

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

76.^a Reunião
(3 de maio de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (António Filipe) declarou aberta a reunião às 15 horas e 43 minutos.

Procedeu-se à discussão da definição e organização dos próximos trabalhos da Comissão, tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Presidente, os Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS), Bruno Dias (PCP), Nuno Encarnação (PSD) e Hélder Amaral (CDS-PP).

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Sérgio Monteiro, Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados Nuno Encarnação e Carina Oliveira (PSD), Manuel Seabra (PS), Hélder Amaral e Altino Bessa (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Fernando Serrasqueiro (PS), Adriano Rafael Moreira (PSD) e Sérgio Azevedo (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 13 minutos.

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

Eram 15 horas e 43 minutos.

Agradeço, desde já, a presença do Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, que nos comunicou que iria haver um ligeiro atraso na sua chegada.

Antes de começar a audição, gostaria de dar uma breve informação. Em primeiro lugar, há pouco, falávamos informalmente, mas creio que é segredo para ninguém, que hoje todos tínhamos alguma conveniência política em tentar concluir os trabalhos antes das 20 horas, dado que há uma comunicação ao País do Sr. Primeiro-Ministro e, portanto, é natural que os Srs. Deputados tenham interesse, legítimo, em assistir a essa declaração.

Como tinha ficado combinado, antes desta reunião, fizemos uma breve reunião com o Sr. Deputado Relator e com os nossos serviços de apoio, tendo já sido consultada a Sr.^a Presidente da Assembleia da República, que concordou com a proposta. Como sabem, o prazo de funcionamento da Comissão está a terminar, conclui-se na próxima semana, não sendo prorrogável, uma vez que já procedemos às prorrogações que legalmente podíamos fazer. Trata-se agora de criar condições materiais para que o relatório possa ser elaborado e posteriormente discutido.

Nesse sentido, o Sr. Deputado Relator, Sérgio Azevedo, fez o favor de indicar as partes das atas que considera indispensáveis para a elaboração do relatório. Foi, também, já acordado um prazo com a Divisão de Redação para que essas transcrições estejam concluídas.

Tudo visto e ponderado, tendo em conta o prazo necessário para a transcrição das audições e tendo em conta um prazo de alguns dias para a elaboração do relatório após essa transcrição, iríamos pedir uma suspensão do prazo a partir do dia de hoje, em que fazemos a última audição, e retomariamos os trabalhos, já com o relatório apresentado, no dia 18 de junho. Desta forma, o relatório seria entregue no dia 17, uma segunda-feira, e nós marcaríamos reuniões a partir do dia 18 de junho, terça-feira.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever as palavras do orador).*

O Sr. **Presidente**: — As atas que o relator considera indispensáveis para a elaboração do relatório estarão transcritas até final de maio. É aquilo que é possível.

Portanto, iríamos propor ao Plenário uma suspensão dos trabalhos até dia 18 de junho para, depois, os retomarmos, já com o relatório entregue, a partir desse dia até concluir.

O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo pretende pronunciar-se.

Faça favor.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, a pergunta que lhe coloco é se a 18 de junho teremos a transcrição integral de todas as atas da Comissão de Inquérito. Não temos nada a opor, antes pelo contrário, à metodologia seguida pelo Deputado Relator, em articulação com o Sr. Presidente e com os serviços, de que ele possa solicitar precedência nalguns excertos das atas, mas não queremos e não vamos discutir o relatório sem termos a transcrição integral de todas elas. Independentemente da opinião do Deputado Relator, tenho visto que, em

relação a algumas atas que têm sido distribuídas, o Relator tem feito pedidos parcelares — por exemplo, a resposta à interrogação feita pelo Deputado *a*, pelo Deputado *b* e pelos grupos parlamentares *c* e *d*.

Concordamos com isso, é uma metodologia, e o Deputado Relator entenderá o que para ele e para o seu trabalho é relevante, mas para o trabalho do Grupo Parlamentar do Partido Socialista é relevante ter a transcrição integral de todas as atas. Até porque queremos discutir o relatório com profundidade e, eventualmente, apresentar uma declaração de voto que consubstancie quase que um relatório próprio.

Portanto, não concordamos, de maneira nenhuma, que se possa iniciar a discussão do relatório de modo aprofundado sem termos as atas integralmente transcritas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, essa é uma situação nova.

A metodologia que referi foi a que tínhamos combinado na última reunião, porque estamos a falar de 215 horas de audições. Os Srs. Deputados entendem que não é possível elaborar o relatório e discuti-lo sem ter a totalidade da transcrição das atas e eu receio que tal não seja possível na presente Sessão Legislativa e, nesse caso, aquilo que eu disse à Sr.^a Presidente da Assembleia terá de ficar sem efeito. Quando muito, podemos procurar obter uma estimativa, por parte dos nossos serviços, de quando seria possível ter todas as atas transcritas. Mas reitero que são 215 horas, pelo que os Srs. Deputados têm de ter a noção do que estamos a exigir.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, gostaria apenas de fazer uma pergunta, que é também uma sugestão, sem nenhum sentido duplo.

Embora seja também difícil do ponto de vista da sistematização de tantas audições, de tantas horas de inquirição, de tantas perguntas e respostas, não será possível trabalharmos com base não apenas no registo textual mas também no registo áudio e vídeo?

Compreendo a diferença que há entre estarmos de caneta na mão a ler e a sublinhar as transcrições, mas, a bem da salvação do andamento dos trabalhos na presente Sessão Legislativa, não havendo aqui nenhuma imposição a ninguém, perguntava se esta não poderia ser uma solução alternativa ou de contingência, ou seja, trabalharmos também, para além dos elementos de transcrição que existam, com as gravações, que já se encontram disponíveis, segundo sei.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, os registos áudio e vídeo das sessões estão todos eles disponibilizados,

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, não queria estar a demorar, até porque o Sr. Secretário de Estado já se encontra presente, mas acho que deveria partir do bom senso de todos os grupos parlamentares ajudar a Comissão. Se esta é uma exigência que o Partido Socialista quer fazer, confesso que não a entendo, porque acho que todos queremos chegar ao final desta Comissão, queremos tirar conclusões, queremos que as pessoas conheçam as conclusões desta Comissão de Inquérito, que já se arrasta há muitos meses.

Com um bocadinho de esforço de todos, e baseado no que o Sr. Deputado Bruno Dias acaba de dizer, de que estão disponibilizadas todas as reuniões da Comissão em registo vídeo para qualquer um de nós poder

revê-las ou revisitá-las, penso que esta condição da transcrição das atas é igual àquela que se fazia antigamente porque não havia outro registo.

Se houver um esforço da parte de todos nós, acho que beneficiaríamos porque era importante que as conclusões fossem ainda apresentadas nesta Sessão Legislativa.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, recebemos a indicação de que, de facto, a transcrição total não será possível antes de setembro. Além disso, como todos sabemos, está em vias de iniciar os seus trabalhos uma outra comissão de inquérito e os recursos são finitos.

Pedia, então, que se procurasse obter algum consenso nesta matéria. Eventualmente, outros grupos parlamentares, se quiserem, poderão sugerir a transcrição de algumas partes que considerem indispensáveis.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, no mínimo isso, ou seja, para haver a mesma igualdade de tratamento, gostaríamos de poder sugerir a transcrição de partes de atas. Discutirmos apenas e só com base na transcrição escrita da seleção feita pelo Deputado Relator... Concordámos que essa era a melhor metodologia para acelerar e facilitar os trabalhos do Deputado Relator, mas nunca nos passou pela cabeça que não tivéssemos acesso à transcrição escrita daquilo que considerássemos essencial.

O ideal — e mantemos essa opinião — era que todas as atas fossem transcritas. Não sendo possível, no mínimo, queremos a mesma igualdade de tratamento e também podermos indicar quais são os excertos das atas que gostávamos de ver transcritos, em antecipação.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado tem ideia de quando é que nos poderia dar essa indicação? Isto por forma a podermos consultar os nossos serviços e saber se é possível cumprirmos o prazo do dia 18 de junho, tendo em conta a dimensão da exigência que for feita.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, penso que até final de quarta-feira podemos informar os serviços da Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Hélder Amaral, gostaria de apresentar uma ideia que talvez ajude.

Creio que podemos fazer o seguinte: uma vez que o projeto de deliberação que vamos submeter ao Plenário só será votado na próxima sexta-feira, podemos ver, tendo em conta aquilo que os Srs. Deputados considerarem indispensável até quarta-feira, se é viável manter o prazo do dia 18.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, já agora, porque facilitava o trabalho e até poderia, eventualmente, acelerar, informo que não sabemos o que é que o Sr. Deputado Relator pediu e, como tal, também podia ser útil sermos informados sobre quais as transcrições que foram solicitadas e, depois, complementaríamos.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado. Não haverá dificuldade nenhuma.

Sr. Deputado Hélder Amaral, peço desculpa por não lhe ter dado a palavra mais cedo.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não tem problema, Sr. Presidente, e até ajudou porque o consenso está praticamente conseguido.

O que eu queria dizer é que, obviamente, convinha respeitar a vontade de uma das bancadas que quer fazer o seu relatório *b* e que precisa de mais tempo e de mais papel do que o Deputado Relator, o que é perfeitamente normal, mas, tendo sido dada a possibilidade de solicitar a transcrição de excertos de atas, acho que o problema está ultrapassado.

Assim, damos como boa a solução, desde que o Sr. Deputado Relator comunique e desde que as bancadas possam também ter acesso, em igualdade de circunstâncias, aos extratos da ata que entenderem.

Agora, é impensável estendermos mais os trabalhos, porque há, de facto, outra comissão de inquérito em preparação, pelo que daremos consenso à posição agora assumida.

O Sr. **Presidente**: — Creio, então, que podemos passar à audição do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Sérgio Monteiro.

O Sr. Secretário de Estado já conhece o funcionamento desta Comissão, porque já é a segunda vez que colabora connosco, pelo que começo por lhe perguntar se pretende fazer uma intervenção inicial.

Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro** (Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações): — Sr. Presidente, procurarei ser breve, respondendo, desde já, positivamente ao apelo que o Sr. Presidente faz para procurarmos terminar antes das 20 horas.

Gostava, uma vez mais, nesta minha intervenção inicial, de voltar a balizar aquilo que me parece ser útil que possam ser as conclusões e o futuro relativamente a este modelo de PPP.

Em primeiro lugar, todos nós percebemos que, desde que aplicado corretamente, é um modelo muito virtuoso. E não devemos destruir os méritos do modelo por uma discussão que vá para lá desses méritos e que tenha um mero *approach* de natureza política, porque, de facto, julgo que o objetivo primordial desta Comissão não é propriamente condenar um Governo ou um partido ou um ex-membro do Governo. Estamos a falar sempre de recomendações que este Governo, certamente, seguirá relativamente a esta matéria, mas que também outros Governos, no futuro, poderão seguir.

Há já muita literatura escrita, muitos estudos, muitos relatórios feitos sobre o modelo de PPP — o que correu bem e o que correu menos bem — e seria muito útil que, à volta do resultado desta Comissão, pudesse surgir um conjunto de recomendações que, de facto, nos ajudasse a todos no futuro.

Há, no entanto, relativamente ao passado recente, três questões centrais, diria, que têm sido objeto de debate e sobre as quais, hoje, me permitia dar opinião nesta intervenção inicial.

A primeira é aquilo a que chamamos «pergunta de bom senso». Isto é, se o modelo é virtuoso desde que aplicado com racionalidade, será que tínhamos dinheiro para este volume de investimento previsto através do modelo de PPP? Diria que a resposta é «não». Do ponto de vista do peso orçamental que hoje as PPP têm em percentagem do Orçamento e em percentagem do PIB, está à vista que estão claramente desajustadas daquilo que são as melhores práticas internacionais e houve um conjunto de

relatórios que, ao tempo, foram alertando para esse desajuste. Sendo, se quiser, um pouco juiz em causa própria, permito-me alertar para dois,

Primeiro, o relatório que foi coordenado pelo Presidente do Tribunal de Contas, Guilherme d'Oliveira Martins, e de cuja comissão fiz parte e que fez um conjunto de recomendações no sentido de melhorar a utilização do mecanismo PPP, bem como os mecanismos de controlo associados à utilização das mesmas, por um lado e, por outro, alguns limites numéricos que foram sendo discutidos ao longo do tempo.

Também nesta Comissão, aquando da minha primeira audição, se falou de um limite teórico estimado por um trabalho técnico, do qual também fiz parte, de 7500 milhões de euros como limite máximo de pagamento que era comportável na concessão Estradas de Portugal e que também, enfim, por motivos óbvios, porque o Estado entendeu naquela altura que esse limite não procedia, foi ultrapassado.

Acho que devíamos não só reunir um amplo consenso à volta daquele que deve ser o modelo de desenvolvimento futuro de Portugal — para o qual este Governo tem vindo a apelar, nomeadamente, aos partidos da oposição —, mas também concluir relativamente à forma virtuosa como o modelo PPP no futuro pode ser utilizado.

A segunda pergunta tem uma natureza mais política.

Bem sabemos que, em 2008 e 2009, houve um apelo genérico da Comissão Europeia relativamente a investimento público. A pergunta que gostava de deixar — até para que, depois, o relatório nos possa ajudar também, porque sei que já houve muita discussão à volta disto — é se era em investimento rodoviário que precisávamos de gastar aquele volume de dinheiro, ou seja, se a Comissão Europeia mandou gastar dinheiro em estradas, mandou gastar dinheiro em investimento público dirigido a este setor, ou se genericamente fez um apelo a investimento público, sendo que,

depois, cada um dos governos decidia quais os setores que deviam ser beneficiários desse investimento público.

A nossa resposta é muito clara. Aliás, quando chegámos ao Governo, ajustámos um conjunto de obras que não eram investimento mas, sim, despesa, porque elas não tinham impacto positivo nem para os cidadãos nem para os agentes económicos das regiões onde se inseriam. Portanto, diria que a nossa resposta, mais do que modelos teóricos de Keynes e Hayek, é um modelo real que nos mostra que, de facto, estava desajustada a concentração de investimento relativamente a este setor.

A terceira pergunta que gostava de lançar na minha intervenção inicial é de cariz eminentemente técnico e tem a ver com o tipo de contrato.

Era com esta matriz de risco, era com este tipo de contratos que deveríamos ter feitos estes investimentos? Ou deveria ter havido, em 2006 e 2007, aquando da preparação do caderno de encargos, um outro cuidado nessa alocação de riscos e, portanto, hoje não estaríamos a falar dos encargos que um conjunto de PPP traz para o erário público se a alocação de riscos tivesse sido, à data, colocada de forma substancialmente diferente?

Temos procurado ser coerentes com aquilo que são as recomendações de um conjunto de entidades. E, para não falar enquanto juiz em causa própria, cito quer o Tribunal de Contas quer o relatório da Ernst & Young — relatório esse que, aliás, foi encomendado cumprindo uma medida que estava prevista no Memorando de Entendimento e cujas conclusões eram fundamentais para iniciarmos o processo de revisão dos contratos de PPP nas ex-SCUT. E recordo que não podíamos ter começado a revisão dos contratos de PPP das ex-SCUT sem antes termos o relatório da Ernst & Young, pois era isso que estava previsto no Memorando de Entendimento. Esse relatório é muito claro relativamente àquilo que correu

menos bem e àquilo que deve ser a estratégia futura quanto a este modelo e dá-nos também pistas sobre a revisão dos contratos de PPP, as quais têm sido integralmente seguidas por este Governo.

Para terminar, queria apelar, mais uma vez, a que neste relatório surja um capítulo de recomendações muito denso e que resulte da experiência que por muitas pessoas já foi aqui partilhada.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, agora, passar à primeira ronda de perguntas.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Encarnação, do PSD, que vai partilhar o tempo com a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, agradeço, mais uma vez, a sua vinda para fecharmos esta Comissão de Inquérito das PPP.

Começo por lhe dizer que tocou nalguns pontos fundamentais, sobre os quais é importante refletirmos.

Acho que, hoje em dia, todos perceberão aquilo que acabou de dizer, ou seja, que houve obras a mais para um País a menos e que houve adjudicações a mais para um País que não tinha recursos para se adaptar a todo esse esforço financeiro — e hoje isso está à vista.

O que me custa a crer, Sr. Secretário de Estado, é que, passadas 66 audições, todos os ex-governantes que aqui foram chamados — do anterior Governo que teve o grosso da fatia de todas as PPP — não tenham assumido nem chegado à conclusão a que o Sr. Secretário de Estado chegou. Acho isso perfeitamente notável, pois todas as pessoas já chegaram a esse tipo de conclusões.

Por isso, às vezes, não custa nada fazer aqui um *mea culpa* daquilo que foram as más ações ou as más adjudicações por parte de governantes passados, todos nós cometemos erros. E não custaria nada fazer isso, até para bem da própria Comissão e para percebermos com os erros o que poderemos corrigir para a frente. Acho que é para isso que aqui estamos todos.

Sr. Secretário de Estado, falando aqui num ponto em concreto, há uma questão que me intriga, que é a dos estudos de tráfego.

O Dr. António Ramalho trouxe aqui números perfeitamente elucidativos sobre tudo isto. Ele citou aqui que a A19, que liga Batalha a Leiria, tinha uma previsão de tráfego médio diário que apontava para os 12 000 veículos/dia e que, em dezembro passado, eram contabilizados 1800 veículos/dia. Apesar da crise, isto é uma diferença de quase 80% menos.

Não percebo como é que uma derrapagem tão grande pode existir nestas previsões e, por isso, vou colocar-lhe algumas questões concretas.

Concorda, ou não, que foi atribuída uma excessiva preponderância à componente das receitas prevista com base em estudos de tráfego completamente desfasados da realidade?

Concorda que projeções deste tipo foram determinantes para sustentar e viabilizar muitos dos projetos PPP?

Como é que se podem evitar situações, como as que se têm vindo a comprovar, de erros grosseiros nos valores de tráfego projetados, que têm forçosamente consequências?

Seguindo este raciocínio, Sr. Secretário de Estado, gostava de saber, do seu ponto de vista, a qual destes critérios deve ser conferida maior importância: aos encargos brutos ou aos encargos líquidos. Coloco-lhe esta questão, porque presumo que até 2005, nomeadamente a nível do Orçamento do Estado, havia algo de diferente do que acontece hoje.

Julga que foi dada maior preponderância aos encargos brutos ou aos encargos líquidos — e neste ponto peço-lhe que revise um pouco o passado.

Concluindo, pergunto-lhe que ensinamentos relativamente a esta matéria podem e devem ser levados para o futuro das PPP.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado Nuno Encarnação, obrigado pelo conjunto de perguntas que colocou. Gostava, de uma forma tão direta quanto possível, de responder a cada uma delas.

A importância dos estudos de tráfego para o parceiro público é tão grande quanto esse risco está alocado do lado do parceiro público. Ou seja, no caso de boa parte do risco associado às subconcessões e, depois, na revisão do modelo das ex-SCUT quando o risco de tráfego foi transferido para o parceiro público — no caso, a receita do Estado recebida pela Estradas de Portugal —, passou a ser dramático que os erros acontecessem.

Há exemplos onde para o lado público não é especialmente dramático que tenha havido erros nos estudos de tráfego.

Dou-lhe o exemplo das concessões Litoral Centro — da Brisa, a A17 que todos conhecem — e Douro Litoral, onde, de facto, os tráfegos também têm erros dessa magnitude e, no entanto, o parceiro público, ou seja, o Estado, nunca foi chamado a fazer qualquer pagamento nessas concessões, porque aí, adequadamente, o modelo de risco estava bem partilhado: os parceiros privados geriam o risco da forma que melhor entendia, alocando-se, nomeadamente, o risco de tráfego ao parceiro privado, e o parceiro público tinha a responsabilidade de zelar pelo cumprimento das outras premissas do contrato de concessão. Se aí o erro de tráfego é para os contribuintes irrelevante, se me permite a simplificação, noutros casos já não é mesmo nada irrelevante.

Portanto, a primeira lição que julgo que temos de tirar é essa: é na alocação do risco. Quando é publicado o caderno de encargos associado a uma PPP, é que nós decidimos quais são os fatores determinantes para o lado do Estado, nomeadamente esta questão do risco de tráfego. Caso contrário, os erros grosseiros não eram um problema nosso, eram apenas um problema dos parceiros privados.

Relativamente aos estudos de tráfego e à sua importância para viabilizar projetos de PPP, diria que, como o mundo nunca é exatamente aquilo que projetamos, devemos ter uma enorme dose de conservadorismo. E o passado recente, quer no que diz respeito aos benefícios económicos — não só nos contratos de PPP, mas benefícios económicos em geral, que eram estimados de determinado tipo de investimentos — quer no que diz respeito aos estudos de tráfego associados a esse investimento, seja em estrada seja num outro modo de transporte, mostra que estavam claramente inflacionados por critérios de mais curto prazo.

Isto é, a conjuntura afeta muito a estrutura. Se conjunturalmente estamos numa altura de otimismo, então, as projeções têm tendência a ser muito otimistas mesmo no longo prazo, fator que nós já não controlamos. Ao contrário, quando a conjuntura está demasiado pessimista, temos a tendência de estender esse pessimismo para o longo prazo, mesmo quando há sinais de recuperação no horizonte. Diria que isso é muito similar à situação que vivemos hoje, em que o debate político se centra muito nesse pessimismo de curto prazo, quando nós acreditamos que há sinais e que a consolidação orçamental é um passo para depois nos desenvolvermos e termos crescimento económico.

Portanto, os dois fenómenos existem. Infelizmente, nos últimos anos, fomos mais vítimas do fenómeno de otimismo, que hoje tem impacto nas contas dos Estado, do que propriamente do pessimismo.

Tenho comigo alguns *slides* e vou tentar encontrar rapidamente o *slide* certo para lhe mostrar relativamente aos encargos brutos das subconcessões.

No que respeita às receitas de portagem nas subconcessões, verificará que a partir de 2015 — enfim, 2013 e 2014 já não relevam tanto, uma vez que há atrasos na execução, mas 2015 já é um ano comparável, uma vez que o conjunto de troços estaria em serviço — a diferença entre a linha vermelha a linha verde é, diria, muito significativa.

Tínhamos receitas de portagem em subconcessões com uma diferença abissal relativamente àquilo que estava estimado: em 2015, o Governo anterior estimava 104 milhões de euros de receita e, sem efeito de redução de objeto — isto é, numa base comparável, portanto, é como se a estrada fosse construída de acordo com o projeto original —, tínhamos 47,960 milhões de euros de estimativa de portagem, já revista pela Estradas de Portugal, tendo por base aquilo que é hoje a melhor informação disponível. Há aqui uma diferença absolutamente colossal e é a linha vermelha que depois abatia os encargos brutos para efeito de cálculo do encargo líquido.

Por isso, indo direto à sua pergunta seguinte, veja o que está nos encargos e receitas estimadas em 2011. Por exemplo, para 2013, tínhamos um encargo estimado pelo Governo anterior de 959 milhões de euros e uma receita de 396 milhões de euros — isto para as ex-SCUT, Grande Lisboa e Norte. Temos hoje uma diferença de 28% quanto ao estimado de encargos brutos — é aqui que estamos a atuar do ponto de vista de revisão dos contratos —, mas também nas receitas temos um diferencial médio de 35% a menos de receita do que aquilo que estava estimado pelo Governo anterior.

Por isso, quando falávamos de encargo líquido, esquecíamos-nos de explicar o que era o encargo líquido. Por simplificação, vou demonstrar a todos aqueles que nos ouvem e também aos Srs. Deputados que o encargo líquido não é mais do que a diferença entre aquilo que os contribuintes pagam e aquilo que os utilizados pagam na estrada.

Portanto, quando fazemos a comparação entre o encargo líquido em 2005 e 2011 ou o encargo líquido em 2011 ou 2012, estamos sempre a falar de mais encargos brutos por via das subconcessões. Ou seja, as estradas que foram lançadas e assinadas entre 2008 e 2011 geram encargos muito significativos. Depois, tínhamos também uma expectativa muito grande de proveitos que vinham por via de portagens, ou seja, cobrando aos portugueses que utilizavam a estrada — e era desta maneira que se decompunha a diferença entre encargo bruto e líquido.

Julgo que o gráfico que agora vou projetar responde a esse ponto na perfeição. As fontes são o relatório do Orçamento do Estado para 2005, o relatório do Orçamento do Estado para 2012 e o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) sobre PPP. Portanto, tudo o que estou a projetar — quer aos gráficos anteriores quer ao gráfico atual — são dados ou dos relatórios da DGTF ou dos Orçamentos do Estado.

Em 2005, o Orçamento do Estado mostrava encargos brutos de 15 911 milhões no futuro todos pagos por impostos, todos pagos pelos contribuintes. E nós tínhamos no encargo bruto 2005-2010 um diferencial de 350 milhões de euros que provinham dos utilizadores dessas vias.

Já em 2011, gostava de vos mostrar qual foi a realidade que encontramos: encargos brutos de 32 538 milhões de euros, em que os impostos pagavam marginalmente menos e os utilizadores de estrada pagavam 18 036 milhões de euros de receitas de tráfego.

Portanto, o somatório da segunda coluna, 2005-2010, e da coluna relativa a 2011 mostra o quê? Se em 2005 os contribuintes eram chamados a pagar 15 911 milhões de euros, de acordo com os dados do relatório do Orçamento do Estado para 2005, no relatório do Orçamento do Estado para 2012 tínhamos 36 538 milhões de euros de encargos brutos.

Aparte inaudível na gravação.

Estou a falar da última coluna, que é o somatório da coluna 2005-2010 com a coluna de 2011.

Portanto, a última coluna refere 36 538 milhões de euros com proveitos de 18 636 — repito que estes proveitos são portagens cobradas aos utilizadores, não são proveitos que venham de qualquer outra origem — e 17 902 milhões de euros de impostos. Isto considerando toda a margem de erro que existe com as portagens, porque os proveitos estimados de 18 600 milhões de euros com portagens eram estimativas.

Por isso este Governo defende, inequivocamente, que o que temos de fazer é cortar nos encargos brutos. Cortar nos encargos brutos significa que reduzimos despesa estrutural e que não estamos dependentes da evolução futura de portagens para cobrir o problema que temos com as PPP. Gostava que ficasse muito claro que o nosso enfoque é na redução de encargos brutos e não esperar que as receitas futuras associadas a portagens resolvam o problema gerado por assinarmos contratos que têm encargos para o lado do Estado.

Uma nota final: tem sido também objeto de debate nesta Comissão o que é que este Governo previu no Orçamento do Estado para 2012. Ou seja, nós entrámos em funções em final de junho de 2011 e já somos responsáveis pelo Orçamento do Estado para 2012. Contudo, decidi

mostrar esta estimativa, porque ela é bem elucidativa daquilo que nós herdámos. Não tínhamos condições de, entre junho e meados de outubro, que é a data de entrega do Orçamento do Estado, fazer novos estudos de tráfego associados a portagens e, por isso, confiámos nos dados que existiam na Estradas de Portugal, deixados pela equipa técnica da Estradas de Portugal que se manteve em funções, como sabem, até o ano seguinte. Ou seja, o conselho de administração nomeado pelo Governo anterior manteve-se em funções até meados de 2012 e nós recolhemos, demos o benefício da dúvida e tomámos como boa a informação relativa à receita de portagens e por isso a assumimos como tal no Orçamento do Estado para 2012.

Rapidamente percebemos que havia um erro total, um empolamento total nas contas da Estradas de Portugal dessa receita de portagens. Aquilo não tinha aderência com a realidade nem em 2012, nem em 2013, nem em 2014, de acordo com a melhor estimativa. Apressámo-nos a fazer a revisão das estimativas de tráfego e, ainda em agosto de 2011, apressámo-nos a cortar a obra que era despesa e não investimento, porque tínhamos de atuar imediatamente nos encargos brutos, visto que as receitas não iam estar lá.

O quadro que estamos agora a ver enfermava de um problema: a coluna amarelo-escuro, dos proveitos, ia falhar-nos e, portanto, ou atuávamos a nível dos encargos brutos, a coluna vermelha, ou teríamos um problema grave de sustentabilidade adicional, a que procurámos imediatamente responder.

Por isso, focámo-nos naquilo que tínhamos liberdade para fazer imediatamente. Ou seja, nas subconcessões podíamos atuar, porque estava em obra em construção, então, mandámos parar imediatamente a obra e fizemos mais tarde uma seleção entre aquilo que era obra virtuosa,

portanto, investimento que gerava retorno, e aquilo que era despesa que não gerava retorno.

Como disse na minha intervenção inicial — e repito porque é importante, visto que os portugueses hoje perguntam-se por que é que o Governo, então, não se apressou a cortar a despesa com as ex-SCUT mais depressa —, o Memorando de Entendimento, a troica exigia-nos que o relatório da Ernst & Young estivesse publicado, que fosse conhecida uma auditoria internacional, antes de podermos atuar nos contratos, porque eles queriam ter uma visão imparcial e internacional relativamente aos mesmos. Daí que, apenas relativamente às ex-SCUT, só tivéssemos podido atuar a partir do momento em que o relatório foi conhecido, ou seja, na segunda metade de 2012, e estamos agora, espero, muito próximo de concluir essa negociação.

Portanto, muito claramente, é nos encargos brutos que temos de atuar — não nos enganemos; caso contrário, estamos a confiar em receitas futuras, para as quais não vamos ter capacidade de ter controlo no futuro.

O Sr. **Nuno Encarnação** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Secretário de Estado, pelos seus esclarecimentos, que são importantes para esta Comissão, pois ficamos a conhecer a realidade de tudo isto.

Gostava de o questionar sobre um outro tema, o Túnel do Marão, baseando-me em algumas afirmações proferidas nesta Comissão pelo seu antecessor, o Dr. Paulo Campos. Vou citar três partes daquilo que foi aqui dito e, a partir daí, o Sr. Secretário de Estado nos dirá o que é verdade, o que é mentira e como estão as questões do Túnel do Marão.

Disse o Dr. Paulo Campos, quanto à questão do Túnel do Marão, que só não avançaram as obras, porque o consórcio não tem nenhum interesse em o fazer. Disse ainda, noutra parte da sua intervenção, que o Estado,

neste momento, em termos financeiros, meteu nessa obra 197 milhões de euros, os acionistas da concessionária 40 milhões de euros e os bancos 43 milhões de euros para financiar a obra, quando ela deveria ser integralmente financiada pelo consórcio financeiro, que já recebeu, em juros e em comissões, 35 milhões de euros. Uma última afirmação do Dr. Paulo Campos foi a de que os bancos já recuperaram praticamente o que lá colocaram e o Estado, que pagou antecipadamente 197 milhões de euros que devia pagar ao longo de 30 anos, não tem ainda a obra concluída.

Portanto, para lhe dar o mote, li algumas afirmações que foram aqui feitas e que constarão da *Ata* dessa reunião, no sentido de perceber se esta narrativa corresponde inteiramente à verdade ou se há muito para dizer sobre isto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, obrigado pela oportunidade que me dá, nesta Comissão, de poder esclarecer esse ponto. Já tentei fazê-lo na Comissão de Economia e Obras Públicas e agora dá-me a oportunidade de o fazer aqui.

A primeira afirmação que não corresponde à verdade é a de que as obras pararam, porque o consórcio — nem sei bem se é o consórcio construtor ou se é o bancário, mas para o caso é irrelevante —, qualquer um deles, não tinha interesse em que as mesmas continuassem.

O contrato de financiamento, em regime de *project finance*, teve os seus desembolsos suspensos precisamente a 5 de fevereiro de 2010. Essa suspensão aconteceu porquê? Porque tinha havido um conjunto de eventos anterior, nomeadamente paragens de obra por via de providências cautelares interpostas, às quais foram dados provimentos, e depois foram negociadas medidas mitigadoras. Essas medidas mitigadoras foram tomando algum tempo e tivemos paragem da obra durante muitos meses, o

que não foi responsabilidade do Governo anterior. Lá está: o sentido de responsabilidade de um responsável político ou de um ex-responsável político deve fazer com que digamos sempre a verdade, sem taticismos de natureza política.

Houve uma decisão judicial, perante uma ação que foi interposta, que teve uma consequência no contrato. E a consequência foi: atrasou a execução da obra, e esse atraso na execução da obra levou a que a data de conclusão da obra prevista no contrato de concessão já não pudesse ser cumprida. Por essa via, os bancos entenderam que já não tinham as condições para continuar o desembolso.

Pergunta: os bancos internacionais, que não o Banco Europeu de Investimento (BEI) e a Caixa Geral de Depósitos, viram ali uma boa oportunidade para rever as condições de financiamento? A resposta é: sim, viram uma boa oportunidade.

Quero dizê-lo aqui claramente e fazer justiça ao Sr. Deputado Paulo Campos, ex-Secretário de Estado. Ele também disse aqui que a Caixa Geral de Depósitos nunca lhe sinalizou essa vontade, porque é verdade. A Caixa Geral de Depósitos disse sempre que estava disponível para manter integralmente as condições de financiamento, tal como o Banco Europeu de Investimento, mas, como estas decisões são tomadas por unanimidade e não por maioria simples ou qualificada, bastava que um banco internacional... E eram cinco os bancos internacionais, alguns deles intervencionados pelos seus próprios Estados, como eram os casos do WestLB e do Royal Bank of Scotland. Os Estados daqueles bancos, nomeadamente o Reino Unido e a Alemanha, injetaram fundos, e da mesma forma que Portugal pede aos bancos nos quais injetou fundos para concentrarem a sua atividade no seu País também esses Estados deram essa

orientação aos bancos e, portanto, os bancos não tinham grande interesse em se manterem neste negócio.

Podia o Governo anterior ter obrigado os bancos a manter o financiamento? A minha opinião é que não podia, mas não podia pelo mesmo fundamento por que este Governo também não podia: os contratos enfermavam de um conjunto de problemas e ou havia acordo para os sanar ou, então, havia um fundamento para que o desembolso não acontecesse. Por isso é que desde 5 de fevereiro de 2010 até 20 de junho de 2011, que foi a data até à qual o anterior Governo se manteve em funções, e de 21 de junho de 2011 até 31 de dezembro de 2011 não foi possível retomar o financiamento. Os motivos são os mesmos!

Dito isto, há uma segunda afirmação que me choca: a de que foi entregue à concessionária ou aos acionistas da concessionária... Foi dito, quer pelo Sr. Deputado Paulo Campos em Plenário quer pelo líder do Partido Socialista, certamente mal informado naquele momento — não por culpa dele, admito —, que a concessionária beneficiou dos 197 milhões de euros, deixando crer que o Estado transferiu 197 milhões de euros para os acionistas, para privados. Nada mais contrário à verdade!

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, no Plenário foi dito que foi para a concessionária!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Para a Caixa!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, eu ia esclarecer isso, porque aqui, na Comissão de Inquérito, o Sr. Deputado Paulo Campos explicou que foi para a Caixa Geral de Depósitos. Como há pessoas que hoje nos estão a ouvir mas que podem não ter ouvido a audição do Sr. Deputado Paulo Campos, eu queria aproveitar para repor a totalidade da verdade.

A transferência de 197 milhões de euros foi feita pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças para a Caixa Geral de Depósitos no dia 31 de dezembro de 2011 sem qualquer intervenção da Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Repito, para que fique claro: não teve qualquer intervenção formal ou informal da Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; foi uma decisão da Direção-Geral do Tesouro e dos seus juristas, que tinham participado na elaboração das cartas de garantia assinadas por dois membros do anterior Governo — no caso, o antigo Secretário de Estado do Tesouro e Finanças Carlos Costa Pina e o antigo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e Comunicações Paulo Campos. Foi da análise dessas cartas que a Direção-Geral do Tesouro e Finanças entendeu fazer esse pagamento, sem nenhuma intervenção da Secretaria de Estado que lidero.

Segundo aspeto: as cartas de garantia explicavam basicamente qual era o entendimento do Estado sobre o que devia fazer se determinadas coisas acontecessem. O evento que marcava a data de 31 de dezembro de 2011 era: se não fossem retomados os desembolsos do financiamento em regime de *project finance*, ou seja, se os bancos não estivessem disponíveis para financiar. Nessa altura, dizia-se lá, o Estado pagará à Caixa Geral de Depósitos.

Mais, Sr. Deputado, o Estado vinculava-se perante o pagamento de determinadas quantias da seguinte forma: o ACE Construtor, composto

pela Somague e pela Moniz da Maia Serra & Fortunato, emitia faturas a dizer que tinha feito obra no valor de x ; essas faturas eram visadas pelo Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR), pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças e pela Inspeção-Geral de Finanças (IGF), e eram entregues à Caixa. Era uma espécie de *factoring*, ou seja, entregava a fatura e essa fatura era descontada. Naquela altura, dizia-se o seguinte: esta fatura é boa para pagamento; se até 31 de dezembro 2011 não houver o desembolso, então, nós pagaremos.

O Sr. Deputado Paulo Campos diz: «Ah, mas havia uma alínea naquela carta de garantia que dizia que o Estado tinha de tomar a obra no seu controlo para fazer o pagamento.» Não foi esse o entendimento da Direção-Geral... Já nem falo do meu, porque, uma vez mais, não quero parecer parcial, visto que estamos a falar de um ato de assinatura do antigo Governo e, portanto, pode parecer que é querela política. Isto é técnico! Isto é jurídico! Isto é jurídico, e por isso não devia ser objeto de uma discussão aqui. Portanto, não vou dar a minha opinião, louvo-me na opinião na Direção-Geral do Tesouro e Finanças uma vez que não tive intervenção neste pagamento.

Nesse sentido, parece-me adequada a forma como a Direção-Geral do Tesouro e Finanças procedeu. Até digo mais: a ser verdade aquilo que o Sr. Deputado Paulo Campos diz, ou seja, que havia ali uma condição que era nós tomarmos conta da obra antes, em 31 de dezembro de 2011 não havia fundamento para, unilateralmente, o Estado invocar incumprimento da concessionária e com isso tomar conta da obra. Não havia!

O Estado pode sempre rescindir os contratos. Aliás, como eu disse muitas vezes na minha primeira audição, o Estado aqui pode tudo, mas não se deve esconder atrás das concessionárias e dos bancos. O Estado faz aquilo que entende que deve fazer na defesa do interesse público. E o

Estado podia rescindir unilateralmente e dizer: «Passem para cá a obra. Vocês têm um conjunto de incumprimentos e, portanto, a obra passa para o lado de cá.» Não foi essa a avaliação que fizemos! Entendemos que não havia fundamento para uma rescisão unilateral. Repito: não havia fundamento para uma rescisão unilateral!

Gostava de poder clarificar a consequência financeira dessa rescisão em dezembro de 2011 sem justa causa. Nessa consequência financeira o Estado tinha de pagar a obra realizada, que estimamos em 216 milhões de euros, tinha de pagar por uma rescisão unilateral sem justa causa lucros cessantes por capital que ainda não tinha injetado na concessionária, tinha de assumir, obviamente, a operação e a manutenção entre dezembro de 2011 e maio de 2013 e não beneficiava do capital que, entretanto, foi realizado pela concessionária.

Sumarizando: havia aqui lucros cessantes que estimamos, de acordo com a taxa interna de rentabilidade (TIR) do caso-base ajustada a uma taxa de 6,08%, que é a taxa de atualização dos fluxos, em 21,6 milhões de euros, que teríamos de pagar, porque não havia fundamento para rescisão com justa causa; e havia um conjunto de outras matérias cuja probabilidade de o Estado prevalecer em discussão arbitral era muito menor do que aquilo que achamos que é hoje.

Hoje consideramos que temos um bom caso para justificar o abandono da concessão, porque houve a rescisão por parte da concessionária dos contratos de construção e de operação e manutenção, e houve, de facto, o abandono físico da obra, coisa que aconteceu há pouquíssimo tempo. Portanto, temos um fundamento objetivo para dirimir em tribunal arbitral de acordo com o interesse do Estado.

Foi este o julgamento que foi feito.

Gostava de clarificar, mais uma vez, que não houve qualquer tipo de intervenção da Secretaria de Estado na decisão da Direção-Geral do Tesouro e Finanças apoiada por pareceres jurídicos e técnicos internos. Portanto, gostava de saber se alguém duvida da capacidade técnica da Direção-Geral do Tesouro e Finanças. Foi essa Direção que decidiu fazer o pagamento com base na documentação que tinha e com base na avaliação que fez — do meu ponto de vista, muito bem — dos riscos, que estão contabilizados para o parceiro público, se tivéssemos controlado naquela altura a obra. Estamos agora a preparar-nos para o fazer no justo tempo para defender integralmente o interesse patrimonial do Estado.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Carina Oliveira, pode prosseguir.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, queria começar por cumprimentar o Sr. Secretário de Estado, na última audição que temos na Comissão de Inquérito.

Gostaria de remeter para um tema que tem sido frequentemente usado, em especial por parte do Partido Socialista, para fazer algumas acusações que, muito sinceramente, o PSD gostaria também de ver respondidas e clarificadas à luz daquilo que é o tal interesse público, que tem a ver com a defesa do Estado nas opções tidas com alguns pagamentos e alguns contratos que temos em cima da mesa. Aquilo de que lhe falo é da Lusoponte.

Na última audição, o Sr. Deputado Paulo Campos afirmou, não sei se por palavras muito diretas ou não... Confesso que, depois de 11 horas de audição e de muita conversa, fiquei com dúvidas sobre se algumas coisas tinham sido insinuadas ou expressamente ditas. Mas aquilo que lhe quero

perguntar, da confusão que ficou da minha parte, é se, afinal, há ou não há FRA IX.

Temos um Governo que assinou um FRA IX e, com isso, fez pagamentos. Há documentos escondidos? Não há documentos escondidos? O que temos em cima da mesa relativamente ao contrato da Lusoponte?

Relativamente também à cobrança de portagens no mês de agosto, importa clarificar, de uma vez por todas, o que foi feito, quem cobrou, quem recebeu e como se processou e efetuou todo este sistema à volta da Lusoponte e dos pagamentos, entre um FRA e o outro, e se, efetivamente, temos ou não temos FRA IX.

Sr. Secretário de Estado, o Dr. Paulo Campos afirmou também que faltavam 37 milhões no acordo com a Lusoponte e que estão por explicar. Isto é verdade?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr.^a Deputada Carina Oliveira, agradeço as suas perguntas. Dão-me mais uma oportunidade para repor alguma verdade sobre um tema que tem, obviamente, todas as condições para ser rapidamente percebido.

Primeiro aspeto: obviamente que o FRA IX está assinado. Aliás, o Sr. Primeiro-Ministro, num dos debates quinzenais, no dia 30 de março de 2012, teve ocasião de dizer que o FRA IX tinha sido assinado no dia anterior. Ou seja, ele tem a data de 29 de março de 2012. E deixe-me dizer-lhe, Sr.^a Deputada, que, não sendo uma obrigação do Estado remeter ao Tribunal de Contas o FRA IX, ele foi remetido no dia 23 de abril de 2012 para informação do Tribunal.

Recordo-me de o Sr. Presidente do Tribunal de Contas, numa das últimas audições, ter dito várias vezes: «na dúvida, envie-se tudo». E este Governo deu, desde o primeiro dia, uma orientação geral às empresas por si

tuteladas que, no caso de haver qualquer espécie de dúvida quanto à necessidade de fiscalização ou ao interesse da informação que é remetida para o Tribunal de Contas, essa informação deve ser remetida.

E, portanto, ele foi enviado no dia 23 de abril de 2012 para o Tribunal de Contas, para informação do Tribunal de Contas, mesmo não havendo formalmente a necessidade de isso ser feito.

O FRA IX teve como objetivo concluir uma negociação que tinha sido começada pelo Governo anterior. O Governo anterior tinha o interesse — que, do meu ponto de vista, é muito ajustado — de terminar com a isenção de cobrança de portagens no mês de agosto de cada um dos anos, a qual vigorava desde 2001. O interesse que existia era o de que essa isenção terminasse e, portanto, os contribuintes deixassem de ser chamados a fazer esse pagamento, essa compensação, e que passassem a ser os utilizadores no mês de agosto a fazer o respetivo pagamento.

O Governo anterior tinha, para isso, mandatado uma comissão de negociação, que entregou, inclusive, um relatório. Esse relatório, num determinado momento, diz que havia uma decisão tomada.... Reporto-me, neste caso, ao relatório dos membros da comissão de acompanhamento da renegociação do contrato com a Lusoponte, nomeadamente aqueles que eram nomeados pelo Ministério das Obras Públicas, que no ponto 3, alínea *f*), com o título *Reintrodução de portagens no mês de agosto na Ponte 25 de Abril* — estamos a falar de um relatório datado de 2008 —, dizia que «tomada a decisão, que nos parece inteiramente justa e adequada, de reintroduzir as portagens na Ponte 25 de Abril, foram feitos um conjunto de cálculos». Aquele conjunto de cálculos chegava, procurando simplificar, à seguinte conclusão: havia uma poupança, em valores nominais, para o Estado, de 46 milhões de euros e uma poupança, em VAL (valor atual líquido), descontado à taxa de 6,08%, de 36 milhões de euros. Portanto, 46

milhões de euros de valor nominal, 36 milhões de euros de valor atual líquido. Isto, com base na estimativa de tráfego de 2008 e com base nas melhores informações que existiam naquela altura sobre os pagamentos que o Estado tinha de fazer relativamente a essa mesma compensação.

Ora, porque nos pareceu que defendia o interesse do Estado de forma justa e adequada, louvamo-nos nos cálculos e nas conclusões dessa comissão de negociação. Analisámos os relatórios, analisámos o trabalho. Algumas das pessoas que faziam parte dessa comissão de negociação, nomeadamente juristas, porque eram quadros do Estado, continuaram a assistir o Estado noutras matérias e, portanto, temos confiança técnica no seu trabalho.

E entendemos, Sr.^a Deputada, não abrir com a Lusoponte, em 2011, o tema de rever o nível de tráfego, por um motivo simples: se abrissemos uma nova comissão de negociação que fosse olhar para o novo perfil de tráfego em 2011... Eu acho que qualquer português saberá que o tráfego projetado para o futuro tendo por base a realidade de 2011 seria muito menor do que o tráfego projetado para o futuro em 2008. E, neste caso, a curva de tráfego de 2008 era vantajosa para o Estado, porque implicava que não houvesse necessidade de extensão do contrato, não houvesse necessidade de fazer nada disso.

Portanto, se quiser... E eu tenho pena de ter de dar esta explicação, porque não devia haver necessidade de se expor desta forma a tática negocial do Estado. Julgo que é importante e útil que o façamos hoje, só para repor a verdade: utilizámos a curva de tráfego de 2008 com base nos cálculos da comissão de negociação nomeada pelo Governo anterior e que entregou um relatório.

A Sr.^a Deputada poderá perguntar por que é que, então, a suspensão da isenção de portagens não foi decidida em 2008 — de acordo com o relatório, parecia haver uma decisão — e só foi decidido em 2011.

Eu tenho a minha desconfiança, e a minha desconfiança é a de que não foi porque houve uma resposta do Primeiro-Ministro de então no Plenário, num dos debates que existiram em 2008, no sentido de que não havia nenhuma intenção de repor portagens na Ponte 25 de Abril. E, portanto, nessa altura, houve a retirada de apoio político a essa decisão — que pode ser legítima sob todos os pontos de vista, mas que tem uma implicação de 10 milhões de euros, grosso modo.

Dito isto, o que nós fizemos foi confiar no relatório da comissão de negociação de 2008 e na curva de tráfego que era favorável para o Estado, e fizemos a negociação. E a nossa negociação chega à conclusão que está no FRA IX, que é a seguinte: os valores nominais de poupança ultrapassam um pouco os 48 milhões de euros *versus* os 46 milhões de euros — mas esta conta não é materialmente relevante, porque estamos a falar de valores nominais — e em termos de valor atual líquido estamos exatamente no mesmo valor que havia sido decidido pelo Governo anterior e validado, aliás, Sr.^a Deputada, por um despacho do próprio ex-Secretário de Estado, que aqui disse que tinham ficado 37 milhões de euros em cima da mesa. Está aqui validado o cálculo de 2008.

Gostava de deixar ficar, através do Sr. Presidente, toda a documentação que aqui tenho para que depois a Comissão a possa analisar, porque julgo que é muito importante para a *Ata* e para memória futura.

Portanto, Sr.^a Deputada, gostava de lhe dar conta de que poupámos, em valor atual líquido, exatamente o que era suposto.

E já vimos, Sr.^a Deputada, o que os cálculos sobre portagens futuras do Partido Socialista procuram mostrar: é uma realidade cor-de-rosa — isto

sem qualquer ligação à cor partidária —, uma realidade mais otimista do que aquilo que é a realidade atual, para demonstrar que fizemos aqui alguma arbitragem, ficámos a perder dinheiro...!

Ora, gostava de deixar claro o seguinte: o valor que a Lusoponte cobrar de portagens em agosto é o valor que os utilizadores decidem pagar, nem mais nem menos! Se nenhum carro passar na Lusoponte em agosto de 2013, de 2014 e de 2015, o valor que a Lusoponte cobra é zero.

Anteriormente, Sr.^a Deputada, tínhamos uma compensação fixa.

Só para lhe dar um exemplo, temos aqui a realidade, porque o resto, para o futuro, são projeções, e a realidade é a seguinte: em 2011 a Lusoponte cobrou 3,381 milhões de euros de portagens em agosto, a compensação do Estado seria de 4,371 milhões de euros. Portanto, grosso modo, arredondando, 1 milhão de euros a mais de compensação face àquilo que a Lusoponte recebeu.

Segundo exemplo: 2012, que é uma realidade que já conhecemos, não estamos a falar de projeções, nem de expectativas de tráfego, nem de evolução. Em 2012, a Lusoponte cobrou, em termos líquidos, 3,284 milhões de euros, a compensação seria novamente de 4,371 milhões de euros — passassem ou não carros recebia esta compensação. Mais uma vez, Sr.^a Deputada, temos 1 milhão a menos de resultados.

E nem de propósito, o *Jornal de Negócios*, que, enfim, julgo que é insuspeito relativamente às notícias que coloca, hoje mesmo, tem uma notícia sobre os resultados da Teixeira Duarte. E diz *Receitas da Lusoponte caem mais de 10%*. É o que está no relatório de um dos acionistas da Lusoponte. E o que é que o relatório da Teixeira Duarte diz? Mais uma vez, julgo que não é suspeito que no relatório esteja escrita alguma coisa para ser simpático para este ou qualquer outro Governo. O relatório diz que a forte diminuição de receitas está ligada à diminuição dos subsídios do

Estado português e à diminuição geral de tráfego verificada. Está no relatório e contas da Teixeira Duarte.

Isto mostra o quê? Quando fazemos uma renegociação de um contrato, Sr.^a Deputada, as concessionárias não vêm, a seguir, dizer que têm a concessão mais equilibrada. Recordo-me de o Sr. Deputado e ex-Secretário de Estado Paulo Campos ter dito que a revisão do contrato da Brisa prejudicou toda a gente e só beneficiou o Estado. E, no entanto, no relatório e contas da Brisa foi dito que o equilíbrio económico da concessão foi garantido, que a concessão ficava melhor para o futuro, que tudo estava melhor.

Ora, não vejo como é que esta realidade é compatibilizada. Mas sei o que os acionistas da Lusoponte dizem depois da renegociação que o Estado fez da concessão Lusoponte. Dizem que perderam dinheiro, as contas deles estão auditadas, os subsídios estão auditados.

Por isso, a defesa do interesse público é vista assim, com factos. Não é com previsões futuras, mas com factos que verificamos a defesa do interesse do Estado.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, agradeço-lhe a precisão e a clareza com que deu essa explicação. Acho que é do entendimento de todos, nesta Casa, que ficámos a ganhar com essa explicação.

Nesse sentido, avanço para mais algumas perguntas também de alguma especulação pública e que, penso, importa aqui, na Comissão certa e no momento certo, fazer com toda a clareza.

À semelhança daquilo que fomos ouvindo no passado, de que as SCUT se pagavam a si próprias, que as subconcessões custavam zero ao contribuinte, já vimos aqui hoje quais são os encargos efetivos com as

parcerias público-privadas. Do relatório da Inspeção-Geral de Finanças retiramos uma clara situação de insustentabilidade da Estradas de Portugal. Atrever-me-ia a dizer que, se a Estradas de Portugal fosse uma empresa privada, estaria falida e, há muito, já teria fechado portas.

O certo é que o impacto, nos próximos sete anos, das subconcessões é qualquer coisa de dramático. Daí saudarmos, e bem, as renegociações tidas com os memorandos de entendimento, de acordo com os quais, apesar de não termos propriamente poupanças, não vamos gastar mais do que aquilo que efetivamente tínhamos de encargos com essas subconcessões.

No entanto, relativamente às renegociações, às tais poupanças de que falámos aqui também, à semelhança daquilo que foi feito com a Lusoponte, gostaria de falar dos 300 milhões de euros que estão inscritos no Orçamento do Estado — aliás, devo precisar que estavam 250 milhões com um acrescento de mais 50 milhões para garantirmos os 300 daquilo que é estimado por este Governo de poupanças. Ora, gostaria de saber como é que se chega a estes valores.

Tem sido um pouco confrangedor ouvir falar e especular na opinião pública relativamente a estas previsões de poupança. Sinceramente, às vezes, sinto-me um pouco assutada quando ouço alguns comentadores falarem — e muitos do meu partido. Manuela Ferreira Leite fê-lo há pouco tempo quando se falava destes limites de poupança. Gostaria de saber como é que se chega a estes valores. As TIR vão ser mexidas nestas poupanças que temos agora para as renegociações com as ex-SCUT? E o corte vai ser em quê? Em obra, em manutenção? E com estas poupanças que estamos a fazer há algum risco que possa ficar, digamos, pendurado com aquilo que são as obrigações que as concessionárias têm também com esses contratos?

Depois, gostaria que fizesse também um comentário relativamente ao posicionamento das subconcessionárias face àquilo que são as intenções

deste Governo para garantir estes 300 milhões de poupança ao País — ao País, repito, e não ao Governo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr.^a Deputada, começo por dar conta de que as negociações ou a revisão dos contratos relativos às ex-SCUT e subconcessões e concessões Norte e Grande Lisboa é conduzida por uma comissão de negociação liderada pelo Dr. António Ramalho, Presidente da Estradas de Portugal, e que tem como restantes membros elementos da unidade técnica de acompanhamento de PPP, criada por este Governo e respondendo a uma necessidade identificada pela troica de reforço dos mecanismos de controlo.

Assim, porque ainda não há acordos assinados e, portanto, estamos a falar sempre de algo que acontecerá, acredito, a muito breve trecho — pela informação que tenho, mas que não está assinado —, apenas lhe poderei falar das orientações de carácter geral que este Governo deu relativamente à revisão que deve ser feita.

A primeira componente que entendemos que deveria ser mexida era a componente da taxa interna de rentabilidade. Porquê? Porque, em face da alocação de riscos que existe nas ex-SCUT e nas concessões Norte e Grande Lisboa, nomeadamente por força da revisão dos contratos feita pelo Governo anterior, que transferiu o risco de tráfego para o parceiro público mas não alterou substancialmente as taxas de rentabilidade do parceiro privado... E, sobre este ponto, socorro-me do relatório da Ernst & Young, que, a páginas 111, no seu capítulo 4.9 — Rendimento dos acionistas, e 4.9.1 — Concessões ex-SCUT com portagens da Estradas de Portugal e pagamentos por disponibilidade, diz que «As TIR, entre o Caso Base Inicial e o Caso Base Atualizado, aumentaram, em média, cerca de 2,0 pontos percentuais.»

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Isso mesmo, face ao caso-base inicial e ao caso-base atualizado, aqueles que decorria da renegociação.

Portanto, mais uma vez, não é uma conclusão nossa, é uma conclusão da auditora que foi contratada no âmbito do Memorando de Entendimento: 2 pontos percentuais de subida, em média, das taxas internas de rentabilidade.

Não é aceitável. Não era na altura, admito, e hoje muito menos o é. E não é sequer aceitável que, por exemplo, o PS tenha proposto, naquela célebre proposta sobre a taxa das PPP, que as TIR do caso-base se mantivessem. Recordo que a proposta era a de taxar todo o excesso sobre a TIR do caso-base.

Ora, nós tivemos uma aproximação completamente diferente na negociação: «Não, as TIR têm de baixar! A real e as do caso-base!» Este é o primeiro ponto.

Segundo ponto: nós temos hoje padrões de serviço que podem ser elogiados por todos, mas que são, por força da alocação de riscos que foi feita nos cadernos de encargos pelo Governo anterior... É que, se o risco de tráfego estivesse do lado do parceiro privado e o Estado não tivesse nada que pagar nestas estradas, podíamos ter níveis de serviço de País líder em termos orçamentais. Podíamos, mas infelizmente a realidade não é essa, e nós temos de gerir a realidade e não a realidade ficcionada.

Assim, quando dizemos que estamos a fazer um ajustamento nos níveis de serviço, vêm logo aqueles alarmistas dizer «isto vai ser uma desgraça enorme, vamos ter as estradas e as autoestradas cheias de buracos,

vamos regredir...!» Ora, julgo que qualquer português que tenha visitado, em turismo, negócios ou trabalho, a Alemanha e a Áustria, não considera que esses sejam países atrasados a nível europeu. Pois, o que queremos aqui é ajustar os níveis de serviço ao *standard* europeu, de acordo com as diretivas comunitárias a que estamos vinculados enquanto Estado. Não queremos é ter de pagar o excesso, de chamar os contribuintes a pagar o excesso. Isso não é justo!

Portanto, quando colocámos na agenda da discussão política fazer uma revisão do nível de serviço e, por essa via, capturar poupanças na conservação e manutenção correntes e nas grandes reparações, nas ex-SCUT apenas e só para vias portajadas — recordo que não estamos a falar de ajustamentos dos níveis de serviço em estradas secundárias ou estradas de proximidade, pois essas precisam é de investimento de manutenção e não do contrário —, o que queremos é poupar aqui para canalizar recursos para fazer aí investimento de manutenção. Portanto, o que queremos é ajustar os níveis de serviço à realidade orçamental de acordo com as melhores práticas. Recusamo-nos a pagar um excesso que os contribuintes não têm capacidade de pagar e que o País não tem capacidade de pagar.

Se quiser, em resumo, são estas as alterações que preconizámos, nada mais do que isto.

Portanto, qualquer tentativa de alarme social relativamente a esta intenção não tem qualquer fundamento, qualquer razão de ser. Estamos em linha com as diretivas comunitárias e com os países avançados da Europa.

Digo-lhe também, Sr.^a Deputada, com gosto que, em minha opinião, as reformas fazem-se com os setores e não contra os setores. E julgo que já temos algumas provas disso, até na tutela direta que tenho. Nos transportes fizemos uma reforma, relativamente à qual não queria estar a falar muito, pois não cabe no objeto desta Comissão, mas fizemo-la por acordo, com

todos. As rescisões amigáveis que aconteceram foram rescisões amigáveis e não despedimentos, não impusemos unilateralmente coisa nenhuma, negociámos com os municípios as alterações da oferta. E aqui queremos fazer o mesmo, queremos dar a oportunidade de um acordo.

Podíamos ter ido pela via populista, e mais simples, de uma taxa. E estamos disponíveis para o fazer, se a janela de acordo não for aproveitada pelas concessionárias — também quero deixar isso claro, hoje.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, posso pedir apenas ao Sr. Secretário de Estado para precisar qual seria a diferença dessa taxa de que fala relativamente à taxa que era proposta pelo Partido Socialista?

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, lembro-lhe que temos um compromisso quanto à hora de terminar. Portanto, ou cumprimos os tempos, ou não cumprimos o compromisso.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Temos um compromisso, sim.

Mas era só para precisar, aproveitando o facto de o Sr. Secretário de Estado estar a falar na taxa, qual a diferença da taxa que o PSD anunciou para aquela que era proposta pelo PS.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Dizia eu que a oportunidade de uma medida unilateral está lá sempre. Só que essa medida unilateral tem um problema: é uma medida provisória por natureza, não pode ser perene no tempo, nomeadamente aquela que era proposta não pode ser perene no tempo. Por outro lado, o corte que estamos a negociar é um corte estrutural e permanente de despesa nestes contratos: as TIR ajustam para toda a vida do financiamento e nós pagamos menos por ano, ponto; o ajustamento do

nível de serviço fará com que nós poupemos dinheiro todos os anos, ponto; não há quaisquer medidas de caráter provisório ou engenharia financeira, é um corte permanente de despesa.

Portanto, qualquer coisa que seja provisória, seja por via de taxar a rentabilidade acima daquilo que estava previsto no caso-base — quando, depois, a Ernst & Young parece concluir que até as TIR do caso-base, depois da renegociação, subiram, em média, 2 pontos percentuais...

Por outro lado, temos a segunda componente da taxa do Partido Socialista, que era taxar 20% de todas as comissões e juros pagos pela banca. Fica-me sempre a dúvida se o maior credor das PPP, o BEI, era também abrangido por esta medida. Fica-me a dúvida! Aproveito, uma vez que o Partido Socialista ainda não fez o seu conjunto de perguntas, para pedir ao PS que, se achar útil, possa clarificar.

É que ou deixávamos de fora o Banco Europeu de Investimento, e havia aqui uma medida que não era justa para todos os credores, ou, então, por um lado, as propostas eram taxar 20% do rendimento do Banco Europeu de Investimento, que é o maior credor das PPP, e pedir ao Banco Europeu de Investimento apoio para financiar a economia em 5 mil milhões de euros — julgo que era essa a proposta do Partido Socialista, para apoiar a economia.

Como é que compatibilizamos as duas propostas? Para mim, não é óbvio.

Nós preferimos uma via negocial. Não hesitaremos na via unilateral, que terá um caráter parafiscal. E sobre isto, Sr.^a Deputada, embora compreenda o interesse que existe nesta matéria, preferia, por ora, que estamos na via negocial, não dizer mais do que isto. Agora, nós temos a medida preparada, se for necessário.

Aproveito a oportunidade para apelar, mais uma vez, a que todas as partes aproveitem a janela de negociação, porque permite um corte permanente da despesa, para dela poderem beneficiar. Eles, porque têm um modelo da Estradas de Portugal mais sustentável e, sobretudo, o País, porque esta também não deveria ser uma matéria de querela política, deveria haver um amplo consenso relativamente a este ponto.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, à bancada do Partido Socialista. Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, quero cumprimentá-lo e, ao mesmo tempo, lamentar a peça de teatro que aqui encenou com os Srs. Deputados do PSD. Tratarei desse ponto na segunda parte, designadamente o que diz respeito aos encargos brutos, no que V. Ex.^a manifestou aqui uma divergência com o próprio Primeiro-Ministro, que já disse que eram 70 mil milhões e V. Ex.^a hoje veio aqui dizer que são 36 milhões de euros. Esqueceu os encargos líquidos, que é o que o Estado efetivamente paga, que são de 15,9 no Orçamento de 2005 e de 13,2 no Orçamento de 2012. Quanto ao Túnel do Marão, é evidente que V. Ex.^a sabe que quem ganhou com a paragem são os bancos — bancos, aliás, de onde V. Ex.^a provém. O *spread* contratado inicialmente com o banco relativamente ao Túnel do Marão era de 0,7% e neste momento sabe lá Deus quanto será...! A quem convém a interrupção? Convém aos bancos.

Nas poupanças, o Sr. Secretário de Estado sabe bem melhor do que eu que vai pagar à frente aquilo que agora diz que poupa e vai pagar mais caro: vai pagar indemnizando as concessionárias por não fazer e vai pagar mais caro, porque vai pagar para não fazer.

Deixemos, contudo, as perguntas relativas a esta matéria para mais tarde, para a segunda ronda.

Agora, começo por uma pergunta lateral, que é a seguinte: quanto é que a CaixaBI cobrou de juros de operações *swap*, em 2011, ano em que o senhor foi administrador da Caixa?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que é uma pergunta à qual a CaixaBI terá gosto em responder, se perguntada. Gostava de lhe dizer, Sr. Deputado, que...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — No ano em que o senhor foi administrador?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu fui administrador de 20 de maio de 2011 a 21 de junho de 2011.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Foi administrador da CaixaBI...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, Sr. Deputado, fui administrador durante um mês e sete...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Gostava de saber quanto é que, nesse ano, cobrou de juros nos contratos *swap*.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — ... durante um mês e sete dias. As contas da Caixa – Banco de Investimento são publicadas e, por isso, tenho a certeza que a CaixaBI responderá com gosto.

Como imagina, um mês e sete dias, com funções...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — A CaixaBI de que o Sr. Secretário de Estado foi administrador cobrou de lucros nas *swap* 284 milhões de euros em 2011.

Gostava de dizer ao Sr. Secretário de Estado que tem colegas no Governo que foram para a rua por pagarem bem menos do que esse valor de juros.

Vamos, no entanto, àquilo que verdadeiramente interessa à inquirição que está aqui, neste momento, em curso, e que tem a ver com o seguinte: por que é que o Sr. Secretário de Estado andou a esconder até hoje a negociação com a Lusoponte a propósito do pagamento das portagens da Ponte 25 de Abril em agosto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, não seja vítima do seu próprio *spin*!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Está escondido!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não está escondido coisa nenhuma, Sr. Deputado!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Então, onde estão as atas e os relatórios?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, mas porquê escondido?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Quem é a comissão de negociação?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, expliquei-lhe que a comissão de negociação foi a comissão de negociação nomeada pelo Governo anterior e que nos louvamos no trabalho dessa comissão de negociação...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Onde é que está o relatório?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Onde está a assinatura do contrato, do FRA IX?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, a comissão de negociação foi a comissão de negociação nomeada pelo Governo anterior, em cujo trabalho nos louvamos para fazer a alteração, que foi em tempo — recorde, 23 de abril de 2012 — comunicada ao Tribunal de Contas.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas por que é que, tendo a Comissão de Inquérito já lhe pedido, o senhor não disponibiliza relatórios nem atas, não diz quem foi a comissão, não diz rigorosamente nada? Por que é que não põe esse documento à nossa disposição?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, acabei de lhe dizer qual foi a negociação, qual foi a comissão de negociação,...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E onde está o documento?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — ... qual foi o relatório, qual foi o resultado do FRA IX...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Onde está o documento, Sr. Secretário de Estado?

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Entregue o documento!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peça o documento e nós entregaremos!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Já pedimos! Estamos cansados de pedir!

Vou dizer-lhe por que é que o senhor não entrega o documento. Não entrega o documento por várias razões e vou passar a dizê-las.

A primeira de todas tem a ver com uma informação feita pelo Dr. Rui Soares, Diretor-Geral do InIR, na qual expressamente lhe sugeria que o senhor aprovasse o acordo com a Lusoponte — acordo esse que implicava um suplemento de pagamento de 48,5 milhões de euros pela introdução de portagens e um suplemento a favor da concessionária também de 49,6 milhões de euros.

Esta proposta do Sr. Dr. Rui Soares, que, aliás, lhe foi dirigida e o senhor apropriou, permitiu o quê? Nas portagens, fez com que o senhor tivesse permitido que o Estado recebesse só 48 milhões de euros, quando no período da concessão, bastava fazer as contas, o Estado receberia mais de 80 milhões de euros. Com esta decisão, V. Ex.^a meteu no bolso do Eng.^o Ferreira do Amaral cerca de 34 milhões de euros, e fê-lo, Sr. Secretário de Estado, numa lógica que me parece mal suportada, sem quaisquer pareceres jurídicos, provavelmente até mal informado pelo Dr. Rui Soares, Diretor-Geral de Regulação do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias.

Até lhe vou dizer mais: o próprio Dr. Rui Soares negociou com a Lusoponte a forma como havia de se fazer chegar a V. Ex.^a essa sugestão — e não só negociou, como pediu explicações e sugestões.

Tenho comigo uma troca de *e-mails*, que lhe vou fazer chegar, em que o Sr. Dr. Rui Soares, Diretor-Geral do InIR, pergunta à Lusoponte, ao Sr. Dr. António Oliveira, o seguinte: «Pode enviar-me o modelo em que esteja refletido apenas agosto, para efeitos de pagamentos das portagens da Lusoponte?» A Lusoponte responde ao Dr. Rui Soares — que o informa, depois, para que o senhor possa despachar — o seguinte: «Caro Dr. Rui Soares, a confusão não me admira, pois já são tantos os modelos que já parece a Moda Lisboa, mas com muito menos *glamour*.» Devolve o Dr. Rui Soares: «Se eu bem entendi, o que foi explicado em 2011 é que foram repostas as receitas de agosto no modelo. Como se calculou a compensação ao Estado?» Pergunta como foi encontrado o montante dos 48 milhões de euros que distribuíram, como descreve que tenha sido encontrado. A Lusoponte responde: «O total apurado da compensação foi calculado de acordo com o modelo aprovado.» Foi replicado pela própria Lusoponte.

Sr. Secretário de Estado, chegámos a um ponto em que os serviços lhe sugerem um conjunto de diligências e um conjunto de intervenções que fazem com que o Estado seja prejudicado em dezenas de milhões de euros.

Gostava que comentasse esta sugestão de *e-mails* e que me esclarecesse por que razão é que, sabendo de tudo isto, o Sr. Secretário de Estado nos escondeu, até agora, os termos da negociação que foram estabelecidos com a Lusoponte e que fazem com que no período da concessão o Estado tenha perdido, ou vá perder, cerca de 34 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, tenho a certeza que o Sr. Dr. Rui Neves Soares terá gosto em lhe responder sobre toda a troca de *e-mails*. Não me pergunte a mim sobre conteúdos e trocas de *e-mails* que não conheço, dos quais não sou parte. Não faço a mais pequena ideia do que eles dizem.

Mas há uma coisa que lhe digo: é que não foi, ao contrário...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É o Dr. Rui Neves Soares que lhe sugere o despacho, que depois apropria as sugestões que vêm da troca de *e-mails* com a Lusoponte.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É pouco útil, Sr. Deputado, eu diria, que interrompa a meio as minhas respostas. Eu não o interrompi. Fez a pergunta da forma que entendeu por bem. Deixe-me responder da forma que entendo por bem e, depois, os relatores e o relatório tirarão as conclusões.

Eu já lhe disse, Sr. Deputado, que não foi com base nessas informações que tomámos a decisão. Eu já lhe disse!

O Sr. Deputado tomará por bom ou por mau aquilo que lhe estou a dizer. O relatório da comissão...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Vou interrompê-lo agora — tenho, aliás, esse direito — só para o corrigir, porque o Sr. Secretário de Estado despacha no dia 12 de outubro de 2011 uma informação do InIR, que rigorosamente lhe sugere aquilo que é o resultado da troca de *e-mails* entre o InIR e a concessionária, e é o próprio Diretor-Geral do InIR que lhe faz essa sugestão e que o Sr. Doutor, mais do que isso, apropria. Portanto,

apropriando, está a apropriar todas as sugestões que lá estão, designadamente a de o Estado perder 34 milhões de euros.

Mas pode continuar, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obrigado, Sr. Deputado.

Estava a dizer-lhe que referi, com detalhe, a comissão de negociação, o ponto do relatório da comissão de negociação, nomeadamente os membros nomeados pelo Ministério das Obras Públicas de então, o ponto 3 da alínea *f*), qual era o valor nominal de poupanças para o Estado e qual foi o valor nominal decorrente do FRA IX, qual é o valor atual líquido das poupanças para o Estado em 2008 e o valor atual líquido em 2011 e por que é que nós não nomeámos a comissão de negociação.

Há uma coisa que o Sr. Deputado concordará comigo: é que dizer que transferimos ou que o meu despacho transfere qualquer verba para a Lusoponte, sabe que isso é falso! Sr. Deputado, julgo que o dever de ter cuidado com a forma como nós...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Posso interrompê-lo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Mas insisto em interrompê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, depois terá tempo para completar a resposta. Agora, creio que não é muito produtivo haver uma interrupção sistemática. O aparte é regimental, a interrupção não tanto.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Portanto, quando o Sr. Deputado diz isso, baseia-se numa qualquer estimativa futura de receitas de portagens que pode corresponder ou não à realidade e que não é chamada para efeitos da discussão do FRA IX. É que nós aproveitámos, como lhe expliquei, a curva de tráfego de 2008, porque era a que melhor salvaguardava o interesse do Estado! Em 2008, a estimativa de tráfego para a Ponte 25 de Abril era maior do que estimativa de 2011! Com isto, calculámos as poupanças e os pagamentos!

Por isso é que foi possível — Sr. Deputado, ouça bem! —, depois de termos pago a compensação de 2008, que podíamos não ter pago, mas o seu Governo não teve coragem para acabar com a isenção, pagámos a compensação de 2008, pagámos a compensação de 2009 e pagámos a compensação de 2010. Mesmo assim, terminando apenas com a isenção em 2011, poupámos mais, em valor nominal, 48 milhões de euros *versus* os 46 que estão no relatório sancionado pelo ex-membro do Governo Paulo Campos e que volto a mostrar-lhe só para que não restem dúvidas. Está aqui a assinatura dele. É este o relatório dos membros da comissão de acompanhamento da renegociação do contrato com a Lusoponte, em que dizia que tinha uma poupança nominal de 46 milhões de euros e uma poupança em valor atual líquido de 36 milhões de euros.

Eu disse-lhe que o FRA IX, como foi público, teve uma poupança nominal de 48 milhões de euros e uma poupança em valor atual líquido exatamente igual à poupança prevista para 2008, de 36 milhões de euros. Louvamo-nos nos cálculos retirados desta comissão de negociação, porque eram os que melhor serviam os interesses do Estado!

Sr. Deputado, peço-lhe, por favor, que não utilize expressões relativamente às quais eu tenho um enorme desconforto, porque não

correspondem à realidade. Nós não transferimos dinheiro nenhum de um sítio para o outro. O que fizemos foi louvarmo-nos no relatório que está validado por um ex-membro do Governo apoiado pelo partido de que o senhor faz parte e que apontava que estes cálculos estavam corretos e ajustados, como é a nossa opinião, e que o Estado estava salvaguardado em 36 milhões de euros.

Mais, Sr. Deputado: o Tribunal de Contas tem desde o dia 23 de abril de 2012 o FRA IX...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Só é pena que a Comissão de Inquérito não o tenha!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, o Tribunal de Contas tem desde o dia 23 de abril de 2012 o FRA IX, para informação, verificação e auditoria, se assim entender! Nada foi dito relativamente a isso!

Peço-lhe, por favor, em nome do respeito que também tem de ter, porque faz parte de um órgão de soberania, que tenha respeito pelos restantes membros de órgão de soberania, nomeadamente um membro do Governo. Não pode dizer aquilo que disse, sob pena de faltar à verdade de uma forma que é grosseira! Não pode fazer isso!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, eu não só digo, como mantenho e reafirmo!

É que vou dizer-lhe o seguinte: o senhor não se pode sustentar em números que são puras invenções.

O senhor tem a arrecadação da portagem de agosto de 2011 da Ponte 25 de Abril que são 3,904 milhões de euros. O seu despacho sobre a

informação do InIR é de outubro de 2011. O senhor em outubro já sabia que a ponte em agosto rendia 3,9 milhões de euros e, mesmo assim, este valor multiplicado por 19, que é o período da concessão, dá mais de 80 milhões de euros, como o senhor sabe muito bem. E quanto é que a Lusoponte passa para o Estado? Passa 48 milhões de euros — o que significa que a Lusoponte fica com 34 milhões de euros no bolso!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — É só fazer as contas!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É só fazer as contas, é pura aritmética! O senhor com este despacho mete no bolso do Eng.º Ferreira do Amaral 34 milhões de euros.

O Sr. Secretário de Estado quer que eu, em nome do respeito institucional, retire o que disse, mas eu não retiro! Reafirmo, sublinho e digo-lhe mais: acho inaceitável que o senhor vá buscar números de 2008 quando tem a arrecadação de portagens em agosto de 2011 no valor de 3,904 milhões de euros e, se os multiplicar por 19, vai quase a 80 milhões de euros. Se da Lusoponte só recebe 48 milhões de euros, mete cerca de 30 milhões nas mãos da Lusoponte, nos bolsos do Eng.º Ferreira do Amaral. E o resto é conversa, Sr. Secretário de Estado, com todo o respeito que V. Ex.^a me merece.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Perante a falta de respeito demonstrada, Sr. Presidente, não tenho rigorosamente mais nada a apresentar.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Quem está a faltar ao respeito a esta Comissão é o Sr. Secretário de Estado! Já lhe pedimos o

FRA IX. Está a escondê-lo! Esta é uma Comissão de Inquérito, não a Comissão de Economia. O senhor é obrigado a apresentar o FRA IX!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, peço-lhe que tenha calma.

Peço aos Srs. Deputados que tenham calma no andamento dos trabalhos.

O Sr. Deputado Manuel Seabra ainda está a usar da palavra. Pode continuar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não sou eu que estou a conduzir os trabalhos, naturalmente, mas acho pertinentíssima a interrupção do Deputado Fernando Serrasqueiro, uma vez que estamos todos aqui a funcionar com base em dados absolutamente eventuais.

Nós supomos que existe um FRA IX, porque o Sr. Primeiro-Ministro disse há um ano, aqui, na Assembleia da República, que existia e porque o Sr. Secretário de Estado está a dizer que um mês depois o mandou para o Tribunal de Contas.

Só não consigo perceber o que é que ele encerra de tão dramático, de tão oculto, que seja impossível fornecê-lo à Comissão de Inquérito, que seja impossível dá-lo a conhecer.

A única razão que me leva a perceber que o Sr. Secretário de Estado não o envie não tem a ver com mais nada, a não ser com o facto de o senhor arrecadar 48 milhões de euros em portagens da Lusoponte para o Estado e saber que a Lusoponte cobra 80 milhões de euros! Portanto, 32, 33, ou 34 ficam pelo caminho! E ficam pelo caminho na Lusoponte! Isso é que é verdadeiramente dramático!

E isso, Sr. Secretário de Estado, permita-me que lho diga, é que é a verdadeira falta de respeito por esta Comissão, pelo Parlamento e pela Assembleia da República. É que não só não tem o direito de pôr em causa o conteúdo do questionário que estou a fazer, como muito menos, perante os portugueses, tem o direito de omitir durante um ano o conteúdo de um acordo que fez com uma concessionária. O senhor omitiu-o, veio aqui falar com base nele e não nos dá a conhecer o conteúdo desse acordo — sendo certo que esse acordo é claramente lesivo do Estado, pelo menos em 32 milhões de euros.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar ao CDS-PP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, irei repartir a minha intervenção com o Sr. Deputado Altino Bessa.

Quero começar por cumprimentar o Sr. Secretário de Estado e dizer que, de facto, quando não se quer perceber, não vale a pena tentar insistir na resposta.

Registo, no entanto, a excelente informação com que o Partido Socialista nos tem brindado ao longo desta Comissão. O cacifo do Partido Socialista continua ativo em *e-mails* particulares, mas, enfim, cada um usa as armas que tem.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Não chega é o FRA IX!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O que eu gostaria de precisar sobre esta matéria é se alguma vez estes pagamentos foram feitos sem suporte legal, porque isso é que importa, isto é, se os pagamentos e as

transações financeiras, os fluxos financeiros com a concessionária são ou não feitos com base em pressupostos legais, em contratos assinados. Estamos num Estado de direito e, portanto, a realidade não é a que desejaríamos que fosse, mas é aquela que é e que consta dos contratos.

Para ser rápido, gostava de concentrar as minhas perguntas numa só intervenção.

Falou de algo que me preocupa. Desde sempre que não gosto deste modelo de cobrança de portagens, aliás, acho-o o pior dos mundos para cobrar portagens, mas fiquei ainda mais alarmado quando disse que havia previsões completamente irrealistas na Estradas de Portugal, tendo até mostrado que entre o valor estimado e o real vai uma grande diferença.

Para além dessa diferença, pergunto se há ou não dados de que aquilo que é efetivamente cobrado e que chega à Estradas de Portugal como receita da Estradas de Portugal é exatamente o mesmo valor ou também poderemos vir, no futuro, a ter surpresas, no sentido de que entre o que é cobrado e o que entra nos cofres da Estradas de Portugal, pelos vistos, algo se perde no caminho. Gostava de ter essa certeza, porque já percebi que nas previsões «não bate a bota com a perdigota», o que também é normal.

O representante da Ernst & Young, sobre os famosos 705 milhões, que são os pagamentos contingentes, deixou aqui uma dúvida preocupante. Se eu posso aceitar hoje que, pelos documentos que constam do contrato, o Estado reservou para si, em futuros refinanciamentos, 100% dos lucros obtidos, gostava de saber se é expetável, se é realista, se é previsível que o Estado venha a ter esse ganho, que aparentemente aceitou transmitir para um futuro incerto, com um valor também incerto. É importante sabermos, porque aí, sim, estamos a falar de contratos ruins para o Estado! Aí,

sim, estamos a falar de subsídio pago às empresas! Portanto, isso parece-me mais grave e mais preocupante.

Por outro lado, o Túnel do Marão parece ser, de facto, uma questão que precisamos perceber bem. Mas há uma coisa que disse e bem. Agora falei-lhe do que aconteceu do passado, mas tenho de concordar com V. Ex.^a quando diz que temos de sair daqui com algumas perspetivas de como podemos fazer melhor no futuro. Quando olho para a partilha de risco, fico sempre preocupado com o facto de não termos uma salvaguarda, algo que é relevante — todos, aqui, teremos sensibilidades diferentes —, para as questões ambientais. Aquela obra para porquê? Era possível ter evitado a paragem daquela obra? A avaliação de impacte ambiental não alertava, porventura, para riscos de recursos hídricos que podiam ser afetados? Por que é que o Estado assina um contrato sem ter o estudo de impacte ambiental feito? Qual é a consequência? Era evitável? E qual foi a consequência da paragem? Se, utilizando uma linguagem muito conhecida do tempo da guerra, a mãe de todas as guerras não começa exatamente com a paragem dessa obra? Gostava que me pudesse dizer se é assim ou não.

Depois, ponho muita fé nesta renegociação: reduzir os nossos encargos brutos; transformar o nível de serviço para níveis médios, porque temos de parar de viver acima das nossas possibilidades também aqui, em matéria de construção de estradas — havia um Governo que queria, até, fazer estradas para Marte em perfil de autoestrada e sem portagem... Portanto, é evidente que há aqui, de facto, algum exagero.

Porém, gostava que não pudéssemos assumir contratos de obra ou começar a excluir contratos de manutenção sem, ao mesmo tempo, como fazem os países que citou, quer a Alemanha quer a Áustria, termos capacidade de controlo de qualidade da obra feita e, se possível for, uma sanção pesada e o cumprimento das regras contratuais ao limite. É que,

durante seis anos, se formos ver as coimas aplicadas aos incumprimentos, são pouco mais do que zero. Portanto, são os tais «benefícios sombra» e, mais uma vez, estamos a falar de benefícios dados às concessionárias.

É este conjunto de perguntas que coloco.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Deputado Hélder Amaral.

Enquanto fazia a pergunta sobre a receita de portagem, aproveitei para voltar a projetar aquilo a que há pouco me referi sobre a receita de portagem. Mais uma vez, na linha vermelha está a estimativa de receitas que encontrámos na Estradas de Portugal quando tomámos posse enquanto Governo e na outra linha a estimativa de portagens utilizada como base para os cálculos do Orçamento do Estado para 2013. Há uma diferença de 35% relativamente à estimativa que encontramos para 2011 e, portanto, havia um desvio de 35% para mais na estimativa de receita de portagens, o que levava o buraco para este diferencial. Basicamente é isto: se não atacássemos imediatamente os encargos brutos com os contratos de PPP, teríamos um buraco orçamental — mais um, diria eu. E, por isso, nos apressámos a, por um lado, tratar de fazer a paragem de obra que era despesa que não tinha retorno económico e, portanto, não era investimento, e, por outro lado, encetámos, depois do relatório da Ernst & Young, o processo de revisão dos contratos de PPP.

Como eu disse também, isto só é um problema para o Orçamento do Estado porque nós alterámos a matriz de risco. Se assim não fosse, teríamos uma situação na qual este diferencial de 35%, ou qualquer outra percentagem, era absolutamente irrelevante.

Aliás, demonstrei-lhe há pouco, a si e a o todos aqueles que querem ouvir a verdade, como o tráfego na Lusoponte está a ter impacto nas

receitas. Isto é, há pouco o Sr. Deputado Manuel Seabra fez uma conta simples, que foi multiplicar um certo ano — qualquer um, é irrelevante — por 19, e disse: «A receita de portagem é, de certeza, isto. É isto!» Como se o valor de 1 € hoje fosse igual ao valor de 1 € em 2019, como se não tivéssemos de fazer cálculos com base em valores atuais, como se não tivéssemos de ter em consideração...

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — ... como se as receitas de portagem não baixassem no futuro, como se não fosse bom que o risco da receita de portagem descesse. Como aqui diz: «Redução significativa dos subsídios do Estado e receita de portagem deram imediatamente impacto nos resultados da Lusoponte.»

Sabe que, quando queremos pintar a verdade de uma certa cor, tudo vale, menos a verdade. E a verdade é esta e é tão cristalina quanto isto.

Sobre receitas de portagem, era isto que gostava de lhe dizer, Sr. Deputado. Não temos nenhuma forma de saber quanto vamos cobrar no próximo ano, só podemos estimar, e para 2015 estimar, e para 2016 estimar. Por isso é que o Governo está tão focado em reduzir os encargos brutos. E, se assim não for, diria que este Governo, e qualquer Governo, tem de fazer um corte estrutural na despesa — aqui, como noutras áreas! Caso contrário, temos um problema grave no País. Não temos receitas geradas, seja no PIB, em termos de atividade económica, seja nas portagens, em termos de estradas, para o nível de encargos que temos. Temos um problema de sustentabilidade dos diversos modelos. E, quando negamos esta evidência, Sr. Deputado, estamos a prestar um péssimo

serviço ao País. Por isso lhe dizia que era ótimo que houvesse um amplo consenso à volta deste ponto.

O relatório da Ernst & Young é cristalino quanto às negociações anteriores, quanto à forma como foram tratados os acionistas e o Estado. É cristalino quanto a isso, basta ler o relatório com atenção. Até sugeria que na *Ata* do relatório ficasse como anexo o relatório da Ernst & Young.

O relatório da Ernst & Young é uma ótima peça, no sentido de termos claramente identificados para memória futura todos os erros relativamente ao passado e aquilo que, no futuro, deve acontecer.

O relatório da Ernst & Young é também muito claro relativamente ao que deve ser o caminho futuro.

Para as concessões que têm encargos para o Estado e que já estavam em funcionamento naquela altura o relatório da Ernst & Young aponta três caminhos. São três as opções que nos eram dadas pelo relatório da Ernst & Young, perante a realidade e não a realidade ficcionada.

Dizia: «Revisão do caso base e transferência das portagens reais da EP para os concessionários seguida da extensão do prazo da concessão e de outras medidas que sustentam a TIR acionista. Destas medidas destacamos as seguintes:

Reduzir os requisitos relacionados com os níveis de manutenção;

Possibilidade de flexibilização de levantamento de *equity* (...)» — e depois um conjunto de alterações.

Diz ainda o relatório: «Admitimos aplicável em alternativa:

Renegociação do contrato de concessão, terminando o atual figurino de PPP (...)» e tornando isto um «(...) ativo privado sujeito a regulação económica.»

Ou, então, a terceira via: «Revogação do contrato de concessão mediante negociação direta com os bancos financiadores no sentido de aquisição dos créditos sobre a concessionária a desconto (...)».

Eram estas as três vias preconizadas pela Ernst & Young, as quais, se quiser, estávamos vinculados a cumprir.

Primeiro caminho: rever contratos. Não concordamos com o princípio de estender o prazo da concessão para manter a TIR aos mesmos níveis. Eu já o disse, de forma clara. Foi uma orientação política clara: rever em baixa a TIR acionista. E não é estender o contrato de concessão para repor o equilíbrio económico da mesma, porque é desajustada a remuneração face à alocação de riscos atual.

A renegociação do contrato de maneira a passar isto a um ativo privado sujeito a regulação económica implicava uma alteração do ponto de vista constitucional, porque hoje é um bem de domínio público e, portanto, para ser privatizado, se quiser, precisava de uma alteração que levaria demasiado tempo, visto que as alterações constitucionais deviam abranger muitas mais matérias e não nos pareceu exequível dentro do prazo necessário para consolidação orçamental.

E a terceira via, a recompra da dívida a desconto, tinha um problema que foi identificado pela troica. Foi uma alternativa que o Governo discutiu com a troica, mas tinha um problema, que era o do nível de sustentabilidade da dívida em percentagem do PIB. Esta dívida, ao passar para a Estradas de Portugal, avolumava o nível de dívida pública e, por este facto, tínhamos um problema futuro de sustentabilidade da dívida se a assumíssemos nesta altura.

Portanto, decidimos fazer a renegociação do contrato, claramente sob as premissas que referimos. Cumprimos o que estava referido no relatório

da Ernst & Young e atacámos os encargos brutos, como estamos a fazer, e como, espero, muito em breve será tornado público.

Sobre o Túnel do Marão e a questão que me colocou, julgo que a explicação que dei deixou clara a razão pela qual o Governo anterior se viu confrontado com a necessidade de fazer uma paragem da obra, ou seja, havia uma providência cautelar. O Sr. Deputado tem toda a razão quando diz que em sede de declaração de impacte ambiental (DIA) estava identificado esse problema. Tinha sido, aliás, motivo para que alguns concessionários não tivessem apresentado proposta, porque consideravam que o risco de execução da obra era demasiado grande face aos riscos que estavam identificados.

Portanto, devemos, certamente, para o futuro, ter muito mais cuidado em fazer uma análise adequada das DIA, tê-las antes da decisão de avançar com a construção, tê-las antes da decisão de avançar com a adjudicação e, por essa vida, não estarmos sujeitos aos problemas que a concessão Túnel do Marão teve.

Dito isto, Sr. Deputado, e para que fique claro, não responsabilizo o Governo anterior pela paragem nem pela impossibilidade de obrigar os bancos a desembolsar. Os bancos, entre fevereiro de 2010 e junho de 2011, não desembolsaram, e o antigo secretário de Estado chegou aqui e disse: «Este Governo podia ter obrigado.» É pura demagogia, porque ele esteve 16 meses no Governo e não os conseguia obrigar, não tinha como, da mesma forma que nós não tínhamos como.

Agora, sim, Sr. Deputado, estamos não só a fazer a revisão de todo o processo de maneira a tomarmos conta da obra, mas também, deixe-me dizer-lhe, a procurar uma solução que mantenha o contrato de financiamento original.

O Sr. Deputado Manuel Seabra ouviu e prestou, por um momento, atenção. E eu gostava de sublinhar que estamos a tentar manter o contrato de financiamento original em negociação, nomeadamente com o BEI.

Dou-lhe esta nota apenas para lhe dizer que a preservação do interesse do Estado é a única razão pela qual seguimos a estratégia e recusámos a estratégia que estava preconizada, nomeadamente quanto ao resgate da obra, pelo Governo anterior, por conta das consequências que aponteí e que tinha aquele encargo adicional em lucros cessantes e em operação e manutenção, que o Estado tinha de assegurar entre dezembro de 2011 e junho de 2013, que é a data expetável para que tomemos conta da obra. Teríamos esse problema grave de encargo adicional e que desta forma não temos. Conseguimos provar em tribunal a tese que temos defendido, que é a de abandono da concessão e, dessa forma, salvaguardar o interesse público em sede de tribunal arbitral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Faltou responder à questão dos pagamentos contingentes e à possibilidade, ou não, de o Estado vir a receber em futuros refinanciamentos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Está previsto nos contratos de concessão, revistos, das subconcessões que, se houvesse refinanciamento, esse benefício por via do refinanciamento seria capturado integralmente pelo Estado. Aliás, a primeira vez que aqui estive, tive ocasião de dizer que, do contrato de concessão original para o contrato de concessão reformado, esse foi um aspeto que foi melhorado.

Também me parece que nem a secção de visto nem a secção de auditoria do Tribunal de Contas discutem esse ponto.

O que o Tribunal de Contas discute é que não teve acesso a toda a informação. É isso que a secção de auditoria do Tribunal de Contas escreve no relatório de auditoria.

Mas eu também não podia ser mais claro, julgo, quando disse ao Sr. Deputado qual foi a orientação que este Governo deu e posso confirmar que tudo tem sido feito assim nas empresas que estão sob nossa tutela: na dúvida, envia-se tudo. Enviámos o FRA IX, em 23 de abril, e enviámos um conjunto de outra documentação, que já mereceu, por parte do Tribunal de Contas, resposta escrita dizendo que não é necessário o visto do Tribunal de Contas. No entanto, nós remetemos, por uma questão de cautela, por uma questão de cuidado. Isso já aconteceu.

Deixe-me dar-lhe um exemplo, Sr. Deputado. Elementos do Governo anterior, agora Deputados, diziam o seguinte: «Mas, no TGV, a recusa do visto é uma recusa política por parte do Tribunal de Contas, não tem fundamentos de facto e nós vamos perder duas componentes muito importantes desse pacote. Vamos perder a componente de fundos comunitários e vamos perder o financiamento, que era muito vantajoso porque tinha maturidades muito longas e condições muito favoráveis.»

Ora, nós não só assegurámos, junto da Comissão Europeia, que os fundos para a linha de transporte de mercadorias podiam ser aproveitados — aqueles que estavam antes para o TGV são agora aproveitados para a linha de transporte de mercadorias —, como aproveitámos o pacote financeiro para cobrir um buraco deixado num financiamento da Parpública contratado no tempo do Governo anterior. Foram usados 600 milhões de euros para tapar esse buraco financeiro que existia na Parpública, e que é público porque está, certamente, relevado nas contas da própria empresa.

Isto significa o quê, Sr. Deputado? Que aproveitámos o pacote financeiro e transferimo-lo para a Parpública, mas, porque a nova lei de

organização e processo do Tribunal de Contas, que este Governo aprovou e que tem critérios mais exigentes relativamente à concessão do visto, ainda não tinha jurisprudência quanto a estas matérias, entendemos que era prudente, naquele princípio de «na dúvida, enviamos para o Tribunal de Contas», submeter o processo a visto do Tribunal de Contas, perguntar-lhe se era ou não necessário o visto e dizer: «Se for necessário, aqui está o processo para submissão».

O mesmo fizemos relativamente ao FRA IX.

A resposta do Tribunal de Contas foi: «Não, não é necessário ser submetido a visto. Devolve-se o processo.» E nós contratámos o financiamento com total segurança, na salvaguarda integral dos interesses do Estado.

É assim que órgãos de soberania se devem relacionar num Estado de direito.

O Sr. **Presidente**: — É o Sr. Deputado Altino Bessa que vai prosseguir.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Secretário de Estado.

Há pouco, disse que ia deixar aqui alguns documentos. A minha pergunta é a seguinte: vai deixar o FRA IX?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Todos os documentos serão deixados, como, aliás, disse, incluindo o FRA IX.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É para acabar com esta polémica em relação ao FRA IX.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Até que enfim!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Gostava de colocar outras questões, porque confesso, Sr. Secretário de Estado, como membro do Governo que apoio, que fico desconfortável com algumas afirmações que aqui foram feitas e entendo que o Sr. Secretário de Estado deve desmentir categoricamente se é assim ou não.

Tivemos, nesta Comissão, o Dr. Paulo Campos a perguntar: «Onde param os 37 milhões de euros de portagem da Ponte 25 de Abril?». Agora, afirma que são 34 milhões de euros, que vão para os bolsos do Eng.º Ferreira do Amaral — que, supostamente, são os mesmos, há aqui um diferencial — e que isto era como com as transferências de futebol, isto é, que o dinheiro ficava pelo caminho.

O que lhe pergunto é se desmente categoricamente estas afirmações.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obviamente, desminto categoricamente estas afirmações, Sr. Deputado. Não podia, julgo eu, ter sido mais claro quando, há pouco, estava ser inquirido. Aliás, lavrei o meu protesto, que espero que vá para a *Ata*, relativamente à forma como as perguntas estavam a ser colocadas, porque a retórica, nestas matérias, é também muito importante.

Trata-se, Sr. Deputado, de confundir verbas, eventualmente, a cobrar de receitas de portagem de 2025 — 6, 7, 8, 9, 20, 21, 22, porque pode ser zero de receitas de portagem. Repito, pode ser zero!

Nós suportámo-nos no relatório de uma comissão de negociação que tem os seus relatórios e contas validados pelas mesmas pessoas que vieram a esta Comissão dizer que foram transferidos valores de um bolso para o outro. Repito isto, Sr. Deputado: a pessoa que, antes, validou os cálculos é a mesma pessoa que se sentou aqui e que agora diz que os cálculos estão errados. É a mesma pessoa! Os cálculos não só correspondem a uma expectativa futura face a uma poupança real, como, Sr. Deputado, utilizámos — mais uma vez, para esclarecimento — a curva de tráfego de 2008, porque era vantajosa face à curva de tráfego de 2011. Se utilizássemos a curva de tráfego de 2011, o Estado tinha de fazer uma de duas coisas: ou estendia o prazo da concessão à Lusoponte ou encontrava uma outra forma de compensação. É simples!

Nós não tivemos interesse em reabrir a comissão de negociação por causa disso. Só que o Sr. Deputado Manuel Seabra trazia uma lista de perguntas já pré-preparada e, portanto, tinha de as fazer, mesmo que já tivesse obtido a resposta.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Está a ver, Sr. Deputado? A diferença é só essa.

Eu já tinha dito que havia uma comissão de negociação de 2008 e ele perguntou: «Onde está a comissão de negociação?», num momento posterior.

Não é útil, mesmo! Os portugueses não esperam isso de nós. O que esperam de nós é a defesa integral do interesse do Estado e se, por acaso, há alguma dúvida relativamente a saber se esse procedimento defendeu ou

não integralmente o interesse do Estado, pode o Tribunal de Contas pronunciar-se, porque tem o contrato, como lhe disse, desde 23 de abril de 2012, e pode a Comissão de Inquérito pronunciar-se — eu deixarei o contrato hoje, aqui — e pode, sobretudo, o País estar tranquilo, porque, Sr. Deputado, embora tivéssemos fechado o acordo de eliminação da compensação três anos depois, poupámos mais, em termos nominais, do que estava previsto em 2008 e poupámos o mesmo, em valor atual líquido, do que estava previsto em 2008, mesmo com as compensações pagas em 2008, 2009 e 2010 pelo Governo anterior.

Não estou a falar de ficção, estou a falar de relatórios que estão homologados, dado o acordo pelo mesmo ex-membro do Governo que se sentou aqui e proferiu as afirmações que referiu.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ainda bem que traz este esclarecimento.

Mas há outras insinuações que foram aqui deixadas pelo Dr. Paulo Campos, que diz, relativamente ao Túnel do Marão, que devia preocupar todos os portugueses, que está a perder a concessionária e estão a perder os contribuintes, que os bancos é que ganham, que os contratos eram de *spreads* de 0,4 a 1%, que deitaram abaixo esses contratos para agora virem novos *spreads*, que a única razão foi o aumento das taxas de juro. Disse que havia perda para o Estado e culpabiliza o Sr. Secretário de Estado por esta situação.

O que lhe pergunto é se nega estas afirmações do ex-Secretário de Estado Paulo Campos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, nego-as veemente e integralmente. Expliquei, aliás, por datas, que são também comprováveis,

quando é que o financiamento foi suspenso e quantos meses decorreram de anterior governação sem que o financiamento fosse retomado. Ele foi suspenso a 5 de fevereiro de 2010 e nunca mais foi retomado, por mais vontade que o Dr. Paulo Campos ou eu tivéssemos de que fosse retomado. Havia fundamento, do ponto de vista legal, para que não fosse retomado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Trouxe-nos aqui outras insinuações, que também lhe peço para comentar.

Dizia Paulo Campos o seguinte: «Vou dar-lhe o exemplo do Baixo Alentejo e do Algarve. O Baixo Alentejo e o Algarve tinham as obras suspensas, estavam paradas. Porquê? Os bancos financiadores não estavam a entregar dinheiro, alegavam que era o *rating*, dado que houve alterações aos *ratings* dos bancos portugueses pois tinham perdido o *rating* AAA. Portanto, o Banco Europeu não acreditava nos bancos portugueses e puseram em causa o financiamento da obra. A obra parou. A concessionária estava em dificuldades e, portanto, estava sujeita a fortes penalidades e a fortes multas por parte do Estado. O que é que o Estado foi fazer? Foi dar uma ordem para suspender as obras que já estavam paradas. Qual é a posição da concessionária hoje? A concessionária deixou de estar na posição de estar sujeita a multas para estar na posição de pedir indemnizações ao Estado português. Sr. Deputado, o que é que se está aqui a passar?». Repito, dizia, exatamente, Paulo Campos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, sobre as concessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, gostava de dizer...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Depois, deu exemplo de um financiamento de uma casa, mas agora não tenho tempo de lho relatar.

Gostava, apenas e só, que me respondesse à questão que coloquei, que é o mais importante.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confesso que não sei o que ele disse sobre o financiamento de uma casa, mas também me interessa pouco.

O que, para mim, releva são duas coisas: a primeira, é deixar completamente claro que a orientação que foi dada à Estradas de Portugal relativamente aos Memorandos de Entendimento foi que, primeiro, fosse cortada despesa que não tem retorno económico pela redução do objeto nas subconcessões — repito, não é cortar investimento, é cortar despesa que não tem retorno económico —, segundo, que nenhum direito do Estado, presente ou futuro, seja posto em causa.

Sr. Deputado, tenho aqui comigo um exemplo de um Memorando de Entendimento, por acaso com o Baixo Alentejo. Foi o único que consegui encontrar nos arquivos do Ministério, nomeadamente da Secretaria de Estado. O do Algarve Litoral não encontrei, mas admito que eles sejam substancialmente iguais em termos de *wording*. Na sua cláusula 2.º...

O Sr. Deputado Paulo Campos proferiu, julgo eu, duas afirmações. A primeira foi: «Perdemos o direito, porque as obras estavam suspensas antes e nós assinámos o Memorando a seguir e perdemos um conjunto de direitos».

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E, então, as concessionárias vão pedir indemnizações.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — As concessionárias vão pedir indemnizações.

A segunda foi: «O Túnel do Marão, o Baixo Alentejo e o Algarve Litoral eram os três projetos com financiamento mais barato» e, portanto, mais uma vez, a banca — aquele fantasma da banca que paira por esta Comissão! — a fazer das suas.

Sr. Deputado, em primeiro lugar, gostava de lhe dizer que o n.º 7 da cláusula 2.ª do Memorando de Entendimento, relativo ao Baixo Alentejo, refere o seguinte: «A suspensão dos trabalhos, prevista nos n.ºs 1 e 2 da presente cláusula, não afasta os direitos sancionatórios do concedente em situação de incumprimento do contrato de subconcessão, nem pode ser interpretada como uma renúncia a esses direitos, ficando, porém, suspensos todos os procedimentos em curso de aplicação de multas.» Portanto, não afasta os direitos sancionatórios do concedente em situações de incumprimento do contrato de subconcessão, nem pode ser interpretado como uma renúncia a esses direitos.

Não perdemos nenhum direito futuro, suspendemos, sim, um direito presente, que é a aplicação de multas. Se, por acaso, a razão de ser das multas se verificar, o valor das multas não há de ser o mesmo do momento em que as mesmas tinham lugar, ou seja, será um valor acrescido pelo número de dias em que a multa não foi aplicada.

Mas o que eu queria sublinhar com esta minha leitura é como um simples número de uma simples cláusula nega completamente o que foi dito aqui.

Sr. Deputado, sei que o FRA IX suscita sempre mais curiosidade, mas também este documento vai cá ficar para que fique comprovado aquilo que estou a dizer.

Segundo aspeto: sei que os números do quadro que vos quero mostrar estão relativamente pequenos, mas, não sendo muito dotado do ponto de vista informático — o que, aliás, se nota, porque já estou a mexer

nos *slides* — vou procurar aumentar um bocadinho. De qualquer modo, vou ler e, assim, o Sr. Deputado poderá verificar.

O Sr. Deputado Paulo Campos dizia que o Baixo Alentejo, o Algarve Litoral e o Túnel do Marão eram os três projetos que tinham *spreads* mais baratos.

Gostava de lhe dizer que a subconcessão Transmontana é mais barata do que a do Algarve Litoral e a do Baixo Alentejo, que a do Douro Interior é mais barata, em *spread*, do que a do Algarve Litoral e a do Baixo Alentejo e que a do Baixo Tejo é mais barata do que a do Baixo Alentejo. Também deixo ficar este quadro para informação dos Srs. Deputados.

Portanto, é falso que estes três projetos sejam os que têm *spreads* mais baratos. Esta informação foi retirada — e peço desculpa por, às vezes, não referir as fontes — do relatório da Ernst & Young, página 105, relativa aos *spreads* das subconcessões.

Sr. Deputado, no caso do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, são de todos conhecidas as dificuldades de financiamento da própria concessionária, não só porque alguns bancos perderam o *rating* mas, também, porque a própria concessionária teve dificuldades endémicas. Por exemplo, um dos acionistas da concessionária era a Edifer que, como sabe, foi salva de um processo de insolvência, através da sua integração num fundo. Ou seja, uma empresa que está quase insolvente não tem capacidade de realizar o capital próprio, como é óbvio.

Essa é a razão pela qual houve suspensão dos trabalhos antes do Memorando de Entendimento. Mas isso é conhecido de todos, Sr. Deputado. Por isso choca-me que, numa Comissão com esta relevância e importância e onde, sobretudo, a verdade devia ser só uma para projetarmos o futuro com consistência, tentemos transformar a verdade nesta verdade ficcionada.

Portanto, não existe qualquer coisa parecida com alienação de direitos futuros, prescindir de qualquer coisa e *spreads* mais baratos nestas três concessões.

De facto, como há pouco disse, o *spread* do Túnel do Marão, porque a sua assinatura é de junho de 2008, é o mais baixo de todos. Mas também disse ao Sr. Deputado Hélder Amaral que estamos a trabalhar com o Banco Europeu de Investimento no sentido da manutenção do contrato de financiamento, nas mesmas condições, entenda-se, em prazo e em *spread*.

Julgo que isto responde a tudo, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — As suas explicações foram muito úteis, porque convém desmascarar esta narrativa que tem sido utilizada ao longo de alguns meses e no caso concreto da última audição com o Deputado Paulo Campos.

Gostava de lhe perguntar se o Sr. Doutor conhece este quadro que lhe mostro, e que é mais uma das narrativas do Dr. Paulo Campos, que refere o *Benefício líquido para o Estado com a negociação de 2010*.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não o conhecendo, julgo que se refere a uma apresentação feita num momento público pelo antigo Secretário de Estado. É desse que está a falar não é?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A minha pergunta tem a ver com o seguinte: esta renegociação foi apresentada como um benefício para o Estado e o quadro refere, por exemplo, um benefício para a Grande Lisboa de 46 milhões de euros, quando a Ernst & Young diz que dá um prejuízo de 228 milhões de euros; e refere ainda a Norte e uma série de outras. Mas o

que é certo é que isto não faz o desconto entre o benefício desta renegociação retirando a Norte e a Grande Lisboa.

A pergunta, porque a afirmação foi sempre neste sentido e até porque estamos a falar, em alguns casos, julgo, de empresas e de concessionárias diferentes, a seguinte: era obrigatório que esta renegociação conjunta de 2010 contemplasse a Norte e a Grande Lisboa, atendendo ao facto de que estas concessões não tinham pagamentos para o Estado, estavam em portagem real e não tinham qualquer custo para o Estado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, eu louvo-me nas palavras do antigo Secretário de Estado aqui, nesta Comissão. Ele disse que não era necessário, mas foi uma condição prévia que a concessionária colocou para negociar o pacote global.

Portanto, tomo como boas essas afirmações, uma vez que não conheço o caso em concreto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas confirma este ganho para o Estado com a renegociação?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua com brevidade, pois já ultrapassou o seu tempo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, não percebi a pergunta.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Perguntei se confirma o ganho para o Estado de 1,8 mil milhões de euros com esta renegociação.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, quanto ao ganho de 1,8 milhões de euros, eu não preciso de confirmar ou infirmar, porque há variadíssimos relatórios que fazem o diagnóstico oposto. Referem que a negociação teve prejuízos significativos, sobre vários pontos de vista, exatamente porque assentava, por um lado, em pressupostos de tráfego, nomeadamente de receitas de portagem, absolutamente ilusórias, não consentâneas com a realidade e, por outro lado, porque aquilo que era um suposto benefício de portagens a prazo, por via da alteração da matriz de risco das concessões Norte e Grande Lisboa, se transformou, de facto, num prejuízo, porque as portagens não estão lá e o custo passou a estar no Orçamento do Estado, quando antes não estava lá fixado.

Sr. Deputado, nesta ocasião, permito-me repetir uma coisa que já repeti na Comissão de Economia e Obras Públicas, mas que importa ficar também registado em *Ata*.

Sr. Deputado, a concessionária pediu e o Estado aceitou. O pedido da concessionária é absolutamente legítimo, assim como é absolutamente legítimo quaisquer pedidos que quaisquer bancos façam. O Estado decide sempre se aceita ou não esses pedidos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isso é evidente!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É evidente, como diz, e bem, mas parece esquecido por alguns ex-membros do Governo. É que o Estado decide o que aceita ou não aceita, decide o que quer ou não quer, decide o que faz ou não faz. O Estado, nestas matérias, pode dizer «sim» ou «não»! Pode dizer «sim» ou «não» ao facto de duas concessões integrarem o pacote global de renegociação. Pode dizer «sim» ou «não» a um qualquer

pedido que um qualquer banco lhe faça. Esconder o poder do Estado por trás de bancos ou de concessionárias é que não me parece nada aceitável.

Portanto, o Estado deve muito claramente também definir mecanismos para o futuro para impedir que situações como essas possam vir a acontecer.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, mesmo só para terminar, gostava de fazer uma pergunta muito direta.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, continuamos na mesma...!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se o Sr. Secretário de Estado na altura tivesse a tutela e estivesse perante esta situação, alguma vez aceitaria esta renegociação?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, aí tenho um pouco mais de cuidado a responder, por um motivo simples: hoje conheço o resultado e, portanto, estou certamente condicionado por esse resultado. O que eu digo é simples.

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas eu não quero fugir à resposta! Só estou a dizer que hoje todos nós sabemos o resultado e, portanto, a nossa resposta está sempre condicionada pela realidade.

O que eu lhe digo é a repetição do que lhe disse há pouco: nós não temos obrigação de aceitar tudo aquilo que nos é proposto; nós temos obrigação de defender o interesse público.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Manuel Seabra, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS). — Para a apresentação de um duplo protesto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Duplo protesto, Sr. Deputado?

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim, se V. Ex.^a me permitir.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tomo a título de interpelação, porque o protesto não é aqui aplicável. Peço-lhe, no entanto, que seja breve para prosseguirmos os trabalhos. O Sr. Deputado, aliás, já está inscrito para a segunda volta.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E falarei, na segunda volta, sobre os conteúdos que esta Comissão de Inquérito impõe que fale.

Contudo, não quero deixar de lamentar e repudiar as considerações sobre o conteúdo da minha inquirição que, insistente e teimosamente, o Sr. Secretário de Estado me tem vindo a dirigir.

Por outro lado, quero lamentar que tenha passado um ano e que tenha sido preciso fazer toda esta diligência para que o acordo de reposição do equilíbrio financeiro entre o Estado e a Lusoponte seja fornecido à Comissão de Inquérito.

Quero lembrar que é um ano e dois meses depois de ter sido assinado, um ano e dois meses de ter sido, reiteradamente, ocultado.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Secretário de Estado.

A primeira pergunta que lhe quero fazer tem a ver com o financiamento de algumas parcerias público-privadas na sequência de uma pergunta que fiz ao Sr. Deputado Paulo Campo, ex-Secretário de Estado, sobre a existência de contratos *swap* no financiamento de PPP.

Quando o ex-Secretário de Estado Paulo Campos aqui esteve, nós, por parte do PCP, suscitámos a questão relativa a contratos *swap* que identificámos e encontramos no acervo da Comissão de Inquérito relativamente, se não estou em erro, ao Túnel do Marão e à Autoestrada Transmontana.

Enquanto atual Secretário de Estado — e estou, aqui, a separar as águas —, porque estamos a falar de processos que são do conhecimento e do acompanhamento do atual Governo, e sabendo como certo que, apesar das centenas de horas que levamos desta Comissão de Inquérito, ainda assim, temos menos informação do que o Governo, com certeza, tem nesta matéria, gostava de lhe pedir um testemunho, uma informação sobre o que o Governo conhece da existência de contratos *swap* associados ao financiamento de parcerias público-privadas, e em quais.

Estamos a falar de contratos assinados em 2008 e eu gostava de lhe perguntar, nesse ou noutros momentos ou noutras PPP, que conhecimento tem em relação a essa matéria e ao papel da banca nacional e da banca estrangeira nesse tipo de processos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, sobre esse ponto, gostava de lhe dar conta do seguinte: tenho a certeza que os Srs. Deputados sabem o que é um contrato *swap*, mas talvez alguns daqueles que nos ouvem não saibam o que é um contrato *swap* e os diversos tipos de contratos *swap*, se bem que haja vasta literatura sobre esse ponto.

Há contratos de *swap* que, aliás, na avaliação técnica que este Governo fez nas empresas de transporte, e que eu conheço, são *swaps* adequados. Porquê? Porque são *swaps* que fixam um determinado risco que não pode ser controlado por nenhuma das partes: não pode ser controlado nem pela parte pública nem pela parte privada. Estou a falar de fixações de taxas de juro ou de fixações de uma taxa de juro máxima num certo financiamento. Essa é uma decisão de gestão que umas vezes gera prejuízos potenciais, outras vezes gera lucros potenciais, mas é uma gestão prudencial de um risco que não se consegue controlar.

Outra coisa, Sr. Deputado, é, à conta de conseguir financiamento mais barato ou de conseguir financiamento que de outra forma não era conseguido ou de querer cobrir um determinado risco, ele passar a ser exponencialmente maior do que era antes de esse contrato ser assinado.

Vou trocar as coisas por miúdos. Temos assistido, nos últimos tempos, relativamente às empresas de transporte, a algumas afirmações que dizem «bom, mas já havia muita dificuldade para prosseguir aquilo que era politicamente pedido pelos governos, que era financiamento, obra, nova obra, novo financiamento, e, portanto, havia necessidade de contratar instrumentos derivados, que são coisas diferentes de meros instrumentos de cobertura de risco de taxa de juro.

Portanto, o que nós temos aqui é também uma orientação ou uma opção de natureza política. Quando os governos não transferem para as

empresas, via Orçamento do Estado, via PIDDAC, tipicamente, aquilo de que elas necessitam para fazer investimento, elas têm de se endividar, sobretudo se o Estado lhes pede para investir, e à medida que vão aumentando o seu nível de endividamento a banca vai tendo mais dificuldade em emprestar e, portanto,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá-me licença?

Sr. Secretário de Estado, com toda a consideração, isto não é bem um *talk show*.

Eu não lhe pedi que me explicasse o que é um contrato *swap*. Nós temos ainda coisas importantes para tratar que não foram tratadas.

Compreendendo e agradecendo, porque estava a ser interessante ouvir a sua explicação, a questão que lhe coloquei era especificamente focada no problema destas PPP, pelo que agradeço que vá direto ao assunto. Se quiser, pode terminar a parte que estava a referir, mas agradecia que, em relação às PPP, pudesse estabelecer aqui o âmbito e a avaliação que existe sobre esse ponto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito bem. Não terminarei, o Sr. Deputado parece não ter interesse, pelo que vou direto à questão do *swap*.

Os instrumentos que eu conheço que estão contratados em PPP são meras fixações de taxas de juro, instrumentos de cobertura de taxa de juro.

Estão, aliás, no quadro que eu tenho projetado, Sr. Deputado. Aliás, espanta-me que a questão seja colocada, porque estava no relatório da Ernst & Young, na página 105.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sobre isso já lá iremos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — *Swap* associado, isto é, a taxa de juro está fixada para o período de vida do financiamento e é uma taxa de juro fixa independentemente da Euribor subir ou descer — acima ou abaixo daquele nível a taxa de juro é a mesma.

Mas também gostava de lhe dizer, porque julgo que é útil, Sr. Deputado, que a contratação dos *swaps* é feita com a concessionária, não com o Estado. E, portanto, ainda que houvesse *swaps* exóticos... E, que seja do meu conhecimento, não há e nenhum relatório aponta a existência deles e, portanto, eu louvo-me nos relatórios do Tribunal de Contas, da DGTF, da IGF, da Ernst & Young, e nenhum identifica a existência de qualquer *swap* de natureza especulativa, que não mero instrumento de cobertura de risco de taxa de juro, considerado, mais uma vez, adequado por todos. Se ele existisse, o risco era do parceiro privado, Sr. Deputado, porque quem pagava mais juros... Isso não alterava o perfil de pagamentos do Estado.

O que o Estado tem num contrato PPP é um conjunto de pagamentos fixado por um conjunto de anos face à realidade que está contratada. Se, por acaso, houvesse...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas podia haver falências e paragens, etc.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas na falência e na paragem quem perde o capital é o parceiro privado, para o parceiro público não acontece nada, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não acontece nada é como quem diz...!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — E é uma diferença, Sr. Deputado, muito importante face àquilo que existe nas empresas públicas. Por isso é que eu estava a tentar fazer o paralelismo, mas o Sr. Deputado perdeu o interesse.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Perder não perdi!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Portanto, neste caso, é o parceiro privado que contrata o contrato de *swap*. Não há, que tenha sido identificado por nenhuma das autoridades que lhe referi, qualquer *swap* especulativo associado. Portanto, há uma mera fixação da taxa de juro e o parceiro público não pagará nem mais 1 cêntimo se, por acaso, houver qualquer *swap* especulativo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Secretário de Estado.

Gostava de passar ao ponto sobre os ditos encargos brutos ou, como o senhor mencionou, a despesa estrutural.

Há pouco disse, e penso que é importante que o tenha referido, que havia obras paradas por causa do que se passava entre as construtoras e os bancos, ou seja, tal como agora estava a referir, num aspeto em que o concedente — o Estado ou a Estradas de Portugal — não tinha qualquer interferência, havia obras paradas, havia investimento que deixou de ser feito e a alteração contratual das parcerias público-privadas, consagrando contratualmente o facto consumado, que era o de que a obra não estava a ser feita, a obra não foi feita, a obra não vai ser feita. E, então, agora, fala-se de alteração das PPP para que haja redução de encargos brutos.

O senhor disse também, é verdade e é importante que o tenha dito, que não temos forma nenhuma de saber quanto iremos cobrar de portagens nas autoestradas. Há aqui dois aspetos: um, que tem a ver com as renegociações, estas últimas renegociações de PPP que ainda não estão terminadas, consumadas; e outro, que tem a ver com a introdução de portagens nas ex-SCUT.

Em relação às renegociações que ainda estão em curso, as tais renegociações para diminuir os encargos brutos, não está demonstrado que as taxas internas de rentabilidade acionista tenham reduzido substancialmente e há um conjunto de obras e trabalhos de conservação, operação e manutenção, etc. que deixam de ser feitos, ou seja, há estradas que deixam de ser construídas e há manutenção que passa a ser feita pela Estradas de Portugal, aliás, de onde nunca devia ter saído, aqui e noutros âmbitos.

O problema que quero colocar tem a ver com um aspeto, digamos, mais básico: não havia coisa melhor para fazer do que andar com estas PPP «ao colo»? E estou a pensar em algumas que ainda não estão resolvidas, como aquelas que foram mencionadas, Baixo Alentejo, Algarve Litoral, Túnel do Marão e Transmontana, mas especialmente Baixo Alentejo. Como compreenderá, estou a pensar no meu distrito, no distrito de Setúbal.

Tivemos aqui a audição de um senhor que, relativamente às interrupções nas obras, disse que tinham a ver com a apreensão geral face à possibilidade de não receberem os pagamentos da EP que estão no contrato e que não estavam disponíveis para continuar a «dar para este peditório» — estou a falar do representante da subconcessionária do Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

Ora, perante o que aconteceu, não havia mais do que razões para pôr em causa o próprio contrato ou, melhor dizendo, a continuidade daquela

concessão? E estes senhores, desculpem a expressão, foram os mais descarados,...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sinceros!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... os mais sinceros, os que não tiveram problema em assumir a atitude que tiveram com o Estado. Já nem falo dos outros, mais diplomáticos talvez. Estes vieram aqui dizer que não estavam disponíveis para continuar a «dar para este peditório», como se nós ainda tivéssemos de lhes agradecer por serem concessionários de uma PPP.

Aquilo que lhe pergunto é: por que é que este Governo, com estes processos de negociação, optou por insistir na salvaguarda destas PPP, em continuar com estas PPP «ao colo», quando o mais provável teria sido haver razões, do ponto de vista jurídico, para pôr em causa, de forma legítima, em nome do Estado português, a continuidade daquela concessão, tendo em conta o prejuízo que está a ser causado não apenas às contas públicas, mas mais do que isso e de uma forma muitas vezes intangível às populações e à economia nacional.

Para já, é esta a questão que quero deixar.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, muito obrigado pela pergunta que fez.

Julgo que ficou claro da minha exposição inicial, mas, se não, procurarei, agora, clarificar um pouco mais, que o que estamos a fazer, ao contrário daquilo que o Sr. Deputado diz, não é cortar investimento, é cortar despesa. E, com todo o respeito que temos por todas as pessoas que moram na zona de influência de estradas que estavam para ser construídas, os próprios inquéritos à mobilidade naquela zona mostraram que as pessoas

não estavam disponíveis para as utilizar, sobretudo se tivessem portagem, como estava previsto...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá-me licença?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Deixe-me só terminar esta linha de raciocínio.

Como estava a dizer, tal como estava previsto nos contratos originais e nos planos de cobrança de portagens da Estradas de Portugal. É que aquelas estradas não iam ficar sem ser pagas e o número de utilizadores estava diretamente condicionado, em muitos casos — não em todos os troços, mas em muitos casos —, pela existência ou não de portagens.

Portanto, a decisão que tivemos de tomar, do ponto de vista de custo estrutural, Sr. Deputado, foi a seguinte: percebemos que não íamos ter as receitas de portagem que estavam estimadas, pelo que havia ali um problema, um «buraco», como lhe chamei, havia uma insuficiência orçamental, face àquilo que estava estimado; deste modo, só tínhamos uma coisa a fazer, que era reduzir estruturalmente a despesa através da paragem dessa mesma despesa.

O Sr. Deputado diz: «Bom, mas houve um conjunto de alterações contratuais que acabou por proteger, no caso das subconcessões, as concessionárias»; levámo-las «ao colo». Discordo, em absoluto, da sua afirmação e discordo por um motivo simples. Como lhe li, no Memorando de Entendimento não prescindimos de nenhum direito futuro; fizemos uma reserva de direitos, partindo do princípio que há uma premissa que nos interessa, que é a de, na parte do investimento que é verdadeiramente investimento e não despesa, queremos continuar a contar com o apoio de

financiamento que é barato. E a única forma de conseguirmos esse apoio financeiro é não «matar» o contrato de concessão.

Portanto, se quiser, sem custo para o Estado, sublinho, sem custo para o Estado, comprámos algum tempo para fazer uma de duas coisas: ou a tomada ordenada da obra pela nossa parte sem custo para o Estado ou, então, a contratação de um quadro que, para nós, é confortável, porque vai ser construído aquilo que é investimento, com o financiamento em condições mais favoráveis do que o financiamento que estaria hoje disponível.

Recordo, por exemplo, e com isto termino em 10 segundos, que o Baixo Alentejo também tem o apoio do Banco Europeu de Investimento a taxas que não existem no mercado nacional. É o Banco Europeu de Investimento, mais uma vez, o grande credor do Baixo Alentejo.

Portanto, nós queremos preservar a relação institucional com o BEI, queremos preservar o dinheiro a condições muito favoráveis que o BEI empresta à subconcessionária do Baixo Alentejo. Foi com este espírito, de preservação do interesse do Estado, mas também de algum do valor que existia dentro da subconcessão, que atuámos como atuámos, através da Estradas de Portugal.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há aqui um problema: perante a «camisa de 11 varas» que é o âmbito contratual deste tipo de parcerias e, tendo a possibilidade de a tirar, os senhores preferiram engomá-la. Em vez de tirarem a «camisa de 11 varas», os senhores estão a engomá-la.

Quando falamos da relação institucional com o Banco Europeu de Investimento — aliás, há pouco, ia colocar esta questão a propósito dos contratos de *swap* e não é que o BEI tenha sido envolvido... Peço-lhe que

confirme, mas que eu saiba não há envolvimento do BEI nesse tipo de contratação.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não é inteiramente verdade, Sr. Deputado, e explico-lhe porquê. Desculpe abrir este parêntesis...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ah...! Está envolvido no sindicato de financiadores...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, não! É uma condição. O Banco Europeu de Investimento, como condição para emprestar a estes consórcios, quer a taxa fixa para não correr o risco de variação da Euribor. Portanto, é uma condição para conseguirmos o dinheiro do BEI que haja a fixação da taxa de juro. Queria só dar esta nota.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É muito útil e até lhe agradeço, porque ainda mais me ajuda, já que eu tinha a ideia de que o BEI, ao longo de muitos destes processos, assume uma posição que é muito pouco de Banco Europeu de Investimento e muito mais próxima de Royal Bank of Scotland ou de outro qualquer! Aliás, tivemos este testemunho de vários representantes de empresas construtoras e de concessionárias, de norte a sul do País.

Já que falamos do papel do BEI, quero perguntar-lhe — vejo que está a registar e peço-lhe que, efetivamente, registe, para nos poder esclarecer — sobre o papel do BEI nestes processos e sobre o papel do Estado português no BEI, porque não é um conselho de administração de acionistas sem nome, estamos a falar de um banco com características diferentes.

Entretanto, gostava de lhe colocar uma questão que tem a ver com o processo de introdução de portagens nas autoestradas, na medida em que, como dizia há pouco, e sublinhei, não temos nenhuma forma de saber quanto iremos cobrar de portagens nas autoestradas. No entanto, antes esta incerteza estava, no essencial, do lado das concessionárias e agora as concessionárias sabem, com muito mais certeza, que vão receber do Estado e quanto é que vão receber do Estado e quem sabe que vai pagar é o Estado e as populações, porque as populações e as empresas, os empresários das respetivas regiões sabem que passam a pagar portagem, para além dos impostos que continuam a pagar — repito, para além dos impostos que continuam a pagar! E o gráfico que mostrou há pouco dá conta disso! Se há aqui uma garantia é a de que as concessionárias recebem, e, se calhar, não receberiam com os contratos antigos. Se calhar, com os contratos antigos, as concessionárias não receberiam o que recebem agora, passam a receber mais, porque com a quebra do trânsito não iriam ter as receitas que continuam a defender e a garantir. E em relação ao Estado há a certeza da despesa e a incerteza da receita. É disto que estamos a falar, quando falamos de encargos brutos.

Portanto, Sr. Secretário de Estado, deixo esta questão sobre os verdadeiros benefícios e o lado em que fica a segurança e a blindagem neste tipo de processos.

Como estou no limite do meu tempo, aliás, já o ultrapassei, agradecendo a tolerância do Sr. Presidente, deixo uma última nota sobre a consideração da Ernst & Young no concurso para a auditoria. Ou seja, havia uma questão que tinha de ser colocada, o tribunal arquivou o processo, sabemos que a questão está juridicamente ultrapassada, mas há uma avaliação política sobre o potencial conflito de interesses — não

jurídica, mas política — da Ernst & Young pelo papel que teve, ao longo dos anos, de apoio e assessoria de empresas que agora veio auditar.

Não sei se alguma das empresas potenciais ou possíveis para fazer este trabalho estava completamente à margem de todo e qualquer trabalho em Portugal, mas é por isso que a pergunta pretende ser honesta, Sr. Secretário de Estado: qual a avaliação política do potencial conflito de interesses da Ernst & Young na auditoria que foi encomendada pelo Estado português?

Muito obrigado pela tolerância, Sr. Presidente.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Aproveito esta ocasião para o cumprimentar, Sr. Deputado — não o quis fazer aos Deputados que suportam a maioria, porque podia parecer «partidarite», se quiser —, pela elevação com que fez as perguntas, o tom com que as dirigiu e a forma extraordinariamente correta como, sem deixar de colocar as questões pertinentes, o fez, por oposição a outras atitudes que já aqui vimos hoje.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não sei se hei de agradecer-lhe, Sr. Secretário de Estado...

Risos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu sei, Sr. Deputado, que um elogio vindo do lado da direita a um homem de esquerda não fica muito bem, mas, enfim, não o elogio politicamente, faço-lhe um elogio pessoal.

Sr. Deputado, sobre a questão que colocou, não é essa a avaliação que faço do BEI. Não acho que o BEI se comporte como um qualquer Royal Bank of Scotland, julgo que não,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Também não disse bem isso!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu sei.

Algumas concessionárias diziam que o BEI ainda é mais estrito. Julgo que ainda bem que o BEI é mais estrito relativamente aos critérios de risco, porque também é dessa forma que consegue emprestar dinheiro mais barato, ou seja, porque tem pouco nível de incumprimento na sua carteira de crédito, e uma coisa está ligada à outra.

Quando eu há pouco lhe dizia que, para nós, é muito importante que o Banco Europeu de Investimento esteja presente nestes projetos e tenha a participação que tem, queria significar que esse dinheiro barato não pode vir de nenhum outro sítio — de nenhum outro sítio! O Banco Europeu de Investimento é, de longe, na Europa, o banco que tem o *funding* mais barato. Não estou a dizer que é pelo facto de o BEI emprestar barato que devemos contratar. É uma coisa diferente: que já que temos o contrato vamos aproveitá-lo para fazer o que faz sentido, dentro dos contratos em que, no passado, isso aconteceu.

Quero dizer-lhe que o acompanhamento na avaliação que faz entre os contratos anteriores e a renegociação passada.

Acompanho-o, porque a transferência do risco de tráfego para o parceiro público não serviu o interesse público, já que o encargo ficou fixado e a receita diminuiu — primeiro ponto.

Segundo ponto: acompanho-o também quando diz que, tendo o tráfego e, portanto, a receita diminuído, temos hoje menos custo de

manutenção da estrada, logo, há por aí um benefício. Acompanho-o nisto e por isso mesmo, Sr. Deputado, é que entendemos que devíamos fazer a revisão dos contratos também relativamente aos pagamentos de conservação e de grandes reparações, porque elas não vão ser necessárias no calendário que estava previsto no contrato. Não há tráfego!

Aí estava uma transferência de benefício. Para que quem nos ouve perceba como é que estas coisas funcionavam, o Estado entregava um certo valor por ano que era depositado numa conta de manutenção, numa conta que era propriedade da concessionária, e o dinheiro era retirado para fazer a manutenção quer ela fosse precisa ou não, independentemente do custo que a manutenção tivesse.

Isso significa o quê? Que nós tínhamos uma transferência não quando era necessário mas, sim, quando estava contratualmente estabelecido, fosse necessário ou não. Isso não é a forma correta!

Deixe-me dizer-lhe, Sr. Deputado, que julgo que este Governo é coerente nesta formulação do «se» e «quando»: transferimos se e quando for necessário para que esse trabalho seja feito. Transferimos para a Estradas de Portugal ou para a concessionária, mas transferimos se e quando.

Aliás, foi o que decidimos fazer no contrato de concessão da ANA. No contrato de concessão que celebrámos com a ANA — é uma concessão e não uma PPP, desculpe fazer o paralelismo — não está definida uma data para que o novo aeroporto seja construído. Ele será construído se e quando e com aquela concessionária ou outra qualquer. O Estado tem grau de liberdade para isso.

Portanto, o princípio do se e quando fazemos a despesa, que é investimento, quando o Estado quer, é um princípio virtuoso.

Segundo aspeto: este Governo defendeu no programa eleitoral de forma explícita, e é essa a matriz ideológica, o aprofundamento do princípio do utilizador-pagador. Sr. Deputado, se estivéssemos a trabalhar nestes contratos de início, não tenha nenhuma dúvida que o princípio era o do utilizador-pagador. Mas nós, como, aliás, disse da primeira vez que aqui estive, somos nós e a nossa circunstância, e o facto de nós termos encontrado uma matriz de risco que não gostamos não a transforma automaticamente numa matriz de risco de que nós gostamos, envolve um processo negocial.

O que lhe posso garantir, Sr. Deputado, é o seguinte: numa base comparável, ou seja, com a mesma matriz de risco, nós vamos ter TIR mais baixas e custo mais baixo para o Estado — numa base integralmente comparável. Isso eu posso garantir-lhe. Ou o processo negocial é concluído com sucesso e, portanto, conseguimos isso por via negocial ou conseguiremos isso por via unilateral, através das medidas parafiscais de que genericamente falei há pouco. Mas de uma forma ou de outra, numa base comparável, ou seja, com a mesma matriz de risco, nós vamos ter um custo substancialmente inferior para o Estado, já de 300 milhões de euros em 2013, de corte permanente da despesa, como lhe referi.

Sobre a questão da Ernst & Young, o Sr. Deputado referiu a avaliação política e disse: «Bom, eles estiveram a fazer auditoria a algumas das empresas privadas com as quais, eventualmente, prestam outros serviços.» Eles não fizeram auditoria. O relatório é um repositório de informação e tira um conjunto de conclusões, o que é uma coisa completamente diferente. Dizer que num processo negocial que já está terminado as TIR aumentaram em dois pontos percentuais antes e depois, tudo responsabilidade do Governo anterior, é um facto, não é uma auditoria feita a coisa nenhuma.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas há uma avaliação, há recomendações, há uma ideia...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — As recomendações são baseadas em factos que não estão sujeitos a auditoria, Sr. Deputado.

Só lhe queria dizer que não há nenhum conflito entre o que foi feito antes e depois, porque houve um levantamento de dados e, com base nesses dados e verificada a insustentabilidade do modelo,... Porque essa também é técnica, não deveria ser política, Sr. Deputado. Quando temos um diferencial tão grande entre receitas e despesas, temos um problema orçamental. Portanto, mediante essa avaliação técnica, eles fizeram-nos um conjunto de recomendações. Não me parece que haja qualquer tipo de incompatibilidade.

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

Vamos, por isso, dar início à segunda, para a qual tenho inscritos os Srs. Deputados Manuel Seabra, Carina Oliveira, Duarte Filipe Marques, Altino Bessa e Adriano Rafael Moreira.

Srs. Deputados, vamos cumprir os tempos, sendo que cada um dispõe de 3 minutos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Seabra.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, muito obrigado.

O Sr. Secretário de Estado concorda comigo que 2011 foi um ano de crise?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — E agosto de 2011, sendo um mês do mesmo ano, também?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho nenhum comentário, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Em ano de crise, no mês de agosto, a Ponte 25 de Abril arrecadou 3,9 milhões de euros. Concorda?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nem concordo nem discordo, é um dado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O Sr. Secretário de Estado disse aqui, há pouco, que o modelo que tinha encontrado era um modelo virtuosíssimo, aliás, aplicado pelo Governo anterior — foi a referência que fez —, fantástico, diria eu citando um Sr. Ministro.

Mas esse modelo prevê que a Lusoponte entregue ao Estado, na divisão dos 48 milhões de euros que o Sr. Secretário de Estado autorizou, 2,5 milhões de euros por ano. Ou seja, o Sr. Secretário de Estado, em outubro de 2011, despachou a possibilidade de a Lusoponte entregar ao Estado, por ano, 2,5 milhões de euros, correspondente ao mês de agosto, sabendo que só em agosto de 2011 — ano de crise, conforme concedeu — o Estado tinha arrecadado 3,9 milhões. O que significa que, por ano, o Estado deixa, em média, à Lusoponte, sem mais, em ano de crise, 1,4 milhões de euros.

Gostava que o Sr. Secretário de Estado me explicasse esta conta.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não a percebi, confesso, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Era tão simples, Sr. Secretário de Estado, tendo V. Ex.^a o domínio de matérias técnicas tão detalhadas. Mas vou repetir, agradecia era que não contassem o tempo. É legítimo.

O Sr. Secretário de Estado despachou, em outubro de 2011, sobre informação do InIR, uma informação do Sr. Dr. Rui Soares, a possibilidade de a Lusoponte transferir, no período da concessão, para o Estado, correspondentemente à arrecadação do mês de agosto, 48 milhões de euros em 19 anos, que é o período da concessão.

Divididos esses 48 milhões de euros por 19 anos, o Sr. Secretário de Estado permitiu que a Lusoponte transferisse 2,5 milhões de euros por ano, quando, em outubro de 2011, V. Ex.^a tinha conhecimento que, dois meses antes — ano de crise, mês de crise, conforme V. Ex.^a concedeu —, a Lusoponte tinha arrecadado 3,9 milhões de euros.

O que significa em contas simples — não estou a socorrer-me dos modelos fantásticos e virtuosos que V. Ex.^a há pouco invocou — que o Estado por mês de agosto por ano permite que a Lusoponte encaixe, sem mais, 1,4 milhões, porque ao só transferir 2,5 milhões, sendo que em ano de crise conseguiu arrecadar 3,9 milhões, por ano a Lusoponte fica com 1,4 milhões de euros. Isso significa que no período da concessão, em 20 anos, chegaremos aos tais mais de 30 milhões de que falávamos, uns falam de 37 milhões, outros de 33 milhões, enfim.

Queria que me explicasse esta conta e como foi possível, conhecendo isto, ainda assim, o Sr. Secretário de Estado ter decidido nesse sentido.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, mais uma vez, desminto absolutamente o que diz. Sobre isso, gostava de reiterar as contas que fiz há pouco e que são públicas, porque não há duas maneiras de encarar uma realidade só.

A realidade é a seguinte: o Estado tinha, em 2011, de entregar à Lusoponte, pelo contrato que os senhores deixaram, 4 371 265,25 €. É, aliás, o montante que consta no meu despacho.

Portanto, os senhores, quando queriam alegar um suposto duplo pagamento, diziam que o Estado tinha entregue 4 371 265 €, mas agora, porque vos dá jeito uma retórica diferente, uma vez que os senhores já deram conta que não houve duplo pagamento nenhum, dizem que são 2,5 milhões por ano. Para efeitos de duplo pagamento eram 4,3 milhões; para efeitos de pagamentos por ano, agora que repusemos a situação, já são 2,5 milhões.

Sr. Deputado, a conta é só uma. O valor que o Estado tinha de pagar — repito, para que fique em *Ata* — era de 4 371 265,25 €, de compensação por isenção de portagens. Estava previsto o mesmo valor de 4 371 265,25 € em 2012, e esse valor subia para 5 683 053,84 €, arredondando, 5,7 milhões de euros, todos os anos, em setembro de cada ano, de 2013 a 2019. Esta é a realidade, Sr. Deputado.

E até lhe digo mais: sabe por que é que isto acontecia até 2019? Sabe por que é que os senhores acordaram compensar até 2019 aquilo que supostamente deveria ser compensado até 2030 e por isso é que pagavam em cada ano mais do que um ano de receitas de portagens? Vou dizer-lhe! É porque o financiamento acabava em 2019 e, dessa maneira, os rácios ficavam todos mais folgados no financiamento. Veja se o contrato de financiamento da Lusoponte não termina em 2019. Curiosidade: os subsídios do Estado acabavam em 2019! Era uma curiosidade...!

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Uma coincidência...!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Por isso, Sr. Deputado, não pode valer tudo em política!

Aliás, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, quando invocou a questão do duplo pagamento, falou de 4 371 265 €. Entendam-se os dois: o Estado pagava 4,371 milhões ou 2,5 milhões, como o Sr. Deputado acabou de afirmar?

Sr. Deputado, 3,136 milhões é a informação que tenho de receitas de portagens efetivas cobradas em 2011, descontadas dos custos; 4 371 265 € era a compensação que estava prevista no FRA IX. E, sobre isto, Sr. Deputado, não há duas realidades.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Secretário de Estado, sei que em política não vale tudo, e justamente porque em política não vale tudo é que menos percebo a sua explicação agora, depois de ter sido interpelado por mim com contas tão simples, tão lineares e tão prosaicas. É que não percebo rigorosamente nada, e tenho de confessar, aqui, não propriamente a minha ignorância, mas o meu desconhecimento.

Sei bem que o Sr. Secretário de Estado também sabe que os 48 milhões que V. Ex.^a, por despacho de 20 de outubro, apropriou relativamente à sugestão que o Sr. Dr. Rui Neves Soares, Diretor de Regulação e Concessão do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, lhe fez, concederam que na coluna diferencial FRA IX, acordo de reequilíbrio financeiro entre o Estado e a Lusoponte n.º 9, «são individualizados cada um dos efeitos anteriormente referidos. Agosto: valores decorrentes da introdução de

portagem positivos a favor do concedente no valor de 48,5 milhões de euros.»

O que é que isto quer dizer? O Sr. Secretário de Estado sabe tão bem como eu que até essa altura não havia portagens na Ponte 25 de Abril no mês de agosto, que a partir de agosto de 2011 — e, ao contrário do que V. Ex.^a disse, isso já estava previsto no Orçamento de 2010 para 2011, portanto, já estava previsto pelo Governo anterior...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem que abreviar.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Para a verdade ser total, também é preciso esclarecê-la cabal e totalmente. Como estava a dizer, o senhor sabia muito bem que a partir de agosto entravam as portagens. E, no que respeita a essas portagens, quando o senhor despacha, em outubro de 2011, a possibilidade de a Lusoponte ficar com o excedente dos 48 milhões até à multiplicação de 3,9 milhões pelos 19 anos do período da concessão, essa parte, desculpe, Sr. Secretário de Estado, não consegue de forma nenhuma explicar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem que concluir.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Vou concluir, Sr. Presidente.

É que uma coisa são os acordos de reequilíbrio financeiro, com os quais estou absolutamente de acordo em sede de pagamento de portagens; outra coisa bem diferente é o cenário novo com que se deparou a partir de agosto de 2011, no qual V. Ex.^a permitiu que uma arrecadação de quase (a preços correntes até será mais) 90 milhões de euros se transformasse numa transferência de 48 milhões para o Estado e do remanescente para a

Lusoponte. Só há uma explicação! Esta explicação é tão linear como dois e dois serem quatro!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, até me apetece convidar quem nos ouve, sobretudo os Srs. Jornalistas, a revisitar as afirmações do Deputado Fernando Serrasqueiro em março de 2012 a propósito do duplo pagamento. E não confiem em mim, vejam qual é o valor que o Deputado Fernando Serrasqueiro, na altura, dizia que tinha havido de pagamento por parte do Estado. É que não podemos andar a brincar aos números. Só sugiro isso.

Já tive ocasião de explicar quais eram os valores de receitas e de pagamentos por parte do Estado. Julgo que está completamente claro, mas repito, mais uma vez: o Tribunal de Contas tem o contrato, verificou a existência das compensações, eliminado o pagamento por parte do Estado.

Julgo, Sr. Deputado, que não há mais nada a dizer sobre esta matéria.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro pediu a palavra para exercer o direito de defesa e, obviamente, dar-lhe-ei a palavra. Vamos aplicar aqui, subsidiariamente, o Regimento da Assembleia.

Tem a palavra, Sr. Deputado, dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, o que o Sr. Secretário de Estado refere aqui é o seu despacho de 21 de novembro de 2011, em que diz: «A concessionária não se encontra obrigada a entregar à Estradas de Portugal o valor das portagens recebidas e arrecadadas pela Lusoponte no passado mês de agosto.» Isto é o seu despacho!

Agora, o que está aqui a dizer é que não deve ser o valor real a entrar no FRA IX — que é a isto que está a fugir sempre! Ó Sr. Secretário de

Estado, este contrato foi feito de forma a que em 12 meses houvesse portagens na ponte. Era esta negociação que deveria fazer agora, ou seja, repor esta situação. Todas as renegociações foram no sentido de como compensar o tráfego de agosto; a partir do momento em que se decide cobrar portagens em agosto, então, transfira-se! Esse é o valor que o concessionário deve receber e não é estar o Sr. Secretário de Estado a favorecê-lo em 1,4 milhões por ano!

Das suas contas, é muito fácil: o Sr. Secretário de Estado, no FRA IX, só deveria transferir para a concessionária a cobrança real. Então, todo o discurso que esteve hoje a fazer-nos é: risco da parte da concessionária, risco da parte da concessionária, exceto agosto, da ponte, aí não, aí não é o valor cobrado que deve ser transferido mas, sim, o valor que o Sr. Secretário de Estado negocia através do FRA IX, e que nunca nos disse qual foi.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado para dar explicações, com um limite de 2 minutos.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Presidente, não precisarei desse tempo.

Apenas quero reiterar que todos os cálculos que referi, que são públicos, podem ser verificados e foram já enviados ao Tribunal de Contas.

Portanto, reitero tudo aquilo que disse, quer quanto às poupanças nominais, quer quanto às poupanças em valor atual líquido, quer quanto aos resultados da comissão de negociação do Governo anterior, quer quanto à validação desses cálculos por parte do ex-Secretário de Estado Paulo Campos.

Sr. Deputado, não vejo o que mais há a discutir sobre esta matéria, neste momento.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, quero começar não por fazer perguntas diretas ao Sr. Secretário de Estado mas, sim, por fazer um ponto de situação à Mesa.

Sr. Presidente, procurei, até com o auxílio do serviço de apoio à Comissão, o eventual requerimento ou pedido por parte do Partido Socialista sobre o FRA IX, mas não o encontrei. Nesse sentido, e porque posso, eventualmente, ter pesquisado mal a documentação, gostaria de solicitar aos serviços que possam procurar, em detalhe, o pedido feito por parte do Partido Socialista do FRA IX, que, de facto, não encontrei.

Para terminar estas maratonas de audições ao Sr. Secretário de Estado, apetecia-me quase pedir-lhe desculpa por esta novela mexicana em que vem sendo envolvido por parte destas narrativas filosóficas do Partido Socialista, da parte de quem, confesso, eu esperava um pouco mais de elevação não só na forma de fazer política, mas também no detalhe que é necessário a esta Comissão de Inquérito, mais do que estas trocas de *e-mails* e destas coisas tão mesquinhas.

Tendo em vista o apuramento dos pontos que estão na resolução que constitui esta Comissão de Inquérito e de tudo aquilo que foi dito ao longo destas audições, gostaria que as questões tivessem sido colocadas com mais rigor, para obter por parte do Sr. Secretário de Estado, com a clareza a que nos habituou, todas as informações que nos faltam.

Um dos pontos-chave nesta Comissão de Inquérito é o relatório do Tribunal de Contas, que fala em 705 milhões, os quais já foram adjetivados de todas as formas, de escondidos a contingentes, a paralelos, o que se quiser chamar.

Sr. Secretário de Estado, haveria condições que tinham de ser cumpridas para efetivamente estes 705 milhões serem pagos. Em que condições-limite é que o Estado poderá ter de fazer o pagamento destes 705 milhões? Esta é a minha primeira pergunta.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr.^a Deputada, antes de mais, gostava de fazer um comentário lateral, meio em jeito de brincadeira.

Desculpem-me o desabafo, mas hoje, aparentemente, quem era o responsável por todas as informações que eu despachava era Rui Neves Soares, Diretor de Regulação do InIR, no passado foi a minha assessora Teresa Falcão. O ator vai mudando, o responsável pelas informações mais complicadas vai mudando. Enfim, a narrativa de base é sempre a mesma, que é tentar confundir.

Gostava de reiterar, uma vez mais, que todos os valores são auditáveis e verificáveis relativamente à Lusoponte. A defesa integral do interesse do Estado está obviamente garantida.

Quanto à questão dos 705 milhões de euros, trata-se, como eu disse, de um pagamento que está dependente da verificação ou não de refinanciamentos. Isto é, se houver um refinanciamento da concessão, portanto, a contratação de um novo financiamento em melhores condições que o financiamento original, que permita poupanças, essas poupanças são canalizadas prioritariamente para a redução desses 705 milhões de euros em valor atual líquido. É o que está previsto no contrato. Mas há um dado novo que não pode ser ignorado: o Tribunal de Contas refere, em auditoria,

que não lhe foram enviados os documentos de suporte a esses 705 milhões de euros, apenas existe uma linha no modelo financeiro relativamente a esses 705 milhões de euros. E é um facto da maior relevância, porque é um dado novo depois da assinatura dos contratos.

Portanto, aquilo que referi na primeira audição, e que aqui reitero, é que foi dada orientação à Estradas de Portugal para que faça o integral cumprimento da lei quando chegar o momento de pagar ou não pagar esses 705 milhões de euros, que é o mesmo que dizer que também os relatórios de auditoria do Tribunal de Contas têm força para terem de ser cumpridos, caso contrário os gestores incorrem em sanções pecuniárias e também de natureza criminal, como deve ser, porque caso contrário os relatórios do Tribunal de Contas são um «verbo de encher», e não o podem ser!

Num País democrático e num Estado de direito, o Tribunal de Contas tem, obviamente, toda a autoridade para fazer as recomendações que entender, e o Estado e as empresas detidas pelo Estado, que estão debaixo da supervisão do Tribunal de Contas, têm a obrigação de responder positivamente ao conjunto de recomendações do Tribunal de Contas.

Portanto, é esta a informação que eu gostava de dar.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Muito obrigada pela resposta, Sr. Secretário de Estado.

A próxima pergunta que quero fazer-lhe tem um pouco a ver com algo de que foi sendo acusado desde que esteve nesta Comissão de Inquérito. Aliás, o panorama é sempre o mesmo: acusar quem não está, porque quando cá está não houve a coragem de o fazer para se poder ter defendido. De resto, tantas vezes ouvimos aqui acusá-lo até de que seria um vértice de um triângulo dourado, num esquema qualquer, ou algo

semelhante, mas o certo é que hoje não tiveram coragem de fazer *in loco*, perante a pessoa, qualquer tipo de afirmação para que se possa defender.

Ouvimos aqui dizer que o contrato da Brisa seria o pior contrato de concessão ou de parceria público-privada que teríamos em cima da mesa. Pergunto: há mais renegociações a caminho? Há mais poupanças que este Governo possa fazer com os contratos que ainda tem em aberto e que estão em cima da mesa? De que forma ou em que calendário pretende fazer esse tal esforço futuro?

A outra pergunta que pretendo fazer-lhe diz respeito ao Plano Rodoviário Nacional (PRN). Sempre dissemos aqui que não era através de parceria público-privada que o PRN teria de ser cumprido; poderia ou não ser, não havia qualquer tipo de obrigatoriedade.

Neste panorama de quase falência, de insustentabilidade financeira da Estradas de Portugal, de que forma se pode cumprir esse PRN? Ou será que, neste momento, o que temos de fazer é abrir um novo caminho para revisão, no futuro, do PRN?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr.^a Deputada, sobre o triângulo dourado, é tão ridículo que não farei mais nenhum comentário, a não ser este: é absolutamente ridícula toda a ficção criada.

Reitero, uma vez mais, que o interesse da missão que abracei quando aceitei o convite para ser Secretário de Estado e que o Dr. António Ramalho abraçou quando aceitou ser, a meu convite, Presidente da Estradas de Portugal é o mesmo: a defesa intransigente e integral do interesse do Estado — do Estado diretamente e da Estradas de Portugal enquanto parte do Estado.

Em relação ao que foi dito aqui, a única ou das poucas coisas positivas que ouvi nas audições com o meu antecessor foi, provavelmente,

o reconhecimento de que nos contratos da Brisa e da Lusoponte haveria aspetos a melhorar. É que eles foram revistos no tempo do anterior Secretário de Estado, entenda-se! Ele considera-os negativos, mesmo que não tenham encargos para o Estado, ignora todos os encargos que deixou, considera-os virtuosos, mais uma vez a linha do embuste no encargo líquido, o tal que tem portagens cobradas, que, se calhar, um dia, vamos cobrar, mas que são tudo menos uma certeza.

Sr.^a Deputada, gostava de lhe dizer, até a propósito da resposta a uma das primeiras perguntas do Sr. Deputado Nuno Encarnação, que a orientação geral vai no sentido de nos apropriarmos de todos os benefícios decorrentes, nomeadamente, da alteração do modelo regulatório, isto é, ajustaremos o nível de serviço à realidade orçamental e às diretivas comunitárias, e queremos apropriar-nos desse benefício. Ao reduzir o nível de serviço para cumprir as diretivas comunitárias, queremos que esse benefício venha para o Orçamento do Estado.

Portanto, gostava de lhe dar conta de que abriremos mais dois processos de renegociação, com a nomeação de comissões de negociação, para a revisão dos contratos da Brisa e da Lusoponte. É um processo formal, que está já despachado no caso da Lusoponte pelo Sr. Secretário de Estado das Finanças e que estará despachado brevemente no que respeita ao contrato da Brisa, já está despachado por mim.

Estes processos de renegociação pretendem, como eu disse, capturar os benefícios da alteração do modelo regulatório. Se vamos querer níveis de serviços compatíveis com a realidade orçamental, queremos também que todo o benefício que daí decorra venha para o Orçamento do Estado. Portanto, para além das 16 parcerias público-privadas que estão, neste momento, com contratos de revisão em negociação e com comissões de

negociação nomeadas, teremos mais estas duas, que se juntam a um esforço que eu não deixaria de significar também, Sr.^a Deputada.

A comissão de negociação tem trabalhado a um ritmo que não tem paralelo em anteriores comissões de negociação. Para fazer a renegociação de 2010 foram precisos dois anos. Esta comissão de negociação, formalmente, ainda não tem cinco meses de trabalho e já realizou mais de 100 reuniões técnicas e mais de 50 reuniões formais de negociação. Portanto, eu queria aproveitar esta oportunidade para prestar um agradecimento público ao Dr. António Ramalho e à equipa das comissões de negociação pela defesa intransigente dos interesses do Estado que têm feito e pelo trabalho árduo que têm prosseguido na defesa desses mesmo interesses.

Sobre o PRN, estou de acordo consigo, Sr.^a Deputada. Não vale o argumento que tem sido apresentado pela oposição ou pelo antigo Secretário de Estado de que aquelas estradas estavam previstas no PRN e tinham de ser construídas. Não precisam de ser construídas no modelo de PPP com a alocação de risco que tem, com o pagamento a ser feito pelo Estado; podiam ser feitas no tempo e numa realidade completamente diferente, pois o PRN não tem prazo para que cada uma das estradas seja feita, tem um objetivo de longo prazo e que deve ser prosseguido.

Portanto, Sr.^a Deputada, acompanho-a na preocupação que menciona. Precisamos de fazer uma revisão profunda e um planeamento profundo do Plano Rodoviário Nacional. É isso que começamos a fazer na Estradas de Portugal, para o que muito contaremos com a colaboração do Parlamento nessa mesma revisão.

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Secretário de Estado, anteriormente, na outra audição trouxe-nos números relativos às indemnizações quanto ao troço Lisboa-Poceirão e disse-nos que havia um processo de 10,6 milhões de euros de pedido de indemnização em que não chegaram a acordo. Este caso já está resolvido ou continua por resolver?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Continua sem que cheguemos a acordo, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Gostaria também de perguntar-lhe se consegue quantificar o seguinte aspeto. Como sabe, em outubro de 2010, quando o Tribunal de Contas se preparava para chumbar o visto da Alta Velocidade, a REFER retirou o pedido de visto, que posteriormente, quase dois anos depois, veio também a ser chumbado. Alguma vez quantificaram o valor que estaria em causa se, na altura, a REFER não tivesse retirado esse pedido de visto, comparativamente àquilo que agora é pedido pelo consórcio Elos — já agora, pergunto se pode também informar-nos como está essa negociação —, ou seja, se na altura este visto tivesse sido chumbado e se não tivéssemos atrasado o processo durante quase dois anos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, essa quantificação, de facto, nunca fizemos, porque quantificamos a realidade. E a realidade foi que tivemos um contrato com pedido de submissão a visto posterior e, portanto, sobre isso, não pudemos fazer grande coisa.

Há uma revisão em baixa do montante do pedido de indemnização por parte da concessionária pelo facto de termos aproveitado o pacote financeiro, e, portanto, o custo de desfazer o pacote financeiro foi retirado

do pedido de indemnização. Hoje, o pedido de indemnização tem um valor um pouco superior a 150 milhões de euros — estou a dizê-lo de memória e espero não errar, mas, depois, posso dar-lhe a informação com mais precisão —, face aos 300 e qualquer coisa milhões de euros do primeiro pedido, e está pedida a constituição de um tribunal arbitral para que possa ser dirimido esse ponto.

Ainda não aceitámos nem uma coisa nem outra, nem a constituição do tribunal arbitral nem o pedido provisório de indemnização, porque estamos neste momento a ponderar: se, de facto, houve recusa de visto, o contrato de concessão não produz efeitos; se não produz efeitos, a previsão de um tribunal arbitral é, pelo menos, discutível, e, portanto, nós preferiríamos discutir em tribunais comissões comuns e não em arbitrais. Estamos, neste momento, para tomar essa decisão, antes mesmo de poder responder ao pedido da concessionária de constituição de um tribunal arbitral.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu julgo que o Presidente da Elos falou em 157 milhões de euros. Mas, não conseguindo quantificar esse diferencial, seguramente que, se o visto tivesse sido chumbado no dia em que estava para ser chumbado pelos juízes do Tribunal de Contas, esta indemnização seria substancialmente menor.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu diria que, teoricamente, sim.

Confesso que não conheço exatamente os fundamentos do pedido dos 157 milhões de euros, porque têm a ver com um conjunto de estudos, de projetos e de trabalhos gerais feitos — custos da concessionária.

Julgo que, na altura, em 2010, que é a data que refere, os estudos e os projetos já estavam feitos. Portanto, quanto a uma boa parte desse valor, a

concessionária tinha a expectativa de recuperar, pelo que não havia, por esse lado, uma grande poupança. Admito que pudesse haver certamente uma poupança nos custos de funcionamento da concessionária, porque o facto de a concessionária durar mais tempo ou menos tempo certamente que isso, sim, tem um impacto material relativamente ao pedido de indemnização e, portanto, ele seria menor. É o que me parece natural, sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há quem quantifique esses valores em cerca de 70 milhões de euros a menos.

Vou, agora, mudar de assunto, porque o tempo é curto.

Quanto à carta de conforto emitida em setembro de 2008 pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério das Obras Públicas, pergunto-lhe: qual era o objetivo concreto desta carta?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Era o de dar conforto às concessionárias privadas e aos bancos de que o Estado dotaria a Estradas de Portugal dos meios financeiros para ela suprir as necessidades.

Eu diria que foi a razão formal pela qual a Estradas de Portugal não seguiu a recomendação técnica, feita por uma entidade que eu integrava, a CREDIP, de limitar o nível de encargos brutos com as subconcessões a 7,5 mil milhões de euros, e eles ultrapassaram em 11 mil milhões de euros de encargos brutos.

Basicamente, a Estradas de Portugal interpretou essa carta de conforto como sendo uma orientação no sentido de que o acionista dotaria a empresa dos meios financeiros necessários e, portanto, não precisava de se autolimitar aos 7,5 mil milhões de euros, que foi a proposta feita pela CREDIP.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, a minha pergunta é exatamente nesse sentido: acha que, caso essa carta de conforto não tivesse sido emitida, os bancos estariam disponíveis para financiar um valor substancialmente maior do que aquele que estava inicialmente previsto no estudo, dos 7,5 mil milhões de euros?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, Sr. Deputado, sobre isso, não tenho nenhuma dúvida, até porque sabia o que os bancos diziam naquela altura!

Naquela altura, os bancos diziam que ou haveria um sinal claro por parte do acionista ou, então, não era sustentável o número de contratações que estava previsto no programa de subconcessões da Estradas de Portugal.

Com os cadernos de encargos que estavam publicados, clarificando que o risco de tráfego ficava substancialmente do lado público e que, portanto, o encargo ficava do lado público — isso já era claro desde 2006 e 2007, quando os cadernos de encargos foram tornados públicos — significava que de duas, uma: ou contratavam menos estradas ou, então, não haveria financiamento para terminar as restantes.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Muito bem, então, significa que o objetivo desta carta de conforto não foi, à partida, intencional para que se pudessem baixar os *spreads* e as condições de financiamento das próprias obras; significa que os bancos e as concessionárias exigiam que o Estado emitisse esta carta de conforto para que a Estradas de Portugal pudesse lançar as obras que estavam previstas. Essa foi a intenção desta carta de conforto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não diria tanto, Sr. Deputado, eu diria que ela teve um duplo efeito.

De facto, a diferença entre não ter financiamento e ter financiamento a custos que, na altura, eram percecionados pela Estradas de Portugal e pelo Estado como comportáveis veio por via dessa carta de conforto. Eu acho que ela também tinha o objetivo de reduzir o custo de financiamento, acho que ela também tinha isso como objetivo.

Agora, há uma coisa que posso dizer-lhe...

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

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não. Por isso é que lhe falo de um duplo efeito: o efeito mais importante é a diferença entre ter financiamento ou não ter. Mas o financiamento era possível também pela existência dessa carta e ele tinha condições, porventura, um pouco melhores do que aquelas que teria se não existisse.

Há uma coisa, no entanto, que lhe digo: vivíamos, na altura, momentos muitíssimo conturbados em termos de mercado — muitíssimo conturbados!

Recordo que foi por volta dessa altura que se deu a falência da Lehman Brothers e, portanto, os mercados financeiros não estavam disponíveis para financiar se não houvesse um sinal claro por parte dos Estados. E, portanto, o Estado, na altura, decidiu, deu o sinal claro e disse: «Financiem que nós pagamos.» Foi uma decisão política que tem uma componente técnica e tem uma consequência técnica, mas foi, obviamente, uma decisão de cariz eminentemente político de prosseguimento de investimento público. Isso, sim!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim, foi uma decisão política e pudemos concluir que por exigência dos bancos e das concessionárias — e bem, desse ponto de vista, porque precisavam de ter essas garantias. Essa é a conclusão do facto de esta carta de conforto ter aparecido.

Digo isto porque nos trouxeram aqui uma retórica diferente dessa perspectiva. Essa é a que eu tenho, ou seja, a de que os bancos e as concessionárias exigiam que o Estado desse essa carta de conforto já que queria fazer esses investimentos. Era uma opção política, que é legítima, embora hoje tenhamos chegado à conclusão de que foi exagerada. De qualquer das formas, essa foi a decisão por pressão dos bancos e das concessionárias.

O Sr. **Presidente**: — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só para terminar, Sr. Presidente, refiro uma outra questão.

O Sr. Presidente da Estradas de Portugal trouxe-nos aqui algumas declarações, com as quais fiquei um pouco chocado, como a de que hoje se chega à conclusão de que há pórticos com custos de manutenção e de cobrança de portagens superiores às receitas que esses mesmos pórticos obtêm.

A minha pergunta é: ainda se pensa em fechar estas antigas SCUT. Será que este resultado não vai ter um efeito ainda mais perverso do que aquele que está a ter em alguns troços com a inclusão destes pórticos, que acabam por ter de ser pagos pelos contribuintes e nem sequer pelos utilizadores, já que eles ficam mais caros do que as receitas que obtêm?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obrigado pela sua questão, Sr. Deputado. Essa é uma matéria na qual me louvo na resposta que foi dada pelo Presidente da Estradas de Portugal.

Como imagina, não tenho acesso aos números de custo operacional de um pórtico relativamente à sua receita. Essa é uma matéria que está delegada, do ponto de vista de competência administrativa, na Estradas de Portugal.

O que eu diria é que a orientação que foi dada, do ponto de vista político também, para o novo modelo de cobrança de portagens — eu já o disse e aproveito para repetir — foi a de que o novo modelo de cobrança deve deixar de ter essa configuração de pórticos em determinados pontos, em que cada pórtico pode não gerar recurso suficiente para o seu custo, devemos simplificá-lo; devemos tornar o processo equitativo do ponto de vista de custo/quilómetro numa determinada estrada; devemos reduzir o custo máximo cobrado em estradas cuja zona de influência tenha um índice de desenvolvimento económico abaixo da média do PIB, em paridade de poder de compra, enfim, de cada uma das regiões; e que, de facto, devemos ter esse sistema mais justo e mais equitativo.

Portanto, acompanho-o na preocupação e julgo que este novo modelo, que está a ser trabalhado, mais uma vez, sob a liderança da Estradas de Portugal, responderá a essa preocupação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, como sabe, segue-se agora a elaboração do relatório e, em termos da resolução da Assembleia da República que constituiu esta

Comissão, o ponto 2 realça a importância de esclarecermos o impacto do processo de renegociação do anterior Governo nos contratos de concessão sobre a taxa interna da rentabilidade, taxa essa real. Assim, pedia-lhe se nos pode dar esse impacto e elementos sobre a taxa real de 2012 — caso à data de hoje não seja ainda possível, pelo menos a tempo de incluir no relatório —, porque esse seria o primeiro ano, económico ou civil, em que haveria um impacto durante todo o ano na taxa real acionista.

Se o Sr. Secretário de Estado nos pudesse dar esclarecimentos sobre isso, agradecia.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado pela sua questão, Sr. Deputado. Julgo que é uma pergunta muito pertinente que responde às questões que, formalmente, foram levantadas no âmbito da criação desta Comissão.

Sobre a questão da TIR e do efeito da revisão da renegociação dos contratos feita pelo Governo anterior, o relatório da Ernst & Young dá-nos uma pista em termos médios, isto é, diz-nos que em média as TIR acionista subiram 2 pontos percentuais — o que é muito, tendo em conta, sobretudo, que o risco do lado das concessionárias diminuiu, porque a transferência do risco de tráfego foi feita para o parceiro público.

Neste momento, ainda não estão aprovadas as contas das concessionárias relativas a 2012, mas as assembleias gerais tipicamente acontecem até ao final do mês de maio e, por certo, ainda perfeitamente a tempo de poderem ser enviadas à Comissão Parlamentar de Inquérito e, portanto, as mesmas fazerem parte do relatório.

A expectativa que tenho com base na informação levantada pela Ernst & Young é a de que, de facto, ela tenha subido, porque se, em média, ela sobe 2 pontos percentuais, umas mais, outras menos, mas ela deve ter

subido genericamente nas ex-SCUT, portanto, naquelas que hoje já geram encargos para o Orçamento do Estado e que foram objeto de renegociação anterior.

Por isso, por conta dessa expectativa, é que o Governo elencou as TIR como o primeiro dos objetivos de revisão em baixa, face àquilo que é cobrado atualmente. Como sabe, as TIR médias rondam os 12%, com casos superiores a isso, e nós já dissemos que queremos uma redução muito substancial em percentagem e em valor absoluto dos pagamentos para remunerar a estrutura acionista. E, portanto, reitero aqui esse objetivo e julgo que é útil ter essa informação para o relatório.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Uma segunda e última questão, também da máxima importância para efeitos de relatório e de resposta à resolução da Assembleia da República, tem a ver com o ponto 5 da resolução. Quero, desde logo, agradecer ao Sr. Secretário de Estado a resposta escrita, que nos fez chegar quanto ao ponto 27 do questionário e que ficará, com certeza, no relatório: «O atual Governo não contratou nenhuma consultora para as renegociações das concessões em apreço.» Isto, porque o ponto 5 da resolução dizia, precisamente, para esclarecermos os «Montantes e termos dos contratos com as entidades contratadas para assessorar a elaboração e a renegociação das parcerias.»

Ora, se relativamente a este Governo já temos resposta, a resolução da Assembleia da República queria questionar também sobre este ponto o anterior Governo. E, portanto, não estando, neste momento, o Sr. Secretário de Estado notificado para responder sobre esta questão, gostaria de saber se é possível assumir o compromisso — evitando, assim, a notificação da Comissão — de fazer chegar aqui, à Comissão, por escrito, a resposta ao quesito 27, mas aplicando-se aos Governos que o antecederam

relativamente aos contratos iniciais, porque na resolução da Assembleia da República fala-se em elaboração, e às renegociações.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito bem. Através do meu chefe de gabinete, que me acompanha, tomo boa nota desse pedido não só no que diz respeito ao Estado, ao Governo, mas também no que diz respeito à Estradas de Portugal, enquanto representante do Estado, e ao InIR, à época também o representante do Estado em algumas revisões de contrato. Vamos fazer esse levantamento, fazer o pedido e, logo que obtenhamos a informação, obviamente que a enviaremos para a Comissão, com gosto.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, não quero colocar mais nenhuma questão. Queria confirmar apenas que fica o registo para a receção destes documentos e, uma vez que a seguir a esta audição não teremos mais nenhuma, para que sejamos notificados da resposta, nomeadamente com o cuidado que o Sr. Secretário de Estado teve agora de completar a minha pergunta, no fundo, acrescentando a Estradas de Portugal e o InIR, porque penso que será imprescindível para a resposta ao ponto 5 da resolução.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado, está registado e obviamente que os documentos serão, de imediato, disponibilizados, logo que estejam na nossa posse.

Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Filipe Marques.

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Presidente, é uma honra ter a palavra para terminar estas audições e talvez por isso tenha mais tolerância no tempo.

O Sr. **Presidente**: — Não pense nisso, Sr. Deputado!

O Sr. **Duarte Filipe Marques** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, vou colocar-lhe algumas questões que parecem muito relevantes, no fundo, para fim de conversa, para podermos ter dados relevantes, tendo em conta a sua opinião e a sua experiência, para o encerramento desta Comissão e, sobretudo, para o seu relatório.

Recordo-lhe que, como deve saber, o Governo anterior alterou uma lei, a chamada lei das PPP, que previa que qualquer concessão que fosse lançada pelo Estado obrigava à existência de um parecer prévio do Ministério das Finanças.

O nosso objetivo aqui não é o de fazer avaliações de caráter ou saber se o Sr. Secretário de Estado anterior era mais ou menos competente, ou se era mais ou menos rigoroso, ou se gostávamos mais ou menos dele. O que nos interessa aqui perceber, e é o objetivo desta Comissão, é em que medida é que os gestores públicos, os representantes do povo aqui nesta Assembleia e o Governo, como gestor da coisa pública, decidiram, tomaram decisões que enfraqueciam o papel do Estado perante as concessionárias, perante as construções, perante as concessões que eram lançadas.

E nós, aqui, apercebemo-nos que a lei das PPP, que anteriormente obrigava o Governo a, antes de lançar uma PPP, ter um parecer prévio das Finanças, foi alterada em 2006 pelo Governo anterior, tendo sido retirada essa necessidade, ou seja, PPP lançadas por sociedades anónimas não

careciam de parecer prévio das Finanças. E, logo após isso ter acontecido, o Governo de então alterou o modelo de gestão da Estradas de Portugal e imediatamente a seguir foram lançadas sete novas subconcessões. Ou seja, o Governo alterou a lei, enfraqueceu o Estado e, a seguir, lançou sete novas subconcessões.

Faço-lhe a seguinte pergunta: o Dr. Vítor Almeida, que foi nomeado pelo Governo anterior várias vezes e pelo Governo anterior a esse também, esteve aqui e disse que essa foi uma das razões que enfraqueceu a posição do Estado, de forma, na sua opinião, deliberada. Ou seja, houve aqui uma intenção de alterar as regras do jogo. E a nós parece-nos claramente que foi um «fato feito à medida».

Em suma, havia uma lei do tempo de Ferreira Leite que previa que as Finanças dessem a sua opinião; essa lei é alterada; passados poucos meses, o Governo altera o modelo de gestão da Estradas de Portugal e passa a não exigir esse parecer prévio; e, logo de imediato, o Governo lança uma série de subconcessões com custos enormíssimos para o erário público. Isto é que parece um verdadeiro triângulo dourado. Chamar-lhe-ia, mais: o «triângulo das tormentas» ou o «cabo das tormentas».

Sr. Secretário de Estado, da sua experiência, agora como Secretário de Estado, concorda ou não com a tese do Dr. Vítor Almeida, alguém que até foi nomeado no tempo do Governo anterior, de que esta posição enfraqueceu e tornou o Estado mais frágil para a gestão destas concessões?

Termino com uma outra questão muito simples, em jeito de balanço, que é esta: se fosse membro do Governo naquela altura — e recorde que quem lança concessões é o Governo e não um qualquer banco, uma qualquer universidade ou a Caixa Geral de Depósitos —, teria lançado tantas subconcessões como foram lançadas, teria feito tantas autoestradas que estão vazias e que custam tanto aos portugueses?

No fundo, também lhe pergunto se considera ou não que este modelo de gestão da Estradas de Portugal foi uma forma, como o Sr. Ministro das Finanças disse há dias na Assembleia, de também esconder a verdadeira situação das finanças e a verdadeira despesa pública, ou seja, se foi ou não uma forma de esconder a despesa pública para se poder lançar uma série de subconcessões a inaugurar a tempo das eleições.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Deputado Duarte Marques. Começo por responder à primeira pergunta que fez e termino com a segunda.

Quanto à primeira pergunta, confesso que um dos levantamentos de informação que não esteve presente na cabeça muito virtuosa de todos os membros desta Comissão de Inquérito foi o relembrar o que aconteceu em 2006 com a alteração da lei das PPP.

Ainda para mais, não sendo eu um membro do Governo do lado do Ministério das Finanças, acredito que há virtuosismo noutros ministérios que não só no das Finanças. Mas julgo que o papel de controlo financeiro associado ao lançamento de investimentos por parte do Ministério das Finanças é absolutamente crucial. A verificação do cabimento orçamental de um determinado investimento, agora e no futuro, é uma condição *sine qua non* para decidir se o investimento faz sentido ou não — e não só desse investimento, mas até do custo de oportunidade desse investimento relativamente a outros que se podem desenvolver.

Por isso, retirar o Ministério das Finanças do processo é abrir o caminho para que essa via, que era mais estreita por via do cabimento orçamental, fosse uma via mais larga por via da liberdade setorial que existia para lançar obra.

Julgo que, hoje, este Governo está muito focado em cumprir aquilo que está dentro da restrição orçamental. Um dia, eu disse que a minha obra era pagar a obra dos outros e não propriamente lançar obra nova e, portanto, se eu conseguir esse desiderato, reduzindo o encargo para o Estado, dou como muito bem empregue o tempo em que estive e estou no Governo.

Gostava de dizer que me parece que essa alteração foi tão errada quanto o diagnóstico que nós próprios fizemos, e alterámos a lei das PPP de maneira a reforçar o papel de controlo e devolvê-lo ao Ministério das Finanças. E essa alteração foi patrocinada e apoiada também pelo ministério setorial — nós também apoiámos essa alteração. Porquê? Porque o escrutínio económico e financeiro é um dever de todo o Governo e não do ministério setorial ou do o Ministério das Finanças. Portanto, na fase de preparação, envolve-se o Ministério das Finanças, mas as decisões são tomadas por todo o Governo no Conselho de Ministros. É assim que, na boa democracia, se faz a diferença entre os ministérios setoriais e a tutela financeira.

Mas não fizemos só isso, em termos de reforço de mecanismos de controlo: alterámos a Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, baixámos o limite a partir do qual os contratos têm de ser enviados para visto prévio, incluímos a revisão de contratos, mesmo que não gerem encargos para o Estado no imediato, e incluímo-la como uma obrigação de envio para o Tribunal de Contas para visto prévio.

Por isso, Sr. Deputado, quando nós anunciarmos que temos acordo com a concessionária, como espero que muito em breve possamos fazer, relativamente à revisão dos contratos de PPP, não deixaremos de dizer que essa revisão estará sujeita ao visto e ao acordo do Tribunal de Contas, com todos os efeitos a ser produzidos apenas após o visto do Tribunal de

Contas. É muito virtuoso em democracia que quem tem o dever de fiscalizar fiscalize previamente e que quem tem o dever de informar informe e que, na dúvida, envie os processos para o Tribunal de Contas.

Por fim, recorde-lhe que, em termos de mecanismo de controlo, criámos e foi formalmente nomeada, ainda há bem poucos dias, como o Sr. Deputado lembrava, a unidade técnica de acompanhamento das PPP e concessões, no âmbito do Ministério das Finanças. Nós criámos essa unidade, dotámo-la de quadros e de recursos e ela está agora a fazer esse mesmo controlo. Já é a responsável pelos relatórios de PPP e de concessões.

Portanto, não só patrocinámos, enquanto coproponentes e interventores no processo de formação, essa lei, como saudamos esse reforço do papel do Ministério das Finanças e estamos muito confortáveis enquanto ministério setorial com esse reforço de papel.

Aliás, como se sabe, há uma relação extraordinariamente frutuosa entre, nomeadamente, a minha tutela e a tutela financeira, temos um alinhamento de interesses, de pensamento estratégico e de visão de futuro absoluto. Não há qualquer dissonância entre a visão setorial e a visão financeira sobre a sustentabilidade do modelo PPP.

Sobre a questão se eu teria lançado tantas subconcessões e teria feito tantas autoestradas, permito-me até dizer que o trabalho que eu e a minha equipa preparámos, no âmbito da CREDIP, de estabelecer um limite a partir do qual não fazia sentido contratar encargos tinha, exatamente, como objetivo dizer até onde, em teoria, se poderia chegar.

Portanto, a resposta vem desse limite, vem da minha participação no relatório do grupo de trabalho coordenado pelo Presidente do Tribunal de Contas, Guilherme d'Oliveira Martins, e que era a de termos um conjunto de mecanismos de controlo, de regras e de verificação, de

conservadorismo, nomeadamente na alocação de riscos e nos dados de tráfego, completamente diferentes daquele que existiu.

Assim sendo, a minha resposta é: não, não teria feito, porque, a partir do momento em que ultrapassasse o limite de 7,5 mil milhões de euros, tinha a expectativa, do ponto de vista técnico, de que não haveria cabimento orçamental por parte da Estradas de Portugal — isto já em 2008, estamos a falar de um período pré-crise, enfim, no início da crise, não estávamos no pico da crise quando algumas delas foram contratadas. Mas não, não teria feito.

Aliás, permita-me, se quiser em jeito de conclusão, dizer o seguinte: imagino que seja muito fácil, enquanto membro do Governo, ter a perceção de que se tem dinheiro infinito para fazer tudo aquilo que nos pedem. Mas a realidade que hoje vivemos, enquanto membros do Governo, é que temos recursos muito escassos e escolhas muito difíceis à nossa frente. Nenhum membro do Governo tem gosto, vontade de impor qualquer tipo de medida de natureza restritiva, de austeridade sobre os cidadãos, que são a razão pela qual todos os dias trabalhamos; é pela defesa do interesse desses cidadãos.

Mas a situação, do ponto de vista económico e financeiro, a herança e esta insistência em repetir o modelo em que se espera que o futuro seja brilhante para que o presente seja um pouco mais simples, é um modelo que eu, enquanto membro do Governo, entendo que não deve ser prosseguido.

O que devemos fazer é o combate intransigente ao encargo bruto, reduzir o nível de pagamentos que o Estado tem de fazer, esperar que as receitas corram bem, mas não depender de receitas futuras que não controlamos para garantir a sustentabilidade de cada um dos setores.

Isto é verdade nas PPP, como em qualquer outro setor que dependa do Estado e dos seus pagamentos.

O Sr. **Presidente**: — Estamos a concluir esta audição. Agradeço ao Sr. Secretário de Estado a sua segunda participação nesta Comissão de Inquérito, além dos elementos escritos que já nos forneceu e que ainda irá fornecer.

Para quem goste de curiosidades, quero lembrar o seguinte: nós tomámos posse exatamente há um ano — curiosamente, faz hoje um ano — , realizámos 67 audições, num total de 219 horas de audições, incluindo a reunião de hoje e excluindo as reuniões em que tomámos outras decisões e decidimos sobre o andamento dos nossos trabalhos, e fizemos a expedição de 294 ofícios em papel, não contando a correspondência trocada por *e-mail*. Isto, para quem goste de curiosidades.

Como sabem, esta foi a última audição. Como combinámos no início desta reunião, os grupos parlamentares que considerem haver *atas* que careçam de ser transcritas para efeitos de apuramento das conclusões finais, que o digam o mais tardar até quarta-feira, porque iremos propor ao Plenário da Assembleia, para ser votado na próxima sexta-feira, um pedido de suspensão dos trabalhos exclusivamente para que as *atas* possam ser transcritas e o relatório possa ser elaborado. E, em princípio, se for possível, retomaremos os nossos trabalhos no dia 18 de junho.

O Sr. Deputado Sérgio Azevedo, que é o nosso relator, pediu a palavra. Faça favor.

O Sr. **Sérgio Azevedo** (PSD): — Sr. Presidente, reiterando as suas palavras e estando necessariamente disponível para elaborar o relatório com o material existente, seja ele na sua totalidade ou parcialmente, quero

só dizer, para que não fiquem dúvidas sobre a exigência e sobre a transparência dos meus pedidos de *atas*, que, das 67 audições, pedi 40 *atas* transcritas completamente e 21 transcrições parcelares, sem contar com a audição de hoje. Dessas 21 transcrições parcelares, as intervenções dos partidos estão distribuídas equitativamente, tendo cabido 16 ao PSD, 12 ao Partido Socialista, 13 ao CDS-PP, 8 ao Partido Comunista Português e 3 ao Bloco de Esquerda.

Portanto, era só para dizer que há equidade e que sempre me pautei pela equidade das afirmações e das opiniões de todos os partidos e que versarei isso mesmo no relatório, como, aliás, seria de esperar. Isto, para que não fique qualquer dúvida de que todas as transcrições que pedi foram transcrições transversais a todos os partidos e não exclusivamente de um ou de outro partido.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Se há equidade, não sei, mas, pelo menos, proporcionalidade há.

Já agora, informo que já foi distribuída aos grupos parlamentares esta relação das transcrições solicitada pelo Sr. Deputado.

O Sr. Secretário de Estado ainda quer usar da palavra. Faça favor.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Só uma palavra final, Sr. Presidente, para dizer que fiquei esmagado com os dados que ouvi relativamente ao trabalho da Comissão Parlamentar de Inquérito. E, da mesma forma que publicamente quis dar o meu cumprimento e reconhecimento ao trabalho que o Dr. António Ramalho e restantes membros da comissão de negociação têm feito em defesa do interesse público, quero também, nesta ocasião em que está a terminar a parte das audições, dar os parabéns a todos os Deputados desta Comissão, não só pelo excelente exemplo de

capacidade de trabalho que deram a todo o País — e julgo que o País espera isso de nós, num momento de dificuldade como este —, mas também para fazer votos de que o relatório seja o espelho fiel daquilo que aqui se passou.

Confesso que fiquei um pouco preocupado com a nota da existência de um eventual relatório paralelo com uma declaração de voto, mas certamente é a minha inexperiência política que me faz recear. O que espero é que o relatório possa ser o espelho fiel daquilo que aqui se discutiu e passou.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Secretário de Estado.

Seguramente que declarações de voto fazem parte da lógica das comissões parlamentares de inquérito, a menos que se consiga apurar um consenso absoluto sobre tudo. Mas, tendo em conta a experiência das comissões parlamentares de inquérito, não é previsível.

Quero também agradecer a todos a resistência até esta hora. Concluimos os nossos trabalhos por hoje. Em princípio, retomá-los-emos no dia 18 de junho, data que será confirmada de acordo com as indicações anteriormente dadas.

Está encerrada a reunião.

Eram 19 horas e 13 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.