

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

62.^a Reunião
(14 de março de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 18 horas e 7 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento, ex-Presidente do Conselho de Administração da Vias do Baixo Tejo, SA, e ex-Presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Baixo Tejo, SA. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Duarte Filipe Marques (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Altino Bessa (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Carina Oliveira (PSD) e Hélder Amaral (CDS-PP).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 20 horas e 29 minutos.

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

Eram 18 horas e 7 minutos.

Srs. Deputados, como sabem, temos hoje aqui o Dr. João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento para connosco trabalhar, analisar e discutir matérias ligadas à subconcessão Baixo Tejo.

Sr. Doutor, começo por lhe agradecer a sua presença, a sua disponibilidade e a forma como respondeu ao inquérito que lhe enviámos.

Gostaria de lhe dar conta, porque não sei se tem acompanhado os nossos trabalhos, da forma como os nossos trabalhos decorrem, sendo que, se o Sr. Doutor, assim o entender, poderá fazer uma intervenção inicial relativamente a este tema ou, caso contrário, passaremos de imediato à fase das perguntas, que se organiza da seguinte forma: temos um sistema rotativo pelos vários grupos parlamentares e na primeira ronda cada partido dispõe de 8 minutos para colocar questões e o Sr. Doutor responderá, sem limite de tempo, sendo que apelo à sua capacidade de síntese e, sobretudo, à necessidade de responder às questões, porque o que importa aqui é retirarmos as respostas às questões que forem sendo colocadas; finda essa primeira ronda, haverá ou não uma segunda ronda, dependendo das inscrições, em que cada Deputado disporá de 3 minutos, respondendo o Sr. Doutor no final.

Como o Sr. Doutor me informou que pretende fazer uma intervenção inicial, tem a palavra.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento** (ex-Presidente do Conselho de Administração da Vias do Baixo Tejo, SA, e ex-

Presidente do Conselho de Administração da Autoestradas do Baixo Tejo, SA): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, muito boa tarde a todos.

Aproveito para fazer uma apresentação muito curta de enquadramento, porque recebi o pedido para estar aqui na sexta-feira por *e-mail*, depois um pouco mais suportado pela cópia do ofício, que ainda não consegui receber fisicamente, mas recebi por *e-mail* na segunda-feira.

Fiz um esforço para reorganizar a minha agenda para poder estar aqui e também achei que devia, pelo menos, tentar, e consegui, responder a tempo de os Srs. Deputados terem a resposta antes de eu aqui vir, o que, devo dizer, faço com muito gosto e com o maior prazer.

Quero dizer que não tenho acompanhado com grande atenção os trabalhos da Comissão, por razões que ilustrarei a seguir, mas, apesar de tudo, já não é esta a primeira interação que tenho, porque também já fui interpelado por escrito a propósito da concessão Alta Velocidade Poceirão-Caia.

Em todo o caso, aquilo que, em termos de substância, gostaria de dizer, para além de cumprimentar todos os presentes e manifestar o meu empenho em colaborar com a Comissão, é que estou fora deste setor há já praticamente dois anos. Na carta de resposta que enviei expliquei que estive, de facto, ligado ao projeto do Baixo Tejo desde a sua fundação até — na carta uso a data que consta da certidão comercial — 30 de junho, mas, de facto, rescisei a 6 de abril, mudei de vida, mudei para outro setor. Portanto, estou menos habilitado do que estaria se fosse ainda, de facto, o presidente da Autoestradas do Baixo Tejo.

Assim, com esta pequena reserva, coloco-me à disposição da Comissão para responder ao que seja apropriado e ao que eu seja capaz de responder.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado, Sr. Doutor.

Hoje caberia ao Bloco de Esquerda iniciar a primeira ronda, mas como o Sr. Deputado ainda não está presente, porque, provavelmente, estará noutros trabalhos parlamentaras, darei a palavra ao PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Marques, que dispõe de 8 minutos.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Dr. João Bento, em nome da bancada do PSD, queria, em primeiro lugar, agradecer a sua presença, a sua pronta disponibilidade e a resposta que nos enviou por escrito aos nossos pedidos, pois é importante sempre podermos contar com a boa colaboração das pessoas que temos o dever de chamar para nos poderem ajudar a apurar a verdade sobre o papel do Estado nesta matéria das concessões.

Para esclarecimento inicial, gostava que me desse algumas indicações que são importantes para localizar a sua participação nesta matéria.

Estamos aqui hoje a analisar a subconcessão Baixo Tejo e eu gostava, desde já, de lhe perguntar, quando começou a exercer funções na empresa Vias do Baixo Tejo e durante que período.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, eu fui o primeiro presidente da Vias do Baixo Tejo. Estive como representante da Brisa, da qual era administrador executivo, a participar no lançamento e no acompanhamento do projeto do Baixo Tejo.

Portanto, estive desde a sua génese até à data em que, por ter mudado de funções e de vida, resignei a todas as minhas responsabilidades no seio do Grupo Brisa.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Foi presidente da empresa e assim se manteve até à sua saída. Correto?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Justamente.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Outra questão que gostava de colocar tem a ver com o seguinte: quem eram os acionistas da Vias do Baixo Tejo no momento foi constituída, na fase de candidatura ao concurso da subconcessão Baixo Tejo, na fase de adjudicação e atualmente, se ainda souber.

No fundo, pedia-lhe que nos fizesse uma breve análise da evolução da estrutura acionista desta subconcessionária.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, julgo saber que os acionistas foram os mesmos desde o início até ao fim, mas confesso que não sei o que se passa no momento.

Os acionistas tinham, como é habitual em todos os projetos a que a Brisa concorreu, um grupo de construtores e, depois, tinham, às vezes, um grupo de entidades financeiras, quase sempre no caso dos projetos a que a Brisa concorreu.

No caso Baixo Tejo, e como consta na resposta que enviei por escrito, havia, desde logo, a Brisa, o TIIC (Transport Infrastructure Investment Company), a Teixeira Duarte, a Odebrecht — Investimentos e

Construções Rodoviárias, a Lena Concessões e Serviços, a MSF, a Zagope, SGPS, a Alves Ribeiro; ainda duas empresas instrumentais da Brisa, uma empresa de engenharia que fazia a gestão do projeto, a Brisa Engenharia e Gestão, e a Brisa Operação e Manutenção, que foi constituída como operadora da concessionária e, presumo, que ainda se manterá como tal; e, depois, as construtoras, a Bento Pedroso Construções, a Lena Engenharia e Construções, a MSF e a Zagope.

Julgo saber que o detalhe da participação, em particular das empresas operacionais, confesso que só se costuma organizar já numa fase final, mas foram estes grupos que referi que estiveram presentes do princípio ao fim. Portanto, não houve nenhuma dinâmica na constituição ou na alteração da constituição de acionistas nesta concessionária.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, gostava de confirmar consigo uma questão para lhe fazer uma pergunta depois.

O Sr. Doutor esteve presente no XVIII Congresso da Ordem dos Engenheiros em Aveiro, a 5 de novembro de 2010? Recorda-se? Está aqui o nome de Eng.º João Bento e eu gostaria de saber se é o Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sou eu, certamente.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — É o mesmo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Devo ser. Eu estive presente em vários congressos da Ordem e, por isso, não sou capaz de confirmar se estive ou não nesse, mas...

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — É que gostaria de confirmar que era o mesmo antes de lhe fazer uma pergunta que me parece pertinente.

Segundo notícias vindas a público nessa altura, relatando a sua intervenção, e outras de outras pessoas, o Sr. Doutor terá dito que o grosso das faturas com as subconcessões rodoviárias adjudicadas nos últimos dois anos será pago pelos contribuintes portugueses. Aliás, o título do artigo era: *Novas estradas. Contribuintes pagam mais do que utilizadores.*

Pergunto-lhe se confirma esta declaração e, já agora, se confirmar, gostaria de saber o que queria dizer em concreto com isto, se é o que estamos a pensar ou não.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não me lembro de ter feito essa declaração, mas sinto-me muito bem nessa afirmação e, portanto, terei sido certamente eu.

O que é que isso pode querer dizer e por que é que hoje estarei em condições de fazer uma afirmação do mesmo género?

No mundo inteiro, basicamente só há dois tipos de concessões: concessões em que o investimento na construção e o financiamento da operação é coberto pelos proveitos da concessão; ou concessões em que o esforço de investimento e de custos da operação não é coberto pelos proveitos da concessão.

Em Portugal, e bem, como na generalidade dos países da Europa, utilizou-se, em grande medida, na fase inicial em que as primeiras autoestradas eram autoestradas com muito tráfego — por serem as primeiras, justamente, faziam mais falta e, por isso, foram as primeiras a serem construídas —, o princípio do utilizador-pagador, porque havia, obviamente, tráfego suficiente para, se houvesse um mecanismo do

portagem real, serem os utilizadores das autoestradas a pagar a sua utilização.

As autoestradas que ficam para o fim... E Portugal é um país como muitos outros. Na Europa há opções muito diferentes. Por exemplo, o Reino Unido optou por praticamente não ter autoestradas com portagem real — há um pequeno caso junto a Birmingham, a M6, julgo que ainda é, era assim no tempo em que eu estava neste setor.

Mas, como estava a dizer, nos países em que se optou por haver o pagamento de portagens, as autoestradas que ficaram para o fim, que foram menos prioritárias, são obviamente aquelas que têm menos tráfego.

Ora, nas autoestradas em que há menos tráfego, ainda que se opte pelo princípio do utilizador-pagador — e, a meu ver, a República Portuguesa e os vários governos que se sucederam, apesar de o devaneio temporário das SCUT, voltaram à ideia de que, idealmente, os utilizadores deviam pagar... As autoestradas que ficaram para o fim, dizia eu, são autoestradas em que havia e em que há pouco tráfego, manifestamente insuficiente para pagar o investimento e a operação.

Esta é a razão pela qual, em qualquer parte do mundo, autoestradas que sejam feitas para pouco tráfego e que podem, portanto, gerar poucas receitas associadas ao mecanismo de portagens, têm de ser pagas pelos contribuintes, porque são pagas, obviamente, pelo Orçamento do Estado.

Portanto, era exatamente isto que eu queria dizer, ou seja, as autoestradas que ficaram para o fim e que foram lançadas em regime de concessão eram autoestradas muito menos prioritárias do que todas as que estavam até então construídas. O que eu pretendia dizer era certamente o que acabo agora de procurar explicar.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Ou seja, o Sr. Doutor, apesar de ser um parceiro privado e fazer parte do consórcio que era concorrente a várias destas concessões, teve o bom senso de ter dito isso nessa altura. Aliás, devo dizer que recorda bem o que disse, porque a citação continuava e dizia: «É que, apesar de as novas estradas lançadas pelos governos de Sócrates incluírem troços com portagens, o tráfego é insuficiente para gerar as receitas necessárias ao financiamento do investimento, explicou ontem o gestor durante o XVIII Congresso (...). Esta diferença tem de ser paga pelo Estado.»

É por isso que diz — e o facto de termos passado do que se pagava para a disponibilidade da via — que isso terá sido um devaneio?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, não, de maneira nenhuma. Não houve devaneio nenhum. Eu acho que houve, aliás, a sensatez de, mesmo nas estradas com pouco tráfego, manter o princípio do utilizador-pagador, no sentido... E aqui não há, sequer, na minha opinião, preferências pessoais, mas em todo o caso essa seria a minha preferência pessoal. Os principais beneficiários da utilização da autoestrada, do mesmo modo que o principal beneficiário da utilização deste telemóvel, é o seu utilizador.

É nesse sentido que eu acho que, mesmo que haja pouco tráfego, é muito importante que haja pagamento pela sua utilização. Agora, por definição, autoestradas com pouco tráfego não são autofinanciáveis.

É por isso que no nosso País, em que optámos por este mecanismo na generalidade dos projetos lançados, houve muitos projetos em que, ao contrário destes casos e do caso que nos traz hoje aqui a esta reunião, os concessionários tiveram de pagar para aceder à concessão, ou seja, tiveram de pagar tipicamente à cabeça. Porquê? Justamente porque os proveitos de

portagem que se pensava que se seriam gerados eram excedentes relativamente ao investimento e ao custo da operação.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Quer dar exemplos?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Que me recorde, o caso, por exemplo, da concessão Litoral Oeste, em cuja negociação eu já não participei, mas com a qual tive contato, em que se pagou um montante que era a diferença esperada entre os proveitos de portagem com a remuneração acionista prevista nos contratos de financiamento e aquilo que se esperava que fosse o custo de investimento e da operação.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Então, só para esclarecer: a história dos devaneios é relativamente às SCUT?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Enfim, provavelmente seria, na medida em que a minha preferência pessoal é que as autoestradas sem custos para o utilizador não aproveitam integralmente as possibilidades que o mecanismo de concessão em parceria público-privada (PPP) prevê, justamente por não terem um mecanismo de portagem real.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — O Sr. Doutor nessa mesma conferência, aqui hoje tão citada, terá dito: «Apesar de estar na administração da maior concessionária portuguesa, presente em duas novas concessões (...) e de presidir à Associação Europeia de Auto-Estradas (...) — confirma isto?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Terei sido. Não sei se nessa altura já, mas terei sido...

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Já terá sido, já foi, com certeza.

O Sr. Doutor, sendo presidente da Associação Europeia de Auto-Estradas, terá dito que «Algumas concessões não deveriam nem devem ser feitas».

Quer dar alguns exemplos de quais é que estaria a referir-se?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, confesso que hoje em dia já não sou capaz de me referir expressamente a nenhuma delas. Mas a ideia que estava subjacente era a de que, havendo troços da rede concessionada que eram manifestamente uma necessidade que resultava ou de estrangulamentos de natureza económica associados à mobilidade ou, por exemplo, de problemas de sinistralidade aguda, havia também outras opções que tinham uma justificação, presumo, essencialmente política e, portanto, totalmente legítima, mas que estava menos associada a uma racionalidade económica associada, como disse, às restrições da mobilidade ou, por exemplo, associada a elevada sinistralidade.

Julgo que ainda hoje — se isto ajudar a ilustrar o meu ponto — seria capaz de citar um desses exemplos, que é, se não me falha a memória, o IP3, a via que une Coimbra a Viseu, que é uma via que é razoavelmente congestionada e que ainda tem problemas de sinistralidade elevados.

Este é um exemplo de uma via que, ainda que num quadro de grande restrição financeira, faria sentido concessionar. Acho que noutros casos

havia uma espécie de superabundância e, portanto, havia ideias que, repito, considero que têm toda a legitimidade de terem sido postas em prática, mas que obedeciam menos a uma racionalidade económica.

Era certamente isso que eu procurava dizer nessa altura.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Há poucos dias, o Dr. Jorge Coelho referiu precisamente aqui essa estrada e o que, de facto, se comprova é que algumas foram feitas sem necessidade e outras em que havia necessidade e não foram feitas. Curioso é que ninguém é capaz de dizer quais é que não teria feito. Mas quanto a isso já lá vamos.

O Sr. Doutor, apesar de ser o representante das concessionárias e das empresas que constroem e que concorrem a concessões, terá dito também, nessa conferência, que Portugal estava «acima da média da UE a 15», em termos de autoestradas e de PPP, e que «o debate não deve ser se precisamos de mais auto-estradas, mas se podemos fazer mais», o que é uma grande diferença. Uma coisa é querermos e desejarmos, outra coisa é podermos. Estávamos em novembro de 2010. O senhor não era membro do Governo, o senhor não era utente, era apenas, com tudo o que isso implica, o representante das empresas de construção.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, desculpe interromper. Das empresas de construção, de maneira nenhuma, nunca estive no setor da construção.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não. Das concessionárias, neste caso.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Das concessionárias.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sim, com certeza. Mas seria da parte privada, ou seja, na minha opinião, aquela que tem menos responsabilidade no que toca às decisões do Estado. Vindo de si, só aumenta a consideração e o respeito que tenho pela sua pessoa. Estava à espera de ouvir isto da parte de um governante.

Confirma que disse isto?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Eu confirmo que disse várias vezes em público que havia um problema na sociedade portuguesa associado à dimensão e, de certo modo, ao desprendimento com que tinha sido feito o Plano Rodoviário Nacional (PRN).

