

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

69.^a Reunião
(10 de abril de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Renato Sampaio) declarou aberta a reunião às 18 horas e 12 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Manuel Seabra (PS), Nuno Encarnação (PSD), Altino Bessa (CDS-PP), Adriano Rafael Moreira e Duarte Filipe Marques (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Paulo Cavaleiro (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP) e Fernando Serrasqueiro (PS).

O Sr. Presidente (António Filipe) encerrou a reunião eram 20 horas e 13 minutos.

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

Eram 18 horas e 12 minutos.

Srs. Deputados, vamos iniciar esta audição com o Sr. Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral para prestar esclarecimentos relacionados com a concessão da Lusoponte.

Sr. Engenheiro, em nome da Comissão, queria agradecer-lhe os esclarecimentos que possa prestar para o bom andamento desta Comissão e para as conclusões que vamos, com certeza, tirar destas audições que estamos a fazer.

O método seguido é de o Sr. Engenheiro fazer uma intervenção inicial, se assim o entender, e depois cada grupo parlamentar dispõe de cerca de 8 minutos para pôr as questões que entender e o Sr. Engenheiro responderá, em tempo ilimitado.

O Sr. Engenheiro tem experiência parlamentar e, portanto, não lhe estou a dar nenhuma novidade, pois sabe como é que funciona este esquema.

Portanto, Sr. Engenheiro, se quiser fazer a intervenção inicial, faça o favor.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral** (ex-Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, não vou fazer uma intervenção inicial, mas apenas cumprimentar a Comissão e dizer, como é natural, que estou inteiramente à disposição para responder às perguntas que entendam fazer e a que procurarei sempre responder, em consciência, ao que me perguntarem.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Obrigado, Sr. Engenheiro.

Vamos, então, iniciar a ronda de questões, que começa pelo Partido Socialista com o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente, e muito obrigado também, Sr. Eng.º Ferreira do Amaral.

Começava por ir diretamente às questões, depois de fazer um ligeiro preâmbulo.

O Estado, durante muitos anos, até agosto de 2011, não cobrava portagens na Ponte 25 de Abril durante o mês de agosto. Em 2011, passou a cobrar portagens na Ponte 25 de Abril no mês de agosto. Qual era o objetivo? Aumentar as receitas do Estado. E, de fato, aumentaram. Só em 2011, em agosto, o Estado cobrou 3550 milhões de euros.

Portanto, supostamente, e é só fazer as contas, como dizia um engenheiro que lhe sucedeu noutra posição, isto daria, no final do contrato, cerca de 81 milhões de euros. Supostamente, 81 milhões de euros para o Estado, supostamente sim, porque, afinal, não deu. Pelo caminho, ficam 37 milhões de euros para a Lusoponte, ou seja, à Lusoponte saiu a taluda numa lotaria em que sabia, à cabeça, qual era o bilhete premiado.

Na sequência deste preâmbulo, gostava, Sr. Engenheiro, de tentar esclarecer o seguinte: o Sr. Engenheiro sabe dizer-me quem é que negociou este acordo, quer do seu lado, quer do lado do Estado, que permite à Lusoponte, sem mais, encaixar 37 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, acho que a Comissão tem todo o direito de fazer essas perguntas, mas esse foi esclarecidíssimo porque se lançou um alarme, na altura, que foi justificado,

e até se dizia «Lusoponte recebe duas vezes». Evidentemente que não foi o caso. A Lusoponte disponibilizou-se, imediatamente, a pagar aquilo que era devido ao Estado, nem podia fazer de outra maneira. Mas o Estado é que não o quis, na altura, e com uma certa razão, porque dizia que a lei não permitia fazer isso.

Portanto, teve medo que o processo, depois, acabasse por ter contornos de conflito judicial e, nessas circunstâncias, o Estado pediu à Lusoponte para só entregar o dinheiro quando houvesse uma disposição contratual que permitisse fazer isso, coisa que a Lusoponte naturalmente aceitou, ainda por cima, sem prejuízo nem para o Estado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, se me permite a interrupção, tenho aqui o relatório da Ernst & Young que fala no recebimento, por parte do Estado, na totalidade do período, de 44 milhões de euros, sendo que o Estado, na totalidade do período, com base na estimativa feita em agosto de 2011, quando são introduzidas as portagens, receberia 81 milhões de euros.

Portanto, há 37 milhões que, claramente, ficaram no cofre da Lusoponte. Ora, só quero saber quem é que negociou este acordo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que é que o Sr. Engenheiro «faz» ao dinheiro que a Lusoponte recebe durante o mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, está mal informado. Não ficaram nada 37 milhões de euros, pois foi pago até ao

último tostão e com juros como, aliás, era legítimo, porque o Estado teve o recebimento atrasado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não são 37 milhões por ano, são 37 milhões no período da concessão. São 3550 milhões de euros, que foi quanto o Estado recebeu, e uma parte disso foi parar à Lusoponte. Na totalidade do período a Lusoponte recebe 37 milhões. Está aqui nos relatórios da Ernst & Young e parece-me absolutamente claro. Eu quero é saber para onde é vão esses 37 milhões!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não é nada disso, a história é exatamente como estou a contar: a Lusoponte ficou a dever ao Estado,...

Aparte inaudível na gravação.

... mais ou menos isso.

O Estado não podia receber e a Lusoponte, evidentemente, comprometeu-se, mal o Estado pudesse receber, a pagar e assim o fez. Mas mais: pagou com os juros próprios o atraso que teve — aliás, foram de 6,5% os juros que pagou.

Tudo se saldou, tudo acabou.

Evidentemente que a Lusoponte, concessionária do Estado, não ia procurar uma ocasião para tirar vantagens disto, nem podia fazer isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas esse processo comercial foi objeto de um acordo?

Aliás, o Primeiro-Ministro disse aqui, no dia 31 de março, num debate quinzenal, que no dia anterior tinha assinado o FRA IX. Onde é que está esse acordo, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — O acordo está até numa troca de correspondência. Está lá:...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas onde está? Já está pedido...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — ... «vocês devem ao Estado não sei quanto e a Lusoponte, sim, senhora, paga quando o Estado puder receber». Foi só isto e, efetivamente, foi o que se fez.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, o Sr. Engenheiro está aqui a garantir que a Lusoponte não recebe um tostão das cobranças do mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, não é um tostão. A Lusoponte recebeu toda a cobrança do mês de agosto para devolver ao Estado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Integralmente?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Integralmente.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não é isso que resulta dos relatórios da Ernst & Young. Investigaremos, Sr. Engenheiro, porque está aqui a dar-nos uma novidade que contraria tudo o que vem nos jornais, o que vem nos

relatórios que os senhores pedem e o que vem nos relatórios dos Ministérios. Contraria rigorosamente tudo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É exatamente isto que estou a dizer. A Lusoponte, como é evidente, não ficou nem teve nenhum lucro por cobrar as taxas. Não teve! A Lusoponte cobrou as taxas em nome do Estado e, depois, pagou.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Garantia firme e absoluta de que a Lusoponte não fica com um tostão das cobranças do mês de agosto?

Passemos ao tema seguinte...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Aliás, se ler os relatórios da Lusoponte, lá explicam isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, quanto é que a Lusoponte investiu na construção da Ponte 25 de Abril, antiga Ponte Salazar?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Nada.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quando o senhor, em 1990, chegou a Ministro das Obras Públicas, para quem revertiam as receitas da Ponte 25 de Abril?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Para o Estado, mas com uma diferença: é que, nessa altura, a ponte estava praticamente... Estava mesmo paga. Portanto, o Estado recebia essas receitas, mas preparava-se para

abdicar delas. A razão por que se manteve para a Lusoponte essas receitas é óbvia: é que os passageiros, os chamados utentes da Ponte 25 de Abril, ganhavam e muito, como ganharam, com a construção da Ponte Vasco da Gama e, portanto, entendeu-se também que eles deviam pagar alguma coisa para a construção da Ponte Vasco da Gama. Quem paga são as pessoas que pagam as portagens. E foi isso que se fez.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, hoje, a totalidade das receitas da Ponte 25 de Abril são receitas da Lusoponte, sendo que 57% da totalidade dos proveitos da Lusoponte são integrados pela totalidade das portagens cobradas na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Quando disse «hoje», disse aí uma frase que não está certa, porque não é «hoje», foi sempre assim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sempre assim, desde que há Lusoponte. Antes de haver Lusoponte as receitas eram integralmente para o Estado, a partir do momento em que há Lusoponte as receitas da Ponte 25 de Abril, na qual a Lusoponte não investiu um tostão sequer, são todas da Lusoponte.

A pergunta que lhe faço, Sr. Engenheiro, é se isso não é desorçamentação.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não! Isso é uma receita do Estado, mas entendeu-se que quem precisava dela, naquela fase, era a Lusoponte, porque estava a construir uma obra gigantesca que ia beneficiar os utentes da Ponte 25 de Abril.

Portanto, acho que está certo, não é uma desorçamentação, o Estado não pôs aí «orçamento».

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro é muito crítico dos processos de desorçamentação.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sou, sou!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E este é, claramente, um processo de desorçamentação.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, acho que não é.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, como é que o qualifica?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É o que estou a dizer: a Lusoponte, que era o concessionário da Ponte Vasco da Gama, naturalmente que precisava de recursos adicionais para construir a ponte, de acordo com a equação que foi feita. Nessas circunstâncias, foi natural que se «deitasse mão» desses recursos, porque eram pagos por pessoas que iam beneficiar da ponte nova.

Portanto, pareceu justo — e é muito mais justo isso — do que fazer...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas se a receita da Lusoponte não resulta do Orçamento do Estado, mas resulta de uma receita que não passa pelo Orçamento do Estado e vai diretamente para a Lusoponte, isso não é desorçamentação?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, foi um investimento feito pela Lusoponte, uma desorçamentação é uma coisa bem diferente. Isto trata-se de uma maneira de ajudar a construir uma ponte, que é uma operação privada, que tem receitas próprias e que não chegam.

Assim, foram buscar-se outras receitas que tinham, obviamente, conexão e alguma lógica que bastassem.

Portanto, não estamos a fazer despesas do Orçamento do Estado por fora. Não é isso que está em causa, de maneira nenhuma, nem se pensou fazer isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro, sucessiva e frequentemente, tem dito que o diferimento nos pagamentos e o facto de não virem do Orçamento do Estado, isto é, os encargos não serem imediatamente previstos, são um processo de desorçamentação. O facto de uma receita, que é do Estado até ao contrato de concessão com a Lusoponte, ir diretamente para a Lusoponte não é desorçamentação?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, naquilo que entendo, não é.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estamos perante uma quadratura do círculo, mas está bem!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não, não, desorçamentação é fazer despesa do Estado sem estar contabilizada no Orçamento. Isso é que é desorçamentação e isso impede o controlo até da Assembleia da República.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E aqui também.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Aqui não impede controlo nenhum. O que estamos a dizer é que esta receita é devida à Lusoponte porque ela está a fazer uma obra para aqueles utentes e, portanto, não é propriamente uma forma de fazer despesa do Estado sem o Estado saber.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, ainda dentro das receitas, mas, noutra variante, os resultados líquidos da Lusoponte, nos últimos 10 anos, são de 102 800 milhões de euros: foram 3600 em 2002; 5 milhões em 2003; 6 milhões em 2004, por aí fora, e são 14 813 milhões de euros em 2011.

Estes resultados líquidos da Lusoponte, evidentemente depois de impostos, advêm das rendas pagas pelo Estado, nos termos em que há pouco referi, isto é, a integralidade das portagens da Ponte 25 de Abril que são 57% cento dos proveitos da Lusoponte. Uma parte resulta, naturalmente, da cobrança de portagens nas partes que estão concessionadas e 468 milhões de euros distribuídos pelo período da concessão que resultam da soma dos FRA que foram, entretanto, realizados.

Este resultado líquido de mais de 100 milhões de euros corresponde — sabe o Sr. Engenheiro dizer-me — a quanto, em termos de capital próprio inicial dos acionistas?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não estou a perceber, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A empresa, nos últimos 10 anos, teve um resultado líquido de 102 milhões de euros e originariamente foi constituída a empresa. Qual é o capital acionista ou quanto é que os acionistas, em termos de capitais próprios, colocaram neste empreendimento?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Já não me recordo, mas colocaram muito, porque colocaram o suficiente para construir a ponte.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu vou dizer-lhe quanto é que colocaram: em termos de capitais próprios, colocaram 25 milhões de euros e o resultado líquido são 102 milhões; em capitais próprios, colocaram 100 milhões de euros, o investimento foi de 900 milhões, 600 milhões foram em capitais alheios, diretamente pedidos ou à banca ou ao BEI, e 300 milhões em financiamento do Fundo de Coesão.

Portanto, estes 25 milhões de capitais próprios colocados pelos acionistas na empresa resultaram, nos últimos 10 anos, no resultado líquido de 102 milhões de euros.

Quando vejo nos jornais o Sr. Engenheiro dizer que a Lusoponte não é uma PPP, eu digo-lhe, Sr. Engenheiro, que tem integralmente razão: a Lusoponte não é, de fato, uma PPP. A Lusoponte é um Euromilhões que não sai só à terça e sexta feiras, sai todos os dias, porque o capital acionista de 25 milhões de euros, capitais próprios, permite, depois, um rendimento de 102 milhões, o que é, de facto, um Euromilhões todos os dias.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu não lhe vou responder a essa pergunta, em termos absolutos, porque é inútil.

