, em 4000 € de conservação corrente, entre 4000 € e 6000 € em conservação periódica constante e pura simplesmente grandes reparações que são geradas.

Dou-lhe um exemplo claro: as grandes reparações eram para ocorrer de 12 em 12 anos quando os comparadores públicos de 2008 determinaram um conjunto de investimentos. O Sr. Deputado sabe que a primeira parte da A23 é da Estradas de Portugal. Vamos falar em coisas concretas: vai ter uma grande reparaçã, provavelmente, no prazo de um ou dois anos. Sabe há quantos anos foi inaugurada e não tem uma grande reparaçã? Há 20 anos. Sabe quantos milhões têm as contas de reserva dos privados para grandes reparações que ainda não estão concretizadas? Alguns!...

Sabe quais são os benefícios que decorreram por esses níveis de eficiência? Porquê? Porque as contas foram feitas segundo um trâmite e um nível muitíssimo mais elevado do que aquele que, afinal, do ponto de vista concreto, acontecia, por uma razão particularmente simples: o que de facto desgasta o pavimento é o transporte pesado, mas o transporte pesado releva pouco em Portugal e tem riscos de tráfego muito menores do que aqueles que estavam previstos, porque havia, nomeadamente, níveis de tráfego que não têm nada a ver com os níveis de tráfego que foram depois concretizados.

Digo isto porque o Sr. Deputado, com certeza, passa pela A23e sabe que as condições da estrada estão perfeitamente aceitáveis.

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

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o nosso convidado, a quem agradeço, em nome do PSD, os esclarecimentos que vem aduzindo nesta nossa audição.

Sr. Presidente, se me permite, gostaria de deixar uma pequena nota. De facto, todos os dias aprendemos alguma coisa. Hoje, aprendi aqui bastantes coisas, desde logo que o Partido Socialista vem para esta audição procurar, mais do que procurar esclarecimentos, fazer processos de intenção sobre pessoas.

Queria dizer ao Sr. Presidente da Comissão que, pela minha parte, enquanto Deputado membro desta Comissão, não irei fazer qualquer processo de intenção sobre ex-governantes ou decisores sobre esta matéria. Acho que o Sr. Presidente da Estradas de Portugal aqui disse, e bem, que importa mais olharmos para o futuro e encontrarmos aqui algumas soluções

que nos ajudem a perceber também a dimensão do problema que temos e as soluções que temos de encontrar para o resolver.

Nesse domínio, permita-me significar duas informações que o Sr. Doutor trouxe a esta Comissão: a primeira é no âmbito da renegociação que já desenvolveu e que está a empreender; a segunda refere-se à sustentabilidade da Estradas de Portugal.

O Sr. Doutor disse aqui, e queria que concretizasse, que, na sua perceção — e está evidente nos acordos de renegociação que foram feitos —, os custos que foram contratados estão acima dos reais. Isso é visível num quadro que já significou relativamente ao custo do quilómetro, já significou que, de facto, havia a ideia de que existia um volume de obra excessivo nalgumas subconcessões e concessões, já referiu que, nalguns casos, até foram incluídas estradas em troço de autoestrada e que não havia grande *know-how* das subconcessionárias para ficar com essa conservação e tem sido dito por alguns Srs. Deputados e nalgumas audições que fizemos que, nestas reduções de operações, também poderão estar em causa algumas penalizações para o Estado e que, a prazo, o Estado teria mais encargos do que proveitos deste processo de renegociação.

O que eu queria que V. Ex.^a concretizasse — chame modelo *business* ou aquilo que entender — era se confirma ou não, pelos passos que já deu, que os custos contratados estão relativamente acima dos custos reais, que o volume das operações são desmesuradas e que são suscetíveis de acordos e de reduções, bem como que o Estado não será penalizado, nem no imediato nem a curto prazo, relativamente a este processo de renegociação.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Os custos são diferentes de caso para caso e, naturalmente, nalguns casos... Eu não

queria falar muito deles, porque são um objeto básico da negociação que, como pode imaginar, estou a ter.

Deixe-me dizer que, ao nível das subconcessões, eles são mais baixos do que ao nível das concessões — aliás, o processo de aprendizagem levou a esse efeito, tal como o processo concorrencial. Objetivamente, há poupanças que são capturáveis, sobretudo são capturáveis em nome da eficiência e em nome da sustentabilidade futura. É disso que estamos à procura.

A grande vantagem é que, quando começamos a fazer a quantificação numérica caso a caso, com toda a precisão, conseguimos fazê-la comparando múltiplas situações. Conseguimos comparar progressivamente e, desta maneira, fazer uma aprendizagem que nos permite trazer alguns benefícios para cima da mesa.

Também não lhe vou negar que Portugal, como teve um longo período com poucas autoestradas, habituou-se a uma qualidade de serviço que, eventualmente, estava para além das qualidades necessárias e nós, quando comparamos algumas autoestradas iniciais com as que temos noutros países da Europa, não podemos deixar de negar essa circunstância.

Dei o exemplo do limpa-neves — temos 51 centros de apoio e manutenção para o País —, mas também há câmaras frigoríficas para recolher os animais mortos para poderem ser colocados, em dia de semana, numa incineradora municipal.

Estou só a dar pequenos exemplos. Não são esses exemplos que fazem mudar o modelo, mas são exemplos do esforço, que também temos de fazer, de eficiência, de determinação e de redução de custos para tornar o modelo sustentável. Temos estado forçados nessa preocupação porque ela é absolutamente essencial, uma vez que é o Estado que paga, em disponibilidade, a totalidade destes custos.

Por isso, naturalmente, uma preocupação significativa da nossa parte tem sido a de otimizar toda a estrutura para a deixar lá.

Foi feita obra demais? Sr. Deputado, objetivamente, foi feita obra demais. Isso é evidente do ponto de vista daquilo que são os rácios comparativos entre Portugal e o estrangeiro, daquilo que são os níveis de enquadramento que fazemos e, muitas vezes, daquilo que é o nível da história sobre fazer um grande viaduto ou outras circunstâncias.

Estive aqui a ser questionado sobre a Transmontana este tempo todo e, se formos ao viaduto do Corgo, vai encher a nossa engenharia de orgulho, mas o Corgo tem um custo elevadíssimo que, provavelmente, tinha soluções bastante mais baratas que foram propostas e que não foram aceites.

Isto para dizer, basicamente, que esta realidade existiu. Mas, é o que lhe digo, não vale a pena estar a repensar o passado. Agora, temos a estrutura e temos de desenvolver este processo. Esta é a preocupação fundamental.

Por isso, vou concentrar-me basicamente naquilo que é o modelo comercial onde estamos todos envolvidos para tentar tirar o máximo proveito possível, numa ótica de renegociação com os privados tentando envolvê-los neste processo de sustentabilidade. A razão pela qual todos temos interesse nisto é o facto de todos conseguirmos dar sustentação ao modelo que temos.

Vou ser prático: acho que toda a gente considera que não era necessário ter uma autoestrada no Pinhal Interior, mas ela já existe. Vamos tirar o máximo proveito e o máximo benefício desta circunstância, obviamente tentando otimizar as estruturas, reduzindo os custos, trazendo isto para o melhor modelo de eficiência possível.

Sr. Deputado, é o que lhe posso dizer, do ponto de vista negocial. É isso que vai ter em conta e nós vamos tentar defender o interesse público de todas as maneiras e feitios, contra, às vezes, a incompreensão de alguns.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Doutor, mas os custos estão acima dos custos reais?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — As concessionárias conseguiram realizar custos, do ponto de vista prático, mais baixos do que os que foram contratados. Ponto!

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Relativamente à sustentabilidade da Estradas de Portugal, o Sr. Doutor, há pouco, referiu, e é verdade, que houve uma involução de 2005 a 2010. A Estradas de Portugal fechou o ano de 2011 com uma dívida líquida na ordem dos cerca de 3 bi, 2,6; em 2010, o rácio da dívida financeira líquida sobre o EBITDA já era superior a 5 e já estaríamos numa situação de insustentabilidade, até pelos indicadores que, há pouco, nos referiu, a partir dos quais já não temos condições de sustentabilidade da própria empresa.

Muito objetivamente, questão que coloco é se este processo de renegociação de alteração dos sistemas de cobrança de portagens, por exemplo, nas ex-SCUT pode ajudar a sustentabilidade da Estradas de Portugal e qual é o diferencial que hoje existe entre o sistema de cobrança por pórticos e, por exemplo, o sistema da Via Verde.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — A história do sistema de cobrança de portagens é particularmente interessante por isto, deixe-me pôr a questão desta maneira: entrei na Estradas de Portugal logo a

seguir à Páscoa do ano passado, está a fazer agora um ano, o que significa que, enquanto eu estava a aguardar a minha entrada na Estradas de Portugal, estava a acontecer uma situação desagradável, com muito movimento, que foi a entrada de estrangeiros em Portugal e o mau serviço que se prestava. O mais grave é que, ainda por cima, só 4% dos estrangeiros é que estavam a pagar portagem. Ainda assim, criaram aquele burburinho e toda aquela convulsão.

Portanto, quase por imposição, fui obrigado a olhar para o sistema de portagens com alguma intensidade desde a fase inicial. Custou-me um pouco, tanto mais que eu tinha uma perceção muito positiva sobre o sistema de portagens, porque, mais uma vez — espero que isto não seja impeditivo nem um elemento negativo —, direi que fui administrador da SIBS e, como administrador da SIBS, conheci particularmente bem a Via Verde e, portanto, tinha uma boa perceção da Via Verde do ponto de vista quer dos custos, quer da operativa, quer do modelo.

Naturalmente, procurei olhar para o sistema. E o que é que detetei? O sistema tem custos elevados, como lhe digo — 34% dos custos —, é, ainda por cima, um sistema sem título habilitante e, por isso, dificulta imenso o *enforcement* durante o percurso na via, porque, como pode imaginar, não pode haver percurso na via porque as pessoas podem estar a pagar por *photo tooling* ou, se forem estrangeiras, podem pagar até às 24 horas do próprio dia, logo, nunca estão em incumprimento, mesmo quando estão sem título habilitante dentro da própria via.

Simultaneamente, tem um modelo que deu para, divertidamente, os jovens terem feito já uma aplicação na *Apple* pela qual as pessoas se podem movimentar entrando e saindo das autoestradas de maneira a não passar pelos pórticos, criando um problema desagradável porque os pórticos, como vigoram para todo o percurso que está previsto sobre os pórticos,

passam a ter um custo por quilómetro mais elevado do que aquilo que o custo real. Isto é, aqueles que não pagam estão a ser suportados por aqueles que pagam mais do que devem, ou seja, algumas pessoas estão a pagar três vezes o custo do quilómetro porque outras não estão a pagá-lo, criando uma situação de injustiça relativa entre os utilizadores da autoestrada.

Portanto, havia uma preocupação clara, julgo eu, razoavelmente consensual, de que era necessário introduzir portagens — aliás, foi um consenso razoável obtido já há uns anos — e a lógica das portagens tinha sido estabelecida através deste modelo.

Para lhe dizer a verdade, o sistema facilita fraude, não é particularmente justo e, ainda por cima, tem estas características.

Depois, é um sistema pouco flexível e, na minha opinião, pouco «marketingzável», isto é, tem pouco *marketing*. Porquê? Porque estamos habituados a ter viagens de ponto de partida e ponto de chegada e, portanto, sabemos que essa viagem custa 10 ou 12 €. O sistema de pórticos é um sistema cumulativo, um sistema de somas, onde as pessoas, elas próprias, não identificam quanto estão a pagar, logo, desconfiam do próprio modelo e têm uma perceção de que o modelo é mais caro do que o sistema, coisa que, aliás, nem é verdade porque, hoje em dia, o modelo está muito alinhado com os valores que são cobrados, pela Brisa, por quilómetro. Depois da redução dos 15%, ficou um valor semelhante por quilómetro.

Isto significa, basicamente, que esta leitura nos levou a pensar «vamos olhar para este sistema de uma forma o mais técnica possível». E a forma como o fiz foi muito simples: juntei os principais operadores do sistema, sentei-me com eles à mesa, chamámos um consultor e procurámos olhar para o sistema para tentar encontrar o melhor sistema de plataforma.

Portanto, o que, genuinamente, fizemos, conjuntamente com a Ascendi e a Via Verde — já é do conhecimento público —, foi um esforço

no sentido de juntar todas as intervenções, porque há *back offices*, há esforços desenvolvidos, para tentar tirar daqui o melhor proveito e tentar a melhor plataforma, que dê flexibilidade, que permita, depois, tramitação de justiça, que permita eficácia, que permita otimização.

Que pretendemos mais receita de portagem. Gostaríamos de conseguir mais tráfego, mais pessoas a querer pagar portagem e precisamos de apoios sem fim para isto, porque, infelizmente, o conceito de SCUT, sem custos, induz num erro semântico. É que tudo tem custos, quer dizer, sem custos para o utilizador mas com custos para o contribuinte.