Várias vezes tomei posições públicas a favor da redução ou, se quisermos, da racionalização que implicaria redução do Plano Rodoviário Nacional e por razões que não considero que tenham nada de perverso. Tínhamos este Plano porquê? Porque ele foi construído com preocupações de natureza, essencialmente, de eficiência rodoviária associada à mobilidade e sem grandes preocupações associadas aos meios que importaria mobilizar para o desenvolver.

Isto é independente da opção por parcerias, porque seria igualmente despropositado levar por diante o Plano tal como existia nessa data. Portanto, era independente das preferências quanto à forma de o desenvolver, tinha mais que ver com a exuberância do Plano.

Por isso, a minha preocupação, nessa altura, era justamente essa: devíamos ter seriamente uma preocupação de racionalizar o nosso Plano.

Gostava de deixar muito claro, aproveitando o seu último comentário, que às entidades privadas não cumpre tomar posição sobre que iniciativas devem ser lançadas; cumpre decidir, através de uma racionalidade económica que deve ser afirmada sem qualquer embaraço, sem qualquer complexo, aceitar ou não aceitar desenvolver ou tentar desenvolver um projeto que é lançado.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, reconheço o seu altruísmo, de alguma forma.

Gostava de colocar-lhe outra questão. Pelo que percebi, disse que o Plano seria despropositado. Vê o Plano Rodoviário Nacional como um modelo ótimo para o País, não uma cartilha de encargos que se deve construir imediatamente. Ou seja, é o desenho ótimo, imaginado como o modelo ideal, que o Estado, à medida das suas possibilidades, deve concretizar, e não como uma obrigação de implementação imediata. Certo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim, sem dúvida.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Gostava de fazer outra pergunta, agradecendo as respostas que já deu, que tem a ver com a sustentabilidade da Estradas de Portugal (EP) e com uma chamada «carta de conforto» que, em devido tempo, foi enviada às concessionárias pelo Ministro Mário Lino e pelo Ministro das Finanças de então Dr. Teixeira dos Santos. É uma carta que foi enviada em setembro de 2008 e terá sido enviada para dar algum descanso às concessionárias para celebrarem estes contratos de concessão.

Não sei se tem conhecimento desta carta a que me estou a referir, se prefere que eu leia algum excerto da carta.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não tenho conhecimento detalhado, mas lembro-me da ocorrência da carta.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Claro, também não a li toda. Vi uns excertos importantes da carta e pergunto-lhe, muito simplesmente, se esta carta foi determinante para ultrapassar as dúvidas que existiam sobre a sustentabilidade da Estradas de Portugal e sobre a capacidade de o Estado fazer face aos seus compromissos. Ou seja, esta carta foi determinante para as empresas assumirem este contrato ou não?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Creio que não, Sr. Deputado. Esta carta terá sido determinante para que os bancos que financiavam estes projetos os pudessem financiar, penso eu.

A subconcessão Baixo Tejo ocorreu numa sequência em que havia já um conjunto de subconcessões outorgadas e, portanto, de algum modo, a arquitetura contratual que seguiu não foi pioneira. Basicamente, adequámo-nos a uma arquitetura contratual que já vinha sendo preparada e que, aliás, resultava, ao que julgamos saber, das dificuldades que terá havido com os vistos do Tribunal de Contas. Justamente, aqui, neste caso, isso nunca chegou a acontecer, nunca houve um visto não concedido, porque fomos conduzidos para uma arquitetura que era já ela aquela que temos à nossa frente, enfim, que tínhamos, porque não sei se se mantém ou se foi alterada, não faço ideia.

O que é que havia de radicalmente diferente nesta onda associada às subconcessões? Um modelo em que o Estado concedente deixou de ser

representado diretamente pelo Tesouro e passou a ser pela Estradas de Portugal e, por isso, aliás, subconcessionava a rede.

Havia, tanto quanto me lembro, uma preocupação que era muito aguda, em particular junto dos bancos internacionais, porque, ao mesmo tempo, havia um debate que não afastava completamente a hipótese de futura privatização da Estradas de Portugal e, portanto, obviamente, os bancos que estavam habituados a correr risco Estado, isto é, os projetos tinham como contraparte, do lado do concedente, a República Portuguesa passariam a ter um agente da República Portuguesa, que era para todos os efeitos uma empresa, que ainda por cima podia ser privatizada...

Portanto, ao que me recordo, a carta conforto, cujo detalhe sei que existe — aliás, sei que os advogados a quem pedi apoio a incluíram aqui, portanto, tenho certamente uma cópia, embora não me lembre dos detalhes —, visava justamente proteger e — julgo que estou à aderir à sua sugestão —, no fundo, dar o conforto acrescido que era preciso pelo facto de o Estado já não ser o concedente direto mas, sim, o concedente ser um agente do Estado que era uma empresa. Recordo-me explicitamente deste receio de privatização como uma das questões.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Esse receio pode ser associado também à situação de instabilidade financeira da Estradas de Portugal, ou seja, à situação financeira da Estradas de Portugal?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Penso que não. Penso que, independentemente da robustez financeira, tinha mais a ver com o facto de deixar de ser o Estado diretamente passando a ser uma empresa do Estado. Julgo que tinha a ver sobretudo com isso.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Gostava de lhe fazer uma outra pergunta.

Já que fala desse período de tempo, há poucos dias tivemos aqui o Eng.º Vítor Almeida, que era um técnico das Finanças que representava o Estado em várias negociações, que referiu que uma das situações que enfraqueceu a posição do Estado no lançamento de PPP foi o facto de o Estado ter alterado um decreto-lei em 2006, que passou a isentar a necessidade de um parecer das Finanças para o lançamento de concessões por parte de uma sociedade anónima, neste caso a Estradas de Portugal. No fundo, ele disse que um dos aspetos que enfraqueceu o Estado foi o facto de deixar de ser necessário que o Ministério das Finanças desse um parecer prévio para o lançamento de concessões. Logo de seguida, foram lançadas sete subconcessões.

Acha que isto contribuiu também para o enfraquecimento do papel ou do controlo do Estado sobre esta matéria? Quem o disse foi um técnico que acompanhou os governos todos, desde o do Prof. Cavaco Silva até hoje, e do ponto de vista dele esta é uma razão importante.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Enfim, tenho muito respeito pela opinião do Dr. Vítor Almeida. Tenho de confessar-lhe que não sabia, sequer, que havia essa alteração de circunstâncias associada ao desempenho do papel do Estado enquanto promotor destas iniciativas. Não sabia, sequer, que assim era. Portanto, não me parece que seja apropriado estar a especular sobre aquilo que eu penso que possa ter sido a influência desse facto, que, aliás, não me lembro de conhecer. Aqui, não sou capaz de lhe dar uma opinião e considero que não o devo mesmo fazer.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Doutor, antes de terminar, e agradecendo as suas respostas e a sua sinceridade, gostava de recordar, mais uma vez, aquilo que disse aqui e que já tinha, aliás, dito antes, isto é, o facto de ter considerado que o Estado não teria condições ou teria exagerado no lançamento de algumas concessões e de algumas estradas para as quais não tinha dinheiro. Sendo representante de quem representava, quero sobretudo agradecer-lhe a forma desinteressada e a hombridade de o ter dito na devida altura e o ter reafirmado agora.

Pergunto se tem alguma espécie de conselho ou de recomendação que queira deixar a esta Comissão para que no futuro se evitem problemas semelhantes ou o que é que o Estado pode melhorar para servir melhor as pessoas neste tipo de situações.

Para terminar, queria recordar o que o Dr. Vítor Almeida disse aqui, ou seja, que havia um decreto-lei de 2003 que obrigava a que as Finanças passassem a dar parecer prévio a qualquer PPP que fosse lançada, em 2006 o Governo alterou esse decreto-lei e isentou a necessidade de as Finanças darem parecer sobre PPP. O que é facto é que, poucos meses depois, alterou-se o modelo de gestão da Estradas de Portugal à medida dessa lei e, logo de seguida, foram celebrados vários contratos de subconcessões.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, tenho humildade suficiente para achar que os meus conselhos à Comissão fariam muito pouco sentido e também não há nenhuma razão, na medida em que não tenho a legitimidade que os Srs. Deputados têm, para fazer valer opiniões de natureza política. Tenho as minhas próprias convicções pessoais e, portanto, o que farei é sob essa reserva.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Desculpe interrompê-lo. É um contribuinte e gostávamos muito de ter a sua opinião, porque ela é importante.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Justamente.

As minhas opiniões pessoais, sendo justamente preferências pessoais, têm a ver com o seguinte: acho que o modelo de parcerias público-privadas é um contributo da civilização moderna e faz sentido. Acho que — agora que se discutem as funções do Estado — para que o Estado possa delegar algumas das funções que exerce ou exercia diretamente em parceiros privados tem de ser um Estado que é um concedente forte. Portanto, tudo o que transforme o Estado num concedente forte é bom para a República, tudo o que enfraqueça o Estado enquanto concedente forte é, obviamente, mau para a República.

Assim, se a opção for por parcerias, então, temos de ter um Estado que é um concedente forte. Se a opção não for por parcerias, isso é menos importante.

Mas esta é uma opinião pessoal que não tem, sequer, o valor da legitimidade política que os senhores têm.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Passamos, agora, ao Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Dr. João Bento e agradeço-lhe a sua pronta presença aqui. Sobretudo é importante o seu modo de encarar este setor, pela experiência que tem

enquanto administrador da Brisa e enquanto presidente das concessionárias com portagens, quer portuguesa quer europeia. Portanto, tem um vasto conhecimento sobre esta questão.

Estamos numa Comissão de Inquérito e permita que lhe faça algumas perguntas praticamente só para gravação.

O Sr. Doutor disse-nos quem eram, fundamentalmente, os acionistas da concessionária. Pergunto-lhe, agora, quem foram os bancos envolvidos neste contrato.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelas suas palavras.

Não é de mais recordar que já estou há praticamente dois anos fora desta vida, mas guardo com muito boas memórias o tempo que cá andei e, portanto, é com o maior gosto que volto a poder colaborar nos trabalhos da Comissão.

Os bancos responsáveis pelo financiamento foram a Caixa, o Santander e o BES, em particular a Caixa Geral de Depósitos, SA, o Caixa – Banco de Investimento, o Banco Santander Totta, o Banco Espírito Santo e o Banco Espírito Santo Investimento. Portanto, os braços de investimento e comerciais da Caixa e do BES e ainda o Santander.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quem liderava a concessionária?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — A concessionária tinha uma participação minoritária de todos os seus membros, mas o maior acionista era a Brisa.

Confesso que não tenho aqui a repartição acionista, mas é algo que poderei, com facilidade, fazer chegar.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quem liderava o consórcio financeiro? Quem era o banco líder ou o banco agente?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O banco agente era a Caixa Geral de Depósitos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — BI?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não lhe consigo responder, mas seria certamente a CaixaBI. Justamente, era a CaixaBI.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Apelando à sua experiência, pergunto-lhe numa PPP em regime de *project finance*, como é a repartição típica de capitais entre os acionistas e os bancos.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Numa PPP não tem de haver capitais dos bancos — capital no sentido de capital próprio.

Hoje fala-se muito de uma economia que esteve excessivamente alavancada e eu sou de um tempo em que, não em Portugal mas noutras partes do mundo, se chegaram a levantar projetos em regime de *project finance* sem capitais próprios. O que era habitual, o que era padrão, sobretudo antes do eclodir a crise dos mercados financeiros, no início de 2008, para concessões rodoviárias em que houvesse risco de procura, era ir-

se até estruturas do género 15% de capitais próprios e 85% de dívida — o que, de certo modo, em regime de *project finance*, como é do conhecimento dos Srs. Deputados, significa que os financiadores tomam o risco do projeto. Portanto, o projeto há de gerar os proveitos todos para honrar os contratos de financiamento, isto é, para devolver o financiamento dos bancos e pagar os juros, e ainda remunerar os capitais próprios dos acionistas. Esta era uma estrutura que era habitual.

No tempo em que ainda estive ligado ao setor, já depois do eclodir da crise, estas estruturas convergiram rapidamente para estruturas de, na melhor das hipóteses, 50%/50% e, com frequência, conheci alguns casos, em que não participámos, em que já havia uma maioria de capitais próprios e uma minoria de capitais alheios.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Qual foi, então, a repartição, no caso concreto, na Baixo Tejo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Na Baixo Tejo foi aproximadamente de 15%/85%. Enfim, 15 e qualquer coisa e 84 e muito, o que, arredondando aos números inteiros, dá 15%/85%.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Isso permite concluir que o papel dos bancos foi, aqui e noutros casos, muito importante. De facto, eles são as entidades recetoras da maioria dos fluxos financeiros envolvidos.

É por isso que lhe pergunto: de quem foi a responsabilidade da estratégia financeira usada na proposta da Baixo Tejo e que os acionistas aceitaram?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não tenho a certeza de estar a perceber aquilo a que pretende aludir quando fala em estratégia financeira, porque basicamente o perfil de fluxos financeiros nestes projetos não deixava graus de liberdade praticamente nenhuns. A única liberdade que tínhamos era praticamente aquela a que já tive oportunidade de aludir. Quer dizer, para além da repartição — aquilo a que chamamos a estrutura de capitais — entre capitais próprios e financiamento, tudo o resto, digamos, os fluxos financeiros estavam determinados à partida. Assim, nas concessões em Portugal, ao contrário de outros países, não está a concurso, por exemplo, o valor da portagem; aqui, neste caso, estavam estabelecidos os valores das taxas de serviço e de disponibilidade. Portanto, não havia propriamente uma estratégia financeira. Basicamente, teríamos de aderir ou não, de ser capazes de mobilizar bancos que connosco fossem capazes de aderir ou não às condições que estavam disponíveis para este projeto.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Foram os bancos que desenharam, aconselharam, digamos, toda essa estratégia do financiamento?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim, sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mais à frente, vou pedir-lhe para pormenorizar. Mas, então, foram fundamentalmente os bancos que acompanharam e foram consultores da própria estratégia financeira?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim. O que era habitual — e aconteceu certamente na Baixo Tejo e acontecia em

todos os casos — é que havia assessores financeiros, havia assessores jurídicos, havia assessores de tráfego; nalguns casos há assessores técnicos, mas aqui, como havia muita abundância de competência técnica, não havia necessidade, pois a Brisa era, ela própria, independente e autónoma no que diz respeito aos aspetos da operação rodoviária. Mas, sim, havia um pacote de assessores financeiros que, aliás, não se esgota nos bancos. Havia pelo menos uma entidade financeira — julgo que, neste caso, seria a F9 — que fazia a assessoria financeira, corria os modelos e por aí fora.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, a Brisa, onde era administrador, participou com a Soares da Costa e com a Construtora do Lena na empresa Elos – Ligações de Alta Velocidade?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim, sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E os bancos Caixa Geral de Depósitos e BCP participaram também no capital da Elos – Ligações de Alta Velocidade?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Creio que sim... Sim, participaram certamente.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Podemos dizer que houve aqui uma relação empresarial entre a Brisa, a Soares da Costa, o Grupo Caixa, o BCP e a Construtora do Lena?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Na medida em que há uma relação empresarial quando concorremos em conjunto a estes projetos, sem qualquer dúvida! E é transparente e pública.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Confirma que o Sr. Dr. Sérgio Monteiro, atual Secretário de Estado, era o representante da CaixaBI neste consórcio?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Está a referir-se ao consórcio...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Da Baixo Tejo.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sou capaz de confirmar. Mas é um elemento que recolherei com facilidade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas confirma que o Dr. Sérgio Monteiro foi administrador da Elos – Ligações de Alta Velocidade?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sem dúvida nenhuma!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E confirma também que o representante da Construtora do Lena no consórcio Baixo Tejo era o Sr. Eng.º João Grade, hoje administrador da Estradas de Portugal, nomeado pelo Dr. Sérgio Monteiro?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sou capaz de confirmar. Aliás, é um nome que não sou capaz de identificar. Importa-se de repetir o nome, Sr. Deputado?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Eng.º João Grade, representante da Construtora do Lena no consórcio Baixo Tejo.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sou capaz de confirmar. Mas é um elemento que é fácil recolher, porque é um elemento factual.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas porventura conhece o Eng.º João Grade que é hoje administrador da Estradas de Portugal e que foi também administrador da Elos – Ligações de Alta Velocidade?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Se foi administrador da Elos no tempo em que eu também era, conheço certamente. Mas lamento a deselegância de não ser capaz de associar o nome a uma cara. Agora, se foi administrador da Elos no tempo em que eu também fui, conheço com certeza, pois participei em inúmeras reuniões do conselho da Elos, fui, aliás, presidente do conselho.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Eu só quis sublinhar o facto, e só um facto, de o Dr. Sérgio Monteiro, hoje Secretário de Estado, o Dr. António Ramalho, Presidente da Estradas de Portugal, e o Eng.º João Grade, administrador da Estradas de Portugal, terem sido os principais responsáveis e envolvidos. E para daqui podermos retirar que são estas

peçoas que estão hoje a levar a cabo as renegociações que estão hoje a decorrer, inclusivamente com a Baixo Tejo.