O negócio é o que se faz e é o que se pode fazer. Mas devo dizer-lhe que toda essa sua teoria ou essa sua argumentação desaparece se se lembrar que isto foi feito por concurso público, com muito bons concorrentes, e esta foi a melhor proposta para o Estado. Portanto, a partir daí, é porque é razoável, se não, não se fazia.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, acho que as PPP foram, basicamente, todas feitas por concurso público. A única que não foi, foi esta da concessão da ANA, mas, para trás, têm sido todas.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — O fundamento da PPP é que não é o mesmo da Ponte Vasco da Gama.

Neste caso, a diferença substancial é que a Lusoponte, que ganhou o concurso, procurou garantir a construção da ponte, garantir o financiamento e correu os riscos todos e não tinha Estado nenhum «para lhe pôr a mão por baixo». Isso é uma diferença substancial em relação às PPP. Custa o Estado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, adjudicou aquilo em março de 2004 e, em março de 2005, já estava a fazer o primeiro reequilíbrio financeiro. Se formos ver o montante dos reequilíbrios financeiros, ao longo do período do contrato, vão em 468 milhões de euros, para além do inicialmente fixado, e está a dizer-me que o Estado «não pôs a mão por baixo»? Então pôs a mão por onde?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Acho que, independentemente do erro da data que não foi em 2004,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi em 1994!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — ... aparte isso, do que estamos aqui a falar é de um risco enorme, que foi corrido pelo contratante, um risco de todo o género, desde a construção até à exploração, sem nenhuma garantia do Estado.

O reequilíbrio financeiro não tem nada a ver com isso, tem a ver com outra coisa, como acontece com qualquer concessão. O Estado, a certa altura, quis alterar as condições do contrato de concessão, por seu benefício ou por sua vontade por aquilo que queria. Não estou a dizer que tenha sido mau, não fui eu que alterei o acordo, mas os governos a seguir quiseram alterá-lo várias vezes...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro alterou em 24 de março de 1995. A primeira alteração é da sua responsabilidade, foi feita por si.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É de...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — De 24 de março de 1995. É a primeira alteração e foi feita por si.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu não estou a dizer que estejam mal, até porque o Estado pode...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Espero que o Sr. Engenheiro tenha consciência de que isto representa um encargo suplementar de 468 milhões de euros para o Estado e, depois, quando me diz que o Estado «não põe a

mão por baixo», gostava de saber o que é suporte do Estado e se isto não é suporte.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Isto não é «pôr a mão por baixo». Isto é o contrário! Ficava radiante a Lusoponte se não houvesse alteração do contrato. Ela negociou aquele contrato. O Estado, depois, a certa altura, achou «não, eu agora queria fazer uma modificação porque prefiro, por razões políticas e sempre por razões políticas, que o contrato seja desta maneira».

Bom, se isso prejudica, obviamente, a exploração da empresa e afeta as suas expectativas de rentabilidade, é evidente que tem de se alterar o contrato, como, aliás, em qualquer concessão. Se o Estado, a certa altura, dissesse «não, agora as portagens, passam a ser um quinto do que estava combinado». Com certeza que tem de prover à compensação suficiente para que a Lusoponte e o explorador não tenham «ido ao engano». Isso é uma regra do jogo. Foi isso que sucedeu. Portanto, as alterações...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro sabe em que condições é que isso sucedeu? Lembra-se perfeitamente, não lembra? Aconteceu na sequência do buzirão, aconteceu na sequência da libertação do pagamento de portagens em agosto, que depois se voltou a pagar, aconteceu com os descontos aos passageiros frequentes, que, depois...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — ... na mudança do carro, passou a ser pelo carro não sei quantos, passou a ser por causa da questão da Auto Europa. Tudo razões que, hoje em dia, francamente, não sei avaliar se foram bem ou mal feitas. Não fui eu nem vi, embora me pareça...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi o senhor, foi, Sr. Engenheiro!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pronto, então fui! E, então, se acha que é isto, acha muita coisa mal porque essa, por exemplo, está completamente errada, o carro não fui eu, não se admirem...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E no buzinho também não?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — O buzinho foi no meu tempo, mas a compensação não foi nada...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, se a compensação é assinada em 24 de março de 1995, quem era o Ministro ao tempo?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Era eu. E, então, fiz alguma compensação, na altura, por causa do buzinho?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, o FRA I, primeiro acordo de reequilíbrio financeiro, é feito em 24 de março de 1995 e é assinado por si. Só no primeiro ano o reequilíbrio financeiro é de 90,4 milhões de euros. Só nesse primeiro ano! E isto está provado, Sr. Engenheiro.

O Sr. Engenheiro que, em anteriores audições nesta Comissão e noutras, tem dito que é absolutamente contra a falta de regra nos concursos, designadamente nas parcerias público-privadas pelo que elas geram de indefinição para o futuro, é o autor originário não só do contrato da Lusoponte, que é assinado em 19 de abril de 1994, como do primeiro reequilíbrio financeiro menos de um ano depois, em 24 de março de 95.

Primeiro reequilíbrio financeiro esse que, só esse, envolve um custo suplementar para o Estado de 90,4 milhões de euros.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — É pena não falar nos outros reequilíbrios financeiros!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, não, mas falo! É que este é o pecado original. Todos os reequilíbrios que se lhe sucedem, como o Sr. Engenheiro sabe, derivam deste.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas eu não percebo o que é que quer provar!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O que quero provar é que o Sr. Engenheiro, em sucessivas audições, foi aqui dizendo que era contra o processo das parcerias público-privadas, designadamente, de entre outras coisas, pela indefinição sobre o prosseguimento do contrato e pelos encargos que aqueles gerariam para o Estado, e é o Sr. Engenheiro...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu nunca disse isso! Mostre lá onde é que eu digo isto?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, tenho aqui recortes, uns atrás dos outros, da imprensa...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu digo é que as parcerias público-privadas...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... e posso fornece-los. Peço, aliás, ao Sr. Presidente que não conte o tempo porque isto é pedido...

Faço-lhe chegar todas as notícias de jornal — tenho-as, aliás, aqui, só aqui estão cinco — em que o Sr. Engenheiro diz, entre outras coisas, que censura o processo das parcerias público-privadas, dizendo, primeiro, que este processo não é um processo idêntico aos das parcerias público-privadas e que acha que a Lusoponte não é uma PPP. Depois, que as PPP permitem um gasto quase incontínente, por parte do Estado, porque não há uma afetação imediata de recursos, ele é diferido para os filhos e para os avós e para os netos...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não é só isso!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ó Sr. Engenheiro, mas estes são recortes de imprensa! Só se os jornalistas estão a mentir!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não têm limite ao endividamento, que é a coisa mais importante de todas. Essa é que é uma desorçamentação. O Estado em vez de dizer, pacatamente, «vou criar esta dívida, porque tenho que fazer esta obra». Não, disfarça, depois paga logo o que for e, depois, logo se vê, daqui a três anos, quanto é que custou. Agora, está-se a ver já. Isso é que é a minha razão de ser contra as parcerias público-privadas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Engenheiro não se importa de ler dois ou três textos que estão aí à frente e...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não me importo.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... facilmente percebe o que é que o Sr. Engenheiro já disse sobre isto.

Pausa

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Em primeiro lugar, diz que «a Lusoponte evitou os defeitos da PPP», com o que estou de acordo;...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ó Sr. Engenheiro, não leia só os títulos porque o corpo da notícia é, claramente, representativo das suas opções.

Protestos do PSD.

O Sr. Presidente tem que pôr um bocadinho de ordem na bancada da oposição porque, se não, isto torna-se inaudível.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, francamente, não vejo nada naquilo que esteja escrito que, agora, agora não subscrevesse. Está tudo certo o que eu disse. E ainda bem, o que quer dizer que não estou volúvel, porque aquilo que disse nestas fases, nestas várias datas, mantenho-o tal e qual.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas quando o Sr. Engenheiro me diz, entre muitos outros que relata, que vícios das parcerias público-privadas são designadamente os desvios, depois de ter sido o autor do primeiro

grande desvio às parcerias público-privadas, de ser o autor do pecado original, não acho que caia bem.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Para o Sr. Deputado não ter dúvidas sobre aquilo que eu disse, vou repetir outra vez: eu não disse que as alterações e os reequilíbrios financeiros tinham sido mal feitos, nem critico os meus sucessores por o terem feito. Para isso precisava de analisar o problema, que não analisei. Algumas, assim à primeira vista, parecem-me até justificadas; outras, considero que não, mas pode ser que haja argumentos que não conheço.

Portanto, eu não estou a criticar. Uma das razões que, obviamente, me parece que justificaria um reequilíbrio financeiro seria faltar o financiamento por causa do buzinão. Com certeza! Então, depois de ter sido feito aquilo tudo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — São, logo à cabeça, só aí, 90,4 milhões de euros, Sr. Engenheiro!

Protestos do PSD.

Sr. Engenheiro, está a haver uma grande pressão aqui, na sala, para que termine o meu inquérito e vou terminá-lo, evidentemente, não obstante...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu não fiz...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, a culpa não é sua. É dos Srs. Deputados do partido a que o senhor já pertenceu, ou pertence, não sei.

Mas tem havido aqui uma tradição de inquéritos de 11 minutos e de 11 minutos e tal, sem que ninguém se tenha revelado... Mas, enfim, sem que ninguém se tenha revelado...

Protestos do Deputado do PSD Duarte Filipe Marques.

Do vosso lado também tem havido... Ainda ontem, a Deputada Carina fez uma intervenção de 6 minutos, num tempo que era de 3.

Termino, Sr. Engenheiro, já nem sequer com alguma pergunta, mas com uma conclusão, que, pelo menos, me parece até a mais meritória desta audição, até este momento.

A mesma tem a ver com o facto de o senhor ter aqui garantido que a Lusoponte não encaixa um tostão, um euro que seja, das cobranças de portagem no mês de agosto. Ora, eu até achava que o jornal *Sol* tinha sido generoso, porque falava só de 34 milhões a mais para a Lusoponte com a cobrança das portagens do mês de agosto, mas, pelos vistos, não foi nada generoso, uma vez que o Sr. Engenheiro diz que «não cobra rigorosamente um euro que seja das passagens em agosto na Ponte 25 de Abril».

Não é essa a notícia que tenho, não é essa a notícia que está publicada, e nem sequer é isso que o Primeiro-Ministro disse aqui, na Assembleia da República, num debate quinzenal, quando, a 31 de março de 2012, há um ano, disse que «no dia anterior tinha assinado o FRA IX, que lhe transmitia as receitas». Mas é a vida!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Deputado Manuel Seabra, não interrompa o depoente!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, eu estava a responder-lhe a tudo isto, mas, quando estava a responder a uma pergunta, o Sr. Deputado deixou...

A documentação, que demonstra isso mesmo, existe, e, portanto, podem consultar e ver. A única coisa que houve, e disso foi feito uma enorme confusão, foi o atraso no pagamento da Lusoponte ao Estado, não por culpa da Lusoponte – e isto é muito importante –, mas porque o Estado não quis receber. E não quis receber porque não tinha previsão legal que pudesse justificar esse recebimento. Não tinha alterado ainda a lei e teve medo que isso depois fosse razão para ser invocada mais tarde.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E não vai receber?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Está a fazer a pergunta e, depois, repete-a para ver se eu respondo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, não, estou a perguntar se não recebeu ou não vai receber. O contrato ainda tem mais 18 anos, não é?

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado Manuel Seabra, deixe, agora, o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral acabar de dar a resposta.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Agora pode receber, se já foi...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Ah, vai receber! Então, afinal, sempre vai receber!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas não é a Lusoponte, é o Estado que pode receber.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, desculpe lá, só queria que ficasse aqui vincado uma coisa: o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral disse que a Lusoponte não recebeu um tostão das portagens da Ponte 25 de Abril pela cobrança do mês de agosto...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, já disse isso!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... e eu só queria que ficasse absolutamente assente que não só não recebeu como não vai receber, até ao final da concessão, até ao 2030.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A Lusoponte não quer receitas que não lhe sejam devidas, como é evidente. Daí que, obviamente, esse tipo de truque não funciona.

De maneira que o Sr. Deputado vinha cheio de vontade de atirar com as malfeitorias da Lusoponte que, pelos vistos, até ficava com dinheiro que não era dela, o Sr. Deputado pode ficar tranquilo...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Estas malfeitorias nunca foram desmentidas, Sr. Engenheiro! Só agora é que o senhor as está a desmentir! Deixaram perpassar dois anos sobre a coisa...

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado Manuel Seabra, desculpe mas agora também já estamos a exagerar.

Quero dizer, quanto a ultrapassar o tempo, que todos os Deputados o ultrapassaram. Por acaso, tenho aqui a grelha dos tempos de todos os Deputados do PSD e, por acaso, o Deputado Manuel Seabra acabou agora, nesta audição, de ultrapassar o Partido Comunista, mas o PSD tem aqui, nas outras audições, sempre à volta dos 10 minutos e, portanto, também não vamos...

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, permite-me o uso da palavra?

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Faça favor.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, eu não discordo em que haja deslizes de tempo. Agora, só gostava de saber, pela parte da Mesa, daqui para o futuro, se estamos a fazer as médias para trás. É que temos um regimento aprovado em que a primeira intervenção é de 8 minutos e é isso que nós tentamos cumprir. E eu quero saber — ainda por cima, nestas audições finais, que faltam sete e que são cada vez mais importantes porque são audições de conclusão com várias entidades —, eu quero saber, dizia, se os 8 minutos é para respeitar ou se passam a 12 minutos por cada intervenção inicial.

É que, para nós, faz toda a diferença, Sr. Presidente.

E era uma clarificação que gostava que fosse feita, porque aquilo que foi aprovado regimentalmente são os 8 minutos e é isso que nós tentamos sempre cumprir. Mas cabe à Mesa cortar a palavra, se entender que deve ser cortada, a partir dos 9 ou dos 10.

Agora, diga-me se cortam a partir dos 12 minutos ou antes, porque as intervenções que vamos ter nas próximas audições são, obviamente, muito importantes para o esclarecimento desta Comissão.

Relembro, também, que há as segundas rondas, onde podemos todos fazer intervenções de 3 minutos e isso dá uma infinidade de tempo que qualquer grupo parlamentar pode utilizar.

Só queria perguntar e tirar essa conclusão, por parte da Mesa, para saber com que linhas é que nos podemos «coser» daqui para a frente.

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Sr. Deputado, do meu ponto de vista, vamos cumprir e cada Grupo Parlamentar, todos eles sem exceção, devia cingir-se aos 8 minutos, porque é aquilo que está estabelecido na nossa grelha de tempos e, portanto, devia ser assim.

Agora, há uma coisa que é verdade: têm de ser todos a cumpri-lo, pois também não pode ser aplicada a regra a uns e não ser aplicada a outros.

Do meu ponto de vista...

O Sr. **Nuno da Encarnação** (PSD): — A primeira intervenção é preponderante!

O Sr. **Presidente** (Renato Sampaio): — Não, Sr. Deputado, a primeira intervenção não é preponderante. O problema é que em todas as

audições o tempo resvala em cada uma das intervenções. Isso é que não pode ser.

Portanto, o que também pedia aos grupos parlamentares era, exatamente, a contenção nesse sentido.

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Queria agradecer, em primeiro lugar, ao Eng.º Ferreira do Amaral a sua presença.

Gostava de começar por lhe perguntar exatamente quando é que se deixou de cobrar portagens, em agosto, na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Deixou... Quer dizer, quando passou a não cobrar?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, desde que data é que se deixou de cobrar a portagem em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Para dizer a verdade, não me recordo, mas julgo que já foi há uns anos largos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não tem ideia se isto foi num reequilíbrio financeiro, num FRA VII, em 2001?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Talvez tenha sido, sim, foi por essa época.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, Sr. Engenheiro, em primeiro lugar, confirma aqui que, até esta data, os utilizadores da ponte

pagavam essa utilização no mês de agosto e, a partir daí, deixaram de pagar até à introdução novamente já por este Governo. Certo?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Julgo que sim, embora não lhe possa garantir porque essa é uma questão que não tenho de memória, mas julgo que foi esse o esquema. Já foi há bastante tempo.

Portanto, por volta dessa altura, as portagens deixaram de ser cobradas em agosto e, só agora, é que voltaram a ser cobradas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E tem ideia de qual era a compensação média, ao longo destes anos, que o Estado tinha que atribuir à Lusoponte pela não cobrança de portagens no mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não sei os números de cor, mas este ano foi de 34 milhões de euros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Este ano foi de 34 milhões de euros só como compensação do mês de agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Quer dizer que, ao longo destes mais de 10 anos em que, por opção política, o Partido Socialista decidiu a não cobrança de portagens na Ponte 25 de Abril, isto terá levado a uma diminuição de receita, neste caso para a Lusoponte, que era compensada por via dos contribuintes num valor, eventualmente, de mais de 300 milhões de euros.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Tem que ser sob reserva, porque não estou seguro nem da data do começo nem sequer do montante de que falou. Não estou seguro de uma coisa dessas.

Obviamente, tenho esses documentos todos em arquivo, mas não os tenho aqui e, portanto, não posso garantir, mas, qualitativamente, foi isso. Quer dizer, o Estado autorizou a não cobrança em fevereiro e, naturalmente, sendo assim, teve de compensar a Lusoponte por essa quebra de receitas e só agora é que repôs o pagamento das taxas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A questão política que quero que aqui fique clara é que foi o Partido Socialista, na altura, que decidiu a não cobrança de portagens em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Julgo que sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi uma opção política. Pôs os contribuintes a pagar uma utilização que devia ser paga pelos seus utilizadores, pelos seus utentes, como era durante os outros 11 meses, e, por opção política, pôs os contribuintes a pagar essa utilização durante o mês de agosto. Estou certo?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, posso acrescentar mais o seguinte: o Governo, aqui há cinco ou seis anos, entendeu que já era tempo de acabar com essa exceção, que não tinha, de facto, justificação, porque era realmente uma forma de impelir as pessoas a ir para férias, pois o trabalho era menor em agosto e, nessa altura, nós próprios, a Lusoponte, preparámos toda a documentação e toda a legislação suficiente para o Governo pôr em vigor essa medida. E o Governo, nessa altura, recuou...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Nessa altura... Desculpe, não percebi.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Recuou. Nessa altura, quando nós apresentámos a documentação para publicar a portaria que faria retomar as portagens, durante o mês de agosto, o Governo recuou.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas em que altura é? Em dois mil e quê?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não sei, mas foi talvez em 2004 ou 2005 ou uma coisa qualquer desse género. Talvez depois, em 2006.

E, assim, isto ficou em banho-maria e não andou e o Estado continuou a perder ali uma receita que, já na altura, se mostrava que era essencial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, temos aqui um documento do InIR, que nos diz que «foi feito e enviado para o gabinete do então Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e Comunicações, Dr. Paulo Campos, em 5 de novembro de 2010, propondo à «consideração superior a respetiva assinatura do FRA IX, sem qualquer outra matéria, designadamente a introdução de portagens em agosto».

Tem conhecimento que o InIR propôs ao anterior Governo e ao Secretário de Estado também a introdução de portagens em agosto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim. Julgo até que foi antes disso, isto é, já tinha proposto quando essa carta foi feita, mas, de qualquer maneira, a questão era essa.

Claramente, o Governo, nessa altura, entendeu que não devia fazer isso e, portanto, deixou passar. Por que é que entendeu? A gente pode especular, mas a minha opinião é que teve algum receio de uma má reação da opinião pública a isso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O grande problema de alguns governos é que sempre que há más reações e que governam sempre para as eleições e para os votos, depois, não tomam as medidas que devem tomar.

Isto porque a questão é exatamente esta: o InIR recomendou e o Secretário de Estado Paulo Campos nem sequer respondeu ao InIR.

Continuando a ler o mesmo documento, perante o silêncio do Secretário de Estado, quanto a esta proposta da introdução de portagens, o InIR insistiu e solicitou o esclarecimento, em 15 de março de 2011, não tendo obtido qualquer resposta ou orientação. Mais uma vez, o InIR insiste nesta proposta de introdução de portagens e o Secretário de Estado, pura e simplesmente, fecha-se em copas e não responde sequer.

Mas, o mais curioso desta telenovela, é que, já com este Governo, a 17 de junho de 2011, o InIR recebe uma carta, vinda do chefe de gabinete do anterior Secretário de Estado, que oficiou ao InIR, determinando que «tendo em conta que o Orçamento de Estado para 2011 prevê a eliminação da isenção de cobrança de portagens no mês de agosto, se considere, nesse novo acordo adicional, a introdução de portagens».

Isto, sinceramente, nem sei como o classificaria, porque o InIR, durante, pelo menos, dois anos, andou a insistir com o Governo, com o Secretário de Estado, que era necessário introduzir portagens.

O Governo não respondeu sequer às solicitações do InIR e, depois, de uma forma habilidosa, para não lhe chamar outra coisa, para que a contestação caísse em cima deste Governo, o Secretário de Estado de então recomenda, através do seu chefe de gabinete, para que, no ano seguinte, fosse aplicada a introdução de portagens em agosto, o que é, do ponto de vista político, e até moral, ilegítimo. Alguém, que já tinha perdido as eleições, faz uma recomendação quando esteve, durante dois anos, com a recomendação na gaveta e não teve coragem de a fazer.

Ora, isso, mais uma vez, penalizou os contribuintes, em função daquilo que foi uma opção clara, tomada em 2001, que foi pôr os contribuintes a pagar a passagem, durante o mês de agosto, pelos seus utilizadores.

Aquilo que lhe peço é, exatamente, saber se tem conhecimento deste documento que é enviado pelo chefe de gabinete, já depois das eleições, já em 17 de junho, e como é que interpreta que esta recomendação, que foi feita e que, pelos vistos, também tinha sido feita pela Lusoponte, não tivesse tido acolhimento junto do Governo e, depois, de uma forma, até diria, um pouco cobarde, já depois de não terem legitimidade para o fazer, acabam por fazer esta recomendação, quando estiveram dois anos sem a fazer.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, eu não conhecia essa correspondência entre o chefe de gabinete e o InIR. Conhecia, antes, qual foi a reação do Governo, quando nós falámos na questão das portagens e naquilo que me parecia que era a despesa do Estado menos justificada de todas, esta da Lusoponte, que era isentar portagens durante no mês de agosto.

Lembro-me de qual foi a reação do Governo dessa altura, que disse que ia ponderar o assunto e nunca chegou a dizer «que não», mas, devagar, deixou cair. E é isso de que me recordo da situação.

Depois, voltamos a falar do assunto com membros do anterior Governo, que disse que faziam intenções de isentar. Recordo até que, uma vez, ao Sr. Ministro com quem falei, lhe disse «olhe, há um limite para tomar essa decisão, porque, se não, depois, ela é inútil, já que não consigo montar os equipamentos técnicos suficientes para cobrar a portagem, senão até 15 dias antes de começar o prazo, na véspera não posso. Portanto, se faz tenção de mandar cobrar portagens outra vez, então, peço que me diga já».

Julgo que estaríamos a falar, talvez, em julho. Não obtive resposta e percebi que o Governo estava em grande hesitação nessa matéria, hesitação que veio a ser resolvida mantendo a situação como estava anteriormente, isentando de portagens, o que interpretei como uma avaliação, provavelmente pessimista, do que é que seria a reação do público.

Essa correspondência, que não conhecia, enquadra-se, perfeitamente, neste contexto de que estou a falar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não conhecia, mas o InIR conhecia e é lamentável que, depois de dois anos com a proposta na gaveta, se tenha enviado para o InIR instruções no sentido de introduzir portagens.

Mas há, aqui, também, um comunicado do Governo que, no seu ponto três, em que o texto é acordo de reequilíbrio financeiro entre o Estado e Lusoponte, diz: «Nestes termos, em 31 de março de 2011, foi efetuado pelo Estado, através da EP, um pagamento, a título de compensação direta, tal como previsto na tabela de fluxos de pagamento prevista no FRA IX». O que era isto, Sr. Engenheiro, e que valor foi este?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Com essa qualificação, não sei ao certo. Mas esse FRA IX foi um FRA negociado, mesmo antes de eu estar a Lusoponte, devo dizer.

Como é que diz a frase exatamente?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Diz que foi pago em 31 de março de 2008, a título de compensação direta, tal como o previsto na tabela de fluxos de pagamentos no FRA VIII.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Portanto, no FRA VIII e não no FRA IX.

Durante o período da concessão, foram-se criando deveres e haveres. Vou dar um exemplo: as instalações do GATTEL (Gabinete da Travessia do Tejo em Lisboa) deviam reverter para a Lusoponte, mas, depois, não reverteram e isso deu direito ao pagamento. Também, ao contrário, a Lusoponte teve de fazer pagamentos e um deles, por exemplo, foi o da cobrança das taxas ao Estado. Isso deu uma tabela de fluxos financeiros para cá e para lá que eram acertados, normalmente, em dois meses do ano, em março e em setembro, e com uma grande preocupação de, evidentemente, não se aproveitar a ocasião para dar uma «ferradela» nem ao Estado nem à Lusoponte. Foi sempre feito com objetividade e seriedade.

Portanto, isso deve fazer parte desse grupo de fluxos financeiros que eu, francamente, não sei exatamente qual é. Mas houve vários.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Por exemplo, o reequilíbrio financeiro de mais de 50 milhões de euros relativamente à questão do IRC.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — O que é que isso quer dizer?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Por causa da alteração da derrama. Isto para chegar onde? Não foi em 2001 que o risco fiscal ficou do lado do Estado e que, depois, isso veio a dar, em 2010, um reequilíbrio financeiro calculado, na altura, de mais de 50 milhões de euros, resultante do acordo global a cumprir pela Estradas de Portugal em nome do Estado?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Isso aí há um conflito grave, na minha opinião, entre a Lusoponte e o Estado, que não sei como é que se vai resolver mas, provavelmente, em tribunal arbitral, como já foram resolvidos outros assuntos. Isso resultou do facto de o Estado ter introduzido a chamada derrama estadual. Nós consideramos que é um imposto como os outros e o Estado considera que não, que faz parte do grupo de impostos que não tem a ver com o IRC.