Neste momento, estamos perante uma adversidade — e já disse isto aos autarcas de uma forma muito clara, na última vez que estive na reunião da Comumbeiras, em Manteigas —, que é a seguinte: se os autarcas não estiverem connosco, o que vai acontecer é que as pessoas fogem das autoestradas, começam a carregar em cima de estradas nacionais, sobretudo estradas municipais, e os municípios não vão ter dinheiro para conseguir a preservação dessas estradas.

Portanto, todos temos de trazer o modelo para a maior eficiência possível, isto é, reduzir este custo de 34% para o mínimo possível (eventualmente, abaixo de 10% era o ideal, entre fraude e custos operacionais), temos de conseguir trazer isto para o modelo mais eficiente, conseguir a maior atração, a maior flexibilidade, para obter mais clientes para as autoestradas, nem que seja por uma gestão de preços mais inteligente — também não deixo de dizer que é uma questão que não cabe apenas à Estradas de Portugal — e maior flexibilidade na gestão.

Costumo dizer — e o Sr. Presidente não me vai levar a mal por dar este exemplo, porque julgo que não é mau — que temos o exemplo, no Algarve, da A22 e da EN125, no litoral.

No Algarve Litoral, pagamos quase só por serviço, isto é, por cada carro que passa a mais no Algarve Litoral, que é a EN125, pagamos mais — ainda não pagamos, mas vamos pagar.

O que é que acontece? Acontece que tenho portagens na A22, onde pago por disponibilidade, e, se os carros não vão pela A22 recebo menos, se os carros passam a ir pela EN125 pago mais. Tenho o pior dos mundos: pago sempre o mesmo na A22, pago mais na EN125 e as pessoas saem pior servidas.

Vou ser claro: vamos ter de fazer uma gestão o mais inteligente possível para resolver este assunto. Agora, isto resolve-se na boa vontade de toda a gente, resolve-se no esforço conjunto com os autarcas, resolve-se conjuntamente com os *stakeholders*. Temos feito esse esforço, temos tentado desenvolver todas as atividades com a federação de motociclismo — encontra-se presente o Dr. Paulo Cavaleiro, que esteve envolvido na comissão —, na tentativa de encontrar soluções de comercialização; desenvolve-se, também, em relação aos estrangeiros, na tentativa de que o modelo que já criámos, e bem, modelasse uma melhor solução do ponto de vista de eficiência, mas, sobretudo, resolve-se através de um sistema que gostaríamos que fosse mais eficiente e conseguisse mais receita, melhor distribuída e com mais carros, porque temos mais capacidade instalada do que aquela que estamos a gerir.

Portanto, acho que o desafio das portagens é enorme. Como é o programa? Temos, neste momento, este trabalho, ele está a ser desenvolvido, não divulgo as suas características porque é um trabalho a três e ainda não há *steering committee* final. Vamos ter uma última reunião e, depois, esperamos entregar ao Governo uma proposta da Estradas de Portugal, dentro deste quadro, que dê resposta a isto e que possa, obviamente, ser discutido com todas as partes.

Espero ter o apoio de toda a gente em relação a este objetivo, que todos percebemos ser positivo, que é o objetivo de distribuir melhor, ter um sistema mais flexível e com custos operacionais muito mais baixos.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — Sr. Presidente, só para ficar com a ideia,...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já concluiu o tempo.

O Sr. **Paulo Batista Santos** (PSD): — ... pergunto: os pórticos são bem mais caros, do ponto de vista de encargos para o Estado, do que a tradicional Via Verde, não é verdade?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim. O sistema de Via Verde é mais barato, sobretudo, do ponto de vista da eficiência. É muito mais barato em termos de fraude porque fecha a estrada e, portanto, o modelo de fraude é muito mais baixo e permite, além disso, um modelo de controlo muito mais apertado. Os níveis de fraude são incomparavelmente diferentes em relação a um caso e a outro.

O outro problema que temos, naturalmente, são os estrangeiros. Como sabem, com o sistema que introduzimos, que é uma Via Verde virtual, isto é, a pessoa põe o cartão de crédito, o cartão de crédito permite que as pessoas, a partir daí, registem o veículo com *photo tolling* e sejam debitadas no seu cartão de crédito através de uma operação que se desenvolveu numa fase *record*. Mas a verdade é que, por muito que sejamos eficazes nisso, aumentámos isto para 30% do pagamento primário, que é muito mais do que tínhamos com os 4 ou 5%, mas ainda está muito aquém daquilo que eram os objetivos pretendidos. É verdade que nos

correu bem esta Páscoa: houve um pequeno problema de 1 hora no Algarve, mas a verdade é que em Vilar Formoso, que foi o sítio onde entraram mais estrangeiros, as coisas correram bem e não houve problemas na Páscoa. Mas a verdade é que, independentemente de o serviço ser um bocadinho melhor, ainda estamos aquém daqueles que são os objetivos pretendidos, porque eu não consigo conceber que os estrangeiros não paguem e os portugueses tenham de pagar. É uma coisa que não consigo conceber na passagem nas autoestradas. Isto não me acontece na Suíça, não me acontece em lado nenhum onde seja pago.

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

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Dr. António Ramalho e vou começar por lhe pedir um comentário.

Temos estado aqui a falar do modelo de sustentabilidade da Estradas de Portugal, mas creio que não estamos a ser, provavelmente, totalmente corretos, porque há um pressuposto neste modelo que é o de que o património se extingue após o prazo concessionado. Ora, acontece que após o prazo concessionado há muitos ativos que revertem para a Estradas de Portugal, começando, desde logo, pela Ponte 25 de Abril que, enfim, no prazo em que termina ficará à disposição da Estradas de Portugal, o que significa que pode ser rentabilizada posteriormente. No entanto, até agora, temos estado a falar só do modelo da sustentabilidade em termos do prazo de concessão. Não me parece que seja totalmente correto e penso que devia ser adicionada esta questão.

Vamos, agora, às questões de que falou.

Não queria aprofundar muito a questão dos custos contingentes, os 705 milhões, até porque vamos ter aqui o Presidente do Tribunal de Contas para discutirmos isto. Mas, do que consultei e que está cá, sei que os 705 milhões estão aprovados e têm o visto do Tribunal de Contas, com o desdobramento, como sabe, entre aquilo que foram as verbas iniciais e o que foi a verba posterior, que resultou dos acréscimos de encargos financeiros compensados por algum decréscimo ao nível da construção. Portanto, esta soma aritmética dá os 705 milhões.

Ora, se tem visto, e espero que o Tribunal de Contas, que vem cá... Estamos a falar de duas coisas: estamos a falar de auditorias e de uma outra secção, da 2.^a secção e da 1.^a secção. Falou, há bocado, de uma auditoria que está a decorrer, e tenho conhecimento que está a decorrer, que é de uma auditoria que... O que aconteceu relativamente aos 705 milhões é que esse próprio relatório de auditoria refere um conjunto de valores que, depois, os colegas ao lado, que são entidade judicial — e só essa é que é judicial —, definiram os 705 milhões.

Vamos, agora, a outras questões.

Há uma questão que não consegui ver resolvida há dias e que diz respeito à Estradas de Portugal, à Lusoponte e aos pagamentos de agosto. Desconheço ainda se o FRA IX já terá sido assinado e em que termos, portanto, não é público ainda, mas gostava de saber como é agosto. A minha pergunta é a seguinte: voltamos ao contrato inicial, como já aqui disse — o pagamento de portagem durante 12 meses e o risco de tráfego era todo da Lusoponte —, ou estamos agora na fase em que a Lusoponte, por razões que os dois também desconhecemos, prefere a indemnização que lhe era paga por suspensão das portagens em agosto? Qual é o valor que, efetivamente, a Estradas de Portugal... Porque também tenho conhecimento de um desentendimento bem recente, aquando do último

agosto, em que a própria Estradas de Portugal escreveu para a Lusoponte, que tinha um entendimento completamente diferente.

Só quero saber o que é que a Lusoponte, no próximo agosto, vai receber: se o valor das portagens ou o valor que foi combinado, acordado, em substituição desse valor, e que tinha como referência um tráfego, há muitos anos, sem Vasco da Gama, sem esta quebra de tráfego.

Segunda questão: disse-me que há um diferencial muito grande entre os valores dos contratos assinados e os que agora, na renegociação, está a estudar. Mas não foram ambos subscritos pela Estradas de Portugal e, eventualmente, pelos mesmos técnicos, pelo que o problema terá sido só de administração? Custa-me entender que os técnicos tenham assinado um contrato e, agora, os mesmos técnicos tenham dito: «Enganámo-nos em $x\%$ e, portanto, os custos unitários são muito inferiores». Gostava que isso fosse mais bem explicado.

Falou em supressão de nós, eu fiquei atento, e deu como referencial um valor estrangeiro de 60 000 veículos. Perguntava-lhe qual o número de referência que nos dá relativamente à supressão de nós. É que, como sabe, estamos perante uma polémica: esta ideia de termos autoestradas é uma coisa nossa e autoestradas com nós sucessivos é também uma caracterização muito portuguesa de autoestradas, ou seja, têm um conjunto de nós muito significativo por pressão das populações, das autarquias, etc.

Quero referir ainda uma questão que também já levantou. Tem consciência, disse que já reuniu até com autarcas, da pressão que está a ser feita sobre as estradas paralelas, algumas nacionais, outras regionais, outras locais, que estão em profundo estado de degradação. Se é verdade que se economizou e pode economizar ao nível dos anos de conservação ou ao nível das autoestradas, é bom também não esquecer que vai ter uma pressão muito significativa, por exemplo, na A23, que falou e que está com quebras

de tráfego, dizem-me, entre 36% a 40%. E vou dar-lhe um caso que não sei se conhece: um local muito frequentado agora é o nó do Fratel e está em profundo estado de deterioração, e isso implica que vai ter despesas adicionais.

Só para terminar, falou no sistema de portagem e disse que não queria ir mais além. Nós também andámos aqui a estudar de que forma a proteção de dados autoriza os sistemas.

Quanto a esse sistema, não falou nos preços. O Secretário de Estado veio dar-nos nota de que haveria preços diferenciados em função das diferentes regiões do País e que, portanto, era uma forma de fazer discriminação positiva. Gostava que nos dissesse algo acerca disso.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, pode repetir a primeira pergunta?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quanto à primeira pergunta é, além da questão dos ativos, não sei se refere...

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Ah, é a questão dos ativos, e parece-me importante. Tinha ideia disso.

Sr. Deputado Serrasqueiro, vamos começar pela primeira questão, que agora se transformou em última.

É verdade o que diz, integralmente verdade. Isto é, o valor dos ativos que a Estradas de Portugal tem neste momento líquido andar por volta dos 10 bi, de 10 000 milhões, que são os valores atuais, e depois, naturalmente, está a fazer pagamentos por conta de ativos futuros, ativos que voltarão à Estradas de Portugal e ficarão na Estradas de Portugal depois até ao final da concessão ou serão reconcessionados e, nessa altura, terão...

Portanto, aquilo que foi feito no modelo inicial foi acreditar que a nossa capacidade de endividamento era, permita-me a expressão, quase ilimitada, pelo menos a este nível, e depois seria recuperável a partir de um determinado ponto em que tivéssemos as receitas provenientes das estradas, nomeadamente as portajadas, como as pontes, etc., que viessem para dentro de casa. Por isso é que nós não temos facilitado, inclusivamente, uma grande discussão sobre mudanças de prazo das concessões, porque, obviamente, cada mudança de prazo de concessões tem efeito direto sobre o balanço na Estradas de Portugal em função dessa circunstância.

Por isso é que eu, quando referi o problema de sustentabilidade da Estradas de Portugal, referi-o por atingir níveis de endividamento que não são sustentáveis em nenhuma circunstância. Eu nem estou a discutir o valor económico, porque o valor económico até pode vir a ser apropriável mais tarde; o problema é que não é financiável. Gostávamos muito que fosse financiável, mas não é. Nem um importador de capitais ilimitado pode ser financiado. É que sempre que estamos a comprar ativos esse problema existe; isto é, sempre que nos endividamos para comprar ativos, o ativo fica lá. Portanto, em última instância, podíamos comprar os ativos todos do mundo, porque tínhamos esse valor de balanço. É verdade. No entanto, não temos a capacidade de pagar o endividamento.

O que lhe estive a falar foi da insustentabilidade do nível de endividamento, e devíamos tomar esse aspeto e desenvolvê-lo. Não estou a fazer críticas sobre o modelo da Estradas de Portugal do ponto de vista final e a recuperação do ponto de vista económico. O que lhe estou a dizer é que, do ponto de vista técnico, estes 15 vezes o EBITDA em termos de dívida líquida é, realmente, insustentável e, como nós percebemos, ir caminhando para um endividamento adicional é quase impossível,

sobretudo numa altura em que a capacidade de captura de investimento é extraordinariamente baixa. Esse é um ponto absolutamente essencial e é onde estou a assumir esse posicionamento.

Por isso, é importante trazer este nível de eficiência, porque ao trazer este nível de eficiência, eventualmente, depois, daqui a x tempo, os nossos netos vão ter, com certeza, capacidade de... Mas até lá temos de estar todos em consenso para isso. Se não estivermos em consenso para isso, vai ser muito difícil trabalhar.

A única questão que, adicionalmente, queria referir é a seguinte: eu não falei de supressão de nós. Falei, sobretudo, em questões que têm a ver com os quadros de iluminação, etc., dos nós. O exemplo que dei, destes 60 000 a 80 000, é o exemplo do reino de Espanha, é um exemplo aqui ao lado, que, pura e simplesmente, teve esta orientação. E estes são os problemas que vamos ter de enfrentar, e ou estamos todos de acordo que vamos ter de fazer algumas restrições para conseguir preservar aquilo que temos e não acrescentar dívida adicional àquilo que é a nossa atividade pelo excesso que temos ou, pura e simplesmente, vamos ter muita dificuldade em suportar esse nosso custo operacional.

Dei só este exemplo, que é um exemplo recente, é um exemplo imediato e é um exemplo importante, porque não é um exemplo nada simples. Objetivamente, vai representar discussão, debate, sustentação. O problema é saber se podemos ou não sustentar o modelo com menos custos. Os custos de eletricidade, em termos de custos operacionais, representam 7% ou 8% de energia, só para ter uma ideia. Isto para ter algumas preocupações em relação a esta matéria.

Depois, do ponto de vista de estradas paralelas, aquilo que disse é totalmente real, mas é, pura e simplesmente, impossível de resolver, porque a introdução de portagens foi essencial para manter o nível de

sustentabilidade do modelo naquela altura ou tentar ir à procura do modelo de sustentabilidade naquela altura. De facto, como já foi dito a toda a gente, houve um benefício direto naquele modelo, e o benefício direto foi estarmos muito perto da sustentabilidade. Com a contribuição do serviço rodoviário mais as portagens espectáveis entrávamos em sustentabilidade. E eu estou a dizer que as portagens ficaram aquém daquilo que era espectável. É verdade, mas aquele benefício de cerca de 3 mil milhões, ou 2,8 milhões segundo as nossas contas, neste momento é só de mil milhões. Não interessa, mas é um benefício pela introdução de portagens.

Agora, a verdade é que, depois, o conjunto de subconcessões vai criando responsabilidades futuras, estas sim, que já não são compensáveis por portagens, porque são menos aliciantes do ponto de vista... E até porque algumas delas nem portagem têm. Como toda a gente sabe, não há portagem na 125, no Douro Interior, não há portagem em boa parte do Litoral Oeste.

Portanto, há todo um conjunto de circunstâncias em que foram feitas as concessões que, pura e simplesmente, representam estas coisas. O Douro Interior representa 2 mil milhões de pagamentos, a título de exemplo. Isso significa, obviamente, custos muito elevados, que têm de ser suportados para o futuro.

Por isso, acho que devíamos estar serenamente a tentar encontrar aqui um modelo onde a receita, feita pelo utilizador, feita pelo beneficiário, libertasse o contribuinte. Julgo que esse esforço deve ser feito, e daí que estejamos à espera de conseguir encontrar isto e colaborar isto com um sistema que seja razoavelmente eficiente, mas que seja também flexível para conseguir capturar os clientes.

Sei que o Secretário de Estado falou em distinguir interior de litoral. Isso são as decisões políticas que o Governo terá de tomar. Eu apenas tenho

de oferecer um sistema que tenha o grau de flexibilidade para qualquer governo, em qualquer circunstância, tomar as suas decisões e as poder implementar da forma mais eficiente e mais sustentada. Portanto, essa é a nossa preocupação, como pode imaginar, é a preocupação da Estradas de Portugal, é a preocupação da Ascendi, será a preocupação também da Via Verde.

Portanto, o modelo, a partir do momento em que ganha eficiência, pode, obviamente, aumentar o nível de sustentabilidade.

Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, deixe-me, ao cumprimentá-lo, dar-lhe só uma nota, que é a seguinte: é um desafio enorme conseguirmos pegar nos ativos que temos. E nós sabemos, ainda por cima, temos 8 bi de ativos. É absolutamente essencial que peguemos nesses 8 mil milhões de ativos que já temos mais os ativos que vamos ter em valor residual daqui a 15, 20, 30, 40 anos — daqui a 40 anos não temos nenhum, mas daqui a 30 anos, 25 anos —, e consigamos encontrar uma maneira eficiente de os gerir para que não percam valor, mas, pura e simplesmente, sejam capazes de ser sustentáveis. Senão, isto parece a história do avô rico: eu tenho um avô rico, mas entretanto vivo na indigência até receber a herança. E a verdade é que não vamos conseguir viver na indigência até receber a herança.

Quer queiramos quer não, esta é a situação. Comprámos muitas casas, o valor está lá. No dia em que as vendermos, esse valor é muito sustentado, mas a verdade é que as casas agora não rendem e não temos capacidade de sustentar essa dívida, também porque as circunstâncias reais mudaram.

Essa é uma questão tão simples quanto isso, que me parece que é perceptível e compreensível. Eu não quis reduzir esse valor, mas quis falar da sustentabilidade em contínuo até lá, porque, objetivamente, em 2050 ou 2060 temos uma Estradas de Portugal sustentável. O meu problema é que,

até lá, temos de sobreviver; temos de sobreviver em 2014 e em 2015 e, em 2014 e em 2015, já temos um défice de 900 milhões de euros.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Sr. Dr. António Ramalho.

O tempo é curto mas gostava de lhe perguntar o seguinte: aqui, em 2009, criou-se — falava-se em empresa fantasma — um serviço que era o SIEV — Sistema de Identificação Electrónica de Veículos.

A minha pergunta é se isto ainda está em funcionamento e se se encontra debaixo da alçada da Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, Sr. Deputado, isso era um organismo do InIR — portanto, o InIR foi integrado no IMT — , não lhe sei responder a essa pergunta. Não está nas alçadas da Estradas de Portugal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Nem nunca prestou nenhum serviço para a Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — O SIEV funciona dentro de um sistema complexo, que é o sistema das portagens eletrónicas *multi-lane free flow*, que eu acho que está um bocadinho complexo e tem operadores a mais. Mas isso, deixe-me dizer-lhe, é um assunto de que, enfim, não tenho uma prospeção exata.

O preço que se paga ao SIEV é um preço que está pré-contratado; portanto, provavelmente, deve estar a ser pago dentro do quadro dos custos das portagens.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, Sr. Doutor, quem é que controla, por exemplo, as portagens que são cobradas pelos operadores e são receita da Estradas de Portugal? Quem é que controla isso?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Quanto a isso, procuramos através de um sistema interno, e estamos a tentar através da melhoria desse sistema interno, ter o máximo de auditoria possível em relação à receita. É uma coisa que nos preocupa, porque não nos tornámos particularmente eficientes.

Uma das críticas que faço ao sistema é esta: o sistema de troca de incentivos não está correto. Se as receitas são da Estradas de Portugal, deve ser a Estradas de Portugal a geri-las, vamos ser claros. Parece-me uma evidência. Não o sendo — mas eu também percebo que, no momento contratual, esta situação, se calhar, não foi possível, não faço a mínima ideia —, não o sendo, repito, digamos que apenas estou a tentar, enquanto o processo corre para uma mudança de paradigma que eu gostava de introduzir, naturalmente, ter o máximo possível de auditoria sobre um modelo, que é o SCRAP (Plataforma SCRAP — Sistema de Controlo, Receitas e Auditorias de Portagens), que procura fazer, ao nível dos nossos sistemas de informação, a maior fiscalização possível sobre o nível de receita de portagem, para controlarmos que a receita é recebida.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que não pode garantir que a receita que hoje é cobrada, efetivamente, é devolvida à Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Quero acreditar que sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não pode garantir?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Nesta vida, garantir absolutamente é difícil de fazer. Que nós, neste momento, já temos sistemas com algum controlo, temos, e que não acreditamos que esteja a escapar nenhuma receita relevante, não. Muito estranharia que estivesse.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim mas, de qualquer das formas, o sistema não... Por isso é que está a implementar esse sistema, de forma a controlar isso, exatamente porque aquele que existe não é eficaz ou, pelo menos, deixa algumas dúvidas da sua eficácia.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, não vou negar. O sistema não tem o meu gosto, não tem o meu entusiasmo e não estou particularmente satisfeito.

Deixe-me dizer até, por graça, que estou disposto a assumir o ónus de vir aqui, um dia, à Comissão responder pelo facto de ter sido administrador da SIBS e estar a defender, digamos assim, uma solução mais próxima de soluções da Via Verde.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que este SIEV, realmente, é um serviço fantasma, que, desse ponto de vista, devia prestar um serviço até à Estradas de Portugal e não presta. Não existe.

Gostava de lhe perguntar se, nestas renegociações que hoje está a fazer, alguma vez se pôs em cima da mesa a possibilidade de o serviço de cobrança passar para a Estradas de Portugal.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sim. Intencionalmente, avisámos... Para perceber um bocadinho como é diria que, primeiro, tínhamos 15 contratos para negociar e tentei explicar um bocadinho metodologicamente o que é que estávamos a fazer, e a nossa tentativa foi nunca perder a agenda da negociação, o que significa, basicamente, sermos nós a fazer mais propostas, tentarmos controlar, porque 15 contratos têm a dificuldade de serem muitos contratos para um tempo muito curto.

Recordo-lhe, Sr. Deputado, que as últimas comissões tiveram para negociar, uma, dois anos e, outra, três anos. Estamos, neste momento com quatro meses, adiantadamente, a tentar fazer tudo para conseguirmos estabilizar o modelo.

Isto significa basicamente que, por esse efeito, tentámos controlar custos, porque o pagamento era disponibilizado, e deixar a questão da receita para este grupo de trabalho. Portanto, claramente, dissemos a toda a gente duas coisas: primeiro, deixaríamos para este grupo de trabalho a questão das portagens e, depois, tentaríamos relevar para isso.

Por exemplo, há um operador de origem espanhola que também tem boas metodologias e fez-nos uma boa apresentação sobre uma solução de portagens mais interessante mas que, na minha opinião, era um bocadinho mais restrita; sobretudo, seria boa para pesados mas, eventualmente, menos

positiva para fazer uma generalização do modelo. Portanto, simultaneamente, temos sempre deixado isso como uma receita adicional que expectamos, se for receita, ou uma otimização, se for custos.

Aquilo que é o resultado desta primeira fase negocial baseia-se nestes quatro conceitos que eu disse, não se baseia na receita, chamo-lhe a atenção para isto, o que não quer dizer que todos os consórcios não tenham sido avisados de que temos esta questão em cima da mesa.

A nossa questão é a seguinte: a utilizar o modelo, preferimos utilizar o modelo cooperativo e estarmos todos envolvidos no modelo cooperativo, reduzindo os custos de toda a gente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas faz ou não faz sentido, já que as receitas são da Estradas de Portugal, ser a Estradas de Portugal a cobrar esse serviço?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Faz sentido que eu tenha uma intervenção direta nessa cobrança.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Que não tem.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Que não tenho.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É capaz de nos dizer quanto é que custam à Estradas de Portugal as cobranças de portagens que hoje são efetuadas pelos operadores?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Como digo, não tenho aqui os números para lhe dar os números exatos, mas posso dizer-lhe

que a totalidade do sistema de pagamentos sem fraude deverá estar a custar, neste momento, 51 milhões de euros/ano.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E tem ideia se há alguma subconcessão ou alguma ex-SCUT onde é cobrada esta portagem e em que o custo da cobrança seja maior do que o custo da receita?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — É uma boa pergunta mas não lhe consigo responder, e devia responder, porque eu, normalmente, não gosto de falhar em números.

A única coisa que lhe digo é que, por póstico, seguramente que tem razão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O que significa que há pórticos que são completamente ineficientes, cujo custo é superior àquilo que eles cobram aos veículos?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Naturalmente. Disso não tenho dúvida nenhuma, mesmo não sabendo os números de cor, que não sei!

Sr. Deputado, as suas perguntas são muito diretas, são muito claras e são muito evidentes, mas deixe-me dizer-lhe o seguinte: como não estamos satisfeitos, estamos a tentar mudar. Mas isto aprende-se de todas as maneiras.

De qualquer modo, deixe-me dizer — há bocadinho, esqueci-me de responder a isto também ao Dr. Serrasqueiro — o seguinte: não há processos de intenção na minha casa sobre os meus colaboradores. Os

meus colaboradores fizeram tudo bem, porque quando não fazem tudo bem, despeço-os.

Os meus colaboradores têm uma cara que sou eu e, portanto, quando quiserem acusar a instituição de que fez isto ou fez aquilo, acusam o Presidente da Estradas de Portugal. Os meus colaboradores são protegidos por mim, enquanto trabalharem comigo. Portanto, no passado, se as pessoas tomaram uma determinada avaliação, fizeram-na, com certeza, pensando no melhor para a Estradas de Portugal, no melhor para o seu projeto e no melhor para a sua estrutura.

Queria dizer-lhe que sou gestor, sou! Como viu aqui, tenho passado pela vida sendo gestor. Fui gestor profissional da banca durante muitos anos, presidente da CP, presidente da UNICRE, administrador da RAVE. Tenho uma longa experiência de gestão, sou gestor desde os 29 anos, desempenhando funções em Portugal e no estrangeiro, e, portanto, há uma coisa que toda a gente sabe: é que eu dou a cara pelas minhas pessoas.

Também já fui administrador não executivo, e está a ver o preço que estou a pagar por isso! Portanto, já fui administrador não executivo de outras instituições mas o que lhe digo é o seguinte: tenho cara e, portanto, todas as pessoas que colaboraram, com certeza que fizeram na altura as melhores avaliações. Eu acredito...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Qual é a razão do diferencial?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Porque vamos reavaliando as questões e vamos...

Olhe, vou dizer-lhe: por exemplo...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não! Dr. Serrasqueiro, os custos que existam aqui há uns anos são menores, sabe porquê? Porque, provavelmente, tínhamos uma previsão otimizada sobre Lisboa-Porto que nos permitia ter todos os custos e mais alguns — por exemplo, permitiam-nos ter ótimas unidades móveis, ter ótimas Ford Transit a andar na estrada a fazer, de duas em duas horas, patrulhamento, enfim, ter todas as condições e mais algumas. De facto, a receita proveniente das portagens, que não onerava o Estado, permitia, de facto, que a qualidade de serviço pudesse ser de um nível elevadíssimo, com custos elevadíssimos.

O que lhe estou a dizer é que, quando olhamos para os contratos e vemos a eficiência que os próprios operadores conseguiram, a eficiência deles foi muito grande e ganharam muito dinheiro. Só que isto é uma parceria público-privada, não é um contrato!

A Brisa tem todo o direito a ter recebido o dinheiro todo, na parte que diz respeito, digamos, à receita de portagem. O problema é que nas outras isto é uma parceria público-privada, e nas parcerias público-privadas partilham-se os riscos e partilham-se os benefícios! Portanto, se a redução de benefícios for atingida, temos de trazer para nós a redução deste benefício.

Isto não significa que estou a fazer processos de intenção sobre os contratos anteriores. Estou é a dizer: conseguimos melhores resultados dos contratos? Conseguimos, ao fim de cinco anos, ver que os contratos custam menos? Ai, vamos aproveitar!

Em vez disso, o que é que eu ouço? «Ai, não, deviam custar mais!». «Ai, não, afinal, se calhar, você está a ver mal!». «Ai, era bom mas era pagar mais!».... Não! Vamos tentar pagar menos. É só isso, Sr. Deputado. Tão fácil!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — E vão!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Altino Bessa...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — E vão!

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Altino Bessa é que está no uso da palavra. Não sei se concluiu...

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

O Sr. **Presidente**: — Está à espera... Também eu, Sr. Deputado. Pode prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, percebo bem as suas intenções, as suas boas intenções, tenho-as como boas. Mas perceba que

não é esse o objetivo de uma Comissão de Inquérito, não é perceber o que é que vamos fazer no futuro, é saber exatamente o que é que aconteceu no passado e o porquê de termos chegado até aqui.

E já que diz que gosta de ser rigoroso nos números e conhecer os números, gostava de lhe fazer uma pergunta muito direta. Hoje, veio uma notícia num jornal — não sei se é verdade ou não, mas não queria levantar a notícia em si — e já foi falado muitas vezes que as inaugurações das subconcessões tinham faturas pesadíssimas. Falava-se em 500 000 € por cada organização, em 200 000 €... Gostava de saber se, alguma vez, encontrou alguma fatura na Estradas de Portugal relativa a estas grandes inaugurações, que, todas elas, ocorreram antes das eleições de 2009. Alguma vez viu estas faturas ou tem conhecimento de que a Estradas de Portugal tenha pago faturas destas inaugurações?

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, a minha noção de *corporate governance* permite-me não lhe responder a essa pergunta.

Não faço nem nunca farei a avaliação de modelos de gestão da empresa anteriores a mim. Percebo as intenções da Comissão de Inquérito mas vai ter de ter outras pessoas para lhe responder a essa pergunta, porque eu não respondo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, Sr. Doutor, então, tenho de lhe chamar a atenção e pedia ao Sr. Presidente da Comissão para lhe explicar, se é que não sabe, que está numa Comissão de Inquérito e aquilo que está a querer fazer é recusar-se a responder a uma pergunta cuja resposta supostamente sabe.

Aqui, ou sabe ou não sabe. Há faturas e quais os valores? Isto não tem nada a ver com aquilo que se passou no passado e com aquilo... O senhor não está cá para isso! O senhor está aqui para nos esclarecer relativamente às perguntas que lhe colocamos.

O Sr. Doutor sabe ou não sabe que existiam faturas volumosas que serviram para estas inaugurações, que tinham também uma componente política, e quais os montantes? É preciso é saber o valor dessas faturas, se elas existem, quantas e qual o montante.

Não pode dizer que se recusa a responder! A não ser que queira exatamente incorrer naquilo que será, para esta Comissão de Inquérito, ocultar informação que sabe.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o Sr. Doutor é obrigado a responder naquilo que corresponda ao seu período de gestão, não é obrigado a saber factos ocorridos quando não era responsável pela instituição pela qual responde hoje.

O Sr. Doutor responde como entende que deve responder e os Srs. Deputados, depois, reagirão como muito bem entenderem. Mas não há aqui um problema de recusa de resposta perante a Comissão de Inquérito, creio eu, salvo melhor opinião.

Sr. Doutor, faça favor.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe o seguinte: o que eu disse é uma questão de princípio meu.

Portanto, eu não disse que sabia nem disse que não sabia. Não lhe disse que sabia!

Objetivamente, há coisas que se comentam. Como pode imaginar, eu, por uma questão de gestão interna — e é isso que lhe queria dizer e quero chamar a atenção —, em nenhuma circunstância, não tenho por hábito entrar numa empresa e fazer a avaliação dos atos praticados pela gestão anterior. Pelo contrário, confio em que a gestão anterior fez todos os atos adequados e não faço essa avaliação. E é essa a avaliação que não fiz! Não mandei fazer nenhuma auditoria sobre o passado, não mandei fazer nenhuma, sobre o passado.

É só essa a resposta que lhe dou. Não queria nem ofender ninguém nem determinar nenhum desrespeito pela Comissão.

Na qualidade de membro do conselho de administração, de presidente do conselho de administração, todos os atos que eu pratiquei ou que foram praticados durante o meu período são da minha responsabilidade e, portanto, assumi-os como tal.

Do ponto de vista daquilo que lhe procurei dar, é apenas a minha ideia clara — se calhar excessivamente, se calhar não tinha nada que o fazer — sobre a minha posição enquanto gestor e a minha lógica de *corporate governance*, que é não comentar a gestão anterior. Portanto, não gosto de dizer ou ouvir dizer, porque nada disso é relevante.

Se disséssemos tudo o que tínhamos ouvido dizer sobre todos os casos, provavelmente, deveríamos também, digamos assim, dizer sobre nós coisas de que não gostamos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o Sr. Doutor tem acesso a esses documentos e, desculpe, dizer que não olhou para o passado significa que é um bocado estranho; entrar-se numa empresa e não perceber qual é o seu passado, o porquê e os motivos, aquilo que me leva a crer,

sinceramente, a sensação com que aqui fiquei é a de que o Sr. Doutor sabe e não quer responder.

Gostaria de pedir, por intermédio da Mesa, que fosse intimada a Estradas de Portugal a fornecer faturas existentes destas inaugurações, caso existam.

Para terminar, Sr. Doutor, gostava de fazer outra pergunta, que também não é da sua gestão mas é importante saber, que é a seguinte: as subconcessões tiveram um chumbo, em 2009, do Tribunal de Contas. Não lhes foi dado o visto. Entretanto, os contratos foram reformados.

Foi aqui afirmado pelo anterior presidente da Estradas de Portugal que os contratos reformados foram feitos pelos serviços da Estradas de Portugal, em acordo, em combinação com o Secretário, Juiz do Tribunal de Contas,...

O Sr. Fernando Serrasqueiro (PS): — Diretor-Geral!

O Sr. Altino Bessa (CDS-PP): — ... digo, Diretor-Geral do Tribunal de Contas, que mantiveram reuniões na Presidência do Conselho de Ministros.

A minha pergunta é se tem conhecimento se foram os serviços da Estradas de Portugal que fizeram estes contratos reformados e se entende que cabia à Estradas de Portugal fazer estes contratos reformados.

O Sr. Dr. António Manuel Palma Ramalho: — Não sei responder-lhe, mas acredito que tenham sido, porque, estando a falar de subconcessões e sendo as subconcessões da Estradas de Portugal, e tendo a minha área de concessões capacidade jurídica instalada (aliás, avaliada positivamente no relatório da Ernst & Young), acredito que tenha sido a

estrutura jurídica da minha empresa, na qual tenho muita confiança, que eventualmente tenha feito os próprios contratos reformados. Não vejo razão para não ter sido a minha estrutura jurídica, a estrutura jurídica da Estradas de Portugal, a tê-los feito.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, com a mesma tolerância que concedeu, há pouco, ao Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, gostaria que fizesse entregar este documento ao Sr. Dr. António Ramalho para que ele o verificasse e, eventualmente, confirmasse que a renegociação de 2010 teve um benefício de 1,8 mil milhões de euros para o Estado.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado, está entregue.
Não sei se o Sr. Doutor quer fazer alguma consideração.

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não tenho ideia deste documento. Mas deixe-me dizer que, antes de o Sr. Deputado ter chegado, já comentei a parte das renegociações. Sem ter qualquer padrão de risco...

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

O Sr. Dr. **António Manuel Palma Ramalho**: — Não, estas são as de 2010. A totalidade das negociações, pelas minhas contas, traz um benefício de 2,7 mil milhões de euros — e quando digo «benefício», estou a falar do ponto de vista aritmético puro. Disse-o antes de o Sr. Deputado chegar, pelo que não há qualquer razão para não o repetir: são 2,7 mil milhões de

euros, puro, com a introdução de portagens, o que dá uma receita adicional em relação à não introdução de portagens.

É que se não dissermos isto, Sr. Deputado, o que acontece é que, depois, os jornalistas vêm dizer que estamos a ter prejuízo na Beira Interior e que, antes, não tínhamos. Mas não, já tínhamos! E agora estamos a ter um pouco menos.

O importante é saber que essa receita, isto é, a previsão de receita, alterou o padrão de riscos — e não vou discutir o padrão de riscos, porque o padrão de riscos se alterou. Mas, sendo o padrão de riscos alterado, o que aconteceu basicamente é que passaram a ser os riscos de tráfego a recair sobre o Estado, puro, e, pura e simplesmente, o risco de disponibilidade a recair sobre os privados. Este foi o modelo estabelecido na negociação, sendo as portagens do público — e já falámos sobre as portagens.

O que acontece basicamente é que isso está avaliado em função da estimativa de tráfego que vai existir. A única coisa que digo é isto: com a estimativa de tráfego que temos, hoje, em 2013, e os desvios que já houve durante este período, este valor de 2,7 mil milhões de euros, como referi, está, neste momento, reduzido a mil milhões de euros, isto é, já se perdeu uma parte desse valor com este movimento de portagens significativamente inferior àquele que era a estimativa feita inicialmente.

E deixe-me dizer que, aí sim, faço uma crítica à Estradas de Portugal — e é uma crítica que já alterámos —, porque acho que a Estradas de Portugal não pode, em qualquer circunstância, deixar de ter um departamento muito forte de controlo e de análise de tráfego, pois, se não soubermos a procura, não desempenharemos as nossas funções. E a verdade é que tudo isto estava «outsourcizado». Ora, acho que uma das áreas que temos desenvolvido (e temos desenvolvido significativamente) é, hoje em dia, a de um sistema de controlo que, eventualmente ainda com

algum *outsourcing*, nos permite controlar mais eficazmente os riscos de procura e determinar as considerações desses riscos.

Esse foi o valor que dei, não com base neste número (que, julgo, é de 2010, pelo que não consigo compará-lo diretamente), mas com base na informação que temos internamente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Altino Bessa, se depois quiser requerer alguma informação em concreto, como referiu, fará o favor de requerê-la que nós dar-lhe-emos, de imediato, seguimento.

Srs. Deputados, estamos a concluir esta audição. Quero informar que, na próxima semana, vamos realizar as seguintes audições: na terça-feira, dia 16, pelas 10 horas e 30 minutos, do Sr. Deputado Paulo Campos; na quinta-feira, dia 18, pelas 17 horas e 30 minutos, do representante da Ernst & Young, Dr. José Gonzaga Rosa; e na sexta-feira, dia 19, pelas 14 horas e 30 minutos, do Sr. Presidente do Tribunal de Contas, Dr. Guilherme d'Oliveira Martins, que se fará acompanhar pelo Vice-Presidente do Tribunal de Contas, o Juiz Conselheiro Carlos Morais Antunes, e também pelo Sr. Conselheiro José Tavares, que também é Diretor-Geral do Tribunal de Contas.

Posto isto, agradeço ao Dr. António Ramalho a sua colaboração com esta Comissão, e desejo um bom fim de semana a todos.

Está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 58 minutos.