Quer comentar este tipo de relacionamento?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não sou comentador. Sou professor universitário e gestor.

Gostaria ainda de recordar que, para além dessa minha limitação intelectual e profissional, não estou ativo neste setor, pelo que não faço ideia do que sejam as renegociações em curso. Portanto, aqui, infelizmente, não consigo ser tão útil como gostaria de ser se os temas fossem temas que eu conhecesse.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sei que o senhor, agora, está na Efacec, mas era só para saber se queria...

A questão que aqui se coloca é esta: as pessoas que estão hoje a fazer as renegociações foram ex-administradores das empresas com que estão agora a negociar. Ora, isto em termos éticos, enfim, poderia justificar algum comentário seu. Mas, se não o quer fazer, vou continuar.

Há pouco, falei na estratégia financeira, porque nesta concessão há algo que me pareceu singular. Admito que possa ter surgido noutras concessões, mas nas que consultei o desenho financeiro não me pareceu ser este. A singularidade é a seguinte: a estratégia apontava para pagamentos a 10 anos da EP à concessionária para serem reembolsados nos 15 anos seguintes. Portanto, o desenho financeiro — e o Sr. Doutor conhece-o melhor do que eu — foi o de que os pagamentos de disponibilidade nos primeiros 10 anos eram acima dos valores alisados para poder ser devolvido à Estradas de Portugal o diferencial nos últimos 15 anos.

Qual a razão para esta estratégia?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, vou ter de confessar aqui alguma dificuldade de afastamento em relação ao projeto. Agora, tenho algo para juntar que talvez seja interessante e esteja perto daquilo que está a procurar saber.

No período destas concessões, que são prolongados — neste caso, se não me engano, a concessão era por 25 anos —, há um período em que está em vigor um contrato de financiamento típico, um contrato de financiamento que não dura a totalidade do projeto de concessão. E, na vigência dos contratos de financiamento, há rácios, nomeadamente rácios de cobertura de dívida, que importa cumprir. Portanto, quando olhamos, numa análise de valor...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — De oportunidade!

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, e de valor mesmo. Pode haver várias formas diferentes de atingir o mesmo valor atualizado líquido numa concessão, sendo que esses pagamentos podem ser feitos mais à frente, mais no meio ou mais atrás.

Nesse sentido, aquilo que, julgo, pode justificar o tipo de singularidade que referiu — e também não sei, confesso, se é singular — é que, durante o período de vigência do contrato de financiamento, há mais necessidade de recebimentos do que depois de vigorar. É que, quando se encerra o contrato de financiamento, isto é, quando já se pagou os juros todos e já se devolveu o empréstimo todo, a única restrição que há é se há ou não dinheiro para operar e o que pode sair para dividendos e o que ainda tem de ficar para operar.

Portanto, isso justificaria que houvesse, na medida em que o principal fluxo a favor da concessionária aqui era o pagamento de disponibilidade... Desculpe, aqui, por acaso, não era o principal. Aliás, julgo que esta é, de todas as subconcessões, aquela que mais contributo tinha de portagem real, justamente porque tinha mais tráfego. Portanto, no fundo, tinha uma exigência menor sobre os contribuintes.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe, a Baixo Tejo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — A Baixo Tejo, na relação taxa de disponibilidade/taxa de serviço, era das que mais portagem tinha.

Como dizia, na medida em que, durante a vigência do contrato de financiamento, é preciso mais dinheiro, nomeadamente para cumprir rácios, é natural que fosse necessário ter mais pagamentos nessa altura e poder depois, então, aliviá-los mais na fase final do projeto.

Portanto, admito que possa ser essa a razão.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — É que, das que conheço, este caso não existe. Normalmente, há um alisamento em termos de pagamento de disponibilidade. Por isso, quis ouvi-lo em relação a este caso concreto.

E recordo que, ao tempo, já tinham sido indeferidos os primeiros vistos pelo Tribunal de Contas, pelo que provavelmente já haveria que responder a algumas das questões levantadas pelo Tribunal de Contas.

É que esta estratégia, pelo que pude averiguar, é uma estratégia que foi definida pelas entidades bancárias.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, enfim, admito que sim. Aqui, não consigo ajudar muito mais.

Basicamente, tínhamos de ter um modelo de financiamento em que os fluxos cobrissem as necessidades do contrato de financiamento e em que os valores da disponibilidade e da taxa de serviço remunerassem a totalidade do investimento.

Portanto, não sou capaz de explicar por que é que haveria essa singularidade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O Dr. Sérgio Monteiro esteve envolvido nessa estratégia como liderante no consórcio financeiro.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Há pouco, já lhe referi que tenho muito boa memória da colaboração do Dr. Sérgio Monteiro, com quem, aliás, gostei muito de trabalhar na concessão Poceirão-Caia, mas confesso que não me lembro se era ele que estava neste projeto.

Mas se o Sr. Deputado diz que sim, tenho toda a confiança e tomo desde já que sim. Agora, não tenho qualquer memória do seu papel nem de algum valor específico que tivesse sido trazido, neste caso, pelo Dr. Sérgio Monteiro.

Este projeto é um projeto relativamente ortodoxo, na linha deste modelo de subconcessão. Portanto, não tinha nada de muito extraordinário.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Foi obtido através de um concurso internacional. Portanto, nada de muito diferente do que aconteceu agora com a ANA ou com a TAP?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim, era um concurso aberto internacionalmente, sem dúvida.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Em quantos concursos de subconcessões participaram?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Penso que teremos participado na generalidade dos concursos de subconcessão.

O que me recordo é que o nosso — nosso, Brisa — principal empenho neste pacote era justamente a concessão Baixo Tejo e, de certo modo, também a concessão Litoral Oeste. Porquê? Porque eram os casos em que, mais obviamente, havia uma relação com a rede da concessão Brisa. Para recordar: a Baixo Tejo, no fundo, completa a CRIL na margem sul do Tejo. Hoje já há uma travessia a norte, a da ponte Vasco da Gama, que liga depois ao IC32, mas se um dia houvesse uma travessia Trafaria-Algés, a CRIL ficaria totalmente fechada. Portanto, tinha uma relação com a A2 e tinha uma relação muito grande com o que seria a futura ligação ao aeroporto de Lisboa, que é, como presumo que os Srs. Deputados saberão, um dever e um direito da concessão Brisa. Um dia, quando for construído o novo aeroporto de Lisboa, a Brisa tem o dever de construir a ligação.

Esta era a razão principal pela qual tínhamos empenho. Aqui, havia uma racionalidade rodoviária que também era compatível com a rede Brisa. No caso do Litoral Oeste, porque havia a ligação entre o corredor da A8 e o corredor da A1. Lembro-me de que participámos nesses dois projetos. Sei que não participámos em todos e também sei que tínhamos participações muito minoritárias. Aliás, este, o Baixo Tejo, terá sido o primeiro caso de uma concessão em que a Brisa participou e em que era um acionista minoritário.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Permita-me que aborde agora uma questão que tem sido aqui muito falada e que tem a ver com os riscos. Muitos têm aqui referido que, porventura, estas concessões foram blindadas e não têm riscos para os privados.

Gostaria de analisar risco a risco para me poder responder relativamente aos diferentes riscos envolvidos.

O risco de construção desta obra é de quem?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, deixe-me talvez fazer primeiro — não consigo resistir — uma afirmação mais genérica. Acho que os riscos para os privados eram bastante explícitos, pelo que estou em total desacordo com a ideia de que não havia riscos para os privados nestas concessões.

Respondendo, agora, à sua pergunta em concreto, o risco de construção é o risco que em todas as concessões que conheço mais explicitamente está a coberto por parte do Estado. Portanto, não há a mais pequena participação no risco de construção por parte do Estado nesta concessão e que eu saiba em nenhuma daquelas em que participei — aliás, em parte nenhuma do mundo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E o risco de expropriações?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O risco de expropriações é um risco que, tanto quanto julgo saber, historicamente, no início terá ficado do lado do Estado; isso correu, ao que julgo saber, bastante mal; e passou a ser um risco passado às concessionárias, certamente nos anos em que estive neste setor...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estou a falar especificamente na sua concessão, na sua, isto é, na Baixo Tejo.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — As expropriações na Baixo Tejo eram explicitamente risco privado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E de quem é o risco ambiental num processo construtivo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O risco ambiental é exclusivamente privado e também lhe posso dizer porquê.

Também aqui, no tempo em que estive associado a este setor, houve uma alteração sensível, que teve impactos muito favoráveis — enquanto cidadão, posso dizer isso — para a República, na medida em que numa fase em que o risco ambiental não estava, sequer, ainda coberto — não era um problema de repartição, era não estava coberto —, a partir de certa altura passou a ser obrigatório, julgo que por decreto, que os projetos só podiam ser lançados com o pacote ambiental aprovado.

Em todo o caso, com o pacote ambiental aprovado, o risco remanescente de adequação e conformidade com a declaração de impacte ambiental (DIA) era exclusivamente da parte privada.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E o risco de financiamento, se o *spread* das taxas de juro aumentarem, por exemplo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O risco de financiamento, se o *spread* das taxas de juro aumentar, é privado.

Neste caso, penso... Mas posso fazer aqui uma afirmação e já não me lembro. Se fosse noutra altura, responderia sem dúvidas; aqui tenho já algumas dúvidas. Penso, no entanto, que este terá sido um dos primeiros casos em que os benefícios do refinanciamento possível, que eram repartidos e que em tempos históricos foram das concessionárias, dos privados, passaram a ser repartidos e o benefício passou a ser exclusivamente do Estado.

E também me lembro — e aqui volto a hesitar, mas lembro-me bem disto —, embora não saiba se foi ou não a primeira vez, mas terá certamente sido uma das primeiras vezes em que o Estado passou a ter a prerrogativa de poder impor um refinanciamento. E, portanto, não só o benefício resultaria não a favor dos acionistas, não a favor da parte privada, sim a favor do projeto — e, como o Estado aqui tinha de pagar dinheiro, basicamente, se houvesse esse benefício, deduzia-o aos seus pagamentos —, como o Estado podia tomar a iniciativa de refinar: «Tenho aqui condições melhores para a sua concessão. Faz favor de refinar.»

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E o risco de operação?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O risco de operação e manutenção é exclusivamente privado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E o risco de cobrança, se houver fraude no pagamento?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Quanto ao risco de cobrança, aqui, como julgo que sabe, as portagens eram devidas, eram propriedade da Estradas de Portugal, do subconcedente, mas

era dever da concessionária — que, depois, o passava para a operadora — cobrar. Portanto, o risco de cobrança era da concessionária.

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

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, se não carregar no botão, não fica gravado.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Pergunto se a rentabilidade do concessionário depende ou não do tráfego?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Depende sempre do tráfego. No caso das subconcessões em que havia risco de tráfego — e, repito, esta era a subconcessão deste pacote que mais risco de tráfego tinha —, obviamente que a rentabilidade depende do tráfego, porque, se o tráfego for inferior ao caso-base, a rentabilidade é menor e, se o tráfego for superior ao caso-base, a rentabilidade também é maior.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quanto aos riscos de disponibilidade, ou seja, se a estrada não estiver disponível por motivos de conservação e manutenção, mau tempo ou outras razões, a concessionária é penalizada ou não?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — A concessionária é penalizada de acordo com uma fórmula que foi discutida, debatida e negociada. Tanto quanto julgo saber, acabou por ser imposta, porque a fórmula era igual para todas as subconcessões. Mas, sim, havendo

impedimentos de disponibilidade, isso era penalizado e tinha como consequência a redução das receitas por disponibilidade.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — E o risco de sinistralidade?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Quanto ao risco de disponibilidade, havia penalidades — digo havia, porque confesso que não sei se o contrato se mantém como era, enfim, presumo que se manterá — ou há penalidades associadas a limiares de sinistralidade, do mesmo modo que havia prémios associados a limiares positivos de sinistralidade. Portanto, sim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Das perguntas que lhe fiz e das suas respostas, posso concluir que a rentabilidade do parecer privado não está garantida, porque tem um conjunto de condicionantes, de risco, algumas das quais tentei sintetizar.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — No projeto das autoestradas da concessão Baixo Tejo, não, de maneira nenhuma.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Relativamente à concessão Baixo tejo, houve alguma alteração de traçado ou alguma alteração unilateral imposta pelo Estado?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Enquanto estive associado ao projeto, o projeto ainda não estava em operação. Portanto, o problema não se punha... Quer dizer, não, para a construção

não. Construiu-se ou estava a construir-se aquilo que foi adjudicado e, portanto, não houve nenhuma alteração. Confesso que não sei o que aconteceu depois disso.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Relativamente ao custo de financiamento, não sei se se recorda de qual foi o *spread* contratado com os bancos e de que forma é que esse *spread* se mantém, ou não, ao longo da vida da concessão.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Aí, não vou ser capaz de ajudar. De facto, não tenho já memória nenhuma nem do que foi o *spread* nem da forma de evolução.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Depois das suas respostas, permita-me, só para terminar, que regresse a um tema que tem sido aqui muito referido, que são as chamadas «compensações contingentes».

Esta foi uma daquelas concessões englobadas nos chamados 705 milhões que durante uns tempos, nesta Comissão, se andou a procurar onde estariam, e muito se procurou, mas não foram encontrados ou, pelo menos, não foram encontrados onde se perspetivava que pudessem estar.

Pergunto-lhe: o contrato teve visto do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O contrato teve visto do Tribunal de Contas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Com a introdução de uma linha, digamos, dos chamados «custos contingentes», tem ideia de quais foram esses custos contingentes nesta concessão?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, de quais foram os custos, não tenho, mas tenho ideia de como é que o mecanismo funciona, ou funcionava, presumindo que se mantém em vigor.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Importa-se de nos explicar como funciona, porque havia dúvidas de onde estariam esses custos contingentes...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, vamos lá ver: há um facto que afetou muito a sociedade portuguesa e que, de certo modo, ainda afeta, que foi a crise financeira que eclodiu no final de 2007, princípio de 2008.

Todos estes projetos tinham no seu processo um elemento que se veio a revelar indutor de alterações significativas. E qual era? Era o facto de as cartas de compromisso dos bancos financiadores na fase inicial não obrigarem ao compromisso e, portanto, na fase inicial dos concursos, era preciso manifestar a disponibilidade de bancos para financiar. Mas não era requerido no processo, pelo concedente, que esse fosse um compromisso firme.

Portanto, o que é que acontece? A expectativa de custos de financiamento foi absoluta e esmagadoramente destruída pelo eclodir da crise e pela alteração a propósito quer do *spread* quer, se quisermos, do mecanismo de *swap* que estabilizaria, depois, a taxa de juro e a convertia numa taxa de juro constante, fixa. Assim, para tentar, de algum modo, encaixar o procedimento do concurso em custos financeiros muitíssimo mais elevados... E aqui, no caso da concessão Baixo Tejo, houve, pelo menos, mais dois factos, para além deste: houve o facto de o Governo ter

decidido que a nova travessia para o aeroporto de Lisboa se faria no corredor Chelas-Barreiro e não no Trafaria-Algés, o que retira muito tráfego a esta concessão; e, por outro lado, na proposta que tinha sido feita, havia alguns troços com portagem e outros sem portagem e, como a portagem vai toda para a Estradas de Portugal e a taxa de serviço é depois devolvida à concessionária, foi também imposto que houvesse mais troços com portagem do que inicialmente se pensava.

Nesse sentido, todos esses impactos fizeram com que fosse impossível reproduzir as condições do concurso com o eclodir da crise, com estas novas exigências e com o facto de a travessia ter sido transferida para o corredor Chelas-Barreiro.

Portanto, o que se encontrou foi um mecanismo: sendo a principal razão para esta disparidade entre o que se pensava poder fazer e aquilo que, afinal, era possível fazer os custos de financiamento, havendo a expectativa de que a melhoria da situação haveria de permitir refinar, e tendo sido imposto à concessionária que o refinanciamento podia ser imposto e que quem se apropriava desses benefícios a 100% era o Estado, então, o que se fez foi justamente tentar compensar, através de um pagamento, que era contingente justamente por isso, ou seja, porque, se os benefícios do refinanciamento pudessem reconduzir o projeto a uma situação parecida com a que inicialmente se pensou poder ter, então, seria desnecessária essa compensação. É nessa medida que ela era contingente: podia ocorrer ou podia ser resolvida, total ou parcialmente, pelos benefícios do refinanciamento.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, vou colocar uma última questão muito sintética.

Sr. Doutor, confirma, portanto, que estes custos de refinanciamento estavam na segunda proposta, foram para o Tribunal de Contas e que o Tribunal de Contas visou, e que são de cerca de 194 milhões de euros?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, se há coisa que eu não sei é o que foi para o Tribunal de Contas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas esse plano de financiamento estava aprovado pelo Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Vamos lá ver: há um anexo do contrato de concessão, que é parte integrante do contrato de concessão, que descreve e que quantifica tudo isto; e é sabido que o Tribunal de Contas tem que dar visto e que deu. Agora, não há nenhuma relação direta entre a concessionária e o Tribunal de Contas. Portanto, nós em caso algum e em momento algum nos relacionámos com o Tribunal de Contas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Agradeço as suas respostas. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Vamos prosseguir, agora, com o CDS-PP.

Tem a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero cumprimentar o Sr. Dr. João Bento, agradecer-lhe a presença e os esclarecimentos que aqui nos trouxe.

Inicialmente, numa das suas primeiras intervenções, disse que ainda bem que se acabou com o devaneio temporário das SCUT.

Posso concluir que é uma crítica implícita à opção, na altura, do Governo do Partido Socialista por este modelo?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O Sr. Deputado recorda-me agora que essa opção foi do Partido Socialista. Eu faria, com o mesmo entusiasmo, essa afirmação... Aliás, fiz essa afirmação em vários pontos do mundo, em que fui evangelista do modelo de portagem real como aquele que é socialmente mais justo e economicamente mais racional para o lançamento de parcerias público-privadas rodoviárias. Portanto, estava, de facto a referir-me a isso. Considero que Portugal não tinha e continua a não ter níveis de bem estar compatíveis com o fornecimento de autoestradas sem custos para o utilizador.

Na altura, eu gostava muito de usar um elemento bastante caricatural e, com todo o respeito pelo trabalho da Comissão, vou aqui repeti-lo: era como ter telecomunicações sem custos para o utilizador, e não há nenhuma razão nem a nenhum de nós nos passa pela cabeça que isso pudesse acontecer.

Portanto, era isto que queria dizer, mas, enfim, isso é uma parte passada da História de Portugal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas passou pela cabeça de alguém, e a opção e o impacto não foram assim tão diminutos. Será também uma das razões por que hoje o País também se encontra na situação em que está.

Gostava de lhe perguntar se se recorda do valor da proposta inicial para este concurso do Baixo Tejo.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Tenho uma ideia que seria pouco mais de 100 milhões de euros, mas e posso recolher o valor exato... Sim, foram 102 milhões de euros, aproximadamente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A proposta inicial. E o valor da proposta final?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Também me recordo: cerca de 308 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há pouco elencou-nos aqui algumas questões, como a crise financeira, a questão da travessia sobre o Tejo que nunca existiu... Como é que se explica um aumento de 168% da primeira fase para a segunda fase, mais cerca de 190 milhões de euros, muito mais do dobro? Como é que isto é entendível por alguém que olhe para estes números e os analise? Como é possível passar a uma segunda fase, ganhar o concurso com 102 milhões de euros, como diz o Sr. Doutor, apesar de o Tribunal de Contas falar em 115 milhões de euros, e depois passar para 309 milhões de euros? Como é que isto se percebe? Como se explica um aumento de 168%?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, explica-se muito facilmente. Deixe-me também dizer-lhe que me recordo — porque estou a ler, de outro modo não me recordaria, pois já foi há muito tempo e, como referi, já múltiplas vezes deixei de estar neste

setor — que o custo de construção, a preços de janeiro de 2008, passou de 268 milhões de euros para 268 milhões de euros.

O que aconteceu? Como já referi, há três componentes, e não mais, de alteração de circunstâncias.

Cronologicamente, a primeira foi uma alteração dramática das condições de financiamento, que tem uma *nuance*, que procurarei agora referir de forma mais explícita: não só se agravaram as condições de financiamento, como as cartas dos bancos não eram cartas de compromisso e, portanto, os bancos podiam ser especialmente agressivos nas condições de financiamento propostas na primeira fase, porque o Estado não tinha a preocupação de exigência de cartas de compromisso. Mas isso é um pequeno contributo.

O grande contributo foi a alteração drástica das condições de financiamento. E portanto, estes mecanismos de *swap* são mecanismos que podem variar facilmente muitas dezenas, senão mesmo centenas, de milhões de euros, com uma variação brusca das taxas de juro.

Cronologicamente, o segundo contributo teve a ver com a alteração da decisão do Estado de transferir a travessia do Tejo para o eixo Chelas-Barreiro. Ela nunca existiu, é verdade, mas o contrato é um contrato para 25 anos e os estudos de tráfego tinham em conta as expectativas que havia na altura.

Portanto, é muito fácil imaginar que, sendo o aeroporto na zona de Alcochete, a extensão da concessão fazer-se por toda a concessionária ou apenas por parte da concessionária teria um impacto muito significativo. O impacto calculado aqui foi também muito significativo.

A terceira parcela, que já referi, mas que posso referir com mais detalhe, tem a ver com o seguinte: alguns dos graus de liberdade que existiam no desenho do projeto, para além das opções construtivas,

naturalmente, eram em que sítios colocar... Como julgo que os Srs. Deputados têm presente, este pacote foi também o primeiro a ser lançado com a obrigatoriedade de cobrança eletrónica apenas. Portanto, na nossa opção inicial, os sublanços de autoestrada em que haveria pórticos para cobrar portagens eram uns quantos.

Era isso que otimizava o custo de investimento e de operação face aos montantes cobrados aos utilizadores. E o que acontece é que o Estado recebia as portagens que eram cobradas, todas, mas depois também pagava a disponibilidade por todo o tráfego.

Vamos lá a ver se sou capaz de dizer isto de uma forma clara e que seja fácil de compreender: o Estado cobrava a taxa de serviço por todos os quilómetros percorridos, mas só recebia as portagens no sítio onde a concessionária cobrava portagens.

Então, o que é que o Estado decidiu fazer? «Eu quero ter mais sítios onde cobro a portagem. E qual é o efeito que isto tem? Se tenho mais sítios onde cobro portagem, baixo ligeiramente, ou muito — dependendo desse aumento — o tráfego, mas vou receber mais dinheiro». As contas que o Estado fez foram essas.

Eu também sou capaz de reproduzir este efeito com base, penso eu, naquilo que fui buscar a elementos desse tempo... Havia uma intenção do Estado que nós modelámos como sendo capaz de receber mais 20 ou 30 milhões de euros. Agora, ao pôr mais portagens, baixava o tráfego em toda a concessão e, portanto, o que pagava de taxa de serviço era também menor.

Ou seja, para o Estado havia o benefício duplo de receber mais dinheiro nas portagens e de pagar menos dinheiro na disponibilidade. Tendo sido isso legitimamente imposto na fase negocial, teve também este

efeito de aumento ou, se quisermos, de perda dos fluxos financeiros para a concessionária.

Foi a conjugação destes três efeitos — tendo este último um impacto obviamente muito menor, mas os outros devem ter impactos que estimo que sejam mais ou menos da mesma ordem de grandeza — que fez passar o montante dos tais 115 milhões para 308 milhões.

É bastante factual, não há muita subjetividade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, perante esses factos, os contratos públicos também referem: «A fase das negociações visa atingir uma melhoria das propostas seleccionadas. O resultado das negociações não pode resultar em condições menos vantajosas para o concedente do que inicialmente propostas», o que não foi o caso.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, penso que é ao Tribunal de Contas que compete fazer essa avaliação.

Portanto, com todo o respeito pelas preocupações que o Sr. Deputado revela, aqui o nosso papel era perceber se nos conseguíamos adaptar ou não às condições do concurso — obviamente, no respeito estrito pelas condições do concurso — até porque sabíamos que a falta de conformidade com as condições do concurso levaria, certamente, a que não houvesse contrato de concessão.

Obviamente que quem faz a avaliação dessa evolução da proposta não fomos nós. Nós procurámos adequar-nos, aparentemente com sucesso, na medida em que conseguimos receber a outorga da concessão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, se os contratos públicos têm de se reger por aquilo que são estes pressupostos, e se isto não aconteceu neste caso concreto, este concurso teve claramente uma violação da lei.

Perante essa situação, este concurso devia ter sido anulado, até porque os outros concorrentes ficaram numa situação de desvantagem em relação ao concorrente vencedor.

Não será assim?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, sou engenheiro e professor de engenharia e, com grande humildade, revelo que o pouco que sei sobre direito público e administrativo foi aquilo que aprendi nos anos em que andei a trabalhar neste setor.

Custa-me muito a crer — para fazer esta afirmação com alguma elegância — que pudesse haver uma violação explícita dos pressupostos do concurso e que, ainda assim, a concessão fosse outorgada.

Estive em muitas concessões, estive em muitas reuniões de negociação, perdi e ganhei, em nome da empresa que representava, muitos concursos e nunca vi ser cometida uma ilegalidade dessa natureza.

Aliás, repito, Sr. Deputado, que nós aqui teremos tido o benefício de não ter de participar no desenho que foi encontrado na arquitetura contratual para viabilizar este contrato, porque havia já não sei se cinco, seis, sete concessões outorgadas, em que, aí sim, pelas mesmas razões — confesso que sem o detalhe da travessia Chelas-Barreiro e sem o detalhe de pôr mais ou menos portagens —, mas em particular pelo agravamento brutal das condições de financiamento, houve essas alterações, houve essa perceção por parte do Tribunal de Contas e o visto foi reprovado, e depois

os contratos foram reformados. E penso que alguns deles passaram e outros não terão passado. Não faço ideia.

O que lhe posso dizer é que, com a humildade que referi por não ser, de facto, um especialista em direito público e administrativo, custa-me muito a crer — para não dizer de outra maneira — que pudesse haver violações e ilegalidades dessa natureza e que o Tribunal de Contas tivesse concedido o visto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E quanto aos outros concorrentes? Acha que foram, ou não, prejudicados pelo facto de estas alterações terem ocorrido apenas na proposta final?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, tenho duas razões para pensar que não, mas em boa verdade teriam de ser eles a pronunciar-se.

E quais são essas duas razões? A primeira é que, na fase final... Como sabe, nestes processos — e julgo que, uma vez mais, é um elemento positivo da nossa história de parcerias rodoviárias, foi assim com todos os governos —, o mecanismo era seleccionar as duas melhores propostas da primeira fase e depois negociar diretamente com cada uma delas.

O que posso dizer é que o concorrente, na fase em que houve negociação, teve exatamente as mesmas condições que nós para tentar adaptar-se às condições do concurso.

A segunda razão é que nem este concorrente, nem nenhum dos outros, manifestou, que eu saiba, formal ou informalmente — pelo menos, formalmente não manifestou certamente, e penso que informalmente também não —, desconforto com o que se estava a passar. Portanto, se houvesse violações explícitas...

Eu participei num processo que já estava outorgado, em que havia, se não me engano, 26 ou 27 pareceres jurídicos levantados pelas várias partes a propósito de uma decisão do Estado concedente. Portanto, acredito que se houvesse — não era preciso uma violação brutal — algum laivo de violação do processo administrativo, isso teria sido levantado.

Por estas duas razões, acredito que eles não estão a sentir-se lesados. Mas não posso responder em nome deles.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Normalmente, nunca recorrem dessas decisões.

Mas sabe que o Tribunal de Contas diz: «O cumprimento da regra concursal de não agravamento das condições financeiras das propostas da primeira para a segunda fase do concurso, uma vez que, de acordo com os elementos constantes dos processos, a reforma dos procedimentos apontava para a reposição do cumprimento dessa regra. O Tribunal veio a conceder o visto aos contratos reformados, formulando recomendações para o futuro».

Ou seja, o que o Tribunal diz é que os processos reformados apontavam para a reposição das regras de não agravamento da primeira para a segunda fase. O que significa que, neste caso, isso também não aconteceu. Ou seja, há, claramente, uma desautorização do que são as recomendações do Tribunal de Contas.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não sei quando é que ocorreram essas recomendações — que não conheço —, mas o que lhe posso dizer é que, se elas fossem prévias, não há nenhuma alteração das recomendações.

Certamente isso não aconteceu. Portanto, de acordo com os mecanismos do concurso, que valorizavam o global da proposta de uma

forma bastante explícita, a proposta foi valorizada como não tendo agravado a situação face à primeira fase.

Também lhe posso dizer, para responder ao seu primeiro comentário após a minha última intervenção, que eu próprio, em nome da Brisa, tive ocasião de protestar formalmente e de, aliás, processar a República Portuguesa por uma decisão de adjudicação a um concorrente por acharmos que tinha havido violação do processo.

Portanto, a sua afirmação de que isso não acontecia, não é verdade. Eu próprio estive envolvido num processo desses.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É que diz também o Tribunal de Contas que havia «ausência de análise do custo público comparável, ausência de autorizações e pareceres administrativos e exigidos, designadamente em matéria ambiental, dos quais dependiam a elaboração e o desenvolvimento do projeto em causa; violação dos princípios fundamentais da contratação pública e contrariando as regras estipuladas no programa de concurso; fixação de um valor ilegal e desproporcionado para a aquisição de peças concursais».

O que é que tem a dizer a estes comentários do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não conheço esses comentários do Tribunal de Contas. Passei a conhecê-los agora, mas não tenho nada a acrescentar. Portanto, não sei quais são essas violações. Em relação ao tema...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas acha que deveria ter existido comparador público?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Ia justamente, Sr. Deputado, referir isso.

Em relação ao tema do comparador público, como compreenderá não compete aos promotores privados zelar pelo comportamento do concedente e pelo cumprimento dos seus deveres. Portanto, sendo essa uma questão que o concedente deveria ter acautelado, não vejo nenhuma razão para que o concedente não o tenha acautelado.

Mas, como compreenderá, Sr. Deputado — e acredito que estará de acordo comigo, não nos compete a nós dizer «olhe, não vou concorrer porque o senhor não tem um comparador público».

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não. Só queria saber a sua opinião relativamente a isto, porque é um especialista: se acha que, genericamente, devia ou não existir um comparador público.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, eu, como antigo especialista nesta área, não deixarei de lhe dizer que não há, que eu saiba, em parte nenhuma do mundo, no caso das rodovias, a noção de comparador público.

Portanto, a nossa lei das PPP veio introduzir...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Há na Holanda!

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Muito obrigado Sr. Deputado. Haverá, portanto, na Holanda. E talvez noutros sítios.

O que lhe posso dizer é que em Portugal não havia, nem na *praxis*, nem na doutrina, nenhuma preocupação, ao contrário do que julgo saber

que acontecia noutras áreas de parcerias público-privadas em Portugal. Por exemplo, o caso da saúde é um caso, enfim, bastante mediático em que isso era, aliás, um elemento importante.

Nas estradas, que eu saiba, nunca houve. Portanto, não era, sequer, para nós muito estranho que essa aparente falta de conformidade com a lei estivesse presente. É uma coisa que nunca nos preocupou. Quer dizer, não era um elemento que fosse usado, não havia *benchmark* com o comparador público, e portanto não havia nem doutrina, nem prática, nem história.

Mas compreendo que a lei é para se cumprir. E nós cumprimos sempre a nossa parte da lei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há pouco, o Sr. Doutor afirmava que nesta subconcessão não há risco de construção, não há risco de expropriação, não há risco ambiental, não há risco de cobrança de portagens — isto relativamente ao Estado.

A pergunta é a seguinte: qual o valor que a Brisa — neste caso, a concessionária — cobra para fazer este serviço de portagens?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Neste caso, a concessionária tinha uma operadora — não sei se a mantém — que era uma empresa do grupo Brisa. E o valor que cobrava para a operação de portagens é um valor que era discutido com o Estado.

Confesso que não lhe sei dizer qual é, não faço a mais pequena ideia. Mesmo quando estava envolvido no processo, nunca fiz.

Mas, na medida em que o concurso e o contrato de concessão impunham que a cobrança fosse feita pela concessionária para o Estado, tendo risco de cobrança — portanto, teria de entregar tudo aquilo que era devido mesmo que não fosse capaz de cobrar, e o Estado pagava os custos

com essa operação —, o Estado teria de inspecionar, e terá inspecionado, certamente, o custo que estava a ser proposto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o risco de cobrança, isto é, entregar às concessionárias ou a outras empresas do grupo das concessionárias a cobrança de portagens que são do Estado... Ou foram as próprias concessionárias que tiveram interesse neste negócio?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, Sr. Deputado. Não só não foi uma opção, como foi uma imposição do Estado. O Estado impunha que a cobrança de portagens fosse feita pelas concessionárias em seu nome.

Portanto, a titularidade das receitas de portagem é do Estado através da Estradas de Portugal e as concessionárias estavam obrigadas a cobrar e a entregar essas receitas. Não foi uma opção. As concessionárias, ainda que não o quisessem fazer, teriam de fazê-lo. E mais: neste caso, teriam de o fazer aceitando, pela primeira vez, que o fariam com cobrança 100% eletrónica. Ou seja, tiveram de tomar o risco de cobrança com uma tecnologia nova e não experimentada.

Também lhe posso dizer que, apesar de não ser capaz de dizer qual era o custo, no caso específico das autoestradas do Baixo Tejo, sendo a Brisa a operadora, era, certamente, o mais baixo que se conseguia no País, na medida em que era, claramente, a operação mais eficiente disponível. Portanto, sob esse ponto de vista, o Estado, tinha o grande conforto de ter à sua disposição, em princípio, uma eficiência operacional que já tinha sido desenvolvida no passado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Esta subconcessão, que, pelos vistos, apresentava em 2001 capitais próprios negativos de 38 milhões de euros, é uma subconcessão sustentável do ponto de vista financeiro?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O Sr. Deputado referiu o ano de 2001, mas presumo que não poderá ser, porque a concessão só foi outorgada em 2009.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tenho aqui o relatório que diz exatamente isso, que a subconcessionária apresenta, em 2011, capitais próprios...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Ah, em 2011.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP):— Sim, 2011.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — É que ouvi 2001.

Não lhe sei responder, Sr. Deputado. Enquanto estive associado à concessionária, ela era, certamente, viável, mas estávamos numa fase em que não havia, sequer, ainda, operação, não havia carros a passar, não havia cobranças, não havia receitas, não havia nada.

Portanto, não tenho condições para lhe responder. Terá de interrogar ou procurar essa informação junto da concessionária.

Recordo, Sr. Deputado, com o devido respeito, que estou fora deste setor e desta empresa há, praticamente, dois anos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim, mas este era um projeto viável do ponto de vista financeiro enquanto lá esteve.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Era um projeto viável, que tinha uma TIR (taxa interna de retorno) de 11%. Aliás, há bocado falámos da mudança da primeira fase para a segunda. Começou por ter uma TIR de 12,26% e foi outorgada com uma TIR de 11%, com um risco de tráfego substancial, certamente o maior de todas as subconcessões que foram lançadas, mas viável.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sabe quantificar o valor de compensações contingentes a que o Tribunal de Contas se refere? Quanto é que isso representa para a concessionária?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sei, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pelo que percebo, segundo o relatório da Ernst & Young, isso representa cerca de 144 milhões de euros. Acha que isto é um valor... Pergunto-lhe porque esteve nas negociações, isto ainda foi acordado na fase em que o Sr. Doutor lá esteve e, por isso, parece-me que era um número que deveria reter, porque era importante para a viabilidade do projeto.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Claro que sim.

Sr. Deputado, não tenho o número de memória, mas lembro-me do que se passou. Também não conheço o relatório a que faz referência, mas

devo dizer que me parece que é uma ordem de grandeza a meu ver razoável, aceitável, normal. Isto porquê? Recordo que esses pagamentos estão associados à eventualidade de não se conseguir reconduzir o esforço, para o Estado, para aquilo que, na primeira fase, este prometia ter por via do refinanciamento.

Os benefícios do refinanciamento para um projeto desta natureza parecem ser da ordem dos cento e tal milhões de euros. Portanto, se não os houvesse, ter de haver esses pagamentos contingentes, para um projeto desta dimensão parece-me um valor razoável.

No entanto, confesso que não tenho a mais pequena ideia de se é ou não esse valor e como foi apurado. Quanto a isso, tenho de me reconduzir à minha condição de...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Relativamente à questão do risco de tráfego, este está, essencialmente, do lado do Estado. Como é que se processa essa partilha de risco relativamente ao tráfego nesta subconcessão?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, vou ter de começar, com todo o respeito, a discordar da sua afirmação. O risco de tráfego, aqui, é partilhado, não está, essencialmente, do lado do Estado.

O risco de tráfego, aqui, é exatamente partilhado, porque, se um carro passar, os quilómetros que faz geram um pagamento, à concessionária, de uma taxa de serviço e, pela portagem que paga, gera um proveito, para o Estado, integral. Ou seja, para a concessionária, do ponto de vista das portagens que o Estado recebe, passarem muitos ou poucos carros é igual e, portanto, isso poderia fazer criar a ilusão de que o risco era

todo do Estado. Mas não. Uma parte substancial dos proveitos que a concessionária recebe, no caso do Baixo Tejo, resulta da taxa de serviço. Se os carros não passarem, não há taxa de serviço, logo nem o Estado paga nem a concessionária recebe.

Portanto, permita-me que, respeitosamente, corrija a sua afirmação. Aqui, o risco de tráfego não está todo do lado do Estado.

Como é que se passa isto? Desta maneira que lhe referi. Os carros passam, percorrem um dado percurso... A razão pela qual o Estado pediu para pôr mais pórticos é porque quer que os carros sejam cobrados mais vezes e todo o montante que é devido, quer se consiga cobrar ao cliente quer não se consiga, tem de ser entregue à Estradas de Portugal e, depois, a Estradas de Portugal paga, se não me falha a memória, o equivalente a uma percentagem muito elevada, praticamente 100% do equivalente a uma passagem de classe 1. Se não era assim, era muito parecido.

Portanto, basicamente, o carro pagava a sua classe e a concessionária recebia uma taxa de serviço mais ou menos igual ao valor da dita classe.

Só para o Sr. Deputado ter uma ideia, como há bocadinho me permitiu recordar isso, neste caso o valor atualizado líquido das receitas de portagem na proposta é de cerca de — vou arredondar — 150 milhões de euros e o valor da taxa de serviço é de 180 milhões de euros. Ou seja, há, em risco, 188 milhões de euros para a concessionária. Se não houver carros, este dinheiro não vem.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, gostava que me tentasse explicar isto que lhe vou ler, que vem no relatório da Ernst & Young. Diz assim: «Consideramos que parte dos riscos de mercado se encontram assumidos pelo parceiro público, dado que uma componente de 72% da remuneração do parceiro privado depende apenas de disponibilidade da via,

independentemente do tráfego. (Consultar cláusula 76.º, alínea 1 do contrato da subconcessão.)»

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Estamos de acordo, Sr. Deputado. É muito fácil de explicar. O que lhe disse, há pouco, foi que o risco de tráfego é partilhado. O que também já manifestei abundantemente esta tarde, foi que esta concessão, apesar de ser aquela que mais contribui...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É partilhado, mas não em percentagens iguais, porque 72% estão garantidos pelo pagamento de disponibilidade.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, Sr. Deputado. Era isso que ia dizer-lhe agora.

Vamos lá ver: esta concessão era a que mais remuneração recebia por via do tráfego mas, mesmo assim, muito pouco. É por isso que esta concessão seria totalmente inviável se fosse lançada apenas com portagem real. Por isso é que ficou para o fim, por isso é que não foi lançada 20 anos antes. Isso foi a A1, a A2, a A3 e a A7, que eram autoestradas viáveis e que até permitiam gerar receitas das quais, em parte, o Estado se apropriava.

O que estou a dizer é que o risco de receitas nesta concessão tem uma componente de tráfego e uma componente de disponibilidade e em ambas há risco para o privado. Não terei a insensatez de referir que o risco de disponibilidade é, apesar de tudo, muito baixo, porque é preciso, de facto, um grau de incumprimento, de falta de capacidade operacional muito grande para manter a estrada inoperacional durante muito tempo, por mais

grave que seja o acidente. Mas, apesar de tudo, há um risco, que é baixo. Nesta concessão isso representa uma parte muito importante dos proveitos.

Mesmo assim, há uma parte, que é de tráfego, em que o risco é, uma vez mais, partilhado. Porquê? Porque quer o Estado quer a concessionária têm menos proveitos se houver menos carros. Nos casos de portagem real, se houver menos carros o risco é todo da concessionária; nos casos em que há só disponibilidade, como é o caso do Reino Unido, que há pouco referi... Porque as próprias SCUT tinham algum risco de tráfego... No caso, apesar de não serem as pessoas a pagarem, era o Estado que pagava, havia risco de tráfego. Mas, dizia eu, no caso do Reino Unido, por exemplo, é só disponibilidade.

Portanto, repito: há parte que é disponibilidade, há parte que é tráfego, e ambas são partilhadas. Para o privado, a disponibilidade representa muito pouco risco, mas o tráfego representa bastante.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, confirma que 72% da remuneração do parceiro privado depende, apenas, da disponibilidade.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sou capaz de confirmar que o valor é esse, mas é uma questão de fazer as contas. Já não tenho isso presente, mas uma boa parte dos proveitos seria gerada por disponibilidade, sem dúvida. Nalgumas das subconcessões, aliás, era praticamente a totalidade. Creio que havia uma em que havia mesmo só disponibilidade.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E este pagamento de disponibilidade de 72%, só por si, não era bom negócio para esta subconcessão?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, Sr. Deputado, na medida em que 70% não seria suficiente nem para pagar o contrato de financiamento. O que significa é que o risco exigido pelo parceiro privado aqui, na medida em que é menor do que se fosse, por exemplo, totalmente risco de tráfego, significa que a rentabilidade exigida seria também mais baixa.

Como é que se calcula, tipicamente, uma TIR que é exigida e que faz um promotor privado aderir ou não, querer ou não ganhar? Tipicamente, é o custo dos capitais próprios mais uma taxa de risco. Pode ter que ver com a natureza da operação, o país... Neste caso, era um projeto em que uma parte era em Portugal, era um conjunto de autoestradas que tinham uma parte de disponibilidade e uma parte de tráfego. Portanto, aquilo que os promotores privados têm de fazer é dizer: «Muito bem. Para isso, quero uma remuneração com uma rentabilidade assegurada potencial qualquer.» E foi isso que se fez.

Portanto, não acho que fosse suficiente, de maneira nenhuma, ao contrário do que o Sr. Deputado está a sugerir, receber a tarifa de disponibilidade, porque isso não chegaria, repito, para pagar nem os custos de financiamento.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou terminar, Sr. Presidente.

O Sr. Doutor está a dar muita ênfase à TIR, mas nós já aqui tivemos alguns especialistas que dizem que a TIR é apenas uma árvore no meio da floresta, que nem sequer é o mais importante neste tipo de contratos. Aquilo que depreendo das palavras do Sr. Doutor é que está a valorizar muito a questão da TIR.

Será que concorda com esta afirmação de que é apenas uma árvore no meio desta floresta ou, afinal, a TIR tem mais importância do que aquilo que outros técnicos aqui nos trouxeram?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, fui cientista durante 20 anos e gestor nos últimos 13. Portanto, apesar de ter muito gosto pela poesia, tenho alguma dificuldade em comentar frases dessa natureza, isto é, se a TIR é apenas uma árvore no meio da floresta. Não sei o que isso quer dizer, com todo o respeito.

O que lhe quero dizer é que...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quer dizer que é uma parte ínfima no meio deste negócio.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Então, nesse caso, estou inteiramente em desacordo, porque aquilo que faz um promotor privado querer ou não estar presente numa parceria para a qual o Estado convida os promotores privados, é se vai ou não remunerar, de uma forma sensata, os capitais que vai investir.

Repito: o risco, no caso desta concessão do Baixo Tejo, era um risco elevado. Por uma última vez, digo que o Estado recebe todas as portagens das pessoas que lá passam e paga 25% do valor da classe 1. Se não houver carros, isto é risco para o Estado e risco para o privado. Tem de ter a autoestrada disponível. E o que é que faz? Tem de medir os riscos que está aqui a correr, nomeadamente os riscos técnicos, os riscos operacionais, tem de encontrar alguém que corra o risco de construção e, no fim, tem de remunerar isto de forma apropriada. Onde é que isso se mede? Isso mede-se, exatamente, na TIR.

Posso, talvez, acrescentar que para os promotores privados que também são construtores há uma remuneração adicional associada ao próprio processo de construção. No entanto, a empresa que representei enquanto estive neste setor, a Brisa, não constrói, não tem modalidade de construção, logo, nem sequer se podia apropriar desse outro benefício marginal.

Portanto, aqui, acho que a TIR é a verdadeira floresta.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Dr. Pereira Bento, agradeço a sua presença e as suas informações a esta Comissão de Inquérito.

Não sei se, há pouco, esta informação foi dada mas, se for esse o caso, peço-lhe o favor de repetir: a partir de que altura deixou de exercer funções na concessionária?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — A minha carta de resignação é de 6 de abril de 2011.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito bem.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Parece que, na Conservatória do Registo Comercial, estou dado como desaparecido só em 30 de junho desse ano.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, está encontrado. Temos muito gosto em vê-lo!

Gostava de lhe fazer algumas perguntas sobre esta subconcessão, especificamente. A primeira tem a ver com o traçado e, aparentemente, não faz sentido, mas julgo que tem algum, e já lhe explico qual é. Queria que nos dissesse onde começa e onde acaba a via que está em causa nesta subconcessão.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, é um conjunto de vias, uma autoestrada, que é o IC32 — não sei se mudou de nome, agora deve chamar-se «A... qualquer coisa», confesso que não sei —, que começa a leste... Se viermos da Ponte Vasco da Gama, fazemos um bocadinho da A12, entra-se ali no IC 32, vem-se por Moita, Barreiro e acaba-se mais ou menos em Coina, na A2.

Portanto, a primeira coisa que se está a fazer é: na zona do Barreiro, esta autoestrada circular continua e vai agora até à Trafaria, razão pela qual, se um dia houver uma ligação Trafaria-Algés, temos a CRIL completamente fechada. Depois, tem melhorias substanciais — aliás, tinha, porque ouvi falar agora em reduções no âmbito, mas não sei o que está ou que vai acontecer — na zona da Verdizela, concelho de Almada, na Avenida do Mar, se não me engano no Seixal, ...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim, isso é no Seixal.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — ... que é, hoje, uma avenida com separador central e umas lombas. Depois há o IC20, que é a autoestrada da Caparica.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A via rápida!

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sim, via rápida da Caparica.

Isto era só para melhoria e operação durante uns anos, não sei se da totalidade da concessão, já não me lembro. Depois, havia a estrada das praias, que era profundamente remodelada.

Que me lembre, era isto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A estrada das praias é a estrada regional 377-2, o IC20 é a via rápida que existe, já há muitos anos, ligando à Costa da Caparica...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Justamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... e o IC32 não mudou de nome porque o Plano Rodoviário Nacional ainda está em vigor. O problema é que houve uma decisão qualquer de aplicar designação «A... qualquer coisa» a tudo o que é IC e IP e, portanto, estranhamente, temos uma coisa chamada A33 naquilo que, nos termos da lei, deve ser o IC32.

O problema da informação que nos dá — que é também a ideia que tínhamos, ou seja, aquilo que a lei prevê, aquilo que devia ser, mas que não é o que acontece... É que a via rápida que o senhor citou, que começa a seguir à Ponte Vasco da Gama, começa a partir daí e há essa construção do itinerário complementar 32, que devia acabar na Trafaria mas, na verdade, o que foi construído foi uma espécie de um ramal que sai do nó do Lazarim em direção a Trafaria, perfil 1+1, e que, na verdade, prossegue como A33

até ao chamado nó das Casas Velhas, que é junto da Faculdade de Ciências e Tecnologia, junto ao IC20, na freguesia de Caparica.

Queria perguntar-lhe como é que isso aconteceu. Tem ideia de isto ter sido alterado de facto e por imposição de factos consumados sem que o PRN tivesse sido revisto?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não me lembro de nada disso. Uma coisa posso garantir-lhe: é que, apesar de a autoestrada não estar completamente construída quando eu saí, o que foi construído foi o que foi posto a concurso. Disso não tenho a mais pequena dúvida. Onde me lembro que havia dúvidas era com o traçado, que parecia bastante intrusivo, da estrada regional que, há bocado, referiu — já não me lembro do nome, trezentos não sei quê — ...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — EN377-2.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — ... até porque se discutia se se destruíam as casas clandestinas à direita ou à esquerda, na medida em que, como sabemos, não há espaço para a melhoria. Julgo saber — confesso que não tenho a certeza e, portanto, com todo o respeito, não quero aventurar-me por onde não devo — que isso já está, de algum modo, abandonado.

No que diz respeito ao IC32 e à forma como se chega à Trafaria, o que foi construído foi o que foi posto a concurso. Disso não tenho dúvida absolutamente nenhuma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não sei se já utilizou esta estrada...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Já, já!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... e se reparou nesta coisa...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Acaba ou começa numa rotunda.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa mesma rotunda de que está a falar, que se chama o tal nó das Casa Velhas, corresponde a um troço que não está em lado nenhum no PRN, precisamente porque não fica no caminho para a Trafaria. O caminho para a Trafaria é um e essa rotunda de que está a falar fica uns quilómetros para o lado direito. Era por isso que estava a perguntar-lhe se se lembra como isto aconteceu: ter-se construído (e presumo que não há de ter sido de graça) uma coisa com três faixas de um lado e do outro, com três vias mais três vias, fora do percurso do IC32. Isto não lhe diz nada?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não me diz nada. Confesso que não faço a mais pequena ideia porque é que isso possa acontecer. A ideia que tenho é que, se se vier do Barreiro, da Moita, do Montijo, por aí fora, passando pela rotunda, continua-se em frente e vai-se dar a Trafaria.

Confesso que não sou um grande conhecedor daquela zona. Conheço melhor a zona de Coina e de Azeitão mas, se formos em frente, vamos dar à Trafaria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não é bem assim, é uma volta maior. O caminho para a Trafaria era lá atrás, à esquerda.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Com toda a curiosidade que isso me suscita — agora vou ter ocasião de passar por lá com mais cuidado —, deixe-me que insista em dizer que o que foi construído foi o que foi posto a concurso. Disso não tenho dúvida nenhuma. A não ser depois de pequenas alterações que são feitas a propósito dos obstáculos que se encontram. Mas não há nenhuma alteração substancial de que eu tenha ouvido falar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A A33 não começa na Trafaria, por incrível que pareça.

Gostava que nos falasse de um princípio que a Brisa valoriza muito, que é a questão do efeito de rede, da ligação entre vários eixos viários e autoestradas e da importância que isso possa ter tido nesta subconcessão.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Vamos lá ver, há óbvios ganhos de sinergia se se estiver a operar uma rede face à operação de troços lineares, nomeadamente na capacidade de acorrer a pedidos de assistência, nas funções rotineiras de manutenção. Portanto, uma rede, seja do que for, de estradas também, gere-se, obviamente, de forma mais eficiente do que troços lineares.

A Brisa tinha uma presença que estava consubstanciada na concessão Brisa e, portanto, o que entendeu foi que, sendo improvável que pudesse ganhar todas as concessões, obviamente que se concentrou mais e quis ter uma posição sempre minoritária mas mais importante nas zonas em que, como há pouco referi, pudesse haver mais esse efeito de rede.

Portanto, teve a ver com isso. Aliás, chegámos a tentar que, neste caso, por exemplo, pudesse haver um nó entre a A2 e o IC32. O Estado achou que ficaria muito caro e não quis, por essa razão, viabilizar isso.

Tem a ver com isso, não tem a ver com mais nada.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, todas essas zonas...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Desculpe interrompê-lo, Sr. Deputado. Também do ponto de vista dos utilizadores, obviamente o efeito de rede proporciona conforto, comodidade, eficiência na mobilidade. Portanto, julgo que aí todos têm a ganhar e, uma vez mais, depois somos reconduzidos para a questão essencial, que é a de saber se podemos ou não investir na melhoria da rede.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é, aliás, uma questão que deveria, supostamente, transcender o problema da concessionária *a*, *b* ou *c*. Devia ser uma questão estratégica da rede viária e não uma questão de concorrência entre concessionárias, presumo eu.

A questão que lhe coloco é a seguinte: acabou de nos dizer que foi por opção do Estado que não se fez o nó entre a A2 e o IC32. Hoje, temos uma situação caricata em que — ainda por cima, a Brisa é a concessionária destas duas vias — vimos na IC 32 e sobrevoamos a A2 numa obra de arte que não tem nó nenhum entre estas duas vias estruturantes desta região.

O que lhe pergunto é se essa questão foi suscitada e se o que aconteceu foi que o Estado optou e impôs essa solução de não haver nó nenhum entre a A2 e o IC32.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, permita-me que o corrija a propósito de uma confusão que é habitual. A Brisa não é concessionária das autoestradas do Baixo Tejo. A concessão do Baixo Tejo foi outorgada...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É uma questão das *sub-holdings* que a gente tem discutido nesta Comissão.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, não é por isso. É que a Brisa é a dona da concessão Brisa mas penso que tem apenas 25% da AEBT (Autoestradas do Baixo Tejo).

Portanto, não há aqui um sofisma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há pequenos pormenores, como o número de assistência em viagem, que é o mesmo, etc. Isto, para as pessoas que circulam, acaba por ser a mesma casa.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Certo, mas é só para lhe dizer que há uma grande diferença.

Depois, o que acontece é que o Plano Rodoviário Nacional é o que é e não previa que houvesse um nó de ligação entre estas duas vias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe, mas o PRN não prevê, não diz onde vai haver nós, diz quais são os itinerários.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Isso mesmo.

Portanto, quando a Estradas de Portugal — ou, se quisermos, quando o XII Governo Constitucional — decidiu lançar estas concessões, no caso específico do Baixo Tejo o projeto que foi posto a concurso era um projeto que não tinha esse nó. Tendo nós participado neste projeto, tivemos oportunidade para sugerir, na medida em que houve várias alterações, algumas, aliás, de consequências bastante drásticas, que fosse incluído isso.

Mas uma coisa é garantida: se houvesse um nó entre o IC32 e a A2, isso ia custar muito dinheiro e a operação, dessa maneira, também ia ter custos acrescidos porque, por exemplo, para alguém que viajasse de Lisboa para sul, se na A2 pudesse entrar no IC32 tínhamos de resolver o problema da portagem que, hoje, é paga em Coima e que, nessa altura, teria de ser paga noutra sítio qualquer. Mas tudo isso se resolveria. No entanto, tinha custos acrescidos.

Aquele que foi o entendimento que, na altura, recolhi, enquanto estive ligado ao projeto, é que o Estado entendeu que não tinha condições económicas para, naquele projeto, ter esse custo acrescido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Permita-me um comentário. Isto é mais um exemplo de como, nisto das PPP e das concessões, se resolve um problema criando dois ou três.

Sobre aquilo que falou da alteração de circunstâncias com o corredor da terceira travessia do Tejo, nomeadamente o corredor que não estava definido nem decidido em lado nenhum e, quando foi decidido ser no corredor Barreiro-Lisboa, o senhor disse que estava implícito nos estudos de tráfego. Sobre isso, queria colocar-lhe algumas questões, porque é estranho que um cenário para estudos de tráfego seja considerado como condições contratuais e que também prevê, por exemplo, o crescimento do PIB, ...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, não!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Também prevê outro tipo de situações, como condição base para estudos de tráfego que, depois, a vida real acabou por desmentir.

Portanto, se não estava escrito em lado nenhum que a travessia ia ser no corredor Algés-Trafaria — repito, não estava — e quando ficou escrito nalgum lado que seria Barreiro-Lisboa, como é que esta situação configurava a alteração de circunstâncias?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não configurava a alteração de circunstâncias com nenhum suporte contratual. Tínhamos um estudo de tráfego que tínhamos elaborado com base nos nossos pressupostos. Esses pressupostos foram, absoluta e explicitamente, violados, com toda a legitimidade, pela decisão do Governo, também totalmente legítima, de promover o corredor naquele lado. E o que nós dissemos foi: «Neste caso, o tráfego que tínhamos previsto já não vai ser este, vai ser outro.» Medimos as consequências económicas para o nosso projeto e o que dissemos foi: «Nós, para continuarmos, agora que as circunstâncias são estas, temos de fazer esta alteração.»

Portanto, obviamente, estava na total disponibilidade do Estado não aceitar isso e não aceitar os pressupostos, logo, nós teríamos recebido o tratamento que fosse devido. Agora, uma coisa é certa: não podíamos manter pressupostos de tráfego numa altura em que já se sabia que eles

nunca seriam confirmados. Isso seria suicida e, se há coisa de que os promotores privados não gostam, é de perder dinheiro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A gente que o diga, Sr. Doutor.

Então, estamos a chegar a algum lado sobre aquela pergunta inicial relativa ao traçado do IC32 porque, nesse caso, a tal alteração, que é explicada dessa forma, relativamente ao traçado levanta um problema: é que se há uma diminuição do tráfego previsível face ao corredor da travessia do Tejo (de acordo com a sua explicação de há pouco) e, também, face à introdução de portagens em troços onde tal não estava inicialmente previsto,...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Por nós.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... pergunto, já agora, para nosso registo, se essa diminuição de tráfego ou estimativa foi quantificada e que troços eram esses.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não lhe consigo dizer quais eram. Sei que tivemos de pôr mais portagens em mais troços do que tínhamos pensado, mas confesso que não consigo dizer-lhe em quais. Sei que elas estão todas lá hoje, porque presumo que tudo o que tinha portagem está construído.

Quanto à primeira pergunta, se foi quantificado, foi, obviamente, quantificado. Essa é a razão pela qual, para além dos custos de financiamento e dos custos das novas portagens introduzidas e do impacto que isso teve no tráfego, alterámos o valor de um montante para outro.

Portanto foi, obviamente, quantificado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP). — Imaginava que sim. A minha pergunta é se tem presente qual seria a variação sensível a esse nível.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não tenho presente, mas a alteração da travessia e as implicações que isso tinha de ter de alargar coisas... É porque, por exemplo, o IC21 também passa a ter mais tráfego com a travessia pelo Barreiro, só que o valor agregado é mais baixo. Sobre o IC21...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Também fazia parte da vossa subconcessão, não era?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Isso. E passou, por exemplo, a haver necessidades de alargamento do IC21, que anteriormente não existiam.

Portanto, é todo esse efeito que há bocadinho referi. A ideia que tenho, já muito vaga e muito apagada, é a de que teria uma dimensão semelhante aos impactos das alterações de financiamento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, ajude-nos a compreender isto: se o tráfego ia ser menor, como faz sentido nesse raciocínio, como é que se decidiu, na zona do concelho de Almada, passar de um perfil 2+2 para um perfil 3+3, tendo em conta que houve uma alteração significativa nessa parte final?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, penso que será correto presumir que nunca participou numa reunião de negociação nestas fases...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com toda a certeza, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — O que acontece é que muitas das exigências de natureza técnica são trazidas para a mesa de negociações de uma forma relativamente impositória. Logo, por razões que têm a ver com as preferências do concedente, entende-se que deve ser feito assim ou assado, de uma certa maneira, e o que as concessionárias têm de fazer é, no fundo, ver se conseguem ou não acomodar essas exigências.

Portanto, a decisão de fazer, desde o início, 2 por 2 e passar, depois, para 3 por 3, teve a ver com essa dinâmica do processo. Não tem nada de perverso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quando fala em situações perfeitamente impositórias, isso significa que é, de facto, uma imposição do concedente, essa alteração de que estamos a falar?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, estou a falar-lhe de... Estamos a discutir questões de natureza técnica, como o traçado, as inclinações, a configuração do nó, e têm muito peso as preferências dos técnicos que representam o concedente. E como em último caso os projetos têm de ser aprovados... Isto não tem nada de errado, não tem nada de perverso, é totalmente transparente, mas é um processo

negocial em que o concedente tem muita força, por isso, há coisas que não são aceites e há outras coisas que acabam por se aceitar.

Portanto, gerou-se nessa dinâmica negocial esse desejo, essa vontade, e o projeto conseguiu acomodar e acomodou. Se não conseguisse acomodar, não acomodaria, certamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, houve uma alteração que foi proposta pelos técnicos do lado do concedente, digamos assim, e a concessionária aceitou essa alteração.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — E conseguiu encaixar isso no projeto.

Em grande medida, a concessionária, depois, tem de ter o trabalho de conseguir propagar isso para a ACE Construtor, porque, como sabe, o risco de construção está todo na concessionária, mas é remetido, *back-to-back*, como se diz na gíria destes contratos, e é preciso assegurar que o construtor também aceita isso. Portanto, é por isso que nós gostamos de ter os construtores também presentes no capital da concessionária, que é para promover esse alinhamento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, tivemos uma situação de alteração profunda do projeto, no momento da sua execução, que implicou, digo eu, um aumento avultado de custos.

Dou-lhe um exemplo: havia um viaduto que estava lá colocado, claramente, sobredimensionado aparentemente, porque previa a passagem de uma estrada com mais duas vias, que era o que correspondia ao PRN e ao projeto inicial; esse viaduto, que foi construído pela câmara, vários anos antes, foi demolido; construiu-se uma estrada de três mais três vias, que

não estava prevista no projeto inicial, que não estava no PRN, que não estava na DIA e que implicou a construção de um viaduto muito maior, aliás, de dois, porque é uma rotunda aérea, uma rotunda em viaduto — que eu nunca tinha visto na vida, mas também viajo pouco nisto...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Mas há várias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu viajo pouco.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Há muitas!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sou pouco viajado em matéria de autoestradas.

Mas, como estava a dizer, o certo é que há ali um aumento muito substancial de custos de certeza absoluta, porque aquilo não custava pouco.

Ora, se há uma decisão resultante de uma proposta do Estado, que a concessionária aceita e que, *back-to-back*, remete para a ACE Construtor, onde se aceita, com um sobrecusto, presumo que...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha pergunta, para finalizar, é a seguinte: se há pouco nos disse que o risco ambiental e a exigência de conformidade com a DIA era exclusivamente da parte privada, como é que uma situação destas, com profundas alterações, incumprimentos e desconformidades em relação à declaração de impacte ambiental — como,

depois, a agência do ambiente veio determinar e a Inspeção-Geral do Ambiente veio confirmar —, é aceite pela parte privada? Como é que a parte privada aceitou incorrer em incumprimentos e desconformidades de uma proposta destas por parte do Estado?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, aceitar incorrer em inconformidades é uma coisa que a concessionária certamente não terá feito. Portanto, se houve alguma verificação de falta de conformidade posterior, ela terá de ter sido sanada, porque, de outro modo, não poderíamos ter a autoestrada em operação.

Agora, deixe-me que repita...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sanada com pagamento de coimas. É isso?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sei... Ou, no limite, demolição e reposição. Portanto, não sei o que aconteceu. Isso já foi construído depois de eu lá estar.

Agora, deixe-me que recorde algo que já disse hoje...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, olhe que não! Foi três meses antes de o senhor sair.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — A construção da rotunda?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A construção da rotunda e a declaração da Agência Portuguesa do Ambiente a concluir pela inconformidade.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, não é nada que eu tenha presente.

Agora, deixe-me que lhe diga algo que é muito importante para o que referiu: é que o custo de construção na BAFO foi de 268 145 894 € e o custo de construção no projeto reformado, após toda a negociação — portanto, já cá estava tudo —, foi de 268 145 894 €. Portanto, não houve alteração do custo de construção, o que significa que foi possível acomodar essas exigências do concedente. As discussões de natureza técnica colocam-se sempre num plano técnico, portanto, isto não deve ter grande emoção, porque é uma questão de natureza técnica.

Contudo, posso ainda dizer-lhe que nos contratos de concessão modernos ficou também consagrado que eventuais alterações no projeto associadas à construção que pudessem induzir reduções de custo, se fossem propostos pelo concedente, eram integralmente apropriados pelo concedente, e se fossem propostos pela concessionária, eram apropriados em partes iguais. Por conseguinte, há uma valia para o interesse público de otimizar os custos de construção e quer o Estado quer a concessionária podiam tomar essa iniciativa. Quando era a concessionária a tomar, ganhava parte disso; quando era o Estado a tomar, ganhava a totalidade.

Portanto, aí temos também o interesse público e é claramente um dos ganhos, se quisermos, de qualidade que os contratos de concessão, com a sua evolução ao longo do tempo, receberam.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Terminamos, assim, a primeira ronda.

Tenho inscritos, para a segunda ronda, os Srs. Deputados Carina Oliveira, Fernando Serrasqueiro, Hélder Amaral e Bruno Dias.

Pergunto apenas ao Sr. Doutor se quer fazer algum intervalo ou se podemos prosseguir.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não é necessário, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Vamos, então, dar início à segunda ronda de perguntas. Recordo aos Srs. Deputados que dispõem de 3 minutos.

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

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º João Afonso Bento.

Gostaria de pedir-lhe alguns esclarecimentos relativamente a algumas curiosidades com que fiquei.

Em primeiro lugar, sobre os riscos da disponibilidade, assunto que foi muito falado, disse que havia a assunção por parte do Estado deste risco. Muito bem, já se percebeu. Queria que tecesse algumas considerações sobre a probabilidade de ocorrência deste risco: quem faz o controlo e a fiscalização da disponibilidade da via, com que frequência e qual é a probabilidade em função da variável tráfego, ou seja, há mais tráfego, há mais risco, há menos tráfego, há menos risco. Peço-lhe uma consideração sobre esta matéria.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Que o risco de disponibilidade aumenta numa razão que imagino que seja mais do que linear com a ocorrência de tráfego é evidente, porque uma das causas possíveis de indisponibilidade é justamente a ocorrência de acidentes,

enfim, de carros que se incendiam e coisas desse género. Portanto, aumenta certamente.

Quanto aos mecanismos de controlo que o concedente utiliza para fazer a aferição da disponibilidade, é uma pergunta que, com todo o respeito, Sr.^a Deputada, terá de fazer ao concedente. Não sei qual é. Nós sabemos quais são as regras...

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

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Nós, claro que sim! Nós sabemos quais são as regras, quais são os níveis de serviço que temos de cumprir e quais são as consequências em caso de incumprimento. Depois, quanto aos mecanismos de fiscalização que o concedente faz, não é connosco.

O que acontece é que, no caso da operadora que estava presente ou que iria estar presente na autoestrada do Baixo Tejo, que presumo ser ainda hoje a Brisa Operação e Manutenção, há quer meios telemáticos que hoje são aqueles que mais rapidamente permitem identificar ocorrências quer assistência física através das patrulhas, que permitem identificar situações; e, depois, há um conjunto de rotinas que procura sanar a indisponibilidade temporária a ponto de não gerar um evento que possa espoletar uma consequência económica.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Aquilo que lhe perguntava era precisamente isso.

Da parte da concessionária terão os vossos próprios mecanismos de controlo da variável tráfego, mas reportam a alguém. O que pergunto é se

esse alguém da parte do Estado alguma vez exerceu precisamente essa fiscalização, esse controlo, e como é que é feito esse relacionamento.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — No meu tempo, não, mas no meu tempo ainda não havia praticamente carros a passar.

Agora, o que é que acontece? Os meios telemáticos são meios que são da concessionária, para efeitos de operação e manutenção, mas são também postos ao serviço do concedente. Portanto, o concedente tem acesso a toda esta informação, nomeadamente alfanumérica, que é produzida de descrição de eventos. Portanto, depois caberá ao concedente fazer o que entender com a informação que recebe.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Relativamente ainda ao pagamento dessa disponibilidade e à fórmula de pagamento dessa disponibilidade, o Sr. Doutor disse que foi uma fórmula discutida e debatida, mas nós conhecemos também a posição do investigador José Matos, do Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), que é matemático e que afirmou recentemente (vou citá-lo) que as fórmulas são muito más e muito instáveis, os resultados imprevisíveis, falta rigor e simplicidade, deixam arbitrariedade nestes processos e estamos a falar de milhões de euros que o Estado poderia estar a ser penalizado pela aplicação desta fórmula de pagamento da disponibilidade.

O Sr. Doutor há pouco... Peço desculpa, o Sr. Engenheiro disse, há pouco, que são pagos através da fórmula de pagamento de disponibilidade, sendo essa uma fórmula muito discutida e debatida.

Peço-lhe um comentário.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Eu sou Engenheiro, mas também sou Doutor, portanto, está desculpada.

Não tenho muito a comentar, porque a fórmula é uma fórmula que foi basicamente trazida já pronta. Aqui tenho de recorrer, e vai desculpar-me certamente por isso, a algo que já disse hoje muitas vezes: a concessão Baixo Tejo, para os bons e para os maus efeitos, chegou como muitas outras já resolvidas. Portanto, aqui não houve muito a fazer, até porque ainda que fossemos capazes... E, com franqueza, não me recordo, pelo que não digo que não se fez, mas não me recordo, talvez se tenha feito, não sei. Mas ainda que se quisesse fazer ou propor grandes alterações, teríamos certamente esbarrado no argumento, de facto, muito difícil de contornar de que já estava assim nos outros contratos.

Portanto, o Estado tem uma preocupação quase obsessiva de uniformidade dos aspetos contratuais; eu, como cidadão, revejo-me nessa preocupação, acho que isso é meritório. Nesse sentido, não havia muito a fazer. Estava pronto e era, mais ou menos, pegar ou largar. A menos que esbarrássemos na nossa própria modelação dos efeitos com preocupações que nos fizessem não querer tomar este risco e, nesse caso, teríamos ou tentado negociar ou sair. Já me aconteceu também, nesta vida, não querer ficar até ao fim num projeto, por achar que os riscos eram demasiado elevados.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Neste caso, é uma fórmula de pagamento, portanto, suponho que da parte de quem está a receber por ela não haja essa preocupação tão assumida.

Gostaria de pedir-lhe um último comentário relativamente aos riscos que o privado assume. Há pouco, perguntaram-lhe sistematicamente, quanto à matriz de risco, se o Estado assumia o risco das expropriações, da

construção. Já percebemos a partilha de risco que há de parte a parte. Peço-lhe um comentário. Confesso que não consigo enquadrar temporalmente a presença do Sr. Engenheiro Doutor nesta subconcessão,...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Também sou professor.

Risos.

Peço desculpa pela brincadeira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Posso tratá-lo pelos títulos todos que, como convidado e auditado nesta Comissão de Inquérito, quiser.

Estava a dizer isto para me desculpar também, porque temporalmente não o consigo enquadrar nestes dois adicionais ao contrato que esta subconcessão já teve. É que para além dos contratos, das reformas, dos memorandos, isto é uma teia legal e administrativa interessante de ler.

No primeiro adicional ao contrato da subconcessão Baixo Tejo diz-se nos considerandos, na cláusula *b*), que, por força do contrato de reforma...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr.^a Deputada, não queria de maneira nenhuma interrompê-la, mas em benefício do tempo queria dizer-lhe que não há aditamentos ao contrato no meu tempo. Portanto, não sei do que está a falar.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — É um adicional ao contrato.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Mas não é certamente do meu tempo.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Faço, então, a consideração genérica, para o Sr. Doutor, se quiser, comentar: houve dois adicionais ao contrato e em cada um deles dá-se como adquirido que houve vicissitudes externas que condicionaram o normal desenvolvimento dos trabalhos de construção e tornou-se necessária uma prorrogação do prazo. No segundo, já mais recente, houve também prorrogações de entrada em funcionamento de vários lanços ao serviço, porque houve determinadas vicissitudes externas associadas ao processo de disponibilização de parcelas.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem de terminar, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Para terminar, a disponibilização das parcelas, independentemente de quem teria de as disponibilizar, não era um risco inerente à disponibilidade dos terrenos que teriam para fazer a entrada em funcionamento dos lanços?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Eu diria que sim. Não é do meu tempo, mas comentarei com muito gosto.

Posso talvez também acrescentar que haver algum pedido, pelo que percebo, basicamente relacionado com a extensão de prazos é algo que, em princípio, penaliza a concessionária e, portanto, ela não tem grande interesse em ir por aí, na medida em que está...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Se não cumprir o prazo, entra em incumprimento com multas.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Certo, se houver multas, com certeza que sim.

Portanto, de duas, uma: ou há razões razoáveis para que isso possa acontecer ou, eventualmente, os aditamentos não deveriam ser concedidos.

O que lhe digo é que, em qualquer dos casos, a concessionária também é penalizada, mesmo não havendo multas, porque está a postergar o recebimento de receitas.

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

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, tenho uma questão prévia.

O CDS tem trazido para aqui citações do relatório do Tribunal de Contas. Creio, até para a pergunta que vou colocar ao Sr. Doutor, que o melhor é sermos precisos, porque se trata de um relatório de uma secção do Tribunal de Contas, que é exatamente aquela que não dá o visto.

Portanto, talvez valesse a pena o CDS trazer cá as duas secções para, de uma vez por todas, sabermos que o relatório é um relatório de auditoria, da secção de auditoria, e que quem dá o visto é a outra secção.

Por isso, como foi concedido o visto — e já cá estive o Presidente do Tribunal de Contas que disse que transitou em julgado, o que, como qualquer bom entendedor perceberá, significa que deu o visto e que não há nenhum facto superveniente que leve a que tenha uma posição contrária —,

queria colocar-lhe agora uma questão relativamente às compensações contingentes, porque é aqui que está, digamos, alguma polémica.

O Sr. Doutor já teve oportunidade de explicar sobejamente o que são compensações contingentes, mas a questão que lhe queria pôr, até porque é um gestor conhecido e com vastos conhecimentos nesta matéria, tem a ver com o facto de a compensação contingente ser normalmente colocada pelo CDS como sendo um custo a acrescer à parcela substancial.

A questão que lhe coloco é a seguinte: na sua perspetiva, como gestor, num processo de 25 anos, não vê hipótese de num refinanciamento futuro... Ou, melhor, se quisermos: não acha que a economia portuguesa durante 25 anos apresentará condições para que num refinanciamento futuro se possam criar condições mais favoráveis no sentido serem aproveitadas a 100% pelo Estado? Suponho até que o Sr. Doutor, enquanto responsável pela Brisa, bem gostaria que as compensações contingentes pudessem ser 50%/50%, o que seria melhor, porque há uma expectativa de ganhar, em termos futuros de refinanciamento, aquilo que a conjuntura económica e a conjuntura financeira veio agravar e provocar.

Segunda questão: destas compensações financeiras é ou não verdade que o grosso, como já aqui nos foi dito, vai todo para o consórcio financeiro, porque foi ele que, no fundo, detonou toda esta revisão da primeira para a segunda fase? Gostaria até que nos pudesse dizer — sei que houve alterações — se ao nível da construção, na fase de negociações, o valor subiu ou não, excluindo naturalmente as alterações de construção que foram posteriores à primeira fase. Fazendo a pergunta de outra forma, gostaria de saber se nas negociações este empolamento foi alguma contribuição da construção inicial ou foi só das alterações posteriores e do consórcio financeiro por alterações que a conjuntura determinou.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, Sr. Deputado, não houve alteração do custo de construção. Houve alterações associadas à construção de alargamentos resultante da alteração do perfil de tráfego, como já referi há pouco. O IC21 passa a ter muito mais tráfego se houver uma travessia no Barreiro e, portanto, a previsão de que vai ser preciso alargar com os decorrentes custos teve alguma influência e foi quantificada.

Em relação à primeira pergunta sobre qual a probabilidade de refinanciamento em 25 anos, eu diria que mal de todos nós e dos nossos filhos se a situação não permitir potencialmente melhorias na situação financeira.

Aparte inaudível na gravação.

Sr. Deputado, ainda estamos, apesar de tudo, a uma distância muito curta.

Mas 25 anos é muito tempo e, portanto, esperamos que haja essas condições. A minha opinião, enquanto cidadão, é a de que a probabilidade de as condições melhorarem é muito elevada.

Gostava só de propor um esclarecimento no que diz respeito ao destino destes proveitos. Os financiadores já têm o seu pacote fechado. Quer haja refinanciamento quer não haja, eles vão receber: se não houver refinanciamento, vão receber aquilo que está no contrato; se houver refinanciamento, há razões e estão também articuladas para resolver este contrato e fazer um contrato novo.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — A minha pergunta não era essa.

Quero só precisá-la: na subida da primeira para a segunda fase, qual é o destino deste valor, deste adicional, deste custo de compensação contingente? Não é posterior a isso...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Uma parte muito elevada, a maior certamente, é para o novo custo dos contratos de financiamento; uma parte muito pouco elevada, claramente a menos expressiva, é para as alterações associadas à introdução de portagens, que já referi; e, depois, há uma terceira parte que é para as consequências sobre o tráfego e sobre o perfil concreto de tráfego resultantes da alteração do Chelas-Barreiro.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Prof. João Pereira Bento.

Queria apenas precisar duas ou três questões e, antes, dar um ponto prévio.

Obviamente que quando nos socorremos do Tribunal de Contas ou do Código de Contratação Pública é porque o Tribunal de Contas, qualquer que seja a secção, faz recomendações, nas quais dá o visto mas faz recomendações, portanto, a secção é a mesma, e evoca ilegalidades e parece-me que algo que está na lei — não tem nada a ver com V. Ex.^a —, como, por exemplo, a existência de um comparador público está na lei, pelo que a não existência do comparador público é uma ilegalidade, ponto. É aqui ou qualquer outro país num Estado de direito. Se, depois, podemos

ou não ultrapassar essa ilegalidade, o próprio Tribunal de Contas tem mecanismos para isso, mas é uma ilegalidade.

A inexistência ou não da deterioração das condições da primeira para a segunda fase também é assinalada como uma ilegalidade. Podemos, depois, pôr em causa se a ilegalidade deveria ou não dar azo à anulação do contrato e ao início do processo, mas essa é outra discussão, como também podemos estar a discutir, face à dívida pública à data, se devíamos ou não ter feito sete subconcessões, é outra discussão possível. Não é isso, no entanto, que quero discutir, apesar de ser razoável que se coloque esta questão.

Já agora, fica a pergunta, porque também não é normal: gostaria de saber se V. Ex.^a se lembra de um número tão grande de recusas de visto prévio. Está no setor há muito tempo, estudou estas matérias, pertence a uma empresa que, praticamente, vai a todos os concursos, mas não é muito normal haver um número tão inusitado de recusa de visto prévio. Terá sido a pressa, a incompetência, os privados resolveram atropelar a legalidade ou foi o Estado que teve pouco cuidado? Também valia a pena fazer esta pergunta, porque eu não me lembro de ver um número de concessões com recusa de visto prévio desta dimensão e na mesma data.

A segunda pergunta é se houve ou não incumprimentos, se esses incumprimentos existiram e quanto é que foram as coimas desses incumprimentos.

Já agora, pergunto-lhe se me consegue dizer, apenas para meu registo, qual era o preço médio por quilómetro nesta subconcessão.

Quero também dizer-lhe o seguinte: presumo que o risco financeiro estava com os privados. Por que razão — e eu sei porquê, mas gostava de ouvir a sua resposta — o Estado ficou com direito a 100% de uma possível, desejável... E alguns terão posto velinhas, e eu sou desses, para que as

condições financeiras venham a melhorar de tal forma que o Estado venha um dia, mais tarde, a receber um dinheiro... Porquê? Porque tinha direito a ele antes? É uma arbitrariedade? Porque é que é 100% e não 50%/50%, como perguntava o PS?

É que eu também fiquei curioso: por que é que o Estado tem direito a uma coisa que devia ser dos privados? Não percebo por que é que Estado tem direito a... A não ser que tivesse direito *ab initio* a esse valor e resolveu perdoar e dizer: «Bom, se as condições melhorarem, então, os senhores podem ressarcir o Estado de algo que o Estado perdoou antes.» De resto, não vejo por que é que o Estado há de ter direito a esse benefício.

Termino colocando-lhe uma pergunta como especialista — aliás, até já coloquei esta dúvida ao Sr. Prof. João Duque, que foi o único que me respondeu, mas continuo com dúvidas. Os privados alegaram a alteração superveniente das circunstâncias, isto é, deterioraram-se as condições financeiras, elas eram objetivas, o Estado, inclusivamente, pediu ajuda externa. E eu pergunto se hoje o Estado pode fazer o mesmo, ou seja, alegar a alteração superveniente das circunstâncias para fazer exatamente o contrário, e se os privados acham que esse será um procedimento normal, uma questão de justiça e de equidade.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, fez-me muitas perguntas e espero responder a todas com empenho.

É normal tantas recusas de visto? Não, não é normal, claro que não! Da experiência que tive... Enfim, deixe-me que corrija de novo: não estou nessa empresa, já estive e gostei muito de lá estar. Mas da experiência que tive, de facto, de maneira nenhuma, alguma vez ocorreu isto.

Também não tenho dificuldade nenhuma em dar a minha opinião sobre quais são as duas principais razões para que isso tenha acontecido e não sou capaz de valorizar a importância de cada uma.

Uma delas é a crise, porque, de facto, eclodiu uma crise a que nunca tínhamos assistido e que teria como consequência que, não se fazendo nada, todos os projetos teriam parado, porque era inviável, estritamente inviável, objetivamente inviável, prosseguir com os novos custos de financiamento.

A segunda razão é porque tinha havido uma alteração muito grande, a maior alteração do quadro institucional no setor rodoviário, através da qual a EP passou a ser a concessionária da rede nacional e passou depois a subconcessionar. Isso tinha que ver com uma estratégia que foi defendida pelo Governo, com toda a legitimidade, mas sem sucesso, de tentar que a EP tivesse receitas mercantis tais que pudesse, de algum modo, ajudar a desconsolidar.

Portanto, foi esta alteração do quadro institucional em simultâneo com a crise que gerou isto. Eu acredito que sem a crise isto não teria acontecido, mas, enfim, aqui estou no domínio da especulação e não tenho nenhum talento especulativo que me anime.

Sobre se houve incumprimentos e quanto custaram, não. Não sei se já houve depois da minha saída, mas não tenho conhecimento deles...

Aparte inaudível na gravação.

Até à minha saída, não.

Sobre o preço por quilómetro nesta concessão, que é cara, porque é perto de Lisboa, as expropriações são caras, as zonas são densas... Estamos a falar da rede que foi construída, porque há uma boa parte da rede que já

existia. O custo unitário é de quase 5 milhões de euros, um pouco menos, 4,96 milhões de euros por quilómetro. Portanto, é um custo razoavelmente elevado.

No caso da concessão Brisa, houve casos bastante piores...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Para que ninguém fique assustado, consegue dar uma pequena explicação? Falou em densidade, zona cara... Para leigos, o que é que isso explica?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — No tempo em que eu andava neste setor, uma autoestrada barata em Portugal podia custar 2,5 milhões de euros por quilómetro.

A A10, até à zona de Bucelas, deve ter custado 10 milhões, pois tem túneis, viadutos, túneis, viadutos... E falo nesta para dar um exemplo extremo. Portanto, esta é uma autoestrada para o caro, não é das mais caras que se fizeram, mas também não é na planície alentejana. Portanto, enfim, é moderadamente cara e isso tem a ver com as características da via.

Por que é que o Estado ficou com 100%? Bem, vamos lá ver: eu acho — e eu estava do outro lado e lembro-me de discussões muito acesas com os meus colegas mais financeiros...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Espero que tenha tentado ficar com pelo menos 50%.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Tentei ficar com 50%.

Mas lembro-me de discussões mais acesas com os meus colegas financeiros em que eles se sentiam muito incomodados, nem tanto pela

partilha deixar de ser essa, mas mais pelo facto de o Estado poder tomar a iniciativa de impor refinanciamento.

Tenho convicções bastante claras sobre o papel da intervenção privada e também do papel do Estado, mas devo dizer que, apesar de ter, obviamente, pugnado por ficar com menos risco associado a este processo, considero que há uma certa legitimidade de o Estado querer fazer o que fez. Porquê? Justamente pela história toda de que temos estado aqui a falar hoje abundantemente: o Estado lançou um conjunto de projetos, o mundo colapsou e o custo de financiamento destes projetos de repente disparou. As condições alteraram-se de tal modo que, com os novos custos de financiamento, nada se fazendo, os projetos não podiam avançar. Foi encontrada uma maneira — e, quando as autoestradas do Baixo Tejo chegaram a esta fase, essa maneira estava encontrada —, segundo a qual conseguíamos, em respeito pelo processo de concurso e pelo processo administrativo, manter os projetos a funcionar com mais custo financeiro e, no nosso caso, também não financeiro, pelas razões que já referi e que não vou repetir. E, então, o que é que o Estado diz? Vamos lá ver: «Se isto um dia melhorar, é razoável que o custo adicional que eu vou suportar pela crise financeira que eclodiu, seja usado essencialmente para reduzir o esforço adicional que estou a fazer.»

É por isso que, neste sentido, acho que há legitimidade moral e, pelos vistos, era preciso, depois, encontrar um respaldo contratual que fez com que... Enfim, aqui, obviamente, porque o Estado dizia «Eu, para fazer isto, também quero ser o primeiro a poder apropriar-me no dia em que isto melhorar». Portanto, eu julgo que é justo e que ficou defendido o interesse público, sendo certo que para os privados teria sido melhor manter uma parte desse *upside* potencial, mas, enfim, posso dizer que, como cidadão e

agora à distância por já estar envolvido no projeto, me orgulho de ter aceite essa partilha unilateral ou, melhor, essa ausência de partilha.

Por fim, o Sr. Deputado perguntou se pode hoje o Estado alegar essas alterações de circunstâncias.

Sr. Deputado, aqui, vou dar-lhe a minha opinião como cidadão: creio de termos de respeitar o facto de serem situações muito diferentes. O que há hoje é um contrato estabelecido e aquilo que sustenta a democracia é o Estado de direito; e o que estava à nossa frente, naquela altura, era ultrapassar uma diferença de circunstâncias, uma modificação de circunstâncias, na fase em que estávamos a negociar um contrato. Portanto, o que se deveria e poderia fazer era, nessa altura, ter provisões no contrato que previssem, se quisesse, medidas do género daquelas que estaria a imaginar, mas que não se atreveu a referir.

Agora, é diferente, porque ali estávamos a discutir um contrato, tentámos convergir para um contrato que acabámos por fechar, e esse contrato num Estado de direito tem um valor que deve ter um contrato público. Portanto, a minha opinião é que não estamos nas mesmas circunstâncias e não se pode agora alegar que o contrato não se vai cumprir, porque não temos condições para o cumprir.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Dr. João Pereira Bento, há uma questão que eu gostava de retomar relativamente àquilo que tem sido colocado, que é a questão das características da estrada construída e a sua inserção no território.

Posso depreender da sua explicação que as alterações que foram decididas — estou a pensar, essencialmente, naquela área do concelho de Almada, na parte final do IC32 —, já depois do contrato assinado e da declaração de impacte ambiental emitida, foram resultantes da iniciativa da EP, do lado do concedente, à mesa das negociações?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, não lhe sei responder. Honestamente — e não sei responder de outra maneira —, não tenho memória que me permita... Aquilo que lhe disse há pouco era uma conjectura, porque a minha experiência me diz que é aquilo que está mais presentemente associado a alterações desse género.

Há um debate técnico muito franco, sempre, no sentido de melhorar, às vezes no sentido dos interesses da concessionária, às vezes dos interesses do ACE Construtor e, muitas vezes, no sentido dos interesses do Estado. O que posso dizer é que se há disciplina em que o concedente tem uma competência técnica merecedora de todo o respeito é na dimensão técnica e rodoviária.

Portanto, se me permite o atrevimento, não sinta, Sr. Deputado, angústia nenhuma em especial por alterações dessa natureza porque, normalmente, estão associadas a melhorias de natureza técnica e, muitas vezes, à segurança, outras vezes ao conforto, à conveniência ou mesmo às restrições locais. Por exemplo, tenho memória de que havia um terreno complicadíssimo, que era propriedade da Câmara de Almada, que custou imenso dinheiro.

No fundo, tudo isso foi trazido, certamente, para discussão. Mas não sou capaz, não tenho condições de responder se foi ou não imposto. Se isso for importante, poderei tentar recolher informação e trazê-la mais tarde.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas, só para eu perceber, o senhor não se lembra, ou podia saber, se se lembrasse, ou não acompanhou esta matéria?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não, não, Sr. Deputado. Não me lembro.

Peço desculpa, só nos conhecemos hoje, mas gostava de deixar muito claro que não sou do género de dizer «não sei se me lembro». Não me lembro e, se me lembrasse, teria o maior gosto em usar a minha memória a favor daquilo que se queira mais apropriado.

Não me lembro. Como presumo que imagina, eu não participava nas discussões de natureza técnica, muito menos naquela.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É essa a questão que estou a pôr. Se não participava nessas discussões,...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — De maneira nenhuma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... portanto, o que poderia ter era o reporte do processo à medida que ia avançando. E é sobre isso que o estou a questionar.

Portanto, não acompanhou isso diretamente,...

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — De maneira nenhuma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... foi sabendo, dado que o processo ia sendo desenvolvido. Haverá um registo destas matérias em sede de relatório? É isso?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Eventualmente.

O que lhe posso dizer, se isso, de algum modo, for considerado interessante por si, é que eu, até à sua intervenção de há pouco, não sabia sequer que tinha havido alterações substanciais no traçado. É uma coisa que, de algum modo, ilustra o grau de despreocupação que tenho em relação a esse tema.

Lembro-me de coisas que aconteceram, lembro-me por exemplo, que havia um problema muito sério com um viaduto que estava a ser construído em cima de um antigo aterro de lixo. Lembro-me que havia um terreno, justamente junto à Fonte da Telha, que tinha imenso valor patrimonial para o ICNB (Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade) e que foi preciso contornar.

Portanto, lembro-me dessas coisas. Não me lembro de nenhum evento com especial relevância na zona que refere. Associo a isso a presunção de que não deve ter havido nada de muito importante, porque isso, no mínimo, ter-me-ia deixado alguma memória desse facto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Doutor, esse é o tal problema... O Estado de direito é muito importante, especialmente quando nos diz respeito a nós. É porque estamos a tratar, de facto, de regras da declaração de impacte ambiental que tinham a ver com as implicações daquela obra para as populações da zona e termos uma estrada a poucos metros da varanda era diferente de não a termos.

Portanto, essas são preocupações que diziam muito às pessoas dali e termos uma circunstância profundamente diferente daquilo que tinha sido levado à discussão e à consulta pública era uma coisa que dizia mais a uns do que a outros. Compreendo a diferença do estado de espírito de quem acompanha estas matérias ou de quem tem outras preocupações, mas é importante para o nosso conhecimento, não só pelo aspeto que isto tem de interessante ou de curiosidade. Tivemos cá o Secretário de Estado a dizer que este é um problema que se resolve com o pagamento das multas que houver a pagar — nós, na altura, denunciámos o problema —, portanto é importante para a Assembleia da República que haja o registo de como é que estas coisas se fizeram e de como é que estas coisas se fazem neste tipo de negociações de contratos de concessão, de PPP, etc.

Da explicação que nos deu também concluí que o custo de construção entre a fase *best and final offer* e o contrato reformado não teve alterações. Pergunto-lhe se isto é comum ou se o que é de esperar é que haja uma diminuição dos custos de construção à medida que os trabalhos vão avançando, com a otimização de soluções técnicas, com a correção de algumas estimativas que, com a concretização, se tornam mais factuais. O que seria de esperar não era um custo de construção menor há medida que o trabalho ia avançado e que as previsões se aproximavam mais da realidade?

Para terminar, Sr. Presidente, faço a segunda pergunta deste conjunto.

Se estivéssemos a falar de uma área e de uma concessão em que não acontecesse a cobrança de portagens, as portagens implícitas e as isentas, etc., provavelmente estaríamos perante uma ligação que existiria em relação à A2, não é? Portanto, o problema fundamental, ali, é um problema de financiamento da rede, não é assim?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Sr. Deputado, começo por aí, porque é muito fácil e muito objetivo.

Sim, creio que sim. É evidente que o custo de construção do nó teria alguma expressão, mas os impactos sobre a operação e os custos acrescidos que isso traria não estariam cá. Portanto, muito provavelmente, acredito que sim. Mas isso tinha a ver com a natureza deste projeto.

Relativamente à pergunta anterior... Agora perdi-me... A pergunta anterior era a mais importante...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É a questão dos custos de construção entre uma fase e outra.

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Justamente. Muito obrigado.

O que é que acontece? Há aqui duas situações diferentes. O que eu referi foi que o valor da BAFO era igual ao valor da primeira fase. Estamos a falar do valor em relação ao qual há um compromisso, ou seja, a concessionária — portanto, o ACE Construtor — tem o dever de construir dentro daquele preço. Mas também já tinha referido anteriormente, Sr. Deputado, que neste contrato de concessão, a partir de benefícios associados, por exemplo, à aceitação de soluções técnicas mais simples...

Dou-lhe um exemplo típico que acontecia com muita frequência: trocar um viaduto por um aterro ou aumentar a zona de aterro e diminuir... é uma coisa que se fazia com frequência. Porquê? Porque, na fase de execução do projeto, em que era muito frequente haver uma probabilidade maior de se conseguir otimizar, antes, o benefício tinha de ser aprovado

pelo concedente e ficava no ACE Construtor, que raramente o passava para a concessionária, e aqui não.

Portanto, se o ACE tiver uma iniciativa e a concessionária quiser propagá-la — normalmente quer —, o benefício é partilhado. Ou seja, se eu poupar x , significa que dou ao concedente x sobre dois; se for o concedente a tomar essa iniciativa, o concedente pode achar «muito bem, eu tinha este projeto, foi aprovado desta maneira, mas considero que o interesse público continua defendido do ponto de vista da exigência técnica, da qualidade, etc., e tenho uma solução que é mais barata. Faça lá.» Agora, nestes contratos, até é o benefício todo apropriado pelo concedente.

Portanto, há duas coisas diferentes. Uma, é que eu consigo ser mais eficiente, comprar melhor os materiais e gerir melhor a obra. Ganho mais dinheiro? Nunca ninguém sabe se isso acontece, ou se ganha ou se perde. Isso fica dentro do ACE Construtor. Por outro lado, se eu faço alterações ao projeto, que foram aceites ou propostas pelo concedente, então há mecanismos de repartição.

Portanto, sob esse ponto de vista, o que é natural é que o projeto vá melhorando, hoje, em que há esta dinâmica, e o preço vá baixando. Agora, isso em nada retira o dever da concessionária, logo, do ACE, no limite de construir o projeto que foi apresentado por aquele preço.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Aqui aconteceu o quê?

O Sr. Dr. **João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento**: — Não sei. Não faço ideia, mas posso usar a mesma resposta. Mas faço-o com toda a frontalidade, sem nenhum embaraço. Imagino que, pelo facto de eu não saber, não terá havido nenhuma alteração substancial, porque uma alteração substancial aqui exigiria, certamente, negociações, e eu não tenho nenhuma

memória de ter havido aqui negociações relevantes a propósito de alterações do custo de construção.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, assim terminam os nossos trabalhos. Queria agradecer aos Srs. Deputados a forma como os mesmos decorreram e agradecer também ao Sr. Dr. João Afonso Ramalho Sopas Pereira Bento a sua disponibilidade e a forma como colaborou connosco.

Recordo apenas aos Srs. Deputados que amanhã, a partir das 14 horas e 30 minutos, teremos connosco o Sr. Dr. Rui Luís Dias Pereira de Sousa, que virá cá para depor sobre as concessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral.

Está encerrada a audição.

Eram 20 horas e 29 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.