Portanto, não sei se é a isso que se está a referir, mas esse conflito ainda está em aberto e vai ter de ser resolvido. Nós temos tentado...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Esse conflito existe por causa da renegociação que foi feita, exatamente, em 2001.

Isto porque a posição que agora a Lusoponte defende contra o Estado resulta exatamente do facto de o risco fiscal ficar do lado do Estado. Esse será o argumento que os senhores, eventualmente, têm para pedir essa indemnização fruto do acordo de 2001, onde não ficaram salvaguardados os interesses do próprio Estado.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Problemas desses houve já dezenas deles, como se calcula, porque uma concessão deste tamanho origina sempre questões desse género. Têm todas tido solução, quer dizer,

ou por negociação pura e simples ou, então, por tribunal arbitral, que para isso é que ele existe e funciona.

Neste caso, como é evidente, nós não podemos, face aos nossos acionistas, abdicar de uma receita que é importante para nós e, portanto, teremos de resolver isso nas instâncias próprias.

O Estado, até agora, tem mantido uma posição muito firme, dizendo «não, uma derrama dessa natureza é um imposto diferente do IRC». Enfim, escuso de argumentar, porque isso será argumentado no sítio próprio, mas parece-me evidente uma coisa: é que os impostos não são diferentes por causa dos nomes que têm.

Essa questão é muito importante para nós e esperamos vê-la resolvida ainda este ano.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, é na sequência disso esta notícia de 9 de abril de 2013 que diz «Lusoponte pede indemnização de 100 milhões» e depois diz «de acordo com o governante, o pedido de indemnização da empresa Mota-Engil deve-se ao fato de o anterior Governo ter assinado, em 2008, um acordo em que se compromete a compensar a Lusoponte pelo risco de variação dos impostos».

É exatamente por causa disto?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não está muito correta a notícia, mas a questão é essa. Não está muito correta, porque não é daí que vem a obrigação do Estado. O Estado quando aprovou o projeto, como é evidente, porque não podia deixar aberta a questão dos impostos, iria buscar lá o dinheiro que quisesse, bastava simplesmente...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sabe por que é que a notícia não está correta, Sr. Engenheiro? É exatamente porque esta questão da derrama não é relativa a 2008, mas é relativa a 2001 e esta questão do risco fiscal que ficou em termos de IRC. É só isso.

Agora, essa questão, evidentemente, terá que ser dirimida pelo tribunal arbitral, se for caso disso.

Só mesmo para terminar, também recolhi aqui, neste caso, no *Diário Económico*, o seguinte: «De acordo com Paulo Campos, os contribuintes pagavam por ano, à Lusoponte, 800 milhões de euros».

Gostava de saber se o Sr. Engenheiro confirma isto.

Depois, também se diz: «Paulo Campos referiu que, no caso da Brisa e Lusoponte, ainda há cláusulas que não defendem os interesses do Estado». Pergunto: por que é que este Secretário de Estado diz que há cláusulas que não defendem os interesses do Estado, no caso da Lusoponte — e eu admito que haja, que fique claro —, não fez nada, ao longo destes anos, para acabar com essas cláusulas?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Também não sei, mas, na verdade, a nós nunca nos disse isso. Quer dizer, se nos tivesse dito que havia uma cláusula que não podia aceitar, porque não defende os interesses do Estado...

Mas não, não há, nem nunca disse isso e...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi em 18 de janeiro de 2013...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — ... se tivesse dito, com certeza, que mostraríamos a melhor boa vontade de negociar a cláusula. A nossa função, como concessionários, é deixar o Estado confortável, não

queremos, de maneira nenhuma, tentar ir ao arrepio do que são os interesses do Estado e tentar obter os nossos rendimentos através do sofrimento do Estado. Não temos essa filosofia nem podemos ter; uma concessionária não pode ser isso.

Portanto, se há aqui algum problema no contrato da Lusoponte que o Estado não pode aceitar ou tem dificuldade em aceitar ou lhe custa muito aceitar, obviamente, o natural era dirigir-se à Lusoponte e dizer «vamos renegociar isto». Devo dizer que já aconteceu, em várias ocasiões, e, portanto, não é uma coisa inédita.

Se o Secretário de Estado não quis fazer isso, terá alguma razão, mas eu, francamente, não acho que a Lusoponte possa ter remorsos de não ter acedido ao diálogo com o Estado, sempre que o Estado o pediu.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Deve ser o próprio que tem remorsos, pois, pelos vistos, nunca solicitou a alteração dessas cláusulas.

Não fez ainda comentários relativamente aos 800 milhões de euros que o Estado paga por ano à Lusoponte.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Isso, também tenho a dizer, é falso.

O Estado não paga à Lusoponte, pois houve determinadas exigências ou pedidos que o Estado fez, relativamente ao contrato, em que, numa avaliação dos dois lados, chegámos à conclusão que vale o que vale, e, portanto, isso é que é a compensação que a Lusoponte exige, como é natural. É a tal história da alteração dos FRA.

Portanto, se há uma alteração que o Estado exige, impõe ou pede, relativamente ao contrato, por razões que só ele sabe e, como digo, muitas vezes justificadas, a obrigação das duas partes é fazer as contas e saber

quanto é que isso custa. Depois, o Estado, obviamente, deve responsabilizar-se por essa maquia.

Não podemos é esperar que seja a Lusoponte a oferecer ao Estado coisas, que o Estado quer, relativamente à situação. Não pode fazer isso, nós temos acionistas e estes não estão lá para fazer esses «fretes» ao Estado.

Temos um contrato feito em determinadas condições, em determinado contexto e tudo o que seja alterar esse contrato, obviamente que tem um preço ou um benefício. Acertar essas coisas foi o objeto dos FRA.

Devo dizer, francamente e sem querer fazer elogios em causa própria, que isso tem corrido bem, porque, para já, a Lusoponte tem tido uma atitude muito aberta, a esse propósito, porque a Lusoponte podia muito bem, em determinadas situações, dizer «não quero, não altero o contrato como está, pois está muito bem». Nunca dissemos isso, sempre dissemos, sim senhora, vamos fazer.

Tem sido sempre possível chegar a um consenso objetivo, quer dizer, não é um consenso de negociação, é um consenso objetivo sobre o que é que é justo e não é justo. Tem sido possível fazer isso e espero que assim continue.

Entretanto, assumiu a presidência a Sr. ^a Deputada Eurídice Pereira.

A Sr.^a **Presidente:** — Muito obrigada, Sr. Deputado.

Passamos, agora, ao Grupo Parlamentar do PSD. Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Engenheiro, os meus cumprimentos, seja bem-vindo a esta Casa e muito obrigado pela documentação que nos fez chegar.

Sr. Engenheiro, como deve compreender, temos que fazer aqui uma pequena nota ou um apontamento prévio para que quem nos ouve até ou quem nos leia amanhã ou nos veja compreenda um bocado a postura do Partido Socialista.

Temos que compreender que foi um registo para consumo interno, pois há aqui uma narrativa do Partido Socialista que aposta em querer reescrever a história e, portanto, tenta um discurso de negação, no que diz respeito ao período de 2005-2011. Ou, então, tentam fazer crer aos portugueses que esse período não existiu na nossa história e que houve um lapso entre 2004 e 2012, que houve um pequeno salto histórico e, quando não conseguem afirmar essa ideia ou essa narrativa de negação, tentam estes discursos confusos, numa lógica de nova imagem, de quem aproveitou o ano letivo para se requalificar, aparecendo agora, aqui, mais qualificados e com uma nova imagem, até com uma certa visão filosófica da vida.

Tudo isto foi para consumo interno e, portanto, passemos à frente, uma vez que estamos a tentar apurar alguma informação e alguma verdade sobre as PPP.

Desde logo, neste âmbito, o que nos ocorre dizer é que — hoje, nesta Comissão, não temos dúvidas, e penso que a população em geral não tem dúvidas — esta foi uma das causas da grave situação financeira em que o País se encontra.

Houve aqui um descontrolo financeiro entre 2005 e 2011, foi a ponta final, digamos, deste descalabro em que, numa lógica, aí, sim, pegando nas

expressões do Deputado do Partido Socialista, de «desorçamentação», fugindo ao controlo de Bruxelas, desorçamentou-se a torto e a direito.

Ora, quando se tenta desorçamentar e esconder perde-se o controlo.

É óbvio que tudo aquilo que saiu da esfera orçamental deixou de ser fiscalizável, controlável, tanto a nível interno como a nível externo, e só foi possível colocar-lhe «os olhos em cima» quando o problema atingiu uma dimensão tal que alguém teve de nos vir chamar à razão.

Infelizmente, fruto dessa gestão do Partido Socialista, estamos hoje nesta situação de intervenção externa.

Este desequilíbrio, e com isto concluo esta nota, teve um culminar.

Quando aqui veio, não o atual, mas o anterior presidente da Estradas de Portugal, disse-nos, de forma clara (isso está registado em ata), sobre os contratos celebrados em 2010 — portanto, dois anos depois da falência do Lehman Brothers em que já não havia nenhum português que não soubesse que existia uma crise no mundo —, que foram assinados contratos de subconcessões.

Ora, cá está a desorçamentação, portanto, para o orçamento da Estradas de Portugal. A discussão que se colocava era se teriam ou não escondido 705 milhões, porque que eles estavam lá, estavam! Do que já só se falava era se foram escondidos ao Tribunal de Contas ou não.

Portanto, o anterior Sr. Presidente da Estradas de Portugal, cumprindo, como é óbvio, orientações do Governo do Partido Socialista, achou natural que, em 2010, acolhesse, para encargos da Estradas de Portugal esses 705 milhões, quando a reação normal devia ser de que face a esta conjuntura financeira, não havia condições para arcar com eles.

É, por isso, este reescrever a história, esta narrativa que o Partido Socialista aqui nos traz e temos de passar à frente.

Sr. Engenheiro, aproveitaria para fazer luz sobre uma questão que nos parece importante e que não foi aqui falada, porque não é essa a estratégia seguida pelo PS.

Das minutas que fomos tendo conhecimento do acordo que seria agora celebrado a propósito da reintrodução de portagens no mês de agosto, também havia a questão do risco fiscal.

Noutras audições também já falamos sobre essa questão, pelo que gostaria, a propósito dessa questão do risco fiscal, nomeadamente porque sabemos e é público, que poderá haver reduções de IRC, quais seriam as consequências em termos do relacionamento do concessionário com o concedente Estado e de que lado é que estaria o risco, à data de hoje e na sequência dos últimos acordos celebrados.

Esta seria a primeira questão, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Os valores do montante do imposto foram fixados no contrato inicial. Pretendia-se que não fosse por ação do Estado, através do seu poder legislativo, que todo o negócio e toda a equação da ponte ficassem em risco.

Assim, combinou-se que não podia haver aumento de imposto. Aquele imposto era o que havia e que, da mesma maneira, simetricamente, os benéficos da quebra de imposto, em princípio, não seriam para a Lusoponte.

Procurou-se, pois, que o projeto da Lusoponte fosse neutro em relação ao fisco. Só assim é que era possível contar, porque, como é claro, investidores estrangeiros daquela natureza não iam, com certeza, correr o risco de depositar nas mãos do Estado português a capacidade de tirar dali o rendimento que quisesse. Não podiam aceitar isso. E foi isso que ficou no estudo.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Portanto, ficou claro.

Este é o tipo de conclusões que queremos que sejam feitas e não as conclusões de autoelogio que o Partido Socialista faz, em que ele próprio diz que é a melhor conclusão que até hoje se tirou, quando é ele próprio que as está a enunciar.

É deste tipo de conclusões, como, neste caso, a da naturalidade fiscal, que precisamos.

Já agora, e antes de passar a palavra ao Sr. Deputado Duarte Marques, com quem dividiria esta intervenção, queria fazer-lhe uma pergunta, Sr. Engenheiro, relativamente à documentação de suporte que, para nós, ainda está na área de resposta da Lusoponte.

Das intervenções anteriores surgiram já aqui algumas dúvidas relativamente à data sobre qual a documentação que suporta o relacionamento da concessionária com o Estado.

Isto é, como talvez o nono acordo ainda não estará formalizado, se se perspectiva para breve a sua formalização e, não estando ainda formalizado, ao abrigo de que documentação ou de que suporte legal é que foram consagradas para efeitos de organização estas alterações do pagamento da portagem, uma vez que não temos suporte quanto a isso.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, penso que isso devia ser o Estado a fornecer. A Lusoponte, aqui, é o parceiro menor, é simplesmente concessionária.

Portanto, acho que o Estado é que devia fornecer esses documentos.

Em todo o caso, se houver aí uma falha, a Lusoponte fornecerá, com certeza, disso não há dúvidas nenhuma.

Não há nada de estratégico de notável que possa fazer perigar alguma coisa na Lusoponte.

Por isso, não há nada a esconder e com certeza que nós forneceremos.

Mas, para meu descanso como concessionário, gostaria mais que fosse o Estado a fornecer, que é para não sermos acusados de fornecer documentação de que o Estado não estava de acordo que se fornecesse, embora também me pareça difícil que isso se passe.

Portanto, está com certeza à disposição esse suporte legal e tudo.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Presidente, António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira está a pedir a palavra para uma interpelação à Mesa.

Faça favor, Sr. Deputado

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Muito obrigado.

Sr. Presidente, como é uma interpelação, pedia-lhe para não contar o tempo, pois a seguir o Sr. Deputado Duarte Marques irá falar.

O Sr. **Presidente**: — Se é sobre o que o Sr. Engenheiro falou, não esteja a desvalorizar a sua própria interpelação!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Exatamente! O que é preciso é não haver desconto e procurarei utilizar muito bem o tempo que me é dado.

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

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, está a decorrer o prazo para haver uma resposta da Lusoponte, relativamente a documentos que lhe foram solicitados. No entanto, apelava para que, se houver alguma documentação que seja possível, como muito bem o Sr. Engenheiro nos disse, recolher da parte do Estado, seria de a identificarmos e solicitá-la, então, ao Estado. Nomeadamente no que diz respeito ao último acordo, era preferível obtê-la pelas instâncias oficiais e não estarmos a dar trabalho desnecessário, se já estiver organizado. Mas, pelo menos, que os prazos sejam céleres, até porque, como deve compreender, Sr. Presidente, era documentação que gostaríamos muito de ter lido antes desta audição, mas não tivemos oportunidade de o fazer.

Por isso, não podemos assacar responsabilidades à concessionária, como é óbvio, nem à Comissão.

Era apenas este alerta.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. Será tida em conta, naturalmente, a sua interpelação.

Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, em primeiro lugar, queria pedir desculpa à Mesa porque, há pouco, também me exaltei, pois quem não se sente não reage!

De qualquer das formas, não podia deixar de criticar e de denunciar a forma como o Sr. Deputado Manuel Seabra, há pouco, se dirigiu, porque teve uma postura que, do meu ponto de vista, não foi digna deste debate neste Parlamento.

Sobretudo, foi uma postura que não permitia sequer a resposta por parte do nosso convidado, que está aqui para responder, mas foi um momento triste que não podia deixar aqui de denunciar, porque essa postura, na minha opinião, não se tem num momento destes e não enobrece nada o nosso objetivo aqui.

Sr. Presidente, dito isto, queria dizer, Sr. Engenheiro, que vamos dar-lhe tempo para responder às perguntas e que não vou colocar na sua boca qualquer resposta, que eu queira que dê. Não irei apontar o dedo acusador e ser desrespeitoso para consigo e não irei deixar, também, de fazer as questões todas que considero importantes.

Em coerência com aquilo que tenho colocado aos outros convidados que aqui estiveram, gostava que o Sr. Engenheiro dissesse o que é que pensa sobre o facto de ter sido Ministro de um Governo do PSD neste caso e, passados 12 anos, ter ido trabalhar para uma empresa que tutelou.

Tivemos aqui pessoas que já falaram sobre isso, para o passado de seis anos ou o passado de um ano.

O Partido Socialista só lhe fez essa pergunta a si, eu digo que fiz aos outros todos e volto a colocá-la a si, porque gostava que falasse sobre isso.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sim, senhor, Sr. Deputado, e explico com muito gosto.

Entre o ato da aprovação, por mim, do contrato com a Lusoponte e a tomada de posse como presidente não executivo da Lusoponte, que é o que sou — eu não sou um *chairman*, propriamente não estou lá o dia-a-dia, nem faço trabalho do dia-a-dia —, decorreram mais de 12 anos.

Fiquei espantado, depois, com a celeuma que isso levantou que, em minha opinião, foi muito artificial e criada de propósito para me colocar

uma situação desconfortável. Eu que, normalmente, sou muito metuculoso nessas coisas e muito consciente desse tipo de atuação, fiquei surpreendido.

E fiquei surpreendido porquê? Porque 12 anos não é prazo que entre para uma questão destas. Não é possível fixar um prazo ou que isto é obrigatório fazer num prazo de 12 anos e dizer, ao mesmo tempo, «agora, qualquer prazo que venha, você está sempre com esse problema às costas».

Pergunto, e já perguntei aqui nesta Comissão, se 12 anos não chega para fazer uma separação clara entre uma função e outra, então, tenho o direito de perguntar — e a Comissão é uma das Comissões a quem posso perguntar isto — «então, qual é o prazo que chega?» Se 12 anos não chega, então 13 já dá? Então, 14, 15, 20, 25, a eternidade? Para sempre? Bom, isso põe problemas, de facto, na minha opinião, até de direitos individuais, porque não deixar uma pessoa trabalhar para toda a vida, forçando uma interpretação da lei, parece-me de mais.

Evidentemente, se eu quiser ser rigoroso, nessa matéria, e quero, toda a área em que eu podia ter emprego é a área que eu tutelei. De maneira que isso significava, pura e simplesmente, que a partir de agora não poderia ter emprego.

E fico a pensar que isto não pode ser, pois há aqui uma questão que não está a ser contemplada: o prazo entre uma coisa e outra.

Quando apreciei juridicamente esta questão que, obviamente, interpretei não só juridicamente mas moralmente, explicaram-me que o prazo era, na altura, de quatro anos, o que eu já achava excessivo, mas, está bem, quatro anos... Não eram 12! Se acham que é 12, então, é sempre, e, se é sempre, há aqui uma ofensa, que é feita ao direito natural e constitucional do indivíduo que é o direito ao trabalho.

Não é já uma questão de saber se há alguma influência entre aquilo que se presume ser a causa e aquilo que se presume ser o efeito quando

distam 12 anos. A questão é que não há nenhuma razão para fazer isto e, portanto, há aqui ofensa ao que são os meus direitos.

Em todo o caso, também como disse da outra vez, os Srs. Deputados estão no sítio certo para reverem a situação e estabelecer ou proporem normas legislativas sobre esta matéria. Eu, obviamente, obedecerei, como qualquer cidadão obedece.

Recordo uma coisa que também, já agora, gosto de dizer a meu favor.

Quando saí do Governo essa questão pôs-se em relação à Comissão de Ética, porque eu tinha tido uma oferta de emprego de uma empresa da área que era compatível com as minhas aptidões profissionais — e era até um emprego que me interessava —, e eu tive o cuidado de perguntar à Comissão de Ética se era legítimo eu sair do Governo e entrar para uma empresa destas. A Comissão de Ética pensou, pensou e acabou por dizer que não era legítimo, que eu não podia aceitar. E não aceitei. Nem houve uma palavra nos jornais, nem nada, achei que a Comissão de Ética era a entidade própria para apreciar e apreciou desta maneira.

Esta posição foi uma massada para mim que, naturalmente, estava sem emprego, mas acabei por aceitar e aceitei sem azedume.

Neste caso, considero que é inconcebível isto, pois é uma ofensa ao que é regra moral, normal de conduta, dizer que não se pode aceitar um emprego numa empresa 12 anos depois de a ter tutelado. Isto é entrar num domínio da super-exigência para não ter exigência nenhuma, porque fazer uma coisa destas é, evidentemente, o princípio de não haver exigência nenhuma.

Desculpem o desabafo, mas acho que tenho a obrigação de, perante a Assembleia da República e a Comissão própria, pô-lo diretamente.

Há casos em que isto não sucedeu, em que não foram 12 anos que passaram, mas foram, às vezes, até meses, mas que, obviamente, nunca os invoquei, porque as pessoas não se defendem atacando o próximo, não é assim que se faz.

A verdade é que, devo dizer, a mim doeu-me um bocado e doeu-me não propriamente pelas consequências daquilo que fizeram, mas por esta suspeita, porque isto implicava uma ponderação e uma previsão tão forte, uma determinação tão a longo prazo que eu não posso aceitar que as pessoas julguem isso. Não é justo nem sequer é possível.

Aliás, devo dizer, para que conste e fique claro, que aceitei este convite que me foi feito pela Lusoponte porque o anterior presidente morreu — era uma ótima pessoa! —, coisa que eu nem poderia prever.

Então, fazer um convite destes 12 anos depois de a empresa ter sido tutelada por mim e colocar este assunto da maneira que tem sido colocado, na minha opinião, só pode ter um entendimento que é de baixa política. Não é assim que se defendem os interesses do País.

Esta é a minha opinião.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Engenheiro, recordo-me até de uma frase do ex-líder do Bloco de Esquerda, Francisco Louçã, que lhe disse uma vez, em público, «que o tempo normal seria, pelo menos, 10 anos». Não sei se se recorda disso. Afinal, foram 12!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Lembro-me de ter ouvido isso e, na altura, comentei «bom, então, estou a salvo das críticas do Bloco de Esquerda, porque eu estou há 12».

Portanto, essas questões, normalmente, não se ponderam quando o que está em causa é fazer política de qualquer maneira. Não digo que seja o Bloco de Esquerda que a tenha feito.

O Sr. **Presidente**: — Concluiu, Sr. Deputado?

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Não, não conclui. Acho que temos aí uma toleranciazinha, graças ao Sr. Deputado Manuel Seabra,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu dou de barato isso, como é costume!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — ... que, agora, também quero usar, mas vou deixar as pessoas responder às perguntas e, se não tiver tempo, deixo para a segunda volta.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, eu aqui tinha uma defesa: poderia dizer «eu não estava cá e, portanto, não posso ser responsabilizado por tolerâncias que não são minhas».

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, há bocado, protestei, porque...

O Sr. **Presidente**: — Vamos lá ver, Sr. Deputado, eu não estava cá nessa altura e, portanto, o que lá vai, lá vai.

Se o Sr. Deputado quer fazer, apenas, uma breve questão, poderá fazer agora, se quiser utilizar a segunda volta, utiliza a segunda volta. O Sr. Deputado avaliará e dirá o que prefere.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — O grupo parlamentar diz-me para aproveitar a igualdade e para fazer o mesmo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, então, vá!
Eu sou um apologista do princípio da igualdade!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, desejo prestar um esclarecimento à Mesa.

Há pouco, protestei não pelo tempo, mas porque um Sr. Deputado, de outro partido, apenas falava por cima do Presidente em exercício e não deixava o convidado responder. Não foi propriamente só por causa do tempo, mas porque, apesar de avisado, não se calava, ostensivamente, falando ao mesmo tempo que o Presidente da Comissão em exercício.

O Sr. **Presidente**: — Vamos em frente.
Sr. Deputado, queira prosseguir, então, faz favor.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — O Sr. Engenheiro, da outra vez que aqui esteve falou, várias vezes, sobre a Lusoponte, apesar de ser numa outra audição sobre a Brisa, mas falou-se muito também sobre a Lusoponte.

Faço-lhe, pois, esta questão: por que é que coloca tantas vezes a Lusoponte como uma PPP diferente das outras? Por que é que é diferente das subconcessões que, há poucos anos atrás, foram lançadas?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — A minha opinião é de que não é uma PPP, pelo menos, na conceção que ela foi adquirindo, porque PPP é

uma «invenção» de um nome que tem 10 anos, mas, depois, foi-se fixando e a coisa foi-se adaptando ao nome. Hoje em dia, já há um conceito geral de PPP e, do meu ponto de vista, o contrato da Lusoponte não configura uma PPP.

E porquê? Quais são as características? Porque o contrato da Lusoponte é um contrato de concessão normal, que é uma figura centenária em Portugal. Desde a eletricidade, ao gás, aos telefones, à Carris, aos transportes, houve concessões para tudo em Portugal, como País especialmente vocacionado para ter concessões.

Foi uma concessão típica, e mais nada senão uma concessão.

Depois, quando começou a haver dificuldade em encontrar financiamento para as operações, apareceram as PPP. Foi isso que determinou o nascimento das PPP. É que não havia financiamento. Não havia e, a certa altura, até deixou de haver financiamento por empréstimo. A certa altura, sobretudo depois de Maastricht, não havia maneira de financiar estas obras, porque já nem era possível mais dívida do Estado.

Então, lembraram-se desta coisa brilhante que foi criar uma dívida disfarçada que o Parlamento não conhece, que é anunciada como contrato particular e arranja-se maneira de financiar isto e, depois, daqui a 30 anos, quando for para pagar, já ninguém se lembra quem foi.

Isto foi exatamente o nascimento das PPP, coisa que, obviamente, a mim quase me ofendeu, pois foi tratar o cidadão desta maneira e os representantes dos cidadãos ainda mais desta maneira.

Estranho imenso como é que a Assembleia da República não reclamou, violentamente, contra as PPP porque devia ter pensado que era um esquema inventado para tirar ao controlo da Assembleia o endividamento nacional. E foi!

Portanto, nada disto estava como objetivo no contrato da Ponte Vasco da Gama, até porque o que estava em causa não era encontrar financiamento, porque esse financiamento foi encontrado pelo próprio concessionário, sem qualquer garantia do Estado. E foi encontrado através do *project finance*, que foi uma das razões porque a Lusoponte durou quase um ano a negociar o contrato porque era um contrato complicado como, aliás, disse.

Portanto não é uma PPP, quer dizer, não houve uma dívida criada pelo Estado, não houve nada. E, mais: nem houve nenhuma responsabilização do Estado perante aquilo que acontecesse à Lusoponte. Nada disto configura aquilo que conhecemos como sendo uma PPP.

E por que é que aparece a Lusoponte como sendo uma PPP? Porque isso convinha a um certo espectro político. E convinha porquê? Porque iam dizer que, afinal, a responsabilidade pelas PPP já era partilhada pelo Governo anterior, porque já tinha feito uma.

Claro que se esqueceram que conceptualmente não é uma PPP, que é uma coisa completamente diferente. Nessa altura, não havia PPP, mas desde D. Luís ou desde D. Carlos já havia concessões.

Mas não só isso. A partir daqui o Estado tinha mais moral para fazer mais PPP, que era o que o Estado devia fazer. O Estado, no final das contas, abriu este portão, escancarou esta porta e, a partir daqui, valeu tudo. E porquê? Porque assim nada disto era controlado pela Assembleia da República, coisa que a gente não se pode esquecer.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, vou já para a última pergunta e termino a seguir a esta questão.

Ainda o Sr. Engenheiro não estava na Lusoponte — penso eu, ou, se calhar, até já estava, mas já não era Ministro — houve um Governo

liderado por Durão Barroso, cuja Ministra das Finanças se chamava Manuela Ferreira Leite, que fez aprovar uma lei, que é a lei das PPP, que obrigava que todas as PPP necessitassem de um visto prévio das Finanças. Era uma coisa que no seu tempo de Ministro não existia, embora, se calhar, também devesse existir — não existia, mas, felizmente, evoluiu-se e, em 2003, isso foi aprovado.

O nosso papel aqui, nesta Comissão, não é verificar apenas o que é que os privados ganharam ou perderam. É, antes, perceber como é que o Estado, através desses instrumentos, protegeu ou não os interesses do Estado e dos cidadãos.

Isso, para nós, é talvez o mais importante, que é verificar quais as responsabilidades dos representantes do Estado nesta matéria.

Isto para dizer o quê? Em 2006, o Governo de então, liderado pelo Eng.º José Sócrates, sendo Ministro das Finanças Teixeira dos Santos e Secretário de Estado das Obras Públicas Paulo Campos, alterou essa lei e deixou de ser necessário o visto prévio das Finanças para lançar PPP, quando estas fossem lançadas por sociedades anónimas de capitais públicos. Ou seja, alterou-se a lei, deixou de ser necessário ir às Finanças se fossem lançadas por sociedade anónimas e, passado uns tempos, alteraram o modelo de gestão da Estadas de Portugal que passaram a ser uma sociedade anónima e, de repente, nasceram mais oito novas concessões, neste caso subconcessões.

No meu entender, e no entender do Dr. Vítor Almeida, que esteve aqui, que é um técnico das Finanças, que acompanhou estes processos ao longo dos últimos anos, desde, se calhar, do seu tempo de Ministro, passando pelos governos de António Guterres, Durão Barroso, Santana Lopes, José Sócrates — e ainda mantém esta posição — disse que esta alteração enfraqueceu e muito a posição do Estado perante estes contratos.

O Sr. Engenheiro, há pouco, disse que as PPP foram também uma forma de esconder à Assembleia da República — eu acho que esconder ao Estado e a todos os portugueses — o endividamento, de facto, do País.

Considera que esta alteração legislativa, em concreto, e esta postura enfraqueceu o papel do Estado, evitando que se pudesse aumentar ainda mais o endividamento do País? Ou seja, o Estado ficou mais frágil aí?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pois certamente que sim. Esse travão posto pela Dr.ª Manuela Ferreira Leite, e tudo o que ela fez foi nesse sentido, era muito oportuno e devia ter sido feito.

Mas o objetivo não era esse, o objetivo foi ter a popularidade de um Governo sem ter o dinheiro para fazer as obras. Isso era o que estava na cabeça dessas pessoas. Devo dizer que foi um desastre. As PPP foram um desastre e a sua justificação não tem ponta por onde se pegue.

Repare — e eu tenho de repetir isto — que as PPP foram tremendas em dois aspetos.

O primeiro foi na própria economia da operação. Como é evidente — e basta pensar um bocadinho —, um financiamento assegurado por empreiteiros, nas condições em que atuavam, obviamente, seria muito mais caro do que o financiamento através de uma instituição bancária. Isso era evidente. Portanto, já aí há uma perda clara e Estado teve de assumir tudo para não reconhecer que havia dívida. O não reconhecimento da dívida levou a pagar mais caro o financiamento. E muito caro.

Em segundo lugar, o que foi, para mim, a pior consequência de tudo é que fez desaparecer, estilhaçou, o limite natural que têm as obras públicas, que são muito propensas a isso: que é não fazer obra quando não há dinheiro. Isso é um limite muito saudável e ainda bem que existe esse limite, porque se não existir a pressão para fazer a obra é gigantesca, quer

dos empreiteiros, quer do público, quer dos governos. Os governos acham que, a partir daí, vão buscar a popularidade que tanto procuram.

Portanto, isso escancarou essa porta. A partir daí, foi sempre tudo possível. Repare que os projetos que estavam na calha para ser PPP eram perfeitamente megalómanos, já sem justificação económica para existirem, mas como se podiam fazer porque o dinheiro não faltava com este esquema, fez-se.

Esse foi o grande defeito das PPP, foi ter criado uma forma de ultrapassar o limite natural do juízo, que é de não haver recursos para fazer e, portanto, com as PPP havia sempre recursos. Claro, havia recursos para já, mas, depois, como era necessário pagar não havia fundos para isso.

Portanto, na minha opinião, acho que as PPP foram um desastre pela sua própria existência e não por terem sido utilizadas. Mas a existência das PPP deu a entender que era tudo possível, mesmo os projetos mais estrambólicos, porque dinheiro não faltava.

Isso, na minha opinião, foi o maior defeito das PPP.

O mal desta coisa, ainda por cima, foi que, no auge das PPP, quando elas começaram a ganhar foros de adquirido administrativo, era difícil falar contra as PPP.

Compreendo que um autarca ou a população de uma determinada povoação, que nem acreditava que lhe calhasse a sorte de ter uma autoestrada que nem era necessária, que deixasse fugir a oportunidade.

Portanto, «Deus me livre falar contra as PPP», porque perceberam que estas eram a sua chace. Como só pensavam em relação a eles e não pensavam que o País todo não podia aguentar uma coisa desse género, naturalmente encarregaram-se de não criticar muito as PPP, porque isso era jogar contra si próprios. E não era porque, depois, viu-se o que é que dava

esta autêntica falta de senso, no que respeita àquilo que o País pode pagar ou não pode pagar.

As PPP eram até uma maneira de iludir o próprio País. Vejam o exemplo que, na minha opinião, foi talvez o caso mais gritante que foi o caso da terceira travessia do Tejo, que era insustentável, bastava ler o projeto para verificar que era insustentável, mas era possível como PPP. Claro, não foi possível porque, a certa altura, a banca internacional também percebeu que estava aqui uma orgia de investimento que, obviamente, ia acabar mal. Mas estava tudo a pensar «vai-se buscar dinheiro à banca, faz-se e era bom».

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

Vamos, agora, abrir as inscrições para a segunda ronda.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, desejava fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente**: — São, portanto, duas interpelações. Quem é que começa? É o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo (PS)**: — Sr. Presidente, gostava que, por seu intermédio, pudesse distribuir ao Eng.º Ferreira do Amaral a resolução que criou esta Comissão de Inquérito, que foi escrita pelo PSD e pelo CDS e, depois, negociada com o Bloco de Esquerda.

É que, depois dessa tão grande dissertação sobre o facto de a Lusoponte não ser uma parceria público-privada, isso não é o que consta do objeto desta Comissão de Inquérito, não é o que foi escrito pelos diferentes grupos parlamentares, pois continua a ser uma parceria público-privada para Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

Portanto, como o Eng.º Ferreira do Amaral já repetiu isto várias vezes e parece ser o único a ter esta interpretação e este conceito, que é legítimo, naturalmente, mas que não colhe com aquilo que foi aprovado pela Assembleia da República, penso que os nossos trabalhos ganhavam muito com isso.

É que assim, se calhar, escusava de repetir isto mais cinco ou seis vezes.

Portanto, conhecer o objeto desta Comissão de Inquérito seria bastante útil, até em termos de bom senso das intervenções, já que estamos a ser brindados com a lógica do bom senso.

Eu também sou ainda do tempo de atravessar a Ponte 25 de Abril com a presença do Corpo de Intervenção lá, exatamente por falta de bom senso em algumas coisas. Até ainda me recordo de, infelizmente, alguém que até ficou em cadeira de rodas, exatamente porque, se calhar, todos nós deveríamos ter tido mais bom senso em algumas intervenções.

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

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Manuel Seabra também quer interpelar a Mesa?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não, é para apresentar um protesto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Um protesto!?! Contra quem?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, contra o Sr. Deputado Duarte Marques.

Hesitei sobre se deveria socorrer-me da figura da defesa da honra, mas, rapidamente, concluí que o Sr. Deputado Duarte Marques não me ofende, simplesmente porque quem utiliza este cinismo absoluto, como ele utiliza, e quem fez carreira, como ele fez, a injuriar atores políticos, não me ofende assim tão gratuitamente.

Mas eu percebo que, à falta de argumentos, o Sr. Deputado Duarte Marques centre o seu combate na censura ao meu desempenho.

Aquilo de que tenho consciência é que o resultado do meu empenho e do meu contributo nos trabalhos desta Comissão — poderá ser uma conclusão imodesta —, tem contribuído para a descoberta da verdade. Não sabia era que tinha tido tanto sucesso e, portanto, muita saúde e longos anos ao Deputado Duarte Marques.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputados, vamos regressar aos nossos trabalhos.

Pergunto quem quer intervir na segunda roda.

Pausa.

Inscreveram-se os Srs. Deputados Manuel Seabra e Paulo Cavaleiro.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, é para fazer várias correções.

A primeira para dizer ao Sr. Deputado Altino Bessa que, aqui, reiteradamente, invocou essa nota de que foi o Sr. Ministro, o então Ministro Ferreira do Amaral, que, em 1994, decidiu não cobrar portagens em agosto na Ponte 25 de Abril, para dizer, repito, que foi no Orçamento de 2012, portanto, isso foi inscrito em 2011, e não por atitude cobarde do então Secretário de Estado Paulo Campos, que se passaram a prever as cobranças de portagens na Ponte 25 de Abril.

Portanto, não foi nenhuma proposta do InIR, encapotadamente validada seja por quem for. Está no Orçamento do Estado para 2012, aprovado em 2011, muito longe ainda de se pensar que ia haver eleições, ao contrário daquilo que o Sr. Deputado Altino Bessa foi dizendo.

Depois, para dizer ao Sr. Eng.º Ferreira do Amaral que o Eurostat define como parceria público-privada «os contratos que transferem risco de construção, risco de disponibilidade ou tráfego para o parceiro privado, em que a maioria da receita do concessionário é paga pelo Estado».

A receita da sua empresa, Sr. Engenheiro, numa percentagem de 57%, resulta das portagens cobradas na Ponte 25 de Abril, que são receita do Estado. Uma parte muito significativa da sua receita que, em termos percentuais não sei qual é, são 468 milhões de euros, transferidos pelo Estado, que são uma parte muito significativa do que falta dos 57% para os 100%.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não é nada disso. Está enganado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Esta era uma nota que também gostava de lhe dar e ainda dizer-lhe que se isto não é uma parceria público-privada, não sei bem o que é uma parceria público-privada.

A Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no seu relatório do terceiro trimestre de 2012, agrega as parcerias público-privadas desde as subconcessões Marão, Transmontana, Pinhal Interior, Costa da Prata e, enfim, a Lusoponte.

A Direção-Geral do Tesouro e Finanças, também em 2012, diz que a Lusoponte é uma parceria público-privada. E diz ainda outra coisa: diz que o Estado recebeu zero em 2012 e zero em 2013 das portagens da Ponte 25 de Abril.

É o que está aqui e se o Sr. Engenheiro quiser dou-lhe cópia do relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças onde diz que...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Portanto, em 2012, o acumulado, e 2012 singelo, o Estado recebeu zero das portagens da Ponte 25 de Abril. Até hoje, não recebeu um tostão das portagens da Ponte 25 de Abril, como diz o relatório do terceiro trimestre de 2012 da Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

Sr. Engenheiro, sinceramente, para que este tema fique cabalmente esclarecido, gostava que, das duas uma: ou o Sr. Engenheiro nos faz chegar o tal FRA IX, que tem sido tão reiteradamente falado e que o Primeiro-Ministro, há um ano atrás, disse que tinha sido assinado no dia anterior e de que a Lusoponte é parte; ou nos esclarece definitivamente sobre esse assunto, porque, se não, fica a persistir a dúvida sobre o real destino desse

dinheiro. Tanto mais, Sr. Engenheiro, e para acabar, que há um comunicado do Ministério da Economia que assegura que haverá poupança de verbas com o fim das «borlas» de agosto na Ponte 25 de Abril, sendo que prevê um encaixe para o Estado de 48 milhões de euros.

Sr. Engenheiro, há bocado, mostrei-lhe as contas das portagens da Ponte 25 de Abril, que são 3550 milhões de euros em agosto. Ora, 3550 milhões de euros vezes 19 anos, dá qualquer coisa como 81 milhões de euros. Se a previsão do Estado é de receber 48, há 33 que vão para outro lado qualquer e eu gostava, sinceramente, de saber para onde vão esses 33, caso o Sr. Engenheiro me possa explicar.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — O Sr. Deputado insiste, insiste e quer arranjar aqui um problema que não existe. Mas, pronto, aceito que seja verdade, mas não lhe posso responder senão como respondi da outra vez. Não tenho duas caras. Já disse, mas como o Sr. Deputado não aceita e pergunta outra vez a mesma coisa, a partir daí, eu fico calado.

O Sr. Deputado pode ter a certeza que a Lusoponte, quando atua como está a atuar e, na minha opinião, com uma correção exemplar, o Estado, obviamente, também tem as suas compensações, sendo que uma primeira, obviamente, é manter uma ética na empresa, o que, para mim, é muito importante.

Uma segunda é que o Estado, não só este Governo, mas nos outros governos, negocia com a Lusoponte com confiança. Sabem que têm a confiança suficiente para poderem negociar e isso, obviamente, acaba, indiretamente, por beneficiar a empresa, porque muitos obstáculos são resolvidos desta forma.

O Sr. Deputado falou do problema, de que já não me recordo muito bem, mas era o problema...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Da definição do Eurostat!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Ah, está errada! Ou julga que eles não se enganam? Também se enganam. Os nossos também se enganam.

Esta minha opinião, que não é uma opinião esdrúxula mas é uma opinião óbvia e lógica, é apoiada por muita gente, nomeadamente professores universitários e académicos, e é difícil contrariar esta opinião.

Se fosse só o problema da tipificação do contrato, não achava mal. Quer dizer, chamem-lhe PPP, chamem-lhe o que quiserem, porque não vem daí mal ao mundo.

O que vem mal ao mundo é julgar que ele contém coisas que não contém. O contrato não contém nada que uma PPP tem. O contrato diz, simplesmente, em que condições é que a empresa pode operar, o que é essencial para o concessionário, diz qual é o valor das portagens e em que condições as pode cobrar, o que também é essencial para o concessionário funcionar.

Portanto, estabelece regras que nada têm a ver com as regras das PPP. Nada. O Sr. Deputado não vê, ao longo do contrato, nenhuma norma para financiamento da empresa. Quer dizer, a empresa não tem obrigações nesse aspeto e, portanto, isso descaracteriza completamente o contrato como sendo um contrato PPP.

Mas se o Sr. Deputado insiste e quer-lhe chamar PPP, chame-lhe lá, não há mal nenhum. O nome não faz a coisa, o nome é o nome...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — As suas declarações aos jornais são que a Lusoponte não é uma PPP!

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pois, é evidente. O ataque à Lusoponte e o ataque a mim próprio, obviamente que tem fins políticos.

Compreendo isso e não venho aqui armado em vestal a pensar que toda a gente tem de se comportar como eu acho que se deve comportar. A vida é assim e é assim que funciona. Mas isso não altera em nada a verdade da questão, porque a verdade da questão é que não há qualquer resquício de contrato PPP no contrato da Lusoponte.

Devo, até, dizer que foi um contrato muito difícil de negociar, como calcula. Levou um ano e tal a negociar e devo dizer que equipa de negociações foi liderada pelo Eng.º Vístulo de Abreu, personalidade de grande capacidade a quem o Estado tem obrigação de ficar reconhecido pelo seu bastante «bem negociar» em nome do Estado. Mas foi muito difícil, muito difícil, porque havia aqui uns fatores de incerteza e de falta de experiência, quer por parte do Estado quer por parte do concessionário.

Uma dessas negociações, em que não havia experiência nenhuma, foi o *project finance*, porque era uma negociação a três: a banca, a Lusoponte e o Estado. Julgo que se chegou a uma solução inédita em Portugal que, na altura, foi muito apreciada. Lembremos que a Assembleia da República podia ter aprovado ou não e deixou passar.

Foi um contrato com que, eu próprio, fiquei satisfeito, porque achei que foi um contrato em que se conseguiram os objetivos que se tinham e que permitiu lançar a maior obra do século XX, não tendo o Estado gasto um tostão, ou, pelo menos, permitiria não ter gasto, mas não permitiu exatamente por causa das alterações que o Estado acabou por propor.

Recordo agora que fiz um bocadinho de confusão há pouco, ao ter falado nas alterações do contrato de março de 1994. O contrato, quando foi assinado, já continha essas alterações. Portanto, de facto, não se pode dizer

que tenha havido uma alteração, porque não havia contrato algum, quando passou a haver é que ele já continha essa alteração em relação ao que tinha sido anunciado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, estou absolutamente documentado: há o contrato originário, que é de 1994, e a primeira alteração de março de 2005 é o primeiro desvio ao contrato, a que o senhor não quer chamar parceria público-privada, mas que está, como tal, identificado.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Foi negociado nessa altura!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Chegou-se à conclusão que não chegava o dinheiro do *project finance*. E não chegava porquê? Porque com o buzirão, os bancos que estavam no contrato assustaram-se e aumentaram...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Engenheiro, peço-lhe desculpa, não o quero contrariar, estou fora do tempo, mas não é nada disso.

A sucessão de desvios que o Sr. Engenheiro imputa como um dos grandes males das parcerias público-privadas...

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Insisto em que nunca disse!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... na negociação que o senhor liderou do lado do Estado, o primeiro desvio acontece um ano após a

celebração do contrato. Até admito que ele seja fundado, agora o que não admito é que o Sr. Engenheiro caracterize como um defeito das parcerias público-privadas a sucessão de desvios de que elas são objeto e não associe esta a este processo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Está a elaborar num erro, pois nunca disse isso. Nunca disse que o defeito das parcerias público-privadas era haver alterações. Nunca disse isso. Haver alterações, como toda a gente sabe, são muitas vezes necessárias. Mas não foi isso que eu disse, nunca disse tal coisa.

Agora, na altura, quando foi assinado o contrato em Alcochete, em 1994, já estava negociada a alteração. E tinha de ser, porque os bancos reuniram-se todos e chegaram à conclusão que, perante o buzirão, tinham de alterar...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Há sempre uma circunstância superveniente que motiva reequilíbrios, Sr. Engenheiro...

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

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Engenheiro, já se falou aqui muito de PPP e de conceitos e sobre o que é que é PPP e o que não é. O que sabemos é que há alterações que se podem justificar e outras não, como é, por exemplo, a questão da alteração do risco fiscal, que é discutível se ele está do lado do concessionário e se passa para o Estado, porque é uma coisa que pode originar muitos problemas e muitas questões financeiras no futuro.

Sei que com a Lusoponte, como também já disse aqui o Sr. Engenheiro, houve algumas alterações que, provavelmente, até se justificam, como a questão das salinas do Samoco, a questão do monovolume, quer dizer, são coisas que não estão previstas. Agora, há outras como a de alterar a questão fiscal ou o risco fiscal, que é uma questão que nunca se sabe o que pode originar e quanto é que pode vir a estar em questão.

Já agora, relativamente a esta questão, gostaria de fazer um pedido ao Sr. Engenheiro no sentido de comentar a proposta que o PS fez da criação de uma taxa de solidariedade nas PPP.

A proposta do PS envolve componentes como, por exemplo, uma taxa sobre o valor da TIR em excedente, em função do que ficou inicialmente contratualizado, ou seja, o excedente da rentabilidade das concessionárias devia ser entregue ao Estado. O PS fundamentou que esta taxa não poderá dar lugar a pedidos de reequilíbrio financeiro, porque estes servem para repor o equilíbrio inicialmente contratado e, como esta taxa incide sobre excedentes não previstos no contrato, então, não existe fundamento legal e contratual para os pedidos de reequilíbrio.

Perguntava-lhe se concorda com este entendimento e se acha que, no caso de se estar perante uma taxa com estas características, colocaria de parte a possibilidade de avançar com um pedido de reequilíbrio financeiro, por exemplo.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Em princípio, não. Desde que seja sobre o excedente, não. Agora, não sei se isso também funciona ao contrário, isto é, se quando as expectativas contratualizadas não chegam ao que é a realidade a empresa também não teria direito...

Mas o contrato de concessão está feito de tal maneira que isso não existe, o Estado nunca se responsabiliza nem pelo tráfego nem pelas receitas nem por nada. E isso é um risco. E é assim que estamos a seguir.

Depois, é um assunto que, naturalmente, a empresa deliberará sobre a posição que vier tomar. Eu não tenho habilitações para poder decidir sozinho, mas, assim à primeira, não me parece chocante.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Caso a rentabilidade excedesse a TIR e resultasse de boas práticas na gestão da concessionária, considera também que havia fundamento para avançar?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Desculpe, não ouvi.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Caso a rentabilidade que excedesse a TIR resultasse de boas práticas na gestão da concessionária, considera que havia fundamento para avançar com pedidos de reequilíbrio?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Como?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Caso a rentabilidade surgisse da questão de boas práticas da concessionária, acha que havia fundamento para pedir o reequilíbrio ou não?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Acho que não.

Repare que a empresa não tem fundamento para pedir mais nada ao Estado. O acordo está feito, está feito, é um contrato. Bem gostaria de poder dizer que o tráfego estava a 30% abaixo do que estava calculado. Pois é, mas a Lusoponte calava, porque não tem direito nenhum a pedir um

ressarcimento por causa disso, coisa que não sucederia se isto fosse uma PPP.

O Sr. **Presidente**: — Concluiu, Sr. Deputado?

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sim, Sr. Presidente, muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Prescindo, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Sr. Eng.º Ferreira do Amaral, dado que não tive oportunidade de estar presente, porque tive de fazer intervenções no Plenário.

Mas gostava, em primeiro lugar, de o felicitar pela coerência, por considerar aquilo que nós mesmos não consideramos, quando fizemos a proposta da Comissão de Inquérito, em que foi considerada a Lusoponte uma parceria público-privada. Resolvemos, no fundo, considerar isso, embora concorde, em parte, com a análise que faz.

Também queria dar-lhe os parabéns por ter dito que «de facto, isto foi um exagero» e até lhe chamou «uma orgia de PPP». Mas também queria dizer, em abono do Partido Socialista, que não é por mal porque,

ainda hoje, ouvimos uma frase do Dr. Mário Soares, fundador do Partido Socialista, que disse que «quando não há dinheiro, não se paga». Do que ele não se lembrou foi que, quando não há dinheiro, não se devem criar dívidas, não se deve gastar. Mas, aí, é um raciocínio lógico, coerente, do Partido Socialista de que havendo ou não havendo é para mandar fazer e, depois, como não há, não é para pagar.

Portanto, aquela frase diz muito do porquê que estamos nesta situação.

Mas, sobre esta concessão, a Ernst & Young levanta aqui dúvidas — não é a primeira vez que isso acontece e, por isso, é que estamos aqui para ver se podemos corrigir estes problemas — que têm a ver com os critérios definidos que permitam ao concedente efetuar o controlo da operação de manutenção da concessionária.

Já não é a primeira vez que isso se passa. Aconteceu mesmo noutra parceria público-privada, em que os mecanismos de controlo de fiscalização não foram efetivos e que há até divergência entre o concedente e o concessionário sobre como é que ele deve ser feito. Por exemplo, referem aqui a questão relativa ao recebimento de 60% do valor das multas aplicadas por falta de pagamento das portagens.

Perguntava quem controla isso e se é mesmo 60% ou é mais. Como é que essa repartição é feita, quem a suporta, pois, no fundo, isto tem a ver com o nível de fraude e que mecanismos é que há de controlo. A Ernst & Young diz que não há mecanismos claros e eu gostava de lhe perguntar se é assim ou não.

Depois, queria dizer-lhe que farei as perguntas todas seguidas.

Ao contrário do que foi aqui afirmado, e em bom nome, nós, no Partido Social-Democrata e no CDS, por norma, tentamos utilizar a

documentação que nos chega e damos-la como boa, não avaliamos a credibilidade de nenhuma entidade.

Mas é um facto que o relatório do InIR relata aqui, de forma clara, que o ex-Secretário de Estado ou ex-Governo, apesar de instado pelo InIR, apesar de ter todas as condições legais, inclusive de autonomia política e legislativa, para introduzir portagens, não o fez e o InIR desde 5 de novembro de 2010 que, junto do gabinete do Sr. Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas, para a negociação do FRA VII, foi dando sugestões para introdução de portagens. Aconteceu o mesmo em março e aconteceu exatamente o mesmo em 17 de junho de 2011. E só em 17 de junho de 2011, pasme-se, é que o Secretário de Estado, apesar das insistências do InIR, apesar de reconhecer a necessidade de introduzir portagens, porque o próprio Secretário de Estado reconhece que esta é uma das parcerias público-privadas onde as coisas não correram bem — e ele não estava a referir-se à construção e à qualidade da construção da obra, pelo que só podia ser a gestão do contrato.

Portanto, quando reconhece que correu mal, quando era mais do que evidente que as portagens deviam ser inseridas — nessa matéria, o CDS está à vontade porque sugeriu essa mesma introdução várias vezes —, o Sr. Secretário de Estado fez aquilo que, pelos vistos, fez em toda a sua gestão: chegou a altura das eleições, não quis assumir o ónus político de introduzir portagens, mas as eleições foram a 5 de junho e no dia 17 de junho, antes de sair, mandou introduzir as portagens.

É por isso que isso aparece no Orçamento de 2012, porque, como é evidente, só podia aparecer em 2012, com a decisão em junho.

Portanto, gostava que pudesse confirmar esta cadência e essas datas e se, de facto, foi ainda ou não na vigência do Governo anterior que se pensou em introduzir portagens, que se decidiu introduzir portagens e que

estavam reunidas todas as condições necessárias e suficientes para a introdução de portagens, mas, infelizmente, isso não foi feito.

Já agora, perguntava-lhe se essa não introdução de portagens era ou não do mais elementar bom senso, uma vez que já havia desequilíbrio e era até injusto, como eu sempre disse, porque era na altura em que havia mais procura e a procura era até mais de pessoas que não eram da área de residência, portanto, não eram residentes, não eram da área geográfica, eram, até, porventura, estrangeiros que vinham em gozo de férias, e bem, porque é disso que nós precisamos. Portanto, não havia aqui um raciocínio económico.

Gostava que me confirmasse essas duas coisas, se não se importa.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, julgo que a descrição que faz evidencia aquilo que se passou.

Só faço aqui um comentário para dizer que a questão do buzirão criou uma dificuldade muito grande em mexer nas questões das pontes. Todos os membros do Governo que são chamados a fazer intervenções a primeira que pensam é «isto fará um buzirão?» É evidente que isto está no subconsciente dos membros do Governo, mas julgo que não há razão, desde que as coisas sejam justificadas.

Sobre o buzirão, o que lhe digo é que fui sucedido por governos que, na altura em que foi o buzirão, estavam na oposição e, na verdade, não alteraram nada as decisões que eu tomei e que, *soi-disant*, provocaram aquela alteração da ordem pública.

Portanto, a conclusão a que chego é que eles estavam de acordo com o que estava feito, pois era-lhes fácil ter alterado e alterado no sentido mais popular do que aquele que eu tinha dado à mudança.

A questão das portagens tornou-se um problema grave ou, pelo menos, difícil de gerir, porque a verdade é que, nas muitas despesas que o cidadão português é obrigado a fazer por imposição do Estado, talvez a mais impopular de todas seja a portagem.

Esta foi uma experiência que aprendi na vida. O cidadão português tem uma embirração especial pelas portagens. Porquê isto? Obviamente que é pela despesa. Ninguém gosta de pagar, mas julgo que também há aqui um fator de outra natureza que o obriga a ter este comportamento e, portanto, tudo o que é portagens, quer em pontes, quer em estradas, quer em autoestradas, obriga a uma grande cautela, sobretudo depois da cena do buzirão.

Para uma empresa como a Lusoponte meter-se, talvez, num dos dois pontos mais sensíveis em questão de portagens, obviamente que é um risco grande e que foi devidamente ponderado nas negociações, sobretudo os bancos que financiavam a Lusoponte estiveram muito preocupados com isso.

Eu percebia-os e não tinha resposta para isso. E dizia-lhes: «os senhores ou confiam no Estado português ou não confiam. Se não confiam, não há nada a fazer; se confiam, têm de confiar também nisto». Felizmente confiaram ao ponto de que foi possível obter o financiamento, salvo as exceções que mencionem há bocadinho, sem custos para o Estado.

Portanto, o Estado acabou por ficar com a ponte, que é uma magnífica obra de engenharia, sem ter corrido risco nenhum na construção, tendo o financiamento assegurado sem que o Estado lá tenha posto dinheiro. Foi o mundo financeiro que lá pôs o dinheiro e é uma ponte em que, em termos gerais, as coisas têm corrido bastante bem, quer em termos de tráfego, quer em termos de financiamento e de exploração. De tráfego só não tem corrido bem porque a crise, nos últimos anos, matou qualquer

hipótese de atingir os tráfegos previstos quando foi da assinatura do contrato.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não há problemas de fiscalização e de controlo de operações de manutenção, como lhe perguntei?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não percebi nada!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de repetir, ouviu-se mal aqui, e peço-lhe que seja breve, porque já gastou muito do seu tempo.

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

Uma das perguntas era que a Ernst & Young diz que há problemas de controlo de fiscalização e monitorização e que há fraudes. Era isso que lhe queria perguntar.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Deputado, devo dizer que há fraudes de cidadãos que passam sem pagar que, neste momento, acho que são menos de 1%. Mas há, evidentemente que há.

Para isso há mecanismos de controlo, que todos os dias se estão a melhorar, porque não é só uma questão de, obviamente, afetar a economia do projeto, é que é uma fonte de injustiça: o cidadão cumpridor sem problemas e o não cumpridor a faltar. Mas não constitui um problema grave com que a Lusoponte esteja preocupada. Fraudes do género das suas relações com o Estado na empresa, garanto-lhe que não há nenhuma. A nossa preocupação, obviamente, é sermos um concessionário impecável

porque, como é evidente, uma empresa deste tamanho não pode deixar de ser impecável.

Queria dizer que a exploração da ponte e a forma de comportamento da empresa acabam por ter algumas compensações como o facto de, nestes dois últimos anos, desde que foi instituído pela comunicação social, a empresa ganhou o prémio de empresa de transportes, o que nos honrou bastante até porque não fizemos nada por isso. Foi a nossa atuação normal, mas, até certo ponto, considero justo porque procuramos, de facto, ser uma empresa irrepreensível e julgo que temos conseguido, apesar destes percalços que aparecem, como, por exemplo, este de «receber duas vezes».

Considerarei isto uma coisa do outro mundo o esperar que uma empresa destas vivesse a pensar «olha, nem contabilizava isso». E não contabilizava porque isso não era possível, obviamente. Pode ter havido uma falha administrativa, que, na minha opinião nem houve, houve simplesmente uma impossibilidade de pagar ao Estado e, depois, fez-se o pagamento.

De maneira que, se quer que diga, acho que o caso da concessão da Lusoponte é mais um caso e não diria que só, mas a totalidade dos casos das concessões em Portugal são bem sucedidas.

Diria que é uma das figuras administrativas mais bem sucedidas em Portugal, desde sempre. Eu não consigo encontrar um contrato de concessão que o Estado se tenha arrependido de assinar ou que também a empresa se tenha arrependido de assinar. Não consigo.

Obviamente, num país em que as figuras administrativas são muito fluídas e que alteram muito a sua configuração, ter uma figura que mantém esta estabilidade e com este record é, com certeza, bom. Até gostava que os Srs. Deputados me dessem aqui um exemplo que conheçam de uma concessão que tenha corrido mal.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, ainda para colocar questões, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Engenheiro e peço-lhe desculpa por não ter podido acompanhar as suas intervenções, porque estava noutra Comissão.

Queria questioná-lo sobre uma outra questão. Tenho em meu poder um aviso de lançamento da Lusoponte, em que a Lusoponte pretende ser cobrada no valor de 4 665 004,83 €. É o aviso de lançamento n.º 707.

Ora, este aviso de lançamento corresponde ao FRA VIII, à verba mensal que estava comprometida de 6719 milhões menos os 4371 milhões das portagens de agosto, a que se soma uma pretensa compensação pela derrama.

A pergunta que lhe faço, Sr.º Engenheiro, é o porquê da derrama ser aqui incluída nesta nota de lançamento, no valor de 2316 milhões.

Depois, isto deu motivo a um despacho do Sr. Secretário de Estado, que também aqui tenho, dizendo ao InIR que não devia fazer estas contas, subtraindo as portagens, porque o que devia pagar era a integralidade do FRA VIII. E há um despacho do Sr. Secretário de Estado dizendo que se pague o FRA VIII e não o que a Lusoponte pedia, que era o FRA VIII menos as portagens.

Ora, esta contabilidade suscitou — o Sr. Engenheiro já terá dito e eu gostaria até de saber em que data é que foram repostas ao Estado o valor das portagens de agosto — esta questão: durante quantos meses é que a Lusoponte teve o pagamento de 30 de setembro do FRA VIII de 6700 milhões e, em simultâneo, a cobrança das portagens em 4371 milhões.

Segundo, o porquê desta discussão, que se manteve com o Secretário de Estado dos Transportes, relativamente à derrama e que, depois, viemos a saber que a Sr.^a Secretária de Estado do Tesouro não autorizou o pagamento de uma derrama correspondente a um acréscimo no IRC que, segundo o acordo estabelecido, sempre que houvesse variação no IRC havia um ajustamento e compensação, excluindo explicitamente a derrama.

Eram estas as questões, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.^o **Ferreira do Amaral**: — Sim, senhor, são duas questões essenciais.

Sobre a segunda, respondo já. O Sr. Deputado não estava cá, mas eu já falei desse assunto e essa é uma divergência que temos com o nosso concessionante, o Estado, que provavelmente acabará juridicamente no tribunal arbitral.

Já quanto à outra, o nosso entendimento é bem diferente. Onde diz que o Sr. Secretário de Estado se referia que, «excluindo a derrama», era a derrama normal e não era a derrama a que, agora, o Estado chama da derrama estadual. A derrama estadual não é mais do que um aumento do IRC. Portanto, o Estado aumenta o IRC dessa maneira. Mas esse é o nosso entendimento e, por isso, vamos ver se fazemos valer os nossos direitos, que me parece que são claros e, só por isso é que, provavelmente, vamos recorrer à via judicial.

Não acredito que o Estado chegue a acordo connosco sobre essa matéria, porque poderia ficar sempre a suspeita de que tinha feito isto só para fazer o favor e, portanto, o Estado, provavelmente, preferirá ver o assunto discutido em tribunal, mesmo que seja no tribunal arbitral.

Quanto à outra questão, o montante recebido por cobrança das portagens, foi pago até ao último tostão, até ao momento em que devia ser.

Como sabe, há duas datas por ano em que o Estado acerta contas com a Lusoponte, que é em março e em setembro. Não foi possível acertar no fim do ano, por razões que já expliquei aqui e, então, o Estado resolveu acertar com a Lusoponte em março.

Portanto foi em março e, inclusive, com juros. Portanto, esse dinheiro esteve, de facto, na Lusoponte, mas esteve a pagar juros, que até nem foram baratos.

Portanto, tudo se saldou, tudo se resolveu, como estava previsto que se resolvesse desta maneira e, portanto, não vejo matéria para, sequer, voltar a falar no assunto. Houve um acerto de contas em março...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Esta história começa por a Lusoponte cobrar as portagens 12 meses ao ano, pois era este o contrato inicial. Quando se suprimiram as portagens em agosto, o Estado passou a compensar a Lusoponte. E por que é que regressando, agora, à primeira forma, que é, no fundo, regressar ao contrato inicial, a Lusoponte não retém as portagens e liberta o Estado da compensação que existia até então, voltando ao contrato inicial?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Mas foi isso que fez. Agora, só houve a dificuldade foi quando esses quatro meses em que houve um intervalo...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não foi o que se fez, porque o Estado pagou 6 milhões e as portagens são só 4 milhões.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Pois, mas isso sucedeu, porque o Estado não tinha meios legais de contabilizar essa receita e foi o próprio

Estado que disse «não, eu não posso receber essa receita porque, senão, arrisco-me a ter aqui um processo judicial». E não podia porquê? Porque não estava previsto.

Portanto, disse, «vamos, primeiro, alterar o contexto legal para poder receber e, depois, então, vocês fazem o pagamento, mas pagam juros». Está bem e foi assim.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Por que é que agora, de futuro, em agosto, a Lusoponte não fica com as portagens, regressando ao contrato inicial, e não receber as portagens e remeter as portagens para o Estado e ficar com a compensação do Estado. Porque o contrato inicial era de que a Lusoponte ficaria com as portagens durante 12 meses. Por que é que, agora, estamos numa situação em que nos 11 meses fica com as portagens e no mês de agosto, em vez de ficar com as portagens, fica com o valor que tinha sido negociado na revisão ao primeiro contrato?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Essa é uma pergunta que, como é óbvio, concretamente não lhe posso responder, mas tenho a certeza de que não se alterou o contexto legal suficiente para o Estado poder fazer isso. E foi isso que sucedeu. Aliás, não fomos nós, essa coisa surpreendeu-nos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não é porque há uma diferença de quase três milhões de contos entre uma verba e outra?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não. O juiz do Tribunal de Contas pôs essa questão, tornando-se impossível e, então, pronto, «vamos alterar a lei para poder receber». E alterou-se sem prejuízo para ninguém

porque o Estado recebeu a sua parte, com os juros devidos, a Lusoponte não pagou mais do que devia de juros. Pareceu-me...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Engenheiro, então, a minha pergunta é: no próximo agosto, a Lusoponte vai ficar com o valor das portagens ou com o valor que estava convencionado o Estado indemnizar?

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — À Lusoponte, obviamente, este problema nem se deve pôr, a não ser que descubram outra razão para o colocar.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos a concluir e, portanto, resta-me agradecer ao Eng.º Ferreira do Amaral a sua segunda presença nesta Comissão.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Não sei se fica por aqui!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Engenheiro, fica por aqui, seguramente.

Queria anunciar que recebemos hoje um documento do Dr. António Mexia, que já está facultado e que poderá ser útil, seguramente, para a reunião de amanhã.

Lembro que a reunião de amanhã, com o Dr. António Mexia, será às 18 horas e 30 minutos.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Sr. Presidente, posso fazer uma pergunta à Comissão?

O Sr. **Presidente**: — Pode, faça favor.

O Sr. Eng.º **Ferreira do Amaral**: — Eu recebi uma carta da Comissão a pôr-me questões para eu responder por escrito. Ainda é necessário fazer esta resposta ou a minha presença aqui dispensa-a?

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, querem pronunciar-se sobre esta matéria? Por mim, quer parecer-me que, nesta fase, é dispensável a resposta por escrito, quando, afinal, o Sr. Engenheiro já aqui esteve duas vezes.

Há consenso sobre isto?

Pausa.

Portanto, Sr. Engenheiro, não é necessária a resposta.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 13 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.