

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

56.^a Reunião
(28 de fevereiro de 2013)

SUMÁRIO

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) declarou aberta a reunião às 17 horas e 56 minutos.

Foi ouvido, em audição, o Sr. Dr. Francisco Pereira Soares, Coordenador da Comissão de Renegociação das ex-SCUT e das Concessões Norte e Grande Lisboa. Usaram da palavra, a diverso título, os Srs. Deputados José Alberto Lourenço (PCP), Carina Oliveira (PSD), Fernando Serrasqueiro (PS), Altino Bessa (CDS-PP) e Adriano Rafael Moreira (PSD).

O Sr. Presidente (Emídio Guerreiro) encerrou a reunião eram 21 horas e 9 minutos.

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

Eram 17 horas e 56 minutos.

Srs. Deputados, os nossos trabalhos de hoje são preenchidos com a audição do Dr. Francisco Pereira Soares, Coordenador da Comissão de Renegociação das ex-SCUT e das Concessões Grande Lisboa e Norte.

O Sr. Deputado Manuel Seabra está a pedir a palavra para uma interpelação à Mesa, antes da audição. Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, agradeço-lhe a autorização para dar nota dos dois requerimentos que quero apresentar. Aliás, ia esperar pelo Sr. Deputado Altino Bessa para apresentar o segundo, mas, uma vez que ele já aqui está, vou apresentar já os dois.

O primeiro tem a ver com a decisão desta Comissão...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, se é para entregar os requerimentos, pedia-lhe para os entregar e, depois, serão distribuídos pela Comissão.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O requerimento é oral.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — É requerimento oral? E vai querer deliberá-lo, hoje, aqui? É que temos de começar a nossa ordem de trabalhos. Se calhar, seria melhor no final da audição, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — São dois requerimentos muito rápidos, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O Sr. Deputado vai abrir debates sobre os requerimentos...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É pertinente!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não, não é pertinente. Não me leve a mal, mas no final faremos, então, isso.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente é absolutamente pertinente, e quem faz o juízo sobre a pertinência dos requerimentos sou eu próprio.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sim, mas quem gere os trabalhos sou eu, e hoje temos uma audição com o Sr. Dr. Francisco Pereira Soares e no final da audição daremos, então, espaço para fazermos o debate sobre estes requerimentos. Penso que facilitaria o trabalho de todos, e já temos aqui o nosso convidado...

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, peço desculpa por reiterar este meu pedido,...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, vamos encerrar esta questão!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... mas acho central que, no debate que se está a fazer sobre o inquérito das parcerias público-privadas (PPP)...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — ... discutir esses requerimentos. E assim faremos, Sr. Deputado, com toda a tranquilidade, no final desta audição!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Aceito discuti-los no fim, mas gostava de os apresentar imediatamente. A apresentação de requerimentos é um direito que me assiste. Como o Sr. Presidente sabe, estou regimentalmente protegido pelo direito de apresentar requerimentos e, portanto, não quero fazer aqui um caso, mas não estou na disposição de prescindir desse meu direito.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não vou fazer caso nenhum! Estava a apelar ao seu bom senso para fazer a apresentação dos mesmos, no final da audição.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Eu faço-os muito sinteticamente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — No entanto, insiste no seu direito.

Lamento que seja assim, porque na minha opinião (uma vez que também já emitiu opinião) não contribui em nada para o bom andamento dos trabalhos. Como sabe, estas reuniões são abertas, e bem, no Canal Parlamento, as pessoas estão a ver-nos e assim têm alguma dificuldade em perceber o que estas comissões fazem. Também posso dar a minha opinião, Sr. Deputado.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sem querer ser teimoso, se o Sr. Presidente me tivesse deixado apresentar os requerimentos, eles já estavam apresentados e teríamos evitado esta sucessão de *fait divers*.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Se o Sr. Deputado tivesse usado de bom senso, com certeza não estaríamos neste impasse, mas vou dar-lhe, então, a palavra para fazer a apresentação dos requerimentos.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — O primeiro tem a ver com a resposta escrita que o Sr. Dr. Luís Marques Mendes, ex-Deputado, deu ao questionário desta Comissão, na qual confessa que, de facto, interveio alterando o traçado original que estava previsto na concessão Costa de Prata, traçado esse que depois foi recomposto. Como há aqui uma declaração de confissão do Sr. Dr. Marques Mendes...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Pedi ao Sr. Deputado para apresentar um requerimento e não para opinar sobre o mesmo, porque, senão, de facto, vou ter de lhe tirar a palavra, porque não está a exercer o seu direito!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, estou a justificar!

Como há aqui uma confissão do Sr. Dr. Luís Marques Mendes, no sentido de que contribuiu para a alteração de um traçado que teria tido envolventes de custos de trabalhos a mais em cerca de 400 milhões de euros, gostava que a Comissão reconsiderasse o convite ao Sr. Dr. Luís Marques Mendes para vir à Comissão. Este é o primeiro requerimento.

O segundo requerimento oral tem a ver com a apresentação...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, permita-me interrompê-lo, só para lhe dizer o seguinte: a Comissão ainda tem espaço para deliberar sobre tudo isso, visto que ainda vai deliberar sobre conjunto de questões.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sim! Só estou a apresentá-lo!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Nem sequer estou a perceber o sentido que faz a apresentação desse requerimento, quando essa é uma questão que está em cima da mesa, mas não nesta ordem do dia!

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — É nesta ordem do dia!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não é! Nesta ordem do dia é a audição do Dr. Francisco Pereira Soares.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Por outro lado, ontem foi apresentado pelo Sr. Deputado Altino Bessa um requerimento, um papel apócrifo, anónimo, dando nota ou relatando factos que podem, eventualmente, consubstanciar eventuais práticas delituosas.

O Sr. Presidente distribuiu esse documento apócrifo, anónimo a toda a Comissão, os Deputados receberam hoje por *e-mail* essa carta. E o requerimento é que o Sr. Deputado Altino Bessa, não obstante o papel ser em si mesmo inconclusivo, não obstante o papel ser...

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

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — Sr. Presidente, há uma parte preambular da apresentação do requerimento! Não vou requerer uma coisa a seco! A seco já foi o papel que o Deputado Altino Bessa aqui apresentou, ainda por cima, anónimo, apócrifo! Portanto, não vou requerer uma coisa a seco, vou fazer um preâmbulo ao meu requerimento.

Uma vez que foi apresentado aqui um papel, que relata eventuais práticas que poderão até constituir delitos criminais; como o papel, não obstante, é conclusivo e também, lamentavelmente, apócrifo e anónimo, mas transfere para o universo global a ideia de que eventualmente poderão estar subjacentes práticas delituosas, o meu requerimento é no sentido de que o Sr. Deputado Altino Bessa aqui preste declarações não só sobre a forma como obteve esse documento — é absolutamente claro que o deve fazer —, mas que nos elucide sobre o objetivo que o levou a apresentar esse requerimento a esta Comissão. Conhecendo que ele era anónimo, conhecendo que ele era apócrifo,...

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — O requerimento é claro. Penso que podemos prosseguir.

O Sr. **Manuel Seabra** (PS): — ... mas não desconhecendo que ele relata eventuais práticas que podem consubstanciar crime, que o Sr. Deputado Altino Bessa venha aqui explicar-nos o teor desse requerimento.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Feita a apresentação dos dois requerimentos, que não carecem de discussão (usando também aqui as prerrogativas regulamentais) e lamentando que não tivesse sido feita no final — mas essa também é uma questão opinativa minha, enquanto

Presidente nesta reunião —, recorde que o despacho que exarei nos documentos que foram entregues ontem pelo Deputado Altino Bessa foi no sentido de serem distribuídos pelos Deputados para posterior análise e deliberação desta Comissão, coisa que não será feita hoje, porque esta reunião não está, sequer, agendada para esse efeito. Penso que o requerimento do Sr. Deputado Manuel Seabra vem, ao fim e ao cabo, corroborar aquele que foi o despacho do Presidente da Comissão ontem. Não sei por que é que foi preciso replicar isso hoje, mas tudo bem.

Sr. Dr. Francisco Pereira Soares, gostaria de lhe explicar o modo como funciona esta Comissão de Inquérito.

A Comissão é pública, penso que não terá nada a objetar a isso. O Sr. Doutor terá direito a utilizar da palavra no início, se assim o entender e se quiser tecer algumas considerações sobre o tema que o traz cá. Recorde que vem na qualidade de Coordenador da Comissão de Renegociação das ex-SCUT. Não querendo fazer nenhuma intervenção inicial, cada partido dispõe, na primeira ronda, de 8 minutos para colocar questões e o Sr. Doutor irá sendo solicitado a responder após cada uma das questões. Finda esta primeira ronda, temos uma segunda ronda onde cada Deputado dispõe de 3 minutos, que funcionarão nos mesmos moldes. O Sr. Doutor não dispõe de limite de tempo para responder, ao contrário dos Deputados. Apelamos, sim, a uma capacidade de síntese, adequada ao bom decorrer dos trabalhos desta Comissão.

Temos um sistema rotativo pelos grupos parlamentares. Cada audição é iniciada por um grupo parlamentar diferente. Hoje cabe ao PCP e presumo que o Sr. Deputado José Lourenço esteja preparado para darmos finalmente início à nossa audição de hoje.

O Sr. Dr. Francisco Pereira Soares informou-me que pretende usar da palavra. Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares** (Coordenador da Comissão de Renegociação das ex-SCUT e das Concessões Norte e Grande Lisboa): — Sr. Presidente, se me permite, não sei se é apropriado, queria apenas dizer que há 3 semanas, sensivelmente, respondi um questionário por escrito. Assim, prescindindo da intervenção inicial e gostaria de pedir, a bem da economia e do decorrer da audição, se possível, que os Srs. Deputados tomassem como declaração minha inicial de alguma maneira as respostas que dei já a esse questionário.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Muito obrigado, Sr. Doutor. Não tenha dúvidas que as suas respostas foram essenciais na preparação desta audição e por isso é que a Comissão de Inquérito envia este inquérito a todas as pessoas. Ele também é determinante na seleção das pessoas que vêm cá, porque em função das respostas é que os grupos parlamentares decidem se vale ou não a pena ouvir presencialmente as pessoas.

Tem a palavra o Sr. Deputado José Lourenço. Dispõe de 8 minutos.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Sr. Presidente, Dr. Francisco Pereira Soares, já todos percebemos que as parcerias público-privadas constituíram o veículo privilegiado que foi seguido pelos vários governos para proceder a um conjunto de investimentos que eram considerados importantes, investimentos de considerável monta. Na altura, a forma utilizada para os fazer sem que se repercutissem sobre a despesa pública e sobre o défice foram as parcerias público-privadas.

Dessa forma, fizeram-se investimentos que pontualmente, num caso ou noutro, poderíamos discutir se se justificavam, mas consideramos que

genericamente foram investimentos importantes. Grande parte das chamadas SCUT que foram construídas contribuíram consideravelmente para a aproximação de determinadas regiões do interior do País às regiões mais desenvolvidas.

De qualquer forma, sempre ficou claro da nossa parte que entendíamos que a forma correta de fazer esses investimentos e a forma de melhor os controlar era a obra pública e não a parceria público-privada.

Não foi esse o entendimento dos governos. Fizeram-se as parcerias público-privadas, fizeram-se os investimentos, nuns casos corretamente e noutros casos agora postos em causa.

Gostava de ouvir a sua opinião sobre a metodologia seguida. Como agora, passado todo este tempo, talvez se possa analisar melhor, gostaria de saber se acha que estas parcerias público-privadas foram a forma correta de fazer estes investimentos, todas estas concessões.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Em primeiro lugar, gostaria de dizer que não estive envolvido nem tive nada a ver com os processos de lançamento das parcerias e, portanto, com a eventual escolha, que terá sido uma decisão política, pela modalidade de contratação: obra pública *versus* parceria ou outra qualquer.

Posso ter as minhas opiniões pessoais, ao longo do tempo. O Sr. Deputado referiu, nos seus considerandos, que entendia que algumas, até pelas regiões onde se situavam, poderiam fazer sentido. Eventualmente!

Portanto, há uma matriz de várias variáveis e considerações relevantes nas decisões que o setor público e que os governos tomam relativamente às modalidades de contratação — e isso não é só cá, é assim noutros países, dependendo dos setores da atividade, do tipo de infraestruturas, daquilo que se pretende fazer com elas.

Por outro lado, mais estritamente em relação à questão da obra pública *versus* parceria, também aí dependerá muito da própria capacidade das administrações públicas e dos seus setores.

Portanto, penso que está fora da audição à qual sou chamado, eventualmente, estar aqui a explicar e a gastar muito tempo com opiniões que seriam pessoais, e não mais do que isso, sobre essa matéria.

No entanto, gostaria de salientar um aspeto que me parece relevante e o histórico português tem alguns exemplos que levam a que, pelo menos, esta comparação e esta avaliação devam ser feitas com especial cuidado. É o relevar que numa parceria público-privada e num processo concursal no âmbito de uma parceria público-privada há um risco, entre outros, fundamental que o Estado não assume, que é o risco de construção. Ora, isso significa que, desde logo, o Estado ficará imune a uma «praga» (a palavra é minha) que todos temos visto ao longo de dezenas e dezenas de anos que a obra pública tem e que é a derrapagem de custos, muitas vezes por deficiente projeto, outras vezes por trabalhos a mais, por alteração do projeto a meio do caminho, por mudanças de opinião dos próprios poderes públicos.

É evidente que nas parcerias público-privadas, embora o risco de construção esteja do lado das concessionárias e, portanto, se correr mal, serão elas que suportam, isso não invalida que, se o Estado em plena fase de construção alterar o projeto, depois tenha reequilíbrios. Mas essa é outra questão: alterou o projeto. Agora, se não alterar o projeto, o risco é, de facto, da concessionária.

Como digo, isto depende dos setores, depende da experiência que a própria Administração Pública tenha e do êxito que tenha tido na capacidade de gerar e de gerir projetos de determinado montante.

Por outro lado, a parceria público-privada entronca aqui com uma outra questão que o Sr. Deputado também referiu, que é a questão do financiamento direto. Isto é, obra pública e financiamento direto por dívida ou nos Orçamentos dos exercícios respetivos *versus* o financiamento e o risco associado, que também corre pelo lado dos concorrentes a uma parceria público-privada e depois ao concessionário que ganhe, no caso dessa modalidade.

Em qualquer caso, se considerássemos que era possível, de forma equivalente, ter um financiamento por dívida pública a longo prazo equivalente a um financiamento que uma concessionária obtenha num sindicato financeiro que lhe financie a concessão, estávamos sempre perante uma repartição de encargos financeiros ao longo do tempo.

Já agora, como mera opinião pessoal, Sr. Deputado, deixe que lhe diga que penso que, sobretudo na imprensa, estes debates sobre as parcerias público-privadas por vezes dão origem a argumentos, cuja bondade e a racionalidade, confesso, me escapa.

Um dos mais repetidos ao longo do tempo tem sido, sob esta forma ou outra, o de se dizer que os encargos respeitantes a este tipo de investimento vão sobrecarregar as gerações futuras. Não percebo. Então, havíamos de ser nós, a geração presente, a pagar na totalidade uma obra que vai durar dezenas de anos?

Portanto, a repartição, se quiser, a amortização económica e financeira do investimento ao longo da sua vida e mais ou menos em paralelo com a fruição que cada um tenha parece-me um princípio que economicamente é mais do que justificado e faz todo o sentido. Portanto, não me parece bem usar esse argumento.

No entanto, como digo, seja obra pública ou parceria, quer do lado dos riscos de construção quer dos riscos de financiamento, há histórias que

podem ser invocadas no sentido de se dizer «bom, a pareceria, de facto, faz reduzir...» É evidente que a comparação direta nunca se pode fazer, porque se faço em parceria não fiz em obra direta, logo, nunca posso dizer que é mais barato ou que é mais caro. Posso dizer, sim, que tenho exemplos em que a obra pública, eventualmente, teve derrapagens e a parceria, teoricamente, não tem. Mas depois, por outro lado, também pode haver quem venha dizer: «Ah, mas a parceria custava 1 milhão quando foi lançada e acabou por custar 3 milhões.» Bem, mas vamos ver porquê: não foi pela parceria ou pela modalidade em si; foi porque, a seguir, houve uns lobos que levaram a desviar um traçado, houve não sei o quê, mas decisões unilaterais do concedente que fizeram disparar os custos.

Enfim, mas são opiniões. Não acrescentaria, agora, mais nada.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Agradeço-lhe a sua resposta, tanto mais que inicialmente parecia que estava um pouco renitente em falar sobre esta questão. Mas foi importante a opinião que deu sobre...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, dá-me licença?

Na resposta escrita que mandei à Comissão, lembro-me que num dos quesitos finais terei dito que, para mim, o principal inimigo das parcerias era as modificações unilaterais dos contratos. Está tudo resumido aí.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Desculpe, não percebi.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — As modificações unilaterais que o concedente fazia aos contratos depois de lançados.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — De qualquer forma, foi importante a resposta que deu. Quando argumenta haver quem diga que desta forma se passa para o futuro as despesas que se fazem hoje, esse argumento nunca utilizámos, até porque, se o Estado fizesse a obra como obra pública, também precisava de financiamento que seria pago ao longo do tempo. Isto é, ou o financiamento é obtido pelo Estado hoje para pagar uma obra e vai pagá-la durante o ano ou há um parceiro privado que o obtém e depois, obviamente, paga-se por isso. O nosso entendimento é, sem dúvida, o de que sai mais caro assim do que sairia se fosse público.

Aliás, ontem, o Dr. Jorge Coelho esteve aqui connosco e, com a sua forma habitual, desassombrada, de falar das questões, fez uma afirmação a uma pergunta feita pelo meu camarada Bruno Dias que achei muito interessante. Dizia ele que, quando era Ministro, não tinha responsabilidade direta sobre esta matéria, sobre as questões das concessões, salvo erro, e que, no final dos anos 90, quando se discutia a questão das parcerias, um dos vários argumentos utilizados — ter sido uma opção do Governo de então não era o único argumento — para se recorrer às concessões em detrimento de uma obra pública foi o de que a banca internacional só assim financiaria a obra. Quero dizer-lhe que fiquei de boca aberta.

Pergunto por que é que a banca internacional só financiaria uma obra se ela fosse por concessão e não a financiaria se fosse uma obra pública?

Não sei se lhe posso fazer esta pergunta a si ou se, mais uma vez, não...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Pode fazer-me a pergunta. Estou aqui para ouvir todas as perguntas que queiram colocar, como é evidente. Agora, eu é que poderei não ser capaz de responder a todas.

Como digo, penso que extravasa um pouco o tema para que fui chamado, mas não me eximo de responder. As pessoas que me conhecem sabem que exprimo as opiniões e sou «pão, pão, queijo, queijo», como se costuma dizer.

Fico surpreendido com o que me cita de o Dr. Jorge Coelho ter estado aqui ontem e ter dito isso, porque isso, além do mais, seria uma invasão da soberania por parte da banca, que sabemos que, de formas insidiosas, se calhar, se faz, mas essa seria tão descarada que... Por outro lado, o risco Estado não direi hoje, mas na altura a que ele se referiria, há 10 ou 15 anos era genericamente considerado um risco melhor do que o risco de qualquer entidade privada.

Por outro lado ainda, como saberá, quando se fala de financiamento internacional a estas parcerias, 50% ou mais foi pelo Banco Europeu de Investimento (BEI). Não estou a ver o BEI a privilegiar privados ou a dizer que não podia ser o Estado.

Portanto, tudo isso me parece... Pode haver um caso ou outro, situado no tempo, em que haja uma história qualquer que leve para aí, mas de uma forma genérica... É apenas uma reação pessoal, não posso comentar mais do que isto.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Já percebi que a sua participação nestas concessões foi na fase da renegociação.

Concorda com a introdução de portagens nas SCUT?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — O Sr. Deputado está, perdoe-me que lhe diga, a entrar na minha esfera privada que eu não seria, talvez, obrigado a revelar aqui.

Deixe-me só responder-lhe, o que vou procurar fazer de uma forma não muito redonda, dizendo-lhe o seguinte e pedindo-lhe que isto não fosse... Quando fui convidado por membros do Governo, das Finanças e das Obras Públicas, para coordenar as negociações, cujo objetivo principal era a obtenção de receitas para o Estado e, portanto, a introdução de portagens nas SCUT, tive oportunidade de fazer, de forma clara, a minha declaração de interesses — note-se que «interesses» aqui não são materiais, mas ao nível do meu pensamento, das minhas ideias, etc. —, concluindo depois que, como sempre, e com 42 anos de serviço público ou parapúblico, isso não obstava a que cumprisse as funções para as quais era convidado com a maior diligência e competência que me fosse possível.

Apesar desta minha adversativa, foi julgado que o convite se devia manter e eu aceitei. É só isso que lhe posso dizer.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Eu fiz um exercício — não sei se, no âmbito da renegociação, por acaso, fez esse exercício — para algumas SCUT (reconheço que não o fiz para todas, fiz para algumas), que foi o seguinte: comparei a receita que as várias concessões tiveram em 2011, de prestação de serviço, portanto, ainda na ótica de SCUT... Fiz para a A23, para a Costa de Prata, salvo erro, para o Interior Norte. O exercício foi o de comparar a receita que, de acordo com o relatório e contas das várias concessionárias, tiveram em 2011 de prestação de serviço, no fundo da disponibilização da infraestrutura para as pessoas sem pagar, com aquilo que a Ernst & Young em 2012 e a partir daí (eu fiz o exercício para 2012) estima de serviço de cobrança de portagens, porque as concessionárias tiveram de colocar o serviço de portagens, o pagamento por disponibilidade, a receita de portagem que obviamente é entregue ao Estado, para chegar ao encargo público líquido em 2012.

Invariavelmente, cheguei a uma conclusão — e gostaria de colocar o Sr. Doutor perante este resultado —, que é a seguinte: o Estado paga mais por disponibilidade em 2012... É evidente que eu só não uso estes números... Enfim, só acho que eles não têm todo o rigor, porque precisamos do relatório e contas de 2012 para aferir se esta previsão da Ernst & Young se confirmou.

Como estava a dizer, o Estado acaba por pagar mais em 2012 do que pagava... Vou apresentar-lhe um caso que ajuda a perceber, o caso da A23: receitas de prestação de serviço em 2011, 116,6 milhões de euros; em 2012, serviço de cobrança de portagens, a Ernst & Young estima num quadro que apresenta no final, 8,9 milhões; pagamentos por disponibilidade, 130,9 milhões — ou seja, total de encargos é basicamente de 140 milhões; receita pública de portagens, 19 milhões (estimativa que a Ernst & Young apresentou na altura); encargo público líquido, 120,8 milhões. São os números que vêm no quadro deles para 2012.

Conclusão: se isto se verificou (é preciso saber se se verificou), o Estado vai pagar mais em 2012, as pessoas pagam portagens e neste processo só há um vencedor, que é o concessionário.

Enfim, o Sr. Doutor está assinalar que não. Provavelmente, terá números e será interessante ouvi-lo.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, nesta pergunta, faz um *trickle-down*. Só assim de repente, vi que tem 10 ou 12 temas. Vamos ver se consigo lembrar-me de tudo o que tem a ver com o que o Sr. Deputado acaba de me colocar.

Em primeiro lugar, deixe-me dizer-lhe já, de forma muito clara, que não acho possível o que diz. Percebo que tenha consultado números, mas

há de haver aí alguma incongruência do tipo de números, que por vezes há nestas coisas e que leva a isso.

Repare: quando a estrada estava em regime SCUT, o Estado pagava à concessionária de acordo com tarifas existentes e um regime de bandas, etc. Vamos supor que estava tudo dentro da banda 2. E pagava de acordo com o tráfego. Depois da negociação, era impossível continuar a pagar pelo tráfego, porque introduzindo portagens diminui o tráfego, logo, a concessionária não aceitaria. Por outro lado, pôr ou manter o risco de tráfego do lado da concessionária não seria tolerável pelos financiadores, porque era uma alteração drástica do perfil — além de que, eventualmente, seria contra o Estado, que teria de vir pagar duas vezes, porque acordava um nível de tráfego muito baixo, que as concessionárias iam dizer que, com as portagens, descia muito e depois, se o tráfego viesse a ser acima, sendo elas a cobrar as portagens, estavam a ganhar duas vezes.

Vamos supor, para facilitar o raciocínio, e isto não anda longe do que aconteceu — claro que, sobre os mais de 20 anos da concessão, a análise ano a ano é sempre complicada, porque há reperfilamentos, etc.... Mas vamos supor, pelo menos a lógica do exercício é esta: o pagamento de disponibilidade que o Estado faz depois da mudança de regime grosso modo é equivalente ao pagamento de SCUT que fazia. E, portanto, as receitas de portagem, muitas ou poucas, que obtém — receitas líquidas dos encargos de cobrança dessas portagens — são ganho para o Estado. Ou seja, há um saldo líquido a favor do Estado que decorre, entre outras coisas, sobretudo do facto de se passarem a cobrar portagens. Como é que este modelo fecha? Fecha porque é um tripé e, de facto, há o «Zé pagante», digamos assim, que passou a pagar portagens reais quando antes elas eram virtuais e, por isso, antes não pagava.

Por outro lado, o Sr. Deputado cita números de um relatório da Ernst & Young muito badalado, mas confesso que não conheço esse relatório. Tentei obtê-lo, não é público, não o tenho. Tive notícia de uma versão preliminar dele, vi comentários e notícias de jornal e foi-me transmitido por uma pessoa que teve acesso a um relatório preliminar, algures no verão passado, que tinha coisas absolutamente incongruentes. Parece que o relatório terá sido feito muito rapidamente por uns jovens especialistas de 25 anos, um dos quais, pelo menos, foi meu aluno há dois ou três anos. Encontrei-o uma vez na rua e ele disse-me que estava a trabalhar nisso.

Mas estranho — e permito-me partilhar com o Sr. Deputado e perguntar-lhe se não estranhará — que, tendo eu trabalhado durante três anos e meio ou quatro anos a coordenar as comissões que negociaram, nomeadamente, esta matéria dos contratos das SCUT e a introdução de portagens, a entidade que foi contratada para fazer uma avaliação (nem sei muito bem qual era o objeto) não me tenha feito uma pergunta, não me tenha contactado, não tenha contactado a comissão, nada, zero!

Portanto, nunca tive oportunidade de conhecer o que fizeram, nem antes nem depois, nunca fui questionado e, assim, preferia não me pronunciar sobre nada que tenha a ver com números que estejam num relatório que eu não conheço, mas que tenho razões para supor que tem fortes incongruências, nomeadamente quando usa tráfegos, quando usa os horizontes temporais desses tráfegos, etc.

Por outro lado, deixe-me dizer que também tenho visto alguma imprecisão relacionada com a questão da cobrança de portagens e os encargos respetivos.

Gostaria de salientar o seguinte: os Srs. Deputados têm, com certeza, em vosso poder os relatórios da comissão de negociação que coordenei relativamente a estas negociações. Esses relatórios explicitam, com todo o

pormenor, como foram feitas as negociações, quais foram os seus resultados e caracterizam tintim por tintim tudo. Nomeadamente, no aspeto do chamado «contrato de prestação serviços», explicam várias coisas e, quando se faz um cálculo do chamado «saldo líquido» para a Estradas de Portugal (EP) ou para o Estado das negociações, tem-se sempre o cuidado de dizer que é a diferença entre receitas líquidas de portagens... Líquidas de quê? Líquidas dos encargos de cobrança que os operadores cobram pelas portagens. Portanto, as receitas são já receitas líquidas dos encargos. Já tenho ouvido dizer que há essas receitas, mas depois grande parte delas é comida pelos encargos. Isso não é verdade! Essas receitas que são mencionadas já são líquidas dos encargos. E, depois, a diferença entre o que é o pagamento por disponibilidade e o que era o pagamento estimado SCUT, que nunca se poderá comprovar na medida em que o tráfego já não é sem portagens.

Portanto, voltando à sua questão inicial e ao exemplo da A23 que, salvo erro, estava a dar, como disse, sem conhecer os números mas do ponto de vista estritamente lógico, não me parece possível que a mera alteração contratual tenha levado a isso. Embora seja uma autoestrada onde as receitas são relativamente pequenas, isto é, elas cobrem apenas uma parte dos encargos de disponibilidade, mas a menos que seja algum ano excecional, por causa de algum reperfilamento dos pagamentos de disponibilidade, seguramente que se considerar mais do que um ano, se considerar três ou quatro anos, ou a concessão toda, é impossível que se verifique isso.

Ou seja, como disse, se o Sr. Deputado considerar que os pagamentos de disponibilidade grosso modo são equivalentes ao que seriam os pagamentos SCUT, havendo receitas de portagens, com certeza

que o encargo líquido final para o Estado será inferior. Mas, enfim, apenas com isto, é o que se me oferece dizer.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Em seguida, usaria da palavra o BE, que não está presente porque está ainda a decorrer a sessão plenária, pelo que passo a palavra ao PSD.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, que também dispõe de 8 minutos para colocar as suas questões.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o nosso convidado, Sr. Dr. Francisco Soares.

Quero começar precisamente pela resposta que deu a esta Comissão de Inquérito. Referiu que não fazia intervenção inicial, porque tinha imensos esclarecimentos na resposta que enviou e que tive o cuidado de ler atentamente.

Assim, quero começar por aquilo que disse, e já o disse aqui também, ou seja, que as comissões de renegociação não estiveram envolvidas na escolha dos modelos definidos para aquilo que é o lançamento da parceria e na forma como a lançaram. Mas sobre o modelo da renegociação já estive envolvido, ou seja, sobre a forma como as renegociações ou as negociações destes contratos foram feitas, a comissão teve uma palavra a dizer, certamente. Gostaria que nos falasse sobre a iniciativa de como gizar esse modelo e a forma como conduziram esses trabalhos.

Gostaria que nos falasse também na alteração da matriz de risco que está patente em vários contratos. No ponto 8 da sua resposta (não consigo precisar o parágrafo, mas anotei-o) fala que nas ex-SCUT houve alteração da matriz de risco sobre a tributação dos lucros e permaneceu inalterável

todo o restante risco fiscal. Na consequência de ter gizado esse modelo, pergunto-lhe qual a explicação de ter entrado pela alteração de risco nesta matriz e não noutra e se isso foi por iniciativa própria, que é uma coisa que ainda não se conseguiu perceber.

Tinham mandato para renegociar os contratos em que termos e de que forma? Ou tinham carta-branca precisamente para conseguir alterar os contratos da forma como entendiam, atendendo à experiência e à especialidade que, como referiu, possuíam nas vossas áreas profissionais?

Relativamente ao relatório de renegociação, que também li atentamente, há um capítulo inteiro, na página 49, sobre os pagamentos por disponibilidade das vias, que é também uma matéria que me tem prendido bastante a atenção. Quanto à alteração do risco de disponibilidade, a concessionária teria, então, de assumir o tal risco de disponibilidade, em vez de assumir o risco de tráfego como fazia até aqui — isto no tratamento que foi dado em sede da comissão de renegociação à variável de tráfego.

Também diz — não precisei a página, mas é transversal a todos os contratos — que são tomados em conta fatores relacionados com condições de acesso, condições de circulação, condições de segurança nas autoestradas, sendo que as falhas de disponibilidade, medidas pela sua duração e relevância, são tomadas em conta para efeitos de dedução às remunerações de disponibilidade. Mais à frente, diz-se que o regime de remuneração envolve ainda fatores de sinistralidade rodoviária comparada, podendo significar prémios ou penalidades.

Portanto, está bastante explícito o que foi a intervenção da comissão de renegociação relativamente a estas alterações das matrizes de risco e pergunto se estamos perante os arquitetos destes novos contratos que saíram em função da atuação da renegociação do contrato inicial.

Porquê esta pergunta? É que, relativamente à fórmula do pagamento da disponibilidade, já perguntei a outros intervenientes nesta Comissão como é que eram fixados os pagamentos de disponibilidade, tendo a resposta sido sempre unânime, no sentido de que era uma fórmula muito complexa, era uma coisa muito difícil de entender, tinha muitos parâmetros e eram muito medidos. E, de facto, eram. Há pouco tempo, houve um investigador que se lembrou de perder tempo a estudar isto — e bem, digo eu — e dizia-nos, então, que as fórmulas nos contratos das ex-SCUT poderiam estar a prejudicar o Estado e, grosso modo, dizia ainda que a fórmula era um pouco ridícula e que qualquer jovem (e agora usando as suas palavras) especialista de 25 anos poderia perceber que a fórmula era impossível, que a fórmula não foi testada.

Pergunto-lhe também como surgiu esta fórmula, como é que isto apareceu com as várias componentes de complexidade, que admito que existam nestes contratos, e se foram testadas.

É que aquilo que parece é que esta fórmula, de facto, traz agravantes para o Estado, para os pagamentos que o Estado tem de fazer por esse princípio de disponibilidade, porque pagar por número de carros, de facto, é uma coisa um pouco mais simples do que pagar por uma fórmula de disponibilidade altamente complexa, mesmo com todas as justificações que isso possa trazer ao ambiente de renegociação dos contratos.

Aliás, a variável de tráfego também tem muito que se lhe diga, mas já lá vamos.

Depois, gostaria também que tecesse algumas considerações sobre os valores a que se tem chegado, não só na opinião pública, nesta Comissão de Inquérito, mas precisamente quanto aos valores que estão implícitos na renegociação destes contratos.

É que já li muitos dos valores dos auditados, aqui, nesta Comissão de Inquérito, e há uma separação clara e interessante entre quem esteve diretamente envolvido em todo o processo, e os números dão lucro, e quem são as entidades fiscalizadoras, e aí os números já dão prejuízo para o Estado — o que é uma visão curiosa. Inclusivamente, havia fórmulas que davam lucros e, quando as fui desmontar para perceber, afinal, numa concessão a 40 anos, a fórmula que dava lucro utilizou o valor de 45 anos. De facto, as vias são para ser pagas ao longo de muitos anos e, se colocarmos aqui 200 anos, temos aqui lucros inimagináveis para o Estado...!

Queria, portanto, a sua opinião sobre esses valores e em dois contratos muito concretos, Grande Lisboa e Norte.

O Dr. Vítor Almeida, que julgo que foi seu colega numa destas comissões de renegociação, declarou — e o Tribunal de Contas também o corrobora — que nestes dois contratos houve uma perda para os cofres do Estado de 571 milhões de euros na concessão Norte e de 400 milhões na Grande Lisboa, ou seja, quase 1000 milhões no total destes dois contratos.

Ou seja, a base da alteração do critério de disponibilidade em vez do critério de tráfego teve este efeito. É esta a pergunta que lhe faço: se também partilha da opinião de que este prejuízo para o Estado derivou daquilo que foi a alteração da fórmula tráfego *versus* disponibilidade nesse contrato.

Gostaria ainda de saber como fizeram as contas, se fizeram contas relativamente àquilo que era um cenário expectável de pagamentos do Estado à concessionária, disponibilidade *versus* aquilo que fariam sobre o tráfego, porque penso que é importante ser percebida essa comparação, e também qual a fonte dos números, porque outra conclusão a que temos chegado nesta Comissão de Inquérito é que fontes oficiais dizem uma coisa

e fontes com números advindos de outras partes dão resultados e conclusões completamente diferentes.

Pergunto também se, no meio das contas todas que foram feitas destas renegociações, alguma vez se teve em conta qual era a implicação destes contratos e destas alterações para o novo modelo de financiamento da Estradas de Portugal, que, como sabe, foi alterado algures em 2007.

Outra dúvida que me assalta — e esta, confesso, talvez menos esclarecida, mas julgo que esta Comissão de Inquérito também serve para isso — é se sentiu de alguma forma, ao longo do trabalho que conduziu, que houve um desvirtuar dos contratos iniciais, ou seja, se estas alterações que foram feitas em sede da comissão de renegociação conduziram, de alguma forma, a contratos diferentes daqueles que tinha havido inicialmente.

É que a renegociação, por exemplo, destes dois contratos, Grande Lisboa e Norte, foi incluída num pacote de renegociação global — já o disse aqui também —, mas a contratação não foi global, foi individual. Ora, se essa contratação é individual e nesta negociação global o resultado derivou de critérios muito diferentes daqueles que eram os critérios iniciais do contrato público, pode haver aqui uma distorção daquilo que foram as condições pelas quais os contratos foram para o mercado e outros concorrentes poderiam também ter conduzido a cenários completamente diferentes daqueles que os critérios inicialmente aplicados deram.

Portanto, pergunto se teve em conta a preocupação com o não desvirtuar dos contratos iniciais e de que forma é que isso foi acautelado.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr.^a Deputada, tomei algumas notas, mas peço que renove alguma pergunta se eu não a tiver anotado.

Começando por uma das últimas questões, a da implicação para o modelo de financiamento da EP, queria só dizer que, não tendo nada a ver com a definição nem com a caracterização desse modelo, é evidente que nos objetivos que foram fixados à comissão de negociação para a alteração dos contratos e, nomeadamente, para a introdução de portagens a obtenção de receitas mercantis para a EP era, da parte do Governo de então, um objetivo central. Aliás, tinha a ver com o facto de, segundo alguns entendimentos, se a EP tivesse mais de metade das suas receitas de origem mercantil, ela poder desconsolidar orçamentalmente, etc.

Portanto, esse era um objetivo que o Governo tinha. Aliás, como saberá, nos despachos que nomearam as comissões de renegociação os objetivos eram fixados e, na altura, havia também outros objetivos que hoje podem parecer um bocado ingénuos, mas é preciso lembrar que estávamos em 2007/2008 antes do eclodir da crise financeira global e das suas consequências. E recordo-me que um dos objetivos — e aí, se calhar, com algum interesse convergente por parte das concessionárias — era no sentido de, eventualmente, proceder a uma unificação de contratos e a um refinanciamento global, com ganhos que poderiam reverter a favor do Estado, pelo menos em grande parte. É evidente que, passado um ano, um ano e meio, tudo isso ruiu e, a partir daí, a linha de defesa do interesse público passou a ser outra, passou a ser a de, pelo contrário, não mexer e fazer todos os possíveis para que não houvesse pretextos para se mexer nos contratos de financiamento.

Srs. Deputados, há uma coisa que convém ter aqui presente. Na resposta que enviei a esta Comissão, lembro-me que a certa altura, num parágrafo qualquer, caracterizo (enfim, com palavras minhas) o processo negocial como tendo sido, de alguma maneira, uma autêntica filigrana, porque houve alturas, de facto, muito críticas, e acredite quando lhe digo

que foi muito complicado. Estávamos numa linha muito fina, em que qualquer pretexto que fosse dado às concessionárias ou até, mais do que a elas, aos sindicatos financeiros para poderem romper os contratos e exigir às concessionárias o pagamento à cabeça ou, eventualmente, desencadear processos de reequilíbrio financeiro, poderiam ser altamente gravosos para o Estado. Se se rompesse esse equilíbrio que tinha a ver com as condições de financiamento iniciais dos contratos, que estavam, e estão, com taxas de juro que hoje já não se usam, os agravamentos iriam recair necessariamente sobre o Estado.

Portanto, a implicação para o modelo financeiro da EP era, seguramente, a da obtenção de receitas, como foi, pois a EP é que se apropria das receitas de portagens destas estradas e, portanto, tem uma fonte de financiamento considerada mercantil e que contribui, digamos, para a origem dos seus fundos.

Quanto à negociação, a Sr.^a Deputada, no início das suas questões, perguntou, se bem me recordo, como é que esta negociação tinha sido montada (não disse assim, mas penso que estava implícito no que disse) e qual era o grau de autonomia da comissão de negociação.

Sr.^a Deputada, o Governo fixou os objetivos à comissão de negociação. Obviamente que, de início, houve conversas para se perceber exatamente qual era o âmbito do que se pretendia, mas depois, como costume dizer, há duas maneiras de um negociador do lado do Estado se postar numa negociação. Se tivermos um burocrata que no fim do dia vai para casa, vê televisão e não pensa em mais nada até ao dia seguinte, ele tem, por exemplo, num processo de reequilíbrio, uma posição muito simples — e todos nós já vimos isto: a de dizer que o Estado tem sempre razão, o Estado quer, pode e manda, vai embora e espera. E nunca é penalizado, porque, se aquilo for parar a um tribunal arbitral e o Estado for

altamente penalizado, já ninguém se lembra dele. Esta é uma atitude possível. A outra atitude é ser razoável, ver o que está em cima da mesa, ver quais os princípios de uma negociação equilibrada e não dar pretextos de rigidez e de intransigência à outra parte, precisamente começando por os dar do nosso lado.

Portanto, no estabelecimento das balizas da negociação, tínhamos presente uma coisa que era inelutável: o Estado é que estava a tomar a iniciativa de, unilateralmente, romper, digamos assim, o equilíbrio de contratos que estavam em marcha, que estavam a ser aplicados. E, sendo assim, o Estado tinha de ter um bom caso e tinha de tentar, por todos os meios, fazer valer o seu interesse final, cedendo o mínimo possível, mas sabendo que tinha de entrar em margens de algum diálogo, discussão e de *even take*, para poder levar a nau a bom porto — entenda-se aqui «bom porto» como conseguir os seus objetivos fundamentais aquando do lançamento da negociação.

É neste sentido, e isto tem sido muito falado, evidentemente, que duas concessões que eram de portagem real são incluídas no pacote negocial. Como sabem, e penso que a própria concessionária Ascendi o disse aqui, de alguma maneira, uma condição que tinham posto para a negociação era ela ser global e incluir essas.

Conviria... Vejo-as, por vezes, associadas, mas são, apesar de tudo, duas situações diferentes, desde logo, porque a concessão Norte era uma concessão que estava em operação, de portagem real, e na altura da negociação a concessão Grande Lisboa estava ainda em fase final de construção, portanto, não tinha tráfego. Aliás, quando ouço falar em números sobre tráfego e que se fez mal o cálculo e isto e aquilo e aqueloutro... Quer dizer, não havia tráfego na altura. Portanto, obviamente

que na negociação o único ponto de referência possível era o caso-base e foi esse que foi tomado.

O caso-base, ao contrário do que algumas pessoas julgam, não é nenhuma bíblia nem nada a que a concessionária ou o Estado se tenham obrigado. O caso-base é um modelo financeiro que a concessionária apresenta, que é indicativo e que faz parte da sua proposta, como fazem múltiplas outras coisas, sendo que, em ambiente concursal, tendo sido a escolhida, aquele caso-base está como anexo, agarrado à sua proposta.

Portanto, no caso da Grande Lisboa, esse caso-base foi o padrão de referência. E, indo a uma outra questão que a Sr.^a Deputada colocou, no caso da Grande Lisboa, por exemplo, os pagamentos de disponibilidade que foram acordados e modelizados correspondem, grosso modo, àquilo que seriam os pagamentos SCUT decorrentes dos tráfegos que estavam previstos em caso-base.

Em todas as concessões, houve uma preocupação, que foi a seguinte: a de que o valor atualizado líquido (VAL) — e o momento de referência que usámos... Enfim, houve várias iterações neste processo, mas na fase final do processo, o processo propriamente do contrato principal, da mudança de matriz de SCUT para disponibilidade, foi concluído no início de 2009, meados de 2009. Depois, o ano seguinte, entre meados de 2009 e meados de 2010, quando foram assinados os contratos finais, foi praticamente todo para discutir todos os pormenores dos contratos de prestação de serviços, até porque isso teve alguma indefinição. Como estará recordada, o Governo de então, primeiro, queria lançar portagens apenas nalgumas SCUT, depois, houve debate político, etc., e passou a ser em todas, depois, isso far-se-ia através de um identificador (deste identificador que usamos) obrigatório para toda a gente, isto é, toda a gente passaria «a ter de ter» Via Verde ou coisa semelhante...

Aliás, deixe-me só fazer um parêntesis, porque ainda me estou a lembrar do ridículo que era, mas que foi tomado a sério, sobretudo pelos jornalistas, o *chip* na matrícula. Parecia que ia haver um *chip* eletrónico na matrícula, mas nunca houve *chip* nenhum, era um identificador, era aquilo que todos temos nos carros. Mas colocava-se a questão de o identificador ser ou não obrigatório. Portanto, o facto de ter deixado de ser obrigatório e haver as modalidades complementares de pagamento que existem levou a uma grande complicação desses contratos, porque, como compreenderá, tudo o que seriam cobranças secundárias, coercivas, etc., num modelo com identificador obrigatório não existiriam e passaram a existir. Isto só para justificar que esse ano foi praticamente para isso.

No entanto, quando foram fechadas as negociações da parte que tinha a ver com a disponibilidade, a preocupação, como matriz de referência negocial, era esta: para o Estado, o valor atualizado líquido dos encargos de disponibilidade — e o momento de referência, salvo erro, era 1 de janeiro de 2009 —, usando a taxa de atualização que o Estado obrigatoriamente usa, por despacho das Finanças, para os cálculos do valor atualizado líquido, que é de 6,08% ao ano, não poderia ser superior ou tinha de estar em linha com o valor atualizado líquido dos pagamentos SCUT estimados com base naquilo que fossem os tráfegos sem portagem até ao fim das concessões.

Portanto, esta foi, digamos, a base que serviu para negociar isto.

Por isso é que eu costumo dizer — e podemos ver, depois, contrato a contrato e, se quiser, ano a ano, porque isto são coisas ao longo de mais de 20 anos —, grosso modo e com grandes números (como aqui já alguém disse, 1 milhão é 1 milhão, mas estamos a falar de centenas de milhões ou de milhares de milhões), podemos pensar neste modelo global.

A Sr.^a Deputada diz que tem havido aqui confronto de opiniões diversas, consoante a fonte, relativamente aos números. Eu tenho percebido isso, até pelo que vem nos jornais, e faz-me um pouco de confusão, pelo que peço à Sr.^a Deputada e aos Srs. Deputados que, de alguma maneira, tomem como referência o que vou dizer sobre isso, que é o seguinte: grosso modo, o valor atualizado dos pagamentos ou dos encargos de disponibilidade está em linha com o que seria o valor atualizado dos pagamentos SCUT na modalidade contratual anterior e, portanto, grosso modo, o ganho para o Estado desta alteração que induziu nos contratos é as receitas líquidas de portagens que introduziu. Isto, grosso modo, porque, depois, contrato a contrato...

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Mas se há muito menos tráfego...!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, repare bem no que estou a dizer. Vou utilizar uns números fictícios só como exemplo. Vamos supor que o Estado previa gastar, em valor atualizado, 1000 milhões até ao fim dos contratos se continuasse a fazer os pagamentos SCUT. Mudou os contratos, contratualizou pagamentos por disponibilidade e aquilo que digo é que, grosso modo, o Estado vai pagar, em valor atualizado, 1000 milhões de disponibilidade. Além disso, muito pouco ou nada nalguns casos e vai receber em portagens, em valor atualizado também, em relação ao mesmo período, o que queira: 600, 500, 400, 700, 300, 100. Portanto, antes pagava 1000 milhões, agora paga 1000 milhões, mas recebe de portagem o que for, logo, significa que, como encargo final, em termos líquidos, o Estado fica a ganhar precisamente naquilo que passa a cobrar de portagens. Grosso modo, é esta a arquitetura dos números.

Portanto, quando ouço dizer-se «Ah, dá lucro»... Bem, não há aqui lucros. Estamos a falar de mera aritmética ou, se quiser, de álgebra, para comparar estas coisas. Mas a comparação é muito simples: valor atualizado dos encargos SCUT a subtrair, porque deixa de os ter, soma os encargos de disponibilidade e, depois, subtrai o que recebe de portagens. Isto é que dá o saldo líquido para o Estado, e que é positivo, como é evidente, exceto... E aqui, nesta questão dos números, para terminar a pergunta da Sr.^a Deputada, e estamos a falar da primeira fase de negociações...

Já agora, coordenei uma comissão de negociação praticamente com a mesma composição, salvo a variação de um elemento, que negociou também, depois, a alteração dos contratos para introdução de portagens na A23, no Algarve, na Interior Norte, etc. O relatório final dessa comissão nunca chegou a ser despachado pelo Governo, já por este Governo. Nós, no entanto, tivemos o cuidado de, com alguma filigrana jurídica, particularmente um membro da minha comissão, que hoje já está reformado, Dr. Ernesto Ribeiro, que reputo como sendo das pessoas que mais sabe de Direito Contratual Público em Portugal, com vasta experiência, com o apoio dos consultores jurídicos, a pedido do Governo, conseguimos encontrar uma fórmula mediante a qual, por decisão unilateral, o Estado metia as portagens, enquanto os contratos esperavam e, depois, logo se via. Isto tinha um período transitório, que era de um ano, mas lá se conseguiu engendrar uma maneira de as portagens estarem a ser cobradas e não ter havido ainda alteração dos contratos, o que é uma situação um bocadinho desconfortável para o Estado. Mas agora, segundo julgo saber, estão em curso as negociações com as concessionárias e, com certeza, isto vai ser tomado em conta e, seguramente, há de ser encontrada uma solução, não a ideal, se calhar, porque nunca é bom fazer uma coisa

ainda com o contrato antigo, que não a permitia, e com decisões unilaterais, mas é o que é.

Portanto, números dessas não tenho. Sei o que estimámos na altura, mas, como esses contratos não foram, de facto, assinados, é virtual, não vale a pena estarmos com isso.

Mas, na primeira fase de negociações, tínhamos aquelas quatro SCUT, que eram Norte Litoral, Costa de Prata, Beiras Litoral e Alta (BLA) — curiosamente, na altura, esta não levou portagens e, portanto, aí, só tínhamos os encargos de disponibilidade, mas, nesta segunda fase, já levou portagens e, portanto, para podermos comparar, atualizando os valores para o mesmo ano para não haver erros, podemos considerar também essas receitas, que até sei de cabeça, pois, salvo erro, o valor atualizado de receitas da BLA é de 605 milhões — e Grande Porto, e a negociação abrangia também as concessões Norte e Grande Lisboa, da Ascendi.

Ora bem, em relação a estas, a Sr.^a Deputada fez uma afirmação que, e vou pedir-lhe desculpa, pois sei que essa afirmação tem sido feita aqui repetidamente e por vários Srs. Deputados — ontem, arranjei um bocado e estive a ver uns excertos de audições, do Dr. Carlos Costa Pina, do Dr. Moura Martins, da Ascendi, e mais uma já não me lembro de quem, e vi que isso apareceu várias vezes —, me deixa com os cabelos em pé. De tal maneira que, hoje de manhã, fiz um telefonema ao Dr. Vítor Almeida, que sei que vem cá amanhã, e disse-lhe: «Ó Vítor, não sei se você sabe, mas anda a ser citado como tendo dito isto assim e assim». Ele respondeu-me: «O quê? Não me diga...!». Ao que retribuí, dizendo: «Ouça, é verdade. Quem o avisa seu amigo é e, portanto, é só para lhe dizer que esteja preparado para que o questionem sobre isso.» Estou a dizer isto com toda a transparência e os Srs. Deputados, como já viram, não tenho nada a esconder.

Mas, então, o que quero dizer à Sr.^a Deputada? Quero dizer-lhe que, efetivamente, o número que referiu, relativo à concessão Norte, está correto, isto é, corresponde àquilo que está no nosso relatório e é... É o quê também? Atenção! É aquilo que nós estimámos e metemos no relatório e para o qual chamámos à atenção do Governo de então, dizendo: «Atenção, que o balanço final desta negociação que estamos a propor...» E nós, aqui, não nos eximimos à coisa. Dissemos assim: «Fizemos esta negociação, deu estes resultados. Comparando ou cotejando isto com os objetivos que nos puseram, as conversas que fomos tendo ao longo do tempo e os relatórios intercalares que apresentámos, etc., levando isto em conta, se o Governo entender que isto, em súmula, é bom e satisfaz aqueles que eram os objetivos da negociação, por nós, foi o melhor que conseguimos e aqui está para os contratos poderem ser assinados.» Mas chamámos, claramente, à atenção de que o tal benefício líquido de todo este processo para a EP, como entidade Estado, era... E, depois, apresentávamos os quadros e, salvo erro, se quiserem, metendo agora... Não era o que estava lá, porque, na altura, ainda não havia as receitas da BLA, mas, se as metermos agora, é esse número que tem sido aqui citado, de 1600 e tal milhões, eventualmente com mais os ganhos que fizeram na renegociação dos processos de reequilíbrio económico-financeiro (PREF) que houve e que ficaram em 155 milhões, mas que eram 200 e tal. Aquilo ia dar, grosso modo, os tais 1700 ou 1800, só que, depois, havia que tirar os tais 471 ou 571 que a Sr.^a Deputada mencionou. E o que era isso? Era a estimativa que fazíamos da diferença entre o valor atualizado líquido dos pagamentos de disponibilidade que finalmente estavam contratualizados em relação a essa concessão, a Norte, e aquilo que estimávamos, com base nas estimativas de tráfego — embora pessimistas, eram as estimativas de tráfego do consultor de tráfego da EP, que foi aquele de que nos servimos —, que seriam as

receitas de portagem a obter ao longo da vida concessão. Essa diferença era negativa, de 571, e, portanto, entrava no pacote.

Já quanto à Grande Lisboa, Sr.^a Deputada, peço-lhe que tome nota...

Aparte inaudível na gravação.

Pois, mas o Sr. Dr. Vítor Almeida garantiu-me. Foi, com certeza, um lapso e, amanhã, ele terá oportunidade de o corrigir. Quem sou eu para estar a...

Sr.^a Deputada, o que posso dizer-lhe, e tenho aqui os números, é o seguinte: isso é impossível, porque na Grande Lisboa a receita líquida de portagem estimada é de 451 milhões, em valor atualizado líquido; os encargos ou os pagamentos de disponibilidade eram de 405; portanto, até dá um saldo positivo de 46, mas considere zero, se quiser.

Portanto, nunca podia dizer que tinha um buraco, entre aspas, de 400 milhões, porque 400 milhões é valor do pagamento de disponibilidade que se faz. Só se não houvesse cobrança de portagens é que esse buraco seria de 400 milhões. Neste caso, até foi estimado, como disse, a partir do caso-base, que o pagamento de disponibilidade estaria em linha com as receitas de portagem.

É nesse sentido que digo que, essa tal diminuição do ganho líquido para o Estado pela introdução destas duas concessões, é verdade que é diminuído desses 571, mas depois de mais nada. O outro número — e peço aos Srs. Deputados que aceitem o que estou a dizer — é, com certeza, um lapso decorrente até de alguma má expressão do Dr. Vítor Almeida, que sei que esteve aqui, como perito, no princípio desta Comissão. Como eu fui o primeiro signatário dos relatórios onde estas coisas estão, peço que acreditem em mim e que amanhã o questionem sobre isso. Como disse,

hoje de manhã, telefonei-lhe e avisei-o de que anda a ser citado em relação a esta matéria.

Sobre esse aspeto é o que tenho a dizer.

Quanto à questão dos pagamentos de disponibilidade e do prazo, a Sr.^a Deputada disse que havia contas em que apareciam 40 e 45 anos. Mais uma vez, não sei exatamente ao que se está a referir, mas no nosso relatório poderá verificar. Isso é uma coisa básica. É evidente que os anos são os anos que duram as concessões, os respetivos contratos, e isso não foi alterado.

Por exemplo, não sei nada do que se está a passar nas atuais negociações do Governo com as concessionárias, mas tenho lido jornais e, *mutatis mutandis* ou *ceteris paribus*, se mais nada for alterado, há sempre uma maneira de se tentar negociar a redução dos encargos anuais. Se eu aumentar o prazo, obviamente que os encargos anuais diminuem.

Quero só dizer que nesta negociação não mexemos em prazos nem tínhamos mandato para o fazer. Portanto, os prazos mantiveram-se.

Sr.^a Deputada, repare que, quanto aos contratos — e isso faz parte da tal filigrana negocial —, conseguimos uma coisa que alguns considerariam, à partida, a quadratura do círculo e que nós próprios, quando arrancámos, não sabíamos, para já, todas as dificuldades que iam aparecer no caminho e, depois, seríamos incapazes de garantir ao Governo que nos comissionou a negociação que o conseguiríamos de certeza absoluta. E que foi conseguir que estas alterações contratuais se fizessem sem dar pretexto às concessionárias e aos seus financiadores de dizerem que tinha havido alteração de contratos. Tanto mais é assim que, de acordo com o ordenamento jurídico vigente, e não sendo eu jurista, todos estes contratos foram enviados ao Tribunal de Contas — não era obrigatório terem visto

prévio, foram enviados para informação — e não suscitaram nenhuma questão.

Já os contratos de prestação de serviços, de cobrança de portagens, esses, sim, eram uma nova atividade, estavam e foram sujeitos a visto prévio, não tiveram qualquer problema. Em relação a um deles, o Tribunal de Contas pediu dois ou três esclarecimentos, a EP respondeu em oito dias e não levantou grande problema. Portanto, foram também aprovados.

Em relação a isso, os contratos, a matriz temporal dos contratos é exatamente a mesma que era antes.

Finalmente, a questão do risco fiscal.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, posso clarificar a questão do prazo, de que falei?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sim, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Falei dessa questão a propósito precisamente dos números que têm surgido na Comissão de Inquérito.

Não vou citar nenhum dos intervenientes, mas muitas vezes os números que nos apresentam... Por isso é que eu disse que há números que parece que dão sistematicamente lucro e outros prejuízos — e não estou a falar dos que estariam em causa no relatório da comissão de renegociação —, mas quando vou desmontar a fórmula através da qual esses supostos números dão lucro verifico que os cálculos foram feitos com bases temporais diferentes das bases da contratação. E por isso lhe falei na alteração dos anos.

Agradeço a informação que nos vai deixar relativamente à fórmula de cálculo que teve em conta para chegar a esses números.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Quanto à fórmula de cálculo, admito que a Sr.^a Deputada não esteja a referir-se a uma coisa que, há bocado, à hora do almoço, um amigo meu (nessa altura, amigo entre aspas), querendo brincar comigo, me mostrou, isto é, uma notícia do *Correio da Manhã* de hoje, que diz mais ou menos o seguinte: batota nos contratos; uma concessionária que tenha uma sinistralidade de não sei quanto, se tiver pagamentos de disponibilidade de 50 milhões, por causa disso tem uma penalidade de 1 milhão e passa a receber só 49 milhões, mas se, em contrapartida, não tiver sinistralidade nenhuma, dobra e passa a receber 100 milhões.

Sr.^a Deputada, eu nunca estive envolvido nessas fórmulas nem nessas coisas, mas garanto-lhe que isso não é verdade. Se me disserem que viram um porco a andar de bicicleta, eu digo «é mentira!» e não é preciso provar nada! Isto é o porco a andar de bicicleta! Não é verdade! Não é possível que um pagamento de disponibilidade anual a uma concessionária dobre porque ela teve a sorte — nalguns casos será sorte, noutros será boa gestão — de não ter nenhuma sinistralidade ou nenhum impedimento de via ao longo do ano, etc. Pode ter um prémio de 100% do que seria a penalidade, mas a penalidade também nunca seria ela deixar de receber os 50 milhões! Estas coisas têm limites! Portanto, não é assim.

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

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr.^a Deputada, disso não sei nada. Há técnicos altamente competentes em Portugal quanto a estas matérias, e boa parte deles estão na Estradas de Portugal.

Toda a parte técnica da discussão, das fórmulas, etc., por um lado, seguiu o normativo do próprio Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR) quando apropriado nestas matérias; por outro lado, até porque, como sabe, o InIR nasceu de funções que anteriormente, até há poucos anos, eram desempenhadas pela EP — e, portanto, é natural que haja uma grande interpenetração de técnicos e conhecimento de uns que foram de um lado para o outro, etc. —, estas matérias foram conduzidas, ao nível técnico, por grupos de trabalho constituídos, sobretudo, em sede da EP, que discutiram aturadamente quer isto quer, por exemplo, a questão dos custos do sistema de cobrança de portagens, etc.

Portanto, a comissão subestabelecia nesses grupos de trabalho, que depois traziam à mesa de negociações já o resultado de discussões técnicas, etc. Agora, não tenho a menor dúvida, e nunca tive, de que estávamos assessorados ou complementados por pessoas de alto gabarito e com conhecimento destas matérias.

Como digo, salvo algum lapso — isto é como o «de» e o «da» que os Srs. Deputados andaram a discutir por causa de uma lei qualquer —, pode haver... E, então, em fórmulas, com a pouca numeracia que há neste País, qualquer datilógrafo que esteja a escrever qualquer coisa pode enganar-se numa fórmula. Quem sou eu para dizer que não haja alguma fórmula errada! Agora, por desenho ou por malandrice... Ó Sr.^a Deputada, por amor de Deus!

Mais uma vez, não é possível. Não é possível! É como a minha imagem do porco a andar de bicicleta, há coisas que não são possíveis.

Por exemplo, nos contratos de prestação de serviços... Há bocado, em resposta ao Sr. Deputado José Lourenço, já mencionei que, relativamente aos números que temos nos nossos relatórios, quando falamos de receitas líquidas de portagens são líquidas de todos os encargos.

E como é que esses encargos foram calculados? Ora bem, esses encargos são muitos, há uma «itemização» muito longa. O principal deles, se calhar, é o de custos de sistema, os custos SIBS e Via Verde, que eram, salvo erro, de 7,4 cêntimos por transação, mas, depois, há uma série deles que foram discutidos a um pormenor, diria, quase ridículo de discutir, com as operadoras das concessionárias. E tem um aspeto que não sei se alguma vez alguém aqui disse, mas que eu gostaria de dizer e que está no nosso relatório, não é novidade se o leram, mas o relatório é massudo.

Então, no relatório estão duas coisas importantes. Primeiro, estes contratos de prestação de serviços que se fizeram com as operadoras das concessionárias têm uma vigência de dois anos e uma obrigatória revisão ao fim de dois anos. Porquê dois anos? Podia ser dois anos e meio ou três anos. Mas porquê um período assim curto? Porque não havia experiência disto, porque esta situação de poder haver identificador, de a pessoa pagar no correio, de poder ser notificada, com os custos administrativos que isso tem, tudo isto era novidade. E, mais, teve de se fazer estimativas: qual vai ser a percentagem de cobranças primárias? Qual vai ser a percentagem de secundárias, etc.? Portanto, é uma aprendizagem recíproca. Ao fim de dois anos é feita a avaliação e, completamente em aberto, o contrato é renegociado.

Mais: mesmo antes disso, há uma série de métricas estabelecidas em relação a alguns desses parâmetros e variáveis e há um *trigger*, digamos assim, automático em relação a alguns deles, que é assim: se na realidade algum destes valores — para isto acontecer a EP tem acesso aos valores, não sei se lhe são comunicados diária ou semanalmente, mas tem os valores todos — disparar para cima ou para baixo mais de 10% em relação ao que foi estimado para celebrar este contrato, imediatamente essa rubrica é sujeita a revisão de seis em seis meses.

Portanto, era impossível acertar a 100% na *mouche*, porque era uma coisa em que ninguém tinha experiência e que dependia de muitas hipóteses sobre várias coisas, mas introduziram-se mecanismos para correção dentro do próprio período experimental e, depois, como disse, ao fim de dois anos, os contratos estão abertos para renegociação.

Finalmente, a questão do risco fiscal. Sr.^a Deputada, em relação a esta matéria também muita coisa foi dita, e eu não me assusto e tenho presente que até o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, e meu amigo, Sérgio Monteiro, disse aqui, creio, que foi uma coisa horrível o risco fiscal passar para o Estado e que tal não voltaria a acontecer. Acho que ele se precipitou um bocadinho. Tal como eu vos disse na resposta escrita que enviei, como é que as coisas funcionavam? Ora, os contratos SCUT que estavam em vigor — e falando do IRC e da derrama, que foi aquilo que alterámos...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Com autonomia própria ou por indicação de alguém?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr.^a Deputada, quando descobrimos o que estava em causa, fizemos umas contas e dissemos: «Isto, pelo menos, temos de ir buscar.» Informámos o Governo e dissemos-lhe: «Atenção, há isto aqui assim e assim, é nossa intenção fazer isso.» Informámos e julgo que, nessa altura, essa matéria até terá sido alvo de um memorando escrito que terei feito para os Secretários de Estado das Finanças e Tesouro e das Obras Públicas. Obtive, eventualmente não por escrito mas depois em conversa, o *agrément* de que, sim senhor, era uma via a explorar com força, e assim fizemos.

O que é que estava em causa? Estava em causa que, no momento em que os contratos foram celebrados, a taxa de IRC mais a derrama, nalguns deles, era de mais de 39%. Da maneira como os contratos estavam, com o chamado risco fiscal do lado das concessionárias — achamos que é muito bom o risco fiscal estar do lado deles —, a modelização estava feita de tal maneira que era como se elas tivessem 39,6% de imposição sobre o seu lucro. Depois, as taxas foram descendo para 35, para 30, para 28, elas só pagavam isso de impostos e a diferença que estava nos modelos era um sobrelucro que tinham.

Ora bem, o que é que nós fizemos? Fizemos duas coisas, e com grande resistência das concessionárias, devo dizer.

Primeiro: considerar que, no momento da renegociação, era introduzida nos contratos a taxa de IRC em vigor no momento da renegociação, que, salvo erro, era 26% ou 27%. Segundo: considerar que no cálculo dos pagamentos de disponibilidade, desde o momento do fecho da negociação até ao fim da concessão, eram abatidos, por um lado, aquilo que no modelo inicial, o modelo SCUT, seriam os ganhos delas por a taxa de IRC ser de 39% (portanto, isso desaparecia e passava a ser de 25) e, por outro lado, os ganhos que já tinham tido, históricos, desde o início da concessão até ao momento da negociação. Tudo isto somado deu 400 e tal milhões em todas as concessões.

O Estado reapropriou-se de 400 e tal milhões de euros, que é a estimativa feita, portanto, de duas parcelas: do ganho fiscal que elas tinham tido pela baixa da taxa de IRC desde o momento dos contratos iniciais até ao momento em que estávamos a negociar; e da correção que se estava a fazer para o futuro de não ser à taxa de 39%, mas de 25%. O ganho para o Estado foram 400 e tal milhões.

Contrapartida exigida, entre aspas, pelas concessionárias e que aceitámos de bom grado: que o chamado risco de IRC passasse para o lado do Estado. E qual é o problema? Funciona assim: do momento do fecho dos contratos para a frente, se a taxa de IRC voltar a baixar, elas têm de compensar o Estado por essa baixa, isto é, já não mais, como nos contratos anteriores, se podem apropriar da diferença; se ela subir, o Estado tem de as compensar. Ou seja, isto é neutro para o Estado: se o Estado resolver subir o imposto, compensa-os na medida em que recebe mais imposto deles.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Ou seja, um ficou com o IRS e outro com o IRC!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não é IRS, isto é IRC. Se disse IRS, enganei-me.

Está a falar-se, neste momento, em baixar ainda mais o IRC. Se isso acontecer, o Estado vai beneficiar sem necessidade de processos de reequilíbrio. Elas, ao abrigo dos novos contratos, têm de repor ao Estado esse diferencial.

Nesse sentido, sempre estranhei muito dizer-se que isto tinha sido um resultado horrível da negociação. Peço desculpa pela minha imodéstia, mas acho que isto foi uma das melhores componentes da negociação que nós conseguimos. Digo isto sem falsas modéstias. Acho que foi! E penso que qualquer pessoa com o mínimo de zelo teria feito o mesmo, pelo que não é especial ideia nossa.

Portanto, é disto que falamos quando falamos da realocação deste risco. Admito que alguns Srs. Deputados fiquem admirados, porque já ouviram tanta coisa em sentido contrário, mas peço, mais uma vez, que leiam o nosso relatório, porque isto está lá muito bem explicado.

Ainda na resposta que dei à pergunta n.º 8 do questionário que me foi enviado, enfim, eu sou sintético a escrever, mas penso que numa página expliquei isto com suficiente clareza.

Sr.^a Deputada, admito que, no meio disto tudo, alguma coisa me tenha escapado.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Fica para a segunda ronda.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro. Dispõe também de 8 minutos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, aproveito para cumprimentar o Dr. Francisco Soares, agradecer-lhe a sua disponibilidade e também vou pedir-lhe compreensão, porque vou fazer-lhe algumas perguntas cujas respostas, porventura, dirá que estão no relatório ou que já as deu. No entanto, gostaria que, em direto, pudéssemos confirmar se, das suas respostas, podemos dar como terem transitado em julgado algumas matérias que têm sido motivo de discussão.

Primeira questão: o Sr. Doutor foi coordenador de várias comissões. Permita-me que confirme que, nalguns casos, iniciou o seu trabalho, foi nomeado e terminou no tempo do Governo anterior; noutra fase, iniciou funções com o Governo anterior e terminou já com este Governo; e uma terceira fase, em que foi nomeado, em março de 2012, suponho, por este Governo, para apresentar trabalho relativamente à introdução de portagens em Viana-Caminha e Viana-Ponte de Lima.

Peço-lhe que nos diga se confirma o que acabei de referir.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, genericamente, é correto.

As primeiras negociações foram concluídas em julho de 2010, portanto, correspondem ao primeiro modelo que o Sr. Deputado citou, nomeadas e concluídas na vigência do Governo anterior.

As segundas, de que falei há pouco, a segunda vaga de SCUT para introduzir portagens — Beira Interior, Algarve, etc. —, foram iniciadas na vigência do Governo anterior e terminadas, salvo erro, em outubro de 2011, com a entrega do relatório ao atual Governo.

Há, de facto, depois, uma terceira negociação, em que há um despacho do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas que entende que a comissão é quem está em melhores condições de negociar com a concessionária Euroscut Norte a introdução de pórticos adicionais de cobrança de portagens na concessão Norte Litoral.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, as comissões são públicas, conhecemo-las. Mas, como não conhecemos, pedia-lhe que nos dissesse quem foram os consultores jurídicos, financeiros e de tráfego utilizados pela comissão.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Tivemos, como consultores financeiros, nomeadamente para a modelização de tudo o que tinha que ver com os pagamentos de disponibilidade, com os cálculos das tarifas de disponibilidade, etc., a KPMG; como consultores jurídicos externos, a Sérvulo & Associados; como consultores de tráfego, não foi diretamente a comissão, mas os consultores de tráfego da Estradas de Portugal, são duas empresas das quais não me lembro agora o nome, mas são duas das

empresas mais conhecidas no País e que são, normalmente, fornecedoras desse tipo de serviços à Estradas de Portugal.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O Sr. Doutor falou na Sérvulo Correia. É correto que uma das juristas que prestou serviço, através da Sérvulo Correia, foi a Dr.^a Maria Zagallo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sim, sim!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Tem conhecimento que faz parte da nova comissão?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sim, soube pelo Dr. Vítor Almeida, que também está a colaborar com essa comissão, que ela está na unidade que agora está a negociar estas coisas.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Portanto, a Dr.^a Maria Zagallo e o Dr. Vítor Almeida continuam agora, por nomeação deste Governo, nesta nova situação.

Mas volto agora à questão, que já aqui foi falada, dos benefícios que terão sido obtidos nas negociações. Confirma que, das negociações da concessão Norte Litoral e do Grupo Ascendi, portanto, sem a Beiras Litoral e Alta, houve um benefício para o Estado de 1,18 milhões de euros? Está na página 17 do seu relatório.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Peço-lhe só um momento, Sr. Deputado.

Pausa.

Negociado em paralelo, mas com relatório autónomo, o impacto positivo para o concedente é estimado em 1,542 milhões de euros, que é reduzido para 1,18 milhões face à inclusão das... Exatamente, a diferença serão os tais 500 e tal que há pouco a Deputada Carina Oliveira falava.

Exatamente, é esse número.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Confirma que a comissão informou, mais tarde, os ministérios que a BLA beneficiou de 656 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não será exatamente assim. Eu não informei...

Vamos ver: na segunda vaga de negociações foi incluída a introdução de portagens... A questão da disponibilidade já estava contratada, estava fechado. Mas foi negociado o contrato de prestação de serviços de portagens na BLA, porque o Governo, na primeira fase, tinha mantido a isenção de portagens em toda a BLA. E, como eu disse há pouco, as estimativas das receitas de portagens a obter, pela introdução de portagem, nessa autoestrada, se não me engano, o valor atualizado líquido à data de 1 de janeiro de 2011 seria 605 milhões. Portanto, se capitalizarmos esse valor para hoje, deve ser 650 ou 660 milhões. Enfim, é dessa ordem de grandeza.

Isso é que me levou, há pouco, a citar esse valor. Se for adicionado a este ganho líquido mais uns ganhos na renegociação de uns PREF, dá um valor que já aqui foi referido. Nomeadamente, vi a audição gravada do Dr. Carlos Costa Pina, em que ele, salvo erro, falou de cerca de 1700 ou 1800

milhões. É incluindo, portanto, quer a BLA quer esses ganhos dos PREF que foram incluídos na negociação.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Estou a tentar desdobrar e, por isso, peço-lhe a confirmação em relação, neste caso, a um pedido de reequilíbrio de 262 milhões, que fechou o acordo, antes de juros, por 128 e, portanto, houve uma poupança de 134 milhões. Confirma?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Essa foi uma das heranças que a comissão teve, mas foi condição das concessionárias — e era, julgo, do interesse do Estado também —, pois só se fechavam os acordos se fossem também resolvidos todos os contenciosos. O Sr. Deputado repare...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Página 31 do seu relatório!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Tem de se perceber isto, pelo seguinte: não é só o aspeto dos montantes e do chegar a acordo sobre os montantes; é o aspeto de estas coisas se arrastarem e às vezes o Estado não ter muita diligência em resolvê-las, porque sabemos como funciona a Administração Pública.

Deixe-me dar-lhe um exemplo de um PREF que lateralmente tive de negociar, mas que não tem que ver com isto. Ainda durante a primeira fase de negociações, portanto, não estava, sequer, ainda a negociar a introdução de portagens e a alteração dos contratos da concessão Interior Norte da Eiffage — isso foi feito na segunda ronda, foi a única a que não chegámos a acordo e dissemos isso no nosso relatório final —, ainda quando estávamos a desenvolver o trabalho da primeira fase destas negociações, que se concluíram no verão de 2010, a certa altura, algures em 2008, o

Governo veio bater-me à porta quase como se eu fosse um bombeiro. Então, o que se passava? Estava em tribunal arbitral, quase em fase final de decisão, o processo de reequilíbrio financeiro da concessão Interior Norte que na gíria é conhecido como o problema do «viaduto dos lobos», de Vila Pouca de Aguiar.

Como estarão recordados, em 2002 ou em 2003, o facto de o Estado lançar concursos e fazer adjudicações antes dos processos ambientais estarem concluídos — erro que hoje já não é mais passível de ser feito — levou a que grupos ambientais com o pretexto dos tais 8 ou 12 lobos que havia naquela zona... E o que é que isso deu? Não sei se todos os Srs. Deputados conhecem a autoestrada Interior Norte e conhecem o viaduto que passa sobre o Vale de Aguiar, mas vale a pena ver e visto de baixo ainda é mais impressionante. Ora bem, isso custou, com juros e com alteração de traçado, porque havia outras coisas, grosso modo, 300 milhões de euros. E o que é que o Estado fez? O Estado empurrou com a barriga. Isto é, o Estado disse «muda o traçado, faz ali um viaduto em vez de fazer não sei o quê» e a concessionária, pumba! Depois, mais à frente, discutem-se os custos e diz que não aceita e vai para tribunal arbitral.

O advogado do Estado, salvo erro, era o Dr. Vital Moreira, o presidente do tribunal já não me lembro quem era, porque nunca os contactei, não tinha nada que ver com isso. Mas houve notícia ou o Governo foi informado de que havia o risco sério de que a decisão do tribunal arbitral fosse altamente gravosa para o Estado. É que, quanto aos tribunais arbitrais, não vale a pena ter ilusões. Nestas coisas, a grande probabilidade é que o tribunal arbitral diga: «Foi rompido o contrato. Caso-base, pumba!» É ao caso-base que vão e é isso que tem de pagar, não há outro referencial.

Foi-me pedido se eu podia fazer de Egas Moniz e ia perguntar à concessionária se estariam dispostos a, por mútuo acordo, suspender o tribunal arbitral e tentar voltar à mesa de negociações para ver se era possível chegar a um acordo.

Encurtando razões, fui falar com os franceses que não conhecia de lado algum, consegui convencê-los a assinarmos um memorando que suspendia o tribunal arbitral, sentámo-nos a mesa de negociações e chegámos a acordo por um montante que não me recordo, mas que com juros era cerca de 280 milhões. Foi fechado, o tribunal arbitral foi dissolvido, isso foi refinanciado; depois houve um problema, porque no momento do pagamento o Estado não se chegou à frente para pagar logo e havia ali um grande problema, mas finalmente foi resolvido e ficou pago.

Portanto, isto para dizer que aquele outro caso que me referiu é um processo em que já não negocie nada disso. Houve comissões de negociação desses PREF. O pedido inicial das concessionárias julgo que somava esses 200 e tal milhões, o que me veio à mão já foi o resultado da negociação das comissões específicas que negociaram esses PREF e que dava os tais 128 milhões. Mas como, entretanto, o tempo passou, isso depois com juros chegava aos 153 milhões ou 155 milhões. Portanto, esse foi o valor que nós importámos, que nos foi dado, que foi incluído na negociação final e ficou nos contratos, como dizendo que ninguém deve nada a ninguém, isto está fechado, etc.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sim, daí o 1,8 que são os 1018 mais os 134 e os 656 de euros da BLA?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Admito que sim!

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O concessionário cedeu ao Estado o direito de 50% dos benefícios de um eventual refinanciamento. Confirma? Já o disse aqui hoje, suponho.

Suponho que era interesse da Ascendi que a negociação, sendo em conjunto, poderia ter um benefício de 50% de um eventual refinanciamento, que depois a crise... *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível transcrever o fim da frase do orador).*

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, confesso, já passaram quase três anos. Se agora me pedissem para dizer o número, se calhar não tinha dito 50%, porque já não me lembrava. Mas admito perfeitamente que sim...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Na página 30 do relatório diz em partes iguais.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Pronto, então, é isso.

Isso, aliás, tinha a ver com uma outra coisa. Inclusivamente, eu cheguei a deslocar-me ao BEI, ao Luxemburgo, para tentar desbloquear isso. É que há um problema, há um custo para as concessionárias que têm a ver com as chamadas garantias BEI e nós tínhamos tentado que o BEI levantasse essas garantias e, portanto, esse custo deixasse de existir, e por uma razão: porque em todas estas concessões o risco de construção já não existia. Ou seja, o risco de construção é o principal ou o grande risco que as concessionárias correm no início dos contratos e uma vez que já não existia tentámos junto do BEI... E isso fez até com que nalgumas negociações haja uma adversativa. O valor final poderá ser um outro, consoante o BEI levanta ou não as garantias.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, relativamente ao seu relatório, sabemos que houve uma descida substancial das taxas internas de rentabilidade (TIR), em média, de 20%, mas gostaria que confirmasse se a TIR real da Costa de Prata desceu de 15,68% para 11,89%, a do Grande Porto de 13,57% para 11,39%, a da BLA de 14,77% para 13,02%, a da Norte Litoral de 8,21% para 6,41% e a da concessão Norte de 11,34% para 5,59%.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, vou ser económico: se o Sr. Deputado diz, deve ser verdade. Vamos dizer assim. Isso está no relatório, julgo.

Gostava, no entanto, de chamar a atenção para uma coisa que julgo importante e peço que os Srs. Deputados atentem no que vou dizer.

Esta matéria das TIR é talvez uma das que mais ruído tem introduzido neste processo. E peço que me relevem, mas ensino Análise de Investimentos há 30 anos e, portanto, para mim, a TIR é uma coisa com que posso sonhar e faz sentido, mas a TIR é um conceito financeiro e algébrico complicado.

Para quem não é iniciado, pode parecer surpreendente, mas eu, por exemplo, digo que a melhor proposta para o Estado, quando decide um concurso, pode não ser necessariamente a que tem a TIR acionista mais baixa para o concessionário. Dito de outra maneira, se me disserem que há um projeto de investimento que tem uma TIR de 30% e um outro que tem uma TIR de 40% — isto é o bê-á-bá da teoria financeira —, não decorre daí necessariamente que o que tem a TIR de 40% seja melhor do que o que tem a TIR de 30%. Tudo depende de qual é o custo de oportunidade do capital e qual é o valor atualizado líquido ao custo de oportunidade do

capital que é relevante. As curvas podem-se cruzar... Mas, enfim, não vou entrar agora nesta questão.

Em segundo lugar, quando falamos das TIR das concessões, estamos a falar das TIR acionistas. Ora bem, as TIR acionistas são as taxas internas de rentabilidade do capital acionista na concessão, que, como sabemos, é uma pequeníssima parte do financiamento global da concessão. Ou seja, quando estamos a discutir se a TIR acionista baixou de 14% para 11% ou subiu de 11% para 15%, estamos a ver duas ou três árvores numa floresta que tem muitas mais. Isto é, o grosso dos encargos — dos encargos de juros ou equivalentes a juros — que o Estado tem com as concessões tem a ver com os juros dos financiamentos bancários e não com a rentabilidade dos acionistas, porque os capitais próprios representam apenas 10% ou 15% do total do financiamento da concessão. Isto para dizer o quê? Que mesmo que uma TIR se alterasse amanhã e se dissesse «olhe, o senhor tem direito a ganhar mais dinheiro», o que ele tinha na sua TIR acionista pesava muito pouco no fim.

Em terceiro lugar, quero referir uma outra coisa que é a seguinte: um concessionário pode ter uma baixa TIR acionista na concessão e, no entanto, no fim do dia pode estar mais bem remunerado do que outro. Porquê? Como sabem, as construtoras fazem parte dos consórcios quando vão aos concursos e ganham dinheiro em vários lados: ganham dinheiro na operação, na manutenção, têm empresas do grupo que fazem essas coisas, etc. e, portanto, os ganhos reais dependem da realocação de custos que eles fazem.

Depois, mais importante do que isto, é preciso lembrar que as concessões foram atribuídas em processos concursais, em concurso público. Nesses concursos públicos, as concessionárias apresentam casos-base em que têm uma TIR, mas esse não é o critério de decisão do Estado.

Nalguns concursos, a TIR nem sequer é considerada e noutros é considerada com um peso específico de 2% ou 3% no conjunto dos critérios todos. Portanto, isto foi em concurso e não é de maneira nenhuma uma coisa...

Depois, talvez ainda mais importante, é que uma coisa são as TIR do caso-base outra coisa são as TIR efetivas *ex-post*. Isto está mencionado no nosso relatório; não posso dizer agora, exatamente, na economia do relatório, em que ponto, mas está lá de certeza.

O que fizemos... Por exemplo, quando há pouco falei da questão fiscal, foram iterações sucessivas de cálculo da própria remuneração das concessionárias em função, por exemplo, de terem ganho com essa questão fiscal, que não estava prevista no caso-base. Ou seja, o nosso consultor financeiro fazia os cálculos e dizia: «Isto provocou que a TIR (que do caso-base, imaginem, era de 11%), com este ganho fiscal, disparasse para 15,5%». Nós, a seguir, rebalanceávamos, obrigávamos a taxa a voltar para os 11% e calculávamos os valores da disponibilidade a pagar de maneira a que a TIR não passasse dos 11%, e assim sucessivamente. Isto foi um processo de aproximações sucessivas

Portanto, a diferença final, que já foi aqui referida por alguém, em que a média das TIR... Por exemplo, o facto de uma das concessionárias ter baixado cerca de um ponto percentual ou, em relação à sua própria base, 15% ou 16% nem é o aspeto mais importante, porque ela baixou muito mais nalgumas concessões relativamente ao que era a TIR efetiva com que já estava em relação ao que veio a ser a TIR final — mas que também é uma TIR estimada. É que isto desenvolve-se e estas TIR formam-se ao longo da vida toda da concessão e é preciso ter em atenção que, durante os primeiros dois terços da vida da concessão, a maior parte do *cash-flow* ou do chamado *free cash-flow* da concessão é para remunerar o capital alheio.

A formação da rentabilidade acionista, normalmente, só se faz no que se chama na gíria a causa da concessão, ou seja, no último terço da concessão.

Portanto, esta questão das TIR vale o que vale. Faz-me impressão ver as pessoas, nos jornais e até nas televisões, falar das TIR como se a TIR fosse o indicador do ganho da concessionária, e aumentou-se, diminuiu-se... Não é nada disso!

O Sr. Deputado repare que pode acontecer, inclusivamente, esta situação: posso ter uma diminuição dos encargos do Estado com o aumento da TIR acionista. Dou-lhe o seguinte exemplo. Não interessa como, mas se se tivesse conseguido baixar os encargos financeiros dos financiamentos de uma concessão e, em contrapartida, a concessionária negociava com os bancos que, afinal, ficava com mais para ela e logo à cabeça, a TIR acionista, se calhar, aparecia como mais elevada e, no entanto, o valor atualizado líquido dos pagamentos do Estado, porque diminuían os outros, era menor.

Portanto, a TIR acionista é uma parte da realidade e não pode ser tomada pelo todo. É isto que, no fundo, gostaria de dizer.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, gostaria de colocar-lhe agora uma questão que o Sr. Deputado Hélder Amaral, que hoje não está, costuma colocar com alguma frequência e que tem a ver com as previsões de tráfego. A comissão de negociação teve previsões de tráfego muito otimistas — por isso é que há pouco lhe perguntei quem eram as empresas — e o InIR foi sempre corrigindo essas previsões, sendo, portanto, as mais corretas. É isto que o Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS, diz aqui com frequência.

Peço-lhe um comentário relativamente a esta questão.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, logo a seguir à TIR, a disputar o pódio das questões polémicas, está a questão das previsões de tráfego.

Ora bem, primeiro, deixe-me dizer-lhe o seguinte: não é sério, repito, não é sério fazer uma coisa que equivale ao que na gíria se chama ganhar o totobola à segunda-feira. Mesmo quando ouço falar da Ernst & Young e tal... Quero dizer, eu respondo pelas previsões de tráfego e pelos cálculos que foram feitos com base em previsões de tráfego feitas por especialistas, não foi por mim, à data em que foram feitas.

Como o Sr. Deputado saberá, embora sejam especialistas de tráfego, se estudar ou ler os relatórios e os modelos deles, cerca de 85% do poder explicativo das variações de tráfego está nas variações do PIB. Depois, há modulações disto com os PIB regionais, etc., mas grosso modo.

Quero dizer ao Sr. Deputado o seguinte: se eu estivesse ainda a trabalhar nisto e tivesse de fazer estimativas de tráfego em setembro ou em outubro passados... Bom, eu não faço previsões de PIB. Como verão nos nossos relatórios, nós usámos três fontes. Como o Governo ou o Estado português não tem séries de previsão de crescimento ou de evolução do PIB a médio e a longo prazo, nós servimo-nos daquelas que existiam de curto prazo ou a três anos com a União Europeia; depois, a EP, por sua conta e risco, deu indicações aos seus consultores de tráfego para considerar uma dada taxa, que a certa altura era de 2% ao ano; e depois usámos, isso sim, duas séries de duas entidades — uma, a unidade de investigação do BPI que fazia séries dessas e, outra, o The Economist Intelligence Unit, do *The Economist*, de Londres, que também fazia — e fizemos os cálculos com as taxas dessas entidades. Mas que valem o que valem.

Imagine que eu estava a fazer em setembro passado e que tinha posto para o ano de 2013, eventualmente, um decréscimo de tráfego, porque as previsões oficiais diziam que o PIB caía 1%. Agora, de repente, já se diz que cai o dobro, que cai 2%. Eu é que tinha a culpa? Não sei se me faço entender. Isto é, se vier agora alguém dizer que o tráfego, porque o PIB vai cair 2%, afinal, vai cair não sei quanto e já não o que era dito em setembro passado. Bom, eu trabalhei com o melhor que tinha, que era 1%.

Portanto, o tempo evolui e, por isso, eu digo que respondo pelas previsões que foram feitas àquela data de 2009. Não quero saber o que diz um consultor em 2012! Em 2009, apesar de já não estarmos bem, ninguém era capaz de dizer que o PIB ia cair, no conjunto destes três anos, 5%, 6% ou 7%. É por isso que digo que não é sério estarmos, em momentos diferentes do tempo, a ir buscar essas coisas. E o que fizemos foi, com base nas melhores previsões de evolução de tráfego que tínhamos, modelizar as coisas.

Por outro lado, queria chamar a atenção para o seguinte: isto são contratos de longo prazo e também é sabido que um dos erros que em estatística mais comumente se faz nestas séries temporais é tomar o curto prazo e depois projetá-lo como sendo aquilo que vai acontecer. Isto é tudo muito incerto. Não sabemos como vai ser.

Por exemplo, quando se introduzem portagens, a forma como as coisas são modelizadas é a seguinte: há uma quebra de tráfego decorrente da introdução de portagens, mas a longo prazo, no entanto, há alguma recuperação. Talvez o tráfego nunca chegue a ser o que seria sem portagens, mas com certeza que o diferencial se vai esbatendo ao longo do tempo.

Se estudar o tráfego de um aeroporto, é a mesma coisa. Lembro-me — até porque, nessa altura, por razões profissionais, estive envolvido nisso

— que quando foi o 11 de setembro de 2001 se questionava como iria ser a queda no tráfego nos aeroportos. A teoria era de que seria uma coisa passageira e recuperava ou era um *bump* que iria continuar em paralelo sempre mais baixo do que era estimado, e o que prevaleceu e veio a verificar-se foi que era um *bump* temporário que rapidamente convergiu para o que era a linha de tendência anterior. Mas isto são coisas que as teorias defendem, umas e outras.

Resumindo, as previsões ou as projeções são feitas com base nos pressupostos à data em que são feitas, depois muita água passa sob a ponte e dois ou três anos depois é muito fácil vir dizer que estão erradas, etc.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, passo, agora, para a fase em que trabalhou com o novo Governo para ver quais são as alterações, porque diz-se que esta comissão foi constituída muito na base de que os riscos de tráfego e o IRC (já aqui foi falado) eram questões de grande responsabilidade, mas que conviria alterar.

A comissão, na fase de mudança do Governo, continuou a trabalhar. Referindo-me à Beira Interior, ao Algarve e ao Interior Norte, teve instruções do atual Governo para que o risco de tráfego passasse para o parceiro privado, para que a TIR fosse revista em baixa, fosse revista de qualquer forma, ou recebeu instruções para que o IRC ficasse no parceiro privado?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não, Sr. Deputado.

Vejamos, a negociação a que se está a referir, por nomeação de uma comissão ou por extensão do mandato da comissão que existia anteriormente para uma nova negociação por parte do atual Governo, foi,

como disse há pouco, para a introdução de pórticos de cobrança adicionais na concessão Norte Litoral.

Portanto, não teve a ver com o contrato relativo à substituição da matriz SCUT por matriz disponibilidade...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Desculpe interromper. Eu estava perguntar se houve alteração daquelas que se iniciaram com o anterior Governo e que terminaram com este Governo. Estava ainda a falar dessas.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Ah, peço desculpa. Em relação a essas, não. O mandato manteve-se. Aliás, foi facilitado pelo facto de o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas ter tido interação anteriormente connosco, porque, por razões profissionais dele, estava ligado, como é sabido, à CaixaBI, que era um dos principais bancos de investimento interveniente nalguns consórcios. Portanto, nós, inclusive pessoalmente, tivemos ao longo das negociações algumas conversas com ele. Por isso, ele conhecia perfeitamente a arquitetura global das negociações e penso que conhecia a maior parte das pessoas da comissão.

Devo dizer que uma coisa que estaria implícita ou que eu admiti que pudesse estar implícita no que o Sr. Deputado disse, nunca esteve presente connosco. Ou seja, eu, pessoalmente, falo por mim! Mas julgo que os outros membros da comissão, todos eles — exceto eu, que estava a trabalhar por recibo verde —, estavam ligados a entidades públicas, com um largo currículo de interesse público e, por isso, não é por ser o governo *a*, *b* ou *c*... E as pessoas eram conhecidas. Portanto, não houve por aí nenhuma coisa.

Agora, como referi, e isso é importante, não estou com isto a dizer que o Governo validou tudo isso, porque a boa verdade é que o Governo não despachou os relatórios finais, que foram entregues, destas comissões. E, portanto, como digo, os contratos nunca foram alterados. Para estas concessões da segunda vaga, os contratos SCUT ainda estão em vigor e, portanto, os pagamentos que o Estado está a fazer são pagamentos SCUT. Só que são pagamentos SCUT como? O tráfego baixou, porque se introduziram portagens. Portanto, foi introduzida uma métrica, em que, imagine, nuns casos será o seguinte: era o pagamento SCUT do último ano em que aquilo funcionou como SCUT e depois com uma taxa de evolução qualquer. Portanto, é um pagamento virtual, agora nem sequer com contagem de tráfego, porque o tráfego agora é menor, visto que se introduziram as portagens.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — O que disse leva-me a pensar o seguinte: os contratos ainda não foram assinados — certo? —, mas a introdução de portagens já se concretizou. Então, pelo que estou a ver, neste momento, a concessionária está a ter o melhor dos dois mundos. Quer dizer, não tem risco de tráfego, porque é ainda com o tráfego previsto no caso-base, e não tem riscos de disponibilidade, porque ainda não assinou o novo contrato.

Ou seja, nestes contratos que já têm portagens, mas não foram assinados — pese embora, exista o Decreto-Lei n.º 111/2011, que nos diz que esses processos negociais terminaram, que vai ser adotado e como vai ser adotado —, eu acho grave se está a acontecer o que estou a pensar, que é o seguinte: havendo portagens e não tendo sido alterado o contrato, como o anterior contrato não tinha portagens, isto é, era remunerado em função de um caso-base, portanto, não tinha riscos de tráfego nessa altura, mas

como entretanto não foi assinado um novo contrato, não foi transferido o risco de disponibilidade, significa que neste momento não há suporte jurídico para haver uma penalização se, porventura, ela acontecer.

Então, gostava que me esclarecesse do seguinte: neste momento, as concessionárias têm as duas situações, o que é altamente benéfico porque houve quebras de tráfego — tenho conhecimento de que na A23 há uma quebra de tráfego superior a 40% —, ou seja, elas recebem em função do tráfego base, e não têm responsabilidades do risco de disponibilidade?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, aqui vou pedir-lhe desculpa, porque percebo o seu ponto, mas genuinamente não sou capaz de lhe dar uma resposta cabal.

Pegando no que eu disse há pouco, o que sei é que nós negociámos com as concessionárias da possibilidade de as portagens serem introduzidas antes de os contratos estarem assinados. E, portanto, havia um regime transitório que regula isso, e no relatório dessas negociações está dito, exatamente, como é. E esse regime transitório era, salvo erro, por um ano, mas entretanto foi prorrogado, por despacho posterior, pelo que a coisa estará coberta. Não é isso que está em causa.

Agora, quanto à questão de saber se o regime de disponibilidade ou, digamos, uma equivalência ao regime de disponibilidade está em vigor ou não, percebo o seu ponto, mas não lhe sei dizer «sim» ou «não», até admito que sim. Admito que haja protocolado alguma coisa, que signifique ter em prática aquilo que tinha sido negociado, porque, de alguma maneira, o que foi negociado foi acordado, só falta assinar os contratos, não é? Mas, como lhe digo, não...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não estão assinados?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Por lapso meu... E não é lapso meu, porque, efetivamente, repare, quando abandonei esse processo, enfim, era considerado seguro ter um ano para poder estar a cobrar portagens, um ano antes de assinar os contratos. Isto é, no máximo dos máximos, levaria um ano até se assinarem os contratos. Não imaginaria que era mais! Portanto, aí erro nosso, se calhar, porque não previmos que isso se pudesse prolongar para além de um ano.

Se foram tomadas medidas contingentes ou não por causa disso, confesso que não faço a mínima ideia.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, acho isto muito grave, porque eu tenho aqui dados: só a descida do IRC, que, como sabe, só se concretiza com a assinatura do contrato, para as concessões Algarve e Beira Interior era de 150 milhões de euros.

Quer dizer que o benefício que há pouco citou, e muito bem, passar de 37 para 25... Isto é um benefício, mas se não há um contrato assinado há um prejuízo para o Estado! Certo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, duas coisas: primeiro, admitindo, como bom, esse número, que seria a soma das duas, se a lógica for aquela que eu disse há pouco, isso seria o benefício total para o Estado não só do histórico, como de agora até ao fim da concessão; em segundo lugar, mesmo que o Estado não esteja ainda a capturar isso, no dia em que assinar aquele contrato ou um contrato equivalente, e mantendo-se aquela lógica, acabará por capturar.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — De qualquer modo, está a pagar mais!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Na sua lógica, pode vir a reavê-lo...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Em termos de tesouraria, poderá, neste momento, não estar a receber esse diferencial ou, se quiser, a concessionária estará a apropriar-se dele. Mas com certeza que isto, ao ser renegociado e na mesma lógica, recuperará nessa altura.

Portanto, o perfil do *cash-flow* é que é...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, mas onde não recupera é nas multas de disponibilidade (tenho também os números para as mesmas concessões) no valor de 11,6 milhões de euros. Aqui, no que se refere a multas por disponibilidade, que a nossa colega dizia que era uma coisa mínima, já estão cobrados 11,6 milhões de euros.

Neste caso, se não foi assinado o contrato, não se podem aplicar. Certo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Haverá alguma medida contingente posterior que cubra essa transitoriedade enquanto não há contrato.

Sr. Deputado, abandonei o processo, quando entreguei o relatório. Não faço a mínima ideia.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Doutor, permita-me que volte atrás.

Percebi, da sua resposta, que na transição de Governo a comissão ou as diferentes comissões não alteraram significativamente a sua filosofia, relativamente aos diferentes itens de negociação: o IRC, as transferências dos riscos. Posso concluir isto?

Coloco esta pergunta, porque não foi suficientemente claro no sentido de sabermos se a comissão alterou ou não a sua filosofia de atuação entre um Governo e outro.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não, quando o atual Governo tomou posse, ela estava na fase final das negociações da segunda vaga, portanto...

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

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não aceitou nem deixou de aceitar. Foi informado por nós, logo que tomou posse, do ponto de situação, foi combinada a data em que entregávamos o relatório final e foi isto que se passou. Não houve, propriamente... Não se discutiu a filosofia de uma negociação que estava praticamente concluída. Ela foi dada como adquirida.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Mas foi aceite como tal!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Bem, repare: ou não, porque os relatórios finais não foram aprovados.

Interprete-se o que se quiser, mas a verdade é que a razão pela qual o Governo não aprovou os relatórios pode ser, eventualmente, porque questiona o tipo de negociação. Não faço ideia! Não aprovou o relatório. Não é não... Vamos lá a ver: não o chumbou, mas fez veto de gaveta, não despachou!

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS, que dispõe também de 8 minutos para colocar questões.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Dr. Francisco Pereira Soares e agradecer os seus esclarecimentos, bem como a sua presença.

Só para nos situarmos, gostava de lhe perguntar, exatamente, quando tomou posse nesta comissão de renegociação e por quem foi convidado.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, há um despacho de nomeação da comissão, salvo erro, de 2008. Penso que conhece a composição da comissão. E o convite foi-me feito, pessoal e diretamente, pelo Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, dizendo que estava entendido para fazer esse convite com o Secretário de Estado das Obras Públicas, com quem falei também, uns dias depois, numa reunião conjunta com os dois, para lançamento dos trabalhos da comissão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Doutor, a determinada altura, diz nas respostas, o seguinte: «A responsabilidade política pelas renegociações das PPP é dos titulares das pastas das Finanças e das Obras Públicas, nomeadamente, e por delegação de competências dos respetivos

ministros, dos titulares das Secretarias de Estado do Tesouro e Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.»

Nós temos sentido aqui, por parte de alguns governantes, às vezes, a desresponsabilização também de todo este processo, pondo em cima da comissão de negociação toda a responsabilidade do processo.

A pergunta que deixo é esta: os senhores foram convidados para esta comissão no sentido de aplicarem, em nome do Estado, uma renegociação que o próprio Estado queria fazer com as concessionárias? Estou certo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, seguramente que está certo.

Vamos lá ver: o mandato é fixado à comissão. Como eu dizia há pouco, um mandato não significa que a comissão tenha lá um decálogo em que esteja lá tudo, porque, senão, era uma comissão burocrática que não atava nem desatava. Portanto, ela tem alguma margem. Mas quando ela própria, em seu juízo, entende que tem dúvidas sobre se está a cumprir exatamente o mandato ou se está a ser muito criativa, faz um ponto de situação e diz aos governantes: «Bom, há aqui este problema, julgamos que a solução é esta. O que acham?» E este processo foi seguido várias vezes.

Os próprios ministros que delegavam nos secretários de Estado, tiveram, em fases mais críticas... Lembro-me de uma ou duas reuniões que tive no gabinete do Sr. Ministro das Finanças, em que esteve também o Ministro das Obras Públicas, numa altura crítica, que tinha a ver até com as questões do Eurostat relativamente à questão das receitas mercantis da EP, etc.

Agora, vamos lá ver: mesmo que as comissões fossem muito criativas ou, de repente, «tomassem o freio nos dentes» (passe a expressão), elas apresentaram os seus relatórios finais e o Governo sancionou os

relatórios. Portanto, mesmo que lhes tivesse caído um relatório, com surpresa, que se desviasse daquilo que tinha sido o mandato, estavam a tempo de dizer: «Não é isto, não assinamos».

O que é que quero dizer com isto? A comissão sentiu liberdade para atuar e teve de engendrar soluções, às vezes, para situações inesperadas que apareciam, etc. Sempre que entendeu que isso podia, eventualmente, obrigar a alterar alguma coisa de pressupostos iniciais ou, pelo menos, a especificá-los de uma maneira que não era automática, chamava a atenção do Governo, isso era aceite ou não era, era corrigido, ia-se andando e, na fase final, era apresentado um relatório, e o Governo decidia com base no relatório.

Enfim, é esta a maneira que lhe consigo dizer para descrever como funciona o processo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Todas as SCUT que foram negociadas por essa comissão estiveram sempre, desde o início, todas para negociação ou alguma foi introduzida ao longo do processo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, como já referi várias vezes, houve aqui duas gerações e, portanto, há uma sequência. Há um segundo processo negocial que abrange SCUT que não estavam na primeira ronda e que foram as do Algarve, da Beira Interior e da Interior Norte. Portanto, essas só começaram a ser negociadas em 2010.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E as Grande Lisboa e Norte estavam na primeira ronda?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Estavam, até porque no acordo-quadro inicial que a concessionária celebrou com o Estado, como já foi explicado, foi posto como condição que isso fizesse parte da negociação.

O Sr. Deputado sabe, com certeza, que um dos argumentos que usavam — valerá o que vale, mas valeria alguma coisa, com certeza — é o seguinte: é que... No caso da Grande Lisboa, é diferente, porque ainda não estava finalizada a construção e o próprio contrato, na linha já do que viria a ser o novo modelo da EP, previa que ela pudesse ser uma subconcessão da EP e, portanto, que essa transição se pudesse fazer. Era uma lógica diferente. E, como expliquei há pouco, nem sequer estava concluída quando negociámos.

No caso da concessão Norte, a concessionária invocava, entre outras coisas, que se alteravam, de forma fundamental, os pressupostos da negociação, na medida em que a concessão Norte — que vai não sei se exatamente do litoral ou se de Famalicão até Vila Pouca de Aguiar, que é a A11 e a A7 — tem tráfego adutor de várias SCUT, do Grande Porto, da Interior Norte, da Beiras Litoral e Alta, etc., nas quais eram introduzidas portagens e que, portanto, a introdução de portagens nelas teria um forte impacto. Ora bem, isso, segundo eles, dar-lhes-ia direito, a seguir, a um pedido de reequilíbrio financeiro, invocando os prejuízos daí decorrentes.

Essa é, aliás, a lógica — não faço aqui juízos, tenho a minha opinião, mas não a vou aqui transmitir — que leva, por exemplo, a Brisa ou a Brisal a pedir, agora, não sei quanto ao Estado, porque entende que, como foram metidas portagens na A29 e a A29 continua pela A17 e não sei quê...

Já agora, uma outra coisa que queria dizer tem a ver com a questão do risco de tráfego. Como sabem — penso que já foi aqui muito discutido —, era um risco de tráfego mitigado, porque tinha o regime de bandas, etc.

Mas, ao introduzir-se o regime de disponibilidade, necessariamente, o risco de tráfego não podia estar do lado das concessionárias, porque o tráfego baixava e, portanto, não o aceitariam.

Convém, no entanto, dizer que a modelização e a contratualização que foram feitas permitiram alguma flexibilidade ao Estado. Repare: assim como nós incluímos todos os PREF que havia nas negociações e, como eu já disse várias vezes, os processos de reequilíbrio, quando resultam de decisões unilaterais do Estado, são uma coisa má, porque é sempre complicado, é sempre mau... Ora bem, o que é que nós conseguimos com este modelo de negociação? O Estado ficou com a liberdade de introduzir mais portagens, alterar as tarifas de portagem, fazer o que quiser sem nunca ter de «dar cavaco» às concessionárias. O Estado, neste momento, é dono e senhor de tirar portagens, pôr portagens, pôr mais pórticos, etc., e as concessionárias não têm rigorosamente nada a ver com isso. Aliás, quando fazemos aqui estas contas, se o Estado lucrou, se não lucrou, convenhamos que essas são umas contas nossas, da comissão. Nunca discuti com as concessionárias se o tráfego pós-introdução de portagens ia ser *a*, *b*, *c* ou *d*. Isso é um problema nosso. O Estado é que mete as portagens, é que as vai cobrar. Nós, com elas, discutimos a disponibilidade, o risco de disponibilidade, o contrato de prestação de serviços de cobrança da portagem. Agora, qual vai ser o tráfego pós-introdução de portagens e quais vão ser as receitas de cobrança de portagens nunca foi discutido com as concessionárias, nem tinha de ser.

Peço desculpa por este parêntesis que introduzi.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Gostaria também de lhe perguntar se, no decorrer de toda essa negociação e como presidente da comissão, reuniu várias vezes com secretários de Estado ou com ministros, se ia

dando conta do ponto da situação dessas negociações e se foi recebendo ou não algum tipo de instrução relativamente àquilo que estava a decorrer.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Naturalmente, Sr. Deputado, como eu disse, com alguma frequência, fazia informações ou memorandos até sobre o ponto de situação, às vezes meramente informativos, outras vezes chamando a atenção para questões e pedindo instruções sobre se era melhor um caminho ou outro. Alguns desses memorandos, nomeadamente quando diziam «Ok. Concordo. Fogo à peça. Vamos para a frente», tinham, eventualmente, um despacho manuscrito do secretário de Estado, outras vezes podiam dar origem a uma reunião. Houve algumas, não lhe sei precisar quantas, no gabinete de um secretário de Estado ou de outro, às vezes em conjunto, num processo normal. Repare, durou três anos e tal. Portanto, era normal acontecer isso, e aconteceu várias vezes.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eventualmente, esses são documentos internos, mas, já agora, pergunto se, por acaso, pode fazer chegar esses memorandos, essa troca de correspondência que ia existindo entre a comissão e os membros do Governo. É porque convém, para esta Comissão, perceber se, a determinada altura, a própria comissão de negociação, eventualmente, era desautorizada, diria eu, perante as propostas que fazia, por parte de algum membro do Governo.

A minha pergunta vai neste sentido: em todas as propostas que fez, que, seguramente (e é essa a minha convicção), defendiam o interesse do Estado, teve sempre cobertura relativamente àquelas que eram as posições dos próprios governantes?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, respondendo ao contrário, nunca senti que algum governante me desse alguma instrução que eu considerasse que violava o interesse público.

Como disse na resposta que mandei para esta Comissão, onde senti que o Estado ficava um bocadinho espartilhado tinha a ver com o processo político e a discussão política, pública, etc.

Imagine que o senhor está numa negociação entre duas empresas. A pior coisa que pode haver para uma das partes é saber que a outra tem um cutelo em cima, que é um *deadline* fixo. A outra deixa correr o tempo e diz: «Quanto mais próximo estivermos da *deadline*, mais eu vou conseguir, se calhar, que ele tenha de ceder.»

O que é que aconteceu aqui? Foi que o Governo ia anunciando que ia meter portagens no dia x , no dia y , etc. Isto era complicado. O ideal teria sido que o Governo dissesse: «Está em curso um processo negocial» e, portanto, é quando for. Foi disso que me queixei.

Agora, não me lembro de nenhuma situação em que tivéssemos dito ao Governo: «Entendemos que é a » e o Governo tenha dito: «Não, é b .». Quando muito, seriam de modulação de coisas. É mais um «por aqui, porque tem estes prós e estes contras, ou por ali, porque têm aqueles prós e aqueles contra», e haver, depois, um entendimento. Mas nunca senti...

Mais: de forma mais geral, devo dizer-lhe até (e com bastante satisfação o digo, mas julgo, aliás, que isso deverá ser a norma e não a exceção) que, se calhar, fruto da capacidade e da competência dos membros da comissão que tenho a honra de ter coordenado, e apenas isso, sentimos uma grande liberdade de atuação intelectual, de negociação. Penso que isso era patente nas negociações e, se calhar, as contrapartes poderão atestar isso.

Portanto, nunca me senti, de maneira nenhuma, condicionado. Como disse, as conversas que houve têm a ver com pormenores, com coisas, às vezes dos próprios *timings*. Por exemplo, uma situação crítica que deu algumas discussões e que se chamou a atenção para os prós e contras foi quando o Governo ponderou a questão de o dispositivo eletrónico ser ou não obrigatório. Nós, necessariamente, chamámos a atenção para as complicações que adviriam de uma situação ou de outra, mas depois, finalmente, a decisão foi política, nem sequer foi técnica. Foi por razões políticas.

Quanto aos documentos, lamento, Sr. Deputado, mas não os tenho em meu poder. No entanto, nos gabinetes ministeriais, com certeza que existem.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sei.

Mas posso concluir, então, que, pelo menos, a gestão política de todo este processo levou a que a própria comissão se sentisse, de alguma forma, fragilizada nas negociações com as próprias concessionárias e, de alguma forma, capturada por aquilo que seria a defesa... Foi isso que entendi há bocado, quando o Sr. Doutor acabou por afirmar que toda essa gestão política de introduzir ou não pórticos não terá sido a melhor naquilo que seria uma ajuda complementar ou uma negociação com as próprias concessionárias.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, não tome, por favor, a parte pelo todo.

O que eu referi não se pode dizer que foi o clima geral. Primeiro, tinha a ver com alguns momentos específicos; segundo, não sou ingénuo, tenho 63 anos de vida e, portanto, uma negociação ou qualquer outra coisa

nunca é o ideal. O ideal era assético, era uma coisa que decorria numa sala sem contaminações, nem informação para fora, nem jornais, nem televisões, nem política, nem nada. Isso não existe!

Portanto, o que estou a dizer é que, naturalmente, decorrendo do que é o processo natural destas coisas, há constrangimentos que a gente, na prática, sente. E mais: isto, depois, leva a problemas, porque o Governo várias vezes teve de alterar datas. Houve momentos em que aparecia o ministro a dizer: «Vamos ter portagens amanhã.» e, depois, a gente perguntava-se: «Como é que ele disse isto? O próprio Secretário de Estado sabe que não é possível.».

Portanto, havia, eventualmente, aqui ou ali, alguma descoordenação, ou por pressão de debates parlamentares, por isto ou por aquilo, mas isso é a vida, como a gente sabe.

Agora, de maneira nenhuma, Sr. Deputado, é legítimo inferir, do que eu tenha dito ou escrito, que nos sentimos capturados. Pelo contrário, acho que tivemos muito pundonor e, até ao fim... Uma vez recebi um elogio, em Harvard, de um antigo professor meu, depois de uma negociação muito dura entre o Governo português e a Volkswagen, há uns 15 anos, e ele era o advogado principal da Volkswagen na Alemanha, mas tinha vivido nos Estados Unidos até à unificação alemã. Veio cumprimentar-me no fim de uma sessão de negociações e disse: «*You can always tell a Harvard man: tough but fair.*» Eu considerei isso um dos maiores elogios profissionais que recebi, isto é, a outra parte dizia que eu era duro, mas leal. E é isso que procuro que aconteça numa negociação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Também, nas suas respostas, diz: «(...) tendo como elemento importante o conseguir a desconsolidação orçamental da EP, implicava a maximização da obtenção de receitas

próprias mercantis por esta, sendo as receitas de cobrança de portagens a sua componente principal.»

A pergunta que lhe faço é a seguinte: acha que isto foi conseguido?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, que a EP tem hoje, como eu disse há bocado, nos seus fundos próprios, uma parte importante de receitas referentes à cobrança de portagens isso é um facto; que é menor ou bastante menor do que aquilo que era o desenho ideal inicial, julgo saber que sim. Porque repare: o Governo de então, julgo, chegou a ter a ideia de pôr todas as concessionárias como subconcessionárias de uma concessionária geral, que seria a EP. Isto incluía a Brisa, incluía tudo. Houve um processo paralelo, que, aliás, nos fez estar parados oito meses ou quase um ano, que foi quando o Estado esteve a negociar a revisão do contrato com a Brisa — sobre isso, eu não tive nada a ver —, mas que, como resultado dessa negociação, nasceu, nomeadamente, que a Brisa não aceitou e o Estado não conseguiu incluir a Brisa nesse modelo. Se tivesse conseguido, hoje, as receitas de portagem do tráfego das concessões Brisa seriam também da EP, e isso não foi conseguido.

Por outro lado, as interpretações do Eurostat relativamente às condições para que a desconsolidação se possa fazer por causa do rácio que há de receitas mercantis, etc., dependem, obviamente, do volume e, portanto, do seu peso relativo no total e dependem também de interpretações que vai havendo. Confesso que «perdi o fio à meada» e não lhe sei dizer... Julgo que a EP não tem 50% das suas receitas como sendo receitas mercantis e, portanto, em absoluto esse critério não foi atingido, em boa parte porque, de facto, houve concessões que ficaram de fora. As concessões da Brisa, por exemplo, não são subconcessões da EP e estas

concessões, também não o sendo, acabam por ter as receitas de portagem apropriadas pela EP. Sim, porque estas concessões das ex-SCUT são concessões de direito próprio, não passaram a ser subconcessões da EP. Subconcessões da EP são, por exemplo, a do Baixo Alentejo. Isso é outro «filme» com o qual não tenho nada a ver, mas é uma modalidade jurídica diferente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Também diz, nas suas respostas: «Assim, e ao mesmo tempo que negociavam num contexto particularmente complexo, foi preocupação das Comissões de Renegociação obter um resultado global positivo para o Estado, e reduzir ao máximo os riscos de eventuais benefícios para as concessionárias, mantendo uma partilha equilibrada de riscos.»

A pergunta que lhe faço é a seguinte: consegue quantificar qual foi o benefício líquido para o Estado com esta renegociação de 2010?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, conforme já foi referido aqui há bocado, são aqueles 1,6, 1,7 ou 1,8 mil milhões de euros, a que há que, depois, subtrair o custo implícito do que é a nossa estimativa, que seja a diferença entre receitas de portagem e pagamento de disponibilidade na concessão Norte, e que dava os tais 1018 milhões, a que há que somar os 605 milhões da concessão Norte mais os PREF. Vai dar os tais 1700 milhões.

Na parte dos riscos e da realocação de riscos, o Sr. Deputado repare que a maior parte dos riscos continuam do lado das concessionárias. Foi assim com o risco de construção, com o risco de financiamento, com o risco de operação, com o risco de manutenção, etc. Parcialmente, o risco de tráfego, que era um risco mitigado, de facto, passou para o Estado, mas, em

contrapartida, elas passaram a ter o risco de disponibilidade, e têm penalidades.

Por outro lado, ainda, estes riscos... Uma coisa sobre a qual ainda não falámos aqui hoje, mas, já agora, se me permitem, aproveitava para falar diz respeito ao seguinte: confesso que não quero acreditar mas vi citado num jornal, há tempos, um tal relatório, que não conheço, de uma consultora que fez um relatório para o Governo, que dizia que havia «benefícios sombra» e que havia não sei quê, eficiência... Bom, estamos a falar de quê? Se as concessionária têm os riscos do seu lado e se, depois, são eficientes...

Vamos lá ver: elas ganharam a concessão em concurso público. Se uma concessionária, depois, é eficiente e, afinal, consegue fazer a mesma coisa não com os 100% de custos que estimou mas com 85%, eu agora vou dizer que tenho direito a esses 15% porque é um «benefício sombra»?! Isso é uma teoria que também perpassou por aqui. Então, eu pergunto: «E se eles, em vez de 100%, tiverem 120% de custo, o Estado vai pagar-lhes o custo que tiveram a mais?» Não! Risco é risco, para mais e para menos! Se elas tiverem um custo superior na construção, na operação, na manutenção, o Estado não é chamado a pagar nada. Se elas tiverem eficiência e um custo inferior relativamente àquele que é o custo indicativo que tinham na proposta que ganhou em concurso, a eficiência é delas. A isto é que se chama «o risco estar do lado deles».

Portanto, acho peregrina a ideia de que o Estado se devia apropriar de eventuais ganhos de eficiência que as concessionárias tenham tido. Por amor de Deus! Isso é não perceber o que é um contrato, a alocação de riscos e uma matriz de riscos de um contrato.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Aqui a questão não é a de apropriar. A questão é que esta negociação trouxe um benefício líquido para o Estado.

Gostava que o Sr. Doutor olhasse para o gráfico que aqui tenho, que foi apresentado publicamente, e que diz que houve um benefício líquido para o Estado, com a negociação de 2010, de 1,8 mil milhões de euros.

Depois refere: poupança nos reequilíbrios — 134 milhões de euros; Norte Litoral — o Estado beneficiou 538 milhões de euros; Grande Lisboa — beneficiou 46 milhões de euros; Norte — teve um prejuízo de 571 milhões de euros; Beiras Litoral e Alta — 423 milhões de euros de benefício; Costa de Prata — 837 milhões de euros de benefício; Grande Porto — 401 milhões de euros de benefício.

O Sr. Doutor é capaz de nos confirmar, para cada uma destas concessões, se este gráfico corresponde exatamente à realidade?

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Sr. Deputado, não se importa de dizer qual é a fonte do quadro?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Digo no fim, porque para agora não é relevante. O que interessa é saber se isto é verdade ou não.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Este é um gráfico apresentado na SIC Notícias. É o que decorre daqui, não é?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só pergunto ao Sr. Doutor se confirma ou não estes dados.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, esses números não estão desalinhados com números que já foram hoje, aqui, citados.

Pedia-lhe só seguinte: em relação às linhas do gráfico que têm a ver com as Beiras Litoral e Alta, Costa de Prata e Grande Porto, desconsiderar, são das segundas negociações, não estão assinados e, portanto, não vale a pena estarmos a falar sobre isso; a barra que está a vermelho é, exatamente, o número que a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, há bocado, mencionou, ou seja, 571 milhões de euros negativos; a Grande Lisboa corresponde aos números que citei há bocado, que eram referentes a pagamentos de disponibilidade de 405 e receitas líquidas de portagens de 451, pelo que dava um valor positivo de 46; quanto à Norte Litoral, será esse o benefício líquido, eventualmente; e o outro, de 1,8 (que está emendado à mão, mas disse-me que era 1,8) é o valor que há pouco foi citado como sendo o total das concessões Ascendi, incluindo a Norte Litoral e os reequilíbrios. É aquele número de que se falou há bocado e que se decompõe. São os tais 1018, mais 605 da Beiras Litoral e Alta, mais cento e tal dos reequilíbrios.

Portanto, isto não está desalinhado com os números que foram falados aqui hoje. Grosso modo, é isto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, foi este o resultado da negociação? Confirma que o Estado ficou beneficiado com esta negociação em 1,8 mil milhões de euros?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, sim, com o seguinte *provisão*, para que não haja confusões: isto não é dinheiro em caixa do Estado mas, sim, o valor atualizado líquido, se quiser, a menos que o

Estado vai pagar, em termos líquidos, sobre a vida das concessões do que o que pagaria se não tivesse havido renegociação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas onde estão incluídos...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — As portagens!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... os reequilíbrios financeiros que eram pedidos pelas concessionárias, não é assim?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Estão, sim. Os reequilíbrios que foram pedidos da Ascendi.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E estão também incluídas receitas de portagens espectáveis relativamente ao caso-base, não é?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ou seja, não pode afirmar que, efetivamente, a redução do Estado, no final desta concessão, vai ter um benefício de 1,8 mil milhões de euros.

O Sr. Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, a preços correntes, o benefício até será maior, porque isto é valor atualizado a 1 de janeiro de 2009. Portanto, a preços correntes, de euros correntes, será, se calhar, 3000 ou 4000 milhões. Não é isso que é relevante. Temos de ter uma base temporal única de comparação.

Repare: é, como disse (e bem), uma estimativa. O Sr. Deputado conhece algum projeto de investimento em que se diga que o investimento vai ser de 100 e, depois, no fim, tenha sido de 100? Há sempre desvios. Vamos lá ver: na base da informação disponível e daquilo que foi contratualizado, é a melhor estimativa, na base dos pressupostos que estão vertidos, com toda a clareza, nos relatórios. Se quiser, daqui a 20 ou 25 anos, alguém pode perfeitamente visitar estes pressupostos, dizer: «Bom, há aqui desvios que resultam da alteração destes pressupostos que se quantificam em tanto» e verificar se, de facto, foi assim ou não.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Acha correto apresentar isto, mesmo seguindo a sua teoria, como um benefício líquido para o Estado?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, no estado atual do ruído sobre estas coisas, acho que isto é assim: um sobe, outro sobe, cada um fala mais alto...

Com alguma preocupação de rigor, eu evitaria sempre ir a uma televisão ou a um outro sítio e dizer números assim, porque acho que as pessoas não entendem. As pessoas veem um número destes e pensam que é dinheiro em caixa e, depois, vem alguém que prova que o dinheiro não está em caixa e diz: «Olha, é mentiroso!».

Agora, em termos conceptuais, se quiser, entre pessoas que sabem do que estão a falar, à data em que fizemos a estimativa, estes valores correspondiam à melhor expectativa que se fazia do benefício líquido das negociações.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, mas quem apresentou este gráfico foi o, na altura, Secretário de Estado Paulo Campos, numa entrevista que deu na SIC Notícias.

Porque já aqui afirmaram alguns membros da comissão que se fossem eles a mandar não tinham colocado, nesta negociação, a Grande Lisboa e a Norte, pergunto-lhe exatamente o mesmo.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, tive oportunidade de estar com dois outros membros da comissão de negociação numa audição na Comissão de Economia e Obras Públicas, salvo erro em outubro de 2011, e, nessa altura, falámos sobre isso, não exatamente nesses termos.

O que posso dizer é o seguinte: se houvesse total liberdade de negociar concessão a concessão, é evidente que eu não ia negociar uma coisa em que tinha risco zero e não ganhava nem perdia, não era nada comigo, e ter, depois, um prejuízo (se quiser, chamar-lhe assim) estimado de não sei quantas centenas de milhões de euros.

No contexto daquilo que o Sr. Deputado também sabe, de como decorreram as negociações e das condições para o pontapé de saída para essas negociações, a exigência das concessionárias de incluir todas as concessões, incluindo estas duas...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Era uma captura do Estado pelas concessionárias!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não era uma captura do Estado.

Repare: mesmo que a concessionária tivesse acabado por aceitar não incluir isto na negociação, ela, em paralelo ou no dia a seguir ao fecho das negociações, metia processos de reequilíbrio. Portanto, Sr. Deputado, só quando esses processos de reequilíbrio fossem decididos, finalmente, é que saberia se teria sido melhor isto ou outra coisa.

Não se trata, pois, de ela ter capturado e obrigado o Estado. Trata-se de o Estado, confrontado com isso, ter entendido que, tudo visto e ponderado, talvez conseguisse extrair, inclusivamente, mais benefícios negociais. Noto, por exemplo, que foi muito duro negociar aquela questão do IRC. O Sr. Deputado repare — lembrei-me agora disto, confesso que nunca me tinha lembrado — que o benefício que estimamos do que foi a poupança, em termos de ter recuperado, para o lado do Estado, aquele diferencial por causa das taxas de IRC é, grosso modo, desta ordem de grandeza.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isso era o básico, o mais elementar perante aquilo que era uma evidência do contrato inicial e do IRC aplicado, à época.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não sei se era!

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

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — O Sr. Deputado já ouviu aqui um membro do Governo dizer que tinha sido uma coisa errada passar o risco para o lado do Estado e que isso nunca se voltaria a repetir. Eu já ouvi!

Portanto, isso não é assim tão pacífico.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Doutor, nós ficamos também muito baralhados com tudo isto.

Vou ler-lhe uma parte do relatório do Tribunal de Contas, que diz: «Já no que respeita à concessão Norte e Grande Lisboa, a renegociação daqueles contratos foi lesiva para o Estado».

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Onde é que diz isso, Sr. Deputado?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O relatório do Tribunal de Contas diz exatamente isto.

Por outro lado, o relatório que agora a Ernst & Young produziu, relativamente à Grande Lisboa, diz que o esforço financeiro da EP, sob a forma de pagamentos de disponibilidade, tem uma importância de 457 milhões de euros para a Grande Lisboa e que o Estado vai arrecadar, em portagens, 168 milhões de euros, por isso, vai ter um prejuízo de 288,7 milhões de euros.

Relativamente à concessão Norte, diz que o Estado vai pagar 1,4 mil milhões de euros e vai ter, de receita, 637 milhões de euros, o que vai implicar um prejuízo de 768 milhões de euros. O que dá, no total, 977 milhões de euros.

Para terminar, relativamente àquilo que eram os estudos de tráfego, no que diz respeito ao Grande Porto, a previsão do caso-base era, por exemplo, em 2006, de 42 498 veículos, julgo que anual, e o valor real, nesta altura — julgo que já havia, porque estão aqui os dados do InIR —, era de 24 310 carros, por ano. Se avançarmos, em 2010, a previsão era de

53 000 para 35 000 carros e, se formos à Grande Lisboa, para 2009, a previsão, já real, era de 19 000 carros (contas redondas) e, para 2010, de 25 000 carros e a previsão real de 20 000 carros. Isto significa que já havia aqui alguns dados que nos levavam a concluir que o caso-base era sempre mau para o Estado, porque, na realidade, este tráfego não estava a acontecer.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, começando pelo último ponto, como já referi, a negociação, na parte que tem a ver com o contrato central, os pagamentos de disponibilidade, etc., foi fechada no verão de 2009. Nessa altura, a concessão Grande Lisboa ainda estava em fase final de construção.

Em segundo lugar, em relação ao que cita aí de diferenças de ganhos ou de perdas líquidas para o Estado decorrentes de um tal relatório da Ernst & Young, como disse, não conheço. O que sei é que terá sido feito com previsões de tráfego feitas três anos mais tarde do que aquelas de que nos servimos. Já disse, há bocado, que não acho isso sério da parte de quem faz esse tipo de comparações, esses estudos.

Sr. Deputado, se eu tivesse tido conhecimento da evolução da economia e se tivesse previsões de tráfego feitas agora ou há seis meses, com certeza que os números que teria registado no meu relatório não seriam os que estão lá. Mas isto é o que eu chamo «ganhar o *Totobola* à segunda-feira», Sr. Deputado.

Portanto, eu, sobre isso, não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para o Grande Porto já havia dados reais!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Como?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para o Grande Porto já havia previsões, desde 2006, de tráfego real.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Para o Grande Porto, os pagamentos de disponibilidade estão em linha com o que eram os pagamentos SCUT previstos, como, aliás, foi a lógica das coisas, como lhe disse.

Por outro lado, é muito fácil fazer previsões extrapolando o que se passa num ano para 20 ou 25 anos, mas isso não é estatisticamente defensável. Um ano pode ser atípico. Portanto, quem se serve disso como metodologia básica responderá por isso, mas confesso que me faz um bocadinho de impressão que tal seja feito.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Srs. Deputados, terminámos a primeira ronda.

Até este momento tenho inscritos, para uma segunda ronda, pelo PSD, os Srs. Deputados Adriano Rafael Moreira e Carina Oliveira, pelo PCP, o Sr. Deputado José Lourenço e, pelo PS, o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro.

Pergunto ao CDS se quer ou não participar na segunda ronda.

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

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Não querendo e porque o Sr. Dr. Francisco Pereira Soares dispensa o intervalo, dou, de imediato, a palavra ao Sr. Deputado José Alberto Lourenço para iniciarmos esta

segunda ronda, sendo certo que, agora, temos 3 minutos para colocar questões.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Dr. Francisco Pereira Soares, se percebi bem, o que nos disse há bocado foi que o princípio básico foi que as receitas das SCUT correspondem mais ou menos às receitas das disponibilidades.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — O que eu disse foi o seguinte: grosso modo, o valor atualizado dos pagamentos de disponibilidade que o Estado contratou com as concessionárias é equivalente ao que seria o valor atualizado das rendas SCUT que teria de lhes pagar ao abrigo do contratualizado anteriormente. Daqui decorre que o benefício líquido para o Estado, também grosso modo, é equivalente às receitas líquidas de portagem que o Estado cobre ao longo da vida das concessões.

Portanto, se quiser, o custo de rendas SCUT é equivalente ao custo de pagamentos de disponibilidade.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Era mais...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Peço desculpa, mas o Sr. Deputado falou em receitas *versus* disponibilidade!

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — O Sr. Doutor explicou, também, que as receitas de disponibilidade dependiam, em grande parte, de

cerca de 70 a 80% desse modelo econométrico de previsão, 70 a 80% do crescimento do PIB.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — As previsões de tráfego que o Estado fez e que servem de base ao cálculo estimado das receitas de portagem é que são feitas com modelos de tráfego em que eu disse, lateralmente e a propósito de uma outra coisa que tinha a ver com a maneira como as previsões são feitas, que nesses modelos de previsão de tráfego a variável explicativa mais importante para a evolução do tráfego é a evolução do próprio PIB.

Portanto, quando o PIB cresce o tráfego cresce, se o PIB decresce o tráfego decresce, se cresce mais cresce mais, ou seja, era isto.

Os pagamentos de disponibilidade têm a ver com a estimativa do que seria o tráfego sem portagens, que era o tráfego SCUT, se assim quiser, e esse é um tráfego virtual que nunca se pode verificar porque ele já não existe, agora é com portagens e o tráfego baixou.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Então, a receita de disponibilidade é boa para o concessionário, porque, na verdade, não tem a restrição que existe hoje. Digamos que a receita de disponibilidade tem, hoje, muito pouco a ver com a realidade, porque com portagens há muito menos carros a circular.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Isso sempre foi sabido. Por isso é que houve que alterar a matriz do contrato. Ao introduzir portagens baixa o tráfego e, como tal, não se pode continuar a dizer às concessionárias que elas recebem por cada carro que passa, porque passam muito menos carros e elas dizem que não chega.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Mas a verdade é que a concessionária tem custos de manutenção das autoestradas muito menores porque há muito menos tráfego.

Para além disso, as estradas nacionais, paralelas, têm muito mais custos de manutenção; a sinistralidade sobe; a atividade económica das zonas em causa são afetadas, e eu pergunto: quem faz estas contas?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, tanto quanto tenho lido na imprensa, julgo que essa é uma das matérias que estará em cima da mesa nas atuais negociações que estão a decorrer entre o Estado e as concessionárias, ou seja, a revisão do que está previsto em termos de obrigações de manutenção, periodicidade de reparações, etc. Penso que isso está em discussão neste momento, está em cima da mesa.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Era um pouco o que eu vinha dizendo, isto é, o benefício que o Estado retira daqui é o benefício resultante das portagens que está a cobrar, só que é uma leitura parcelar da realidade, porque o Estado, ou quem o representa, esquece-se dos custos acrescidos que tem no atraso do desenvolvimento das regiões, na degradação das vias, no aumento da sinistralidade... Isto é um negócio... Eu, pessoalmente, diria... Se eu fosse concessionário... A única coisa que aqui foi colocada e que, efetivamente, vale a pena levar em conta é a questão da fiscalidade. Enfim, aí parece-me que há um ganho. Quanto ao resto, não há ganho nenhum!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, se me dá licença, está a tocar numa «corda» que para mim é sensível, que é a chamada «análise custos-benefícios».

Evidentemente que se entrarmos por aí, uma análise custos-benefícios... Mas isso leva-nos também a dizer o que é que valia ou o que não valia, em termos de custos-benefícios, ter SCUT não portajadas, as do interior *versus* as do litoral.

O meu objeto de negociação era muito mais estreito do que isso, porque foi decidido que era para meter portagens nestas e, quanto ao resto, eu não tinha de fazer esses cálculos porque ninguém me pediu para os fazer. Ponto um.

Ponto dois: apesar de tudo, nem tudo, no que respeita à operação e manutenção das estradas e às obrigações das concessionárias, está automaticamente ligado e traduz um ganho para as concessionárias o facto de haver menos tráfego.

Por exemplo, as obrigações de alargamento para uma terceira via em cada sentido surgem quando o tráfego atinge uns *triggers*. Bom, se o tráfego baixou e é mais tarde que atinge, elas também são obrigadas a alargar mais tarde, mas isso é a lei da vida! É o que estava previsto no contrato e, portanto, será assim.

Em contrapartida, dir-me-á que há menos tráfego, nomeadamente, tráfego de pesados — e essa é a parte mais sensível —, e, portanto, se calhar, os danos para o tapete rolante e as suas reparações custarão menos, admito que sim. Mas, como digo, penso que, especificamente, isso são coisas que neste momento o Governo tem em cima da mesa em negociação com as concessionárias, pelo menos tenho tido notícias disso na imprensa, nomeadamente na especializada.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Havendo menos tráfego, há menos necessidade de alargamento das vias, obviamente também eles fazem menos investimento. Isto é, o correspondente investimento está de acordo com o alargamento.

Claro que a grande questão é que o investimento, ao ser feito, tem uma taxa de rentabilidade muito elevada e eles querem fazer o investimento, porque é disso que vivem. Mas isto não tem nada de negativo. Efetivamente, fazem investimento e depois... Concorda comigo?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Ouvi-o com toda a atenção e devo dizer que não penso que seja uma questão de concordar ou não. Penso que falou de aspetos importantes, isso foi o que lhe disse. Concordo que são aspetos relevantes.

O Sr. **José Alberto Lourenço** (PCP): — Fazendo uma síntese — se é que é possível fazê-la e, provavelmente, será demasiado simplista —, a sensação com que fico é a de que o que se negociou foi a questão da fiscalidade, que considero que não é irrelevante, a necessidade de colocar pórticos que eles pagariam e, a partir daí, as portagens... Quando digo que eles pagariam, quero dizer que eles fariam o investimento e, depois, o Estado pagaria.

Como estava a dizer, a sensação com que fico é a de que o que se negociou foi a questão da fiscalidade, a necessidade de colocar pórticos e de assumir esse investimento, e o Estado vai pagando ao longo do tempo, e, a partir daí, o Estado introduz portagens e recebe a receita da portagem. Não vejo aqui, na renegociação, mais nada de relevante, para além do ónus que é para as populações — e que considero ser a grande questão aqui colocada —, ter de pagar portagens, o que, do nosso ponto de vista, é um

completo disparate e a grande mais-valia que eram as SCUT desapareceu com a introdução de portagens.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Uma vez que o Sr. Doutor não tem nada a responder, dou a palavra ao Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira. Dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Doutor, os meus cumprimentos.

Gostaria de tentar aprofundar uma questão. Na resposta que nos enviou por escrito, o Sr. Doutor disse que a TIR acionista de cada concessão remunera uma pequena parte do investimento respetivo, sendo a parte mais significativa dessa remuneração a que está afeta ao serviço da dívida.

A primeira questão que lhe colocava é a seguinte: na renegociação que fez e na redução que conseguiu da TIR, que parte dessa redução foi imputada à TIR que remunera o financiamento?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Toda, Sr. Deputado.

Como tive oportunidade de explicar há bocado, quando se fala das TIR, fala-se das TIR acionistas e, quando se fala em redução da TIR, é da TIR acionista.

Por outro lado, os encargos financeiros dos contratos, que são contratos de financiamento fechados, não foram mexidos. São contratos de financiamento fechado dos bancos com as concessionárias, portanto esses não tiveram alteração.

Gostava ainda de dizer que nós não tivemos como objectivo da negociação baixar mais ou menos a TIR ou ficar satisfeitos porque baixou

muito ou baixou pouco. O nosso objetivo primário foi o de demonstrar às concessionárias que tinham, isso sim, uma TIR real efetiva estimada superior à do caso-base por virtude dos ganhos fiscais... Corrigimos também as distâncias, porque elas estavam a ser remuneradas com base nas distâncias dos projetos das estradas e, depois, no concreto, há sempre uma diferença de um quilómetro ou dois, pelo que isso foi tudo corrigido. Corrigimos também a questão da inflação histórica *versus* inflação real verificada. Todas essas coisas foram levadas em conta.

Como expliquei há bocado, num processo técnico de alguma complexidade, em relação a cada uma destas coisas que era estudada, verificava-se se aumentava a TIR efetiva da concessionária relativamente à do caso-base, e, a seguir, rebalanceava-se para a trazer, outra vez, para a do caso-base. Mas a variável do controlo final era o valor atualizado líquido dos pagamentos do Estado. Portanto, isto tinha que se traduzir, depois, em valor atualizado líquido de pagamentos do Estado que não fosse superior.

O resultado final fez com que, efetivamente, a TIR média das concessões, desta primeira ronda de negociações, tivesse baixado um e tal por cento em relação ao que era a TIR do caso-base e em algumas concessões baixou mais em relação à TIR efetiva que eles estavam a ter, por virtude das questões fiscais e outras.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Podemos concluir que, relativamente ao custo da dívida, portanto, à remuneração do capital do terceiro vértice dos contratos, que é a banca, não houve qualquer redução. Portanto, o custo para este contrato de PPP de todos os encargos bancários manteve-se exatamente o mesmo.

Depreendemos há pouco, da intervenção do Sr. Doutor, que teria, inclusive, reunido com os bancos. Teve esse tipo de reuniões? Foi ao BEI.

O BEI deve ter implicado uma tentativa de redução. Não conseguiu nenhuma redução?

É preciso que isto fique claro.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, primeiro, não tentei conseguir, e ainda bem que não tentei.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Mas foi ao BEI em passeio?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não. Fui num dia e vim no outro. Fui ter uma reunião com o Vice-Governador do BEI e altos quadros do BEI para explicar qual era exatamente o sentido das negociações que se estavam a fazer, porque o BEI estava preocupado, viu nos jornais, o Governo...

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Não foi nenhuma tentativa de reduzir os custos com esse financiamento?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não, não.

E falar daquilo que era o envolvimento do BEI e do que, nomeadamente, se chama «Garantias BEI», as quais têm a ver, como disse há bocado, com a fase de construção, e ainda tentar ver se havia disponibilidade por parte do BEI para baixar esses custos às concessionárias — não era ao Estado diretamente —, e foi conseguido.

Embora tenha sido uma negociação difícil que evoluiu ao longo do tempo, foi conseguida alguma disponibilidade, mediante a verificação de determinados pressupostos, que esses custos de garantia baixassem.

Agora, como disse, nunca houve qualquer tentativa de mexer em nada, porque, repare, se se tivesse aberto a caixa de Pandora, que era mexer nos financiamentos, era para disparar os custos, como calculará. Estou a falar de cor, mas estas concessionárias, em alguns casos, estarão a ser financiadas a 3, a 4 ou a 5% e, hoje, seria a 8, a 10 ou a 12%, se é que conseguiam financiamento.

Repare que estamos a falar de financiamentos pré-2008. O Sr. Deputado compreenderá que tudo o que era financiamentos posteriores seriam necessariamente mais caros. Mas isso aí nós não... Sentimos bem a presença explícita ou implícita da banca ao longo do processo negocial. Nunca nenhum contrato ou nenhuma minuta de contrato foi validada pelas nossas contrapartes, as concessionárias, sem terem de certeza o OK dos seus bancos financiadores. Aliás, houve alturas em que já estava tudo praticamente acordado e depois eles vinham, como o Egas Moniz, à mesa pedir imensa desculpa, porque, afinal, tinham que dar o dito por não dito e havia ali uma coisa que não podia ser assim e lá ia para trás...

Houve uma vez em que, não para intervir, porque nunca intervieram, estiveram presentes do lado da equipa negocial das concessionárias um senhor ou uma senhora que sabíamos que pertencia ao banco *x* nacional ou estrangeiro e recordo que havia concessionárias que estavam financiadas por consórcios com 17, 18 bancos, e a maioria estrangeiros... Aliás, uma das concessionárias tinha a Royal Bank of Scotland, que faliu a meio do processo, como sabe. Portanto, era muito complicado.

Agora, Sr. Deputado, a ideia com que eu gostava que ficasse é a seguinte: eu disse, e é verdade, que a maior parte dos custos financeiros associados ao financiamento destes investimento é dos capitais bancários — ponto um.

Ponto dois: tudo isto é ponderado face ao que são hoje os custos correntes no mercado, ainda bem que foi possível que estes contratos não fossem alterados e que o Governo tivesse concluído as negociações sem que eles tivessem pretexto para o mexer, porque, como eu disse no início, hoje aqui, se esse pretexto tivesse sido dado ou se isso tivesse acontecido, de certeza que a conta para o Estado era muito mais gravosa, nem sei mesmo se algum dia viria a ter algum benefício líquido do que estava a tentar.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Como o Sr. Doutor sabe, a atual comissão de renegociação tem um enquadramento diferente daquelas de que o Sr. Doutor fez parte, atendendo, neste momento, às graves dificuldades financeiras do País em que se impõe a redução da dívida e em que é necessário reduzir custos em todas as frentes.

Um dos principais credores do País e que faz parte da troica é o BEI e é também um dos maiores credores nas PPP.

Portanto, o que o Sr. Doutor está a dizer-me é que, apesar de ter tido sempre a banca presente nas várias negociações que teve, nunca conseguiu reduzir a fatura bancária e que prevê que, na renegociação atual, se vão manter os custos bancários na íntegra porque é impossível mexer nessa frente, é isso?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Não foi isso que eu disse, Sr. Deputado.

Eu não consegui, nem tentei conseguir, porque, na altura, os custos eram considerados bons e não havia uma emergência de *default* ou de não se poder pagar os custos; isso é outro jogo num outro tabuleiro — ponto um.

Ponto dois: quem sou eu para dizer que não se consegue? O BEI sabe a situação em que também ajudou a pôr o País... Portanto, o Sr. Deputado sabe que, se comprar um automóvel ou uma casa a crédito e não puder pagar, há um momento em que vai ao banco e o banco, se calhar, aceita um acordo de redução da dívida, que é melhor que nada, e, se calhar, consegue uma redução da dívida.

Eu admito que o Estado português venha a conseguir isso, mas é agora, uma vez que em 2007, 2008 e 2009 essa questão não se punha nesses termos, nem eu tinha mandato para isso, muito menos para dizer ao BEI: «Baixem lá os custos». Isso seria sempre, obviamente, da competência do Governo. Portanto, «não suba o sapateiro além da chinela»...!

O Sr. Deputado não entenda o que eu disse como querendo significar que isso é impossível ou que não deve ser feito. Atenção! Não me pronunciei sobre o que se está a passar. Sei que essa é uma das avenidas possíveis de negociação que o Estado tem. Repare, há várias maneiras, como também já referi há bocado. Uma maneira de diminuir a fatura do pagamento principal e juros — portanto, dos encargos das prestações às concessionárias — será, indiretamente, elas conseguirem com os seus financiadores prazos de maturidade mais longos e, portanto, também o Estado pagar rendas mais baixas ao longo de mais tempo, ou não. E o que é que elas vão fazer? E as concessionárias aguentam-se no balanço? Hoje, li num jornal — ou *online*, já não lhe sei dizer — que o Governo espanhol vai nacionalizar 18 concessões. Não sei. Isso é futurologia e eu não me quero meter por aí, como perceberá!

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Como sabe, esta Comissão também tem por objeto tentar identificar algumas práticas que

possam vir a ser salvaguardadas em futuros contratos e que podem, inclusive, ser incluídas nestas renegociações que estão a decorrer. Daí que, sendo a PPP constituída por três vértices, o que acontece é que, quando falamos em TIR, o vértice que está em causa é o vértice concessionária e salvaguarda-se sempre (ou não se fala) o vértice banca.

A austeridade que está a ser imposta ao povo português tem origem na dívida financeira, é pela banca que ela aparece. Portanto, queríamos que ficasse clara a seguinte questão: utilizando a experiência que o Sr. Doutor teve nessas renegociações, pergunto se poderia abrir agora essa frente e até onde acha que seria razoável conseguir vantagens, até onde seria possível ir no sentido de chamarmos a banca, sem pôr em causa, como é óbvio, o sistema bancário (e para não termos de ouvir aqui declarações de grande profundidade do Partido Socialista). Não é isso que estamos a defender, o que queremos é apenas fazer com que todos contribuam para esta austeridade, e baixar aqui essa taxa de juro.

O objetivo não é entrar agora numa situação de não pagamento, mas honrar os compromissos, baixando o juro que, na prática, também poderemos chamar de lucro bancário. Pedia-lhe, pois, esse contributo.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, mas aí não me apanha. Quer dizer, amanhã não vai haver um jornal a dizer que eu disse que achava que o Governo devia fazer isto ou aquilo, por amor de Deus...!

Algumas pessoas entendem que tenho alguma boa capacidade negocial, que sei negociar. Portanto, se alguém me quiser contratar e achar que tenho préstimos para isso, nessa altura posso dar as minhas opiniões. Mas, Sr. Deputado, como compreenderá não me vou meter... Até já disse mais do que devia ter dito, mas apenas me atendo ao que tenho lido

publicado, isto é, que julgo entender que algumas das avenidas de negociação que o atual Governo está a procurar, e que fazem sentido, são ao longo de determinadas linhas: dos custos de manutenção e operação, dos custos financeiros, disto, daquilo e daqueloutro. Mas não vou emitir opinião, não me foi pedida e não pensei maduramente sobre isso.

O Sr. Deputado terá de perceber que não posso correr o risco de estar a emitir opiniões levianamente.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, que dispõe de 3 minutos.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Francisco Pereira Soares, retomaria as palavras que utilizou a determinada altura, para dizer que tudo o que seja decisões unilaterais da parte do Estado é sempre (ou pode vir a ser) potencialmente penalizador para um futuro pedido de qualquer reequilíbrio que possa acontecer.

Nesse sentido, queria retomar a questão anterior: temos hoje contratos não assinados e portagens instaladas, que não têm suporte contratual para continuar. Estamos, portanto, perante uma alteração unilateral. Pergunto, então, se pode correr-se o risco de um pedido de reequilíbrio financeiro. Mas mais: quanto aos pórticos ou, se quiser, ao sistema de pagamento, o contrato também já terminou — até se ouviu muito a crítica de que o sistema era oneroso —, e terminou já há uns meses. Não houve renovação do contrato (aliás, como se previa) e é preciso um contrato novo. Estamos perante uma decisão unilateral e eu pergunto: isto não pode conduzir também a um pedido de reequilíbrio?

São estas as situações.

Pergunto-lhe, ainda, o seguinte: no anterior Governo, sempre que houve alterações ao nível da introdução de portagens, tem conhecimento de que elas tenham sido iniciadas sem alteração de contrato?

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, indo ao encontro do que disse, quando escrevi na resposta ao questionário escrito que achava que o principal ou um dos principais problemas era o das decisões unilaterais, tinha a ver com uma coisa que toda a gente percebe: se eu tiver um projeto de uma casa, que estão a construir, e, de repente, me lembrar que, afinal, quero mais uma casa de banho num sítio onde não estava previsto, estou sujeito a que o empreiteiro diga que tem de alterar o projeto de tal maneira que a obra vai ficar mais cara do que se estivesse de acordo com o projeto inicial. Isso é óbvio!

Quanto à questão das portagens, não sei exatamente se os termos do Sr. Deputado correspondem a 100% ao que está a passar-se, mas admito que correspondam em grande parte. Isto é, como eu disse, negociámos um período transitório — que, salvo erro, era de um ano — para que as portagens pudessem funcionar mesmo que os contratos subjacentes à alteração da matriz de SCUT para a de disponibilidade não estivessem assinados. De facto, não previmos — *mea culpa* — que pudesse ser mais do que um ano. Penso que, depois, houve um despacho que prolongou essa situação. Admito que o Sr. Deputado esteja a referir-se ao facto de que, mesmo que esse despacho tivesse um *timing* — mas confesso que não o conheço nem tenho presente —, também já tenha sido ultrapassado.

Mas a realidade é esta, Sr. Deputado: toda a gente se conhece e julgo que não é do interesse das concessionárias dizer: «Agora, pumba! Amanhã, reequilíbrio!» Portanto, estamos todos aqui num jogo de espera, em que há várias mesas onde estão sentados a ver se chegam a acordo, ou não, nas

negociações, e há um entendimento tácito. Ou seja, mesmo sem contratos assinados, as coisas estão a funcionar num espírito semelhante ao que seria se os contratos estivessem assinados.

No caso de algumas concessionárias, porque elas até têm outros casos em que já está a funcionar, como é o caso da Euroscut que tem a concessão Algarve que está nesta situação, mas também tem a Norte que foi da primeira leva. E, quanto a outras, até existe uma associação das concessionárias, que julgo que funciona e que promove a troca de impressões. Aconteceu-nos, várias vezes, perceber que uma coisa que se passava com uns nas negociações, os outros depois já sabiam. Portanto, eles trocavam informações e tal. Penso que é a realidade da vida.

Quer dizer, estamos numa situação que não é a desejável, que será delicada, mas daí a dizer que é extremamente perigosa... Teoricamente sim, mas acho que há um *gentlemen's agreement* qualquer, pelo menos implícito, que faz com que as coisas estejam a correr como se, de facto, estivessem contratualizadas. Mas estou de acordo com o Sr. Deputado de que isto não pode prolongar-se indefinidamente. Mas, como estão novas matérias em discussão nessas negociações, pelo que sei da imprensa, admito que algumas das negociações que estão em curso obriguem a alterar algo que tinha sido acordado anteriormente, o que também explicará — não estou a dizer que o justifica ou não — que o Governo nunca tenha assinado os contratos da segunda geração de negociações e os tenha deixado naquele limbo de que já falámos aqui hoje.

Penso, contudo, que o que interessa ao Estado e ao Governo e o que interessa às concessionárias é, o mais depressa possível, negociar o que houver a negociar e chegar a uma solução estável. Isto parece-me óbvio.

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não me respondeu à outra questão que coloquei, isto é, se anteriormente os contratos não eram imediatamente assinados.

Já agora, colocava-lhe mais uma questão.

Disse que os relatórios foram entregues e que não tiveram despacho. Ora, não sei se tem conhecimento do artigo 14.º-B do Decreto-Lei n.º 141/2006, provavelmente não tem, mas digo-lhe já qual é o seu conteúdo: 30 dias após a entrega, os seus relatórios estão deferidos tacitamente. Portanto, queria apenas dar-lhe nota deste aspeto, porque tinha dito que não foram aceites, mas então...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr. Deputado, sei que isso existe, mas eu não sou parte dos contratos. Quer dizer, não me atinge... Esse é um problema que me ultrapassa.

Imagine que vamos à letra da lei e se diz que estão tacitamente aceites... E *allora?* Ainda não assinaram o contrato! A concessionária não disse que considerava que estava...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Não, não! Eu falava de um seu relatório, o relatório da comissão de renegociação.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Está bem. OK, foi aceite, foi dado como bom, mas entretanto alteraram-se os pressupostos e o Governo diz: «Pois, achei que era bom, mas pensei melhor e agora quero renegociar outras coisas e, portanto, não vou assinar os contratos que decorrem destas minutas.» Sim, porque os nossos relatórios levavam já, em anexo, as minutas de todos os contratos, estava tudo preparadinho, pronto a ser

assinado. Portanto, se se alteram os pressupostos, o Governo não vai querer assinar aqueles contratos.

Estamos naquelas situações em que por mais que se preveja...

Essa dos 30 dias que referiu é para uma situação normal, percebo isso. Mas ultrapassa-me.

Quer dizer, em resposta ao que me perguntou...

O Sr. **Fernando Serrasqueiro** (PS): — Percebe que estamos numa Comissão de Inquérito e que esta não é uma questão, digamos, de acordo... Que fique claro que não há contratos, mas, sim, uma decisão unilateral. Portanto, só quis repisar, nesta Comissão de Inquérito, que não há contratos, há uma decisão unilateral, há relatórios que foram aprovados tacitamente e, neste momento, há uma situação em que sei que está a ser pago o tráfego, que é o tráfego de 2010 corrigido pelo tráfego do caso-base, e isto está a produzir pagamentos superiores aos reais, porque existem quebras de 40%.

Portanto, o que quero dizer é que, neste momento, há um risco de tráfego, que não existe, neste momento, para as concessionárias, porque é o tráfego de 2010 corrigido pelo caso-base, e também não há risco de disponibilidade porque o contrato não foi assinado.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Tratou-se de um *statement* do Sr. Deputado Fernando Serrasqueiro, penso que o Sr. Doutor não vai responder. Não tem de responder.

Para terminar esta segunda ronda de perguntas, tem a palavra a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, que também dispõe de 3 minutos.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Francisco Pereira Soares, quero pegar precisamente nesta última parte. Ainda bem que não respondeu, porque, de facto, levantar delírios sobre hipotéticos cenários, os quais não se conhece, não é propriamente o objeto desta Comissão de Inquérito. Aliás, há pouco, quando dizia que não foram assinados pelo atual Governo os contratos decorrentes do mandato que cumpriu à frente da comissão de renegociação do ex-Governo, ou seja, que o atual Governo não «assinou de cruz» os relatórios que derivaram do anterior Governo, parece-me que é suposto ser normal que seja assim, que haja algum período de observação dos temas e, estando em curso uma renegociação (e, portanto, passando direta e novamente para a renegociação), tudo o que possa dizer-se sobre se há, ou não, contrato assinado, sobre a forma como está a ser pago pode parecer especulação, em minha opinião.

Nesta última ronda de perguntas, queria referir muito telegraficamente o seguinte: o Sr. Doutor referiu várias vezes que, se as negociações não fossem desta forma, tal poderia conduzir ao tribunal arbitral. E é quase um sentimento comum de muitos dos convidados que temos ouvido. Ou seja, dá a ideia de que quando o Estado vai para tribunal perde sempre ou que há um medo louco de que o Estado perde quando vai para tribunal em qualquer contrato. E isso acontece porquê? Porque já se sabe, à partida, que não tem razão nas suas posições? O interesse do Estado está ou não salvaguardado de modo a que, indo a tribunal, possa haver aqui algum equilíbrio de forças?

Quer dizer, também não podemos ter eternamente o fantasma «medo do tribunal arbitral», porque vamos perder. Parece-me, pois, um pouco irreal que se possa ter medo assim deste tribunal. Esta é a primeira consideração sobre a qual gostaria de o ouvir.

Por outro lado, relativamente à fórmula, na resposta que me deu anteriormente, questionou se não me estaria a referir a uma qualquer capa de um diário deste País, mas eu referia-me a declarações de um investigador de Matemática no Instituto Superior de Engenharia do Porto, de nome José Matos, que afirmou...

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — É o que vem no *Correio da Manhã*!

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Exatamente! Ele afirmou, e cito, «as fórmulas são tão estranhas que até pode haver muitas negativas» — algo que não sei muito bem como é possível de aplicar —, «falta rigor e simplicidade e deixa muita arbitrariedade nestes processos».

Foi por isso que perguntei, já várias vezes, como são estabelecidos estes pagamentos e estas fórmulas. Disse-me que havia uma subdelegação de poderes nalguns técnicos da EP ou do InIR, não sabia precisar o órgão. Mas, convenhamos, alguém teve de fazer as fórmulas, elas não nasceram de geração espontânea! E, de facto, também convinha saber se foram ou não testadas em função de um cenário real, ou perceber de que forma é que isso aconteceu. Esta é a segunda consideração que lhe coloco.

Por último, relativamente à questão dos pórticos e das portagens, de que se falou não só aqui hoje mas por várias vezes, também é citado frequentemente nos relatórios das comissões de renegociações... Houve uma decisão política, obviamente. A política tem comandado os destinos do que é feito e, aliás, as próprias concessionárias já cá vieram dizer, várias vezes, que estiveram sempre disponíveis para o que os políticos quiseram fazer com os contratos que tinham. O que queremos saber é se foi ou não na comissão de renegociações que estas questões foram tidas em conta,

nomeadamente que o negócio de cobrança de portagens era exclusivo das concessionárias, que tinha de ser exclusivamente eletrónico e, ao que parece — já o confirmou aqui, numa resposta anterior a um colega meu —, que ainda não tinha sido fechado qualquer acordo e já estavam a ser instalados pórticos nessas vias.

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Sr.^a Deputada, relativamente à questão dos tribunais arbitrais, não é bem assim. O que acontece é o seguinte: quando um tribunal arbitral é chamado a dirimir um desacordo contratual... Eu não sou jurista e, por isso, peço desculpa se disser aqui alguma calinada, mas, como sabe, há um árbitro nomeado por uma parte, outro por outra e, depois, um árbitro presidente por mútuo acordo, julgo eu. Mas há aqui um problema... Como não sou licenciado em Direito, às vezes, faço esta indelicadeza de dizer que, no meu tempo, quem andou em Direito só estudou Matemática até ao 5.º ano e eu acho que é pouco. Não saber o que é uma derivada... É pouco. Isto é uma graça e peço desculpa por dizê-la. Não me levem a mal.

O que quero dizer é o seguinte: nos processos de reequilíbrio financeiro que chegam a tribunal arbitral (diz a experiência), o que acontece é que, como a realidade é *flou*, como estamos muitas vezes a falar em previsões, em cenários de isto, daquilo e daqueloutro, um jurista que não queira ser atacado e que queira a vida facilitada, se se puder agarrar a uns números que estão escritos num papel, agarra-se. E quais são esses números? São os casos-base.

Ora bem, no caso de uma concessão destas, como a concessão Norte, por exemplo, um processo de reequilíbrio que levasse um tribunal a dizer que a concessionária tinha de ser ressarcida de acordo com os tráfegos que

estavam em casos-base, o pagamento exigido ao Estado iria dar centenas de milhões de euros de prejuízo.

Depois, esta modalidade do recurso a tribunais arbitrais parece que é irrecorrível. Quer dizer, ao contrário de um tribunal normal, em que depois ainda há uma segunda instância, há um Supremo, etc., neste caso, isso não acontece, o tribunal arbitral decide e é soberano.

Mais, e este é um aspeto que, por vezes, é esquecido: decide, e a penalidade que uma das partes tenha de suportar é devida no dia seguinte, passe a expressão, enquanto que se o senhor fizer um acordo no âmbito de um contrato a 20 ou a 25 anos, mesmo que pague uma quantia equivalente, vai diluir essa quantia ao longo de 20 ou de 25 anos. Portanto, há aqui uma série de coisas e a experiência... De facto, eu não tenho tido problemas nos últimos anos, mas do que vi relatado e do que se passou... Estive envolvido, como disse, na solução de um problema que esteve quase, quase a ser — não posso garantir-lhe se seria ou não, mas havia indicações de que iria ser — uma decisão muito gravosa para o Estado, que foi aquela história do Viaduto dos Lobos. As outras, como disse, chegaram às minhas mãos já negociadas e foi um problema integrá-las na negociação final.

Percebo a questão da Sr.^a Deputada e peço desculpa por não poder dizer-lhe mais do que isto, por não saber, mas perceba também que há um risco real de, dada a complexidade destas coisas, muitas vezes a decisão de um tribunal arbitral, sobretudo quando há um voto de desempate de um presidente de um tribunal arbitral, ser um pouco simplificadora da realidade. E isso muitas vezes joga contra o Estado, quanto mais não seja por uma razão (porque é da natureza humana, julgo eu): como é o Estado o iniciador do rompimento do equilíbrio do contrato que estava em vigor, se calhar, o juiz acha sempre que quem rompeu é que deve ser penalizado, o benefício não deve ser do infrator.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Como nos antigos divórcios!

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Pois, se calhar.

Passando à questão das fórmulas, que foi a segunda questão que a Sr.^a Deputada colocou, devo dizer que não conheço as fórmulas, mas o que lhe digo é o seguinte: primeiro, quase que lhe garanto que não há fórmulas *open-ended*, quer dizer, não há fórmulas que estejam desenhadas de tal maneira que, se determinados acontecimentos se verificarem, temos um benefício ou um prejuízo — seja para que lado for — quase infinito. Não pode ser! Estas coisas, normalmente, têm intervalos, têm limitações.

Portanto, como eu disse há bocado, com o cuidado que, penso, a Sr.^a Deputada terá notado, eu não conheço a fórmula. Até admito que nalgum contrato possa estar alguma fórmula que esteja errada, até por má transposição. Agora, uma coisa também é certa, e aí funcionam, acho, o bom senso e a confiança: se isso acontecer, com certeza que o Estado chama à mesa a concessionária e diz: «Há aqui um erro óbvio». Até por uma razão: se for um erro nessa fórmula, não estará nas outras.

No caso limite, se foi, de facto, uma falha mesmo técnica e se há ali qualquer coisa que não foi prevista... Porque, às vezes, também pode acontecer o seguinte: uma fórmula funciona muito bem (como dizem os cientistas, explica tudo) e, depois, um dia há um evento que foge àquilo e afinal não foi explicado, e a teoria já não prevalece porque, para ser verdadeira, tem de valer em todos os casos. Repare, eu estou aqui um bocadinho no escuro.

Como disse à Sr.^a Deputada, em relação à questão da determinação dos custos da cobrança de portagens, por exemplo, houve todo o cuidado de, primeiro, fazer contratos de prestação desse serviço, revisíveis

obrigatoriamente ao fim de dois anos. Mesmo dentro desse período de dois anos, há *triggers* de mais ou menos 10% em certas rubricas de custo que, se forem ultrapassados — porque os custos são conhecidos, são comunicados diariamente ou semanalmente —, obriga imediatamente a uma correção.

Portanto, estranharia muito que, numa questão tão importante como a dessas fórmulas que citou, esses cuidados não existissem e não estivessem acautelados. Mas estou aqui a pôr-me de fora num eventual erro que possa existir.

Agora, argumentos de autoridade como os que os jornais gostam muito de publicar: «O investigador, fulano de tal...». Bom, também sou professor, aqui ao lado, há 30 anos, de Análise de Investimento, e também vejo citado o relatório da entidade x.p.t.o. Por acaso, ultimamente, não tenho visto citado o relatório da comissão de negociação... Que diabo! Será assim um relatório tão mau que não seja citável? Porque os jornais gostam muito de citar. Então, se for uma consultora com um nome estrangeiro com um y no meio, é quase a Bíblia! Isto é assim. E quanto menos as pessoas sabem das coisas com mais arrogância os jornais citam. Se formos ver, mesmo em jornais económicos — e assumo o que estou a dizer —, é confrangedora a ignorância de alguns escribas sobre certas coisas. É confrangedora.

Relativamente à última questão, lembre-me: era sobre cobranças de portagens?

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

O Sr. Dr. **Francisco Pereira Soares**: — Ah! Pórticos.

Primeiro, eliminei, desde o início, a possibilidade de ser um sistema convencional de entradas e saídas. Por várias razões: primeiro, porque a

maior parte das entradas e saídas das SCUT não estavam desenhadas de modo a permitir esse sistema — reparem que têm de ter aqueles trevos e não tinham. Portanto, além de ser fisicamente, se calhar, impossível, seria proibitivo.

Em segundo lugar, porque nesta altura, em 2007, já existia a Via Verde com adoção progressiva noutros países, ou seja, a tendência para cobrar portagens de forma eletrónica por identificadores de passagem já estava em marcha e era crescente. Julgo que foi natural — e além disso era a solução mais barata e de mais rápida implementação — considerar as portagens eletrónicas.

Outra foi a questão política: se devia ser obrigatório, se não devia, se devia ficar como ficou.

Houve ainda uma outra coisa, que foi decidir se esse serviço de cobranças de portagens deveria ser feito por entidades afetas a cada concessionária ou por uma entidade única.

Devo dizer que propus, de forma informal, ao Governo de então, quer às Obras Públicas quer às Finanças, não por escrito mas em conversas, que me parecia que o ideal talvez fosse — isto, porque na altura estavam também a decorrer em paralelo as negociações com a Brisa (como digo, não tive nada a ver com elas) — tentar forçar.

Vamos lá ver: a Brisa era uma empresa pública que foi privatizada e a Via Verde já existia aquando da privatização. Portanto, deveríamos tentar conseguir através dos *give and take* das negociações que a Via Verde passasse a ser uma espécie de entidade cooperativa participada por todas as concessionárias. Se calhar, era fácil encontrar um algoritmo: participadas de acordo com o preço relativo de quilometragem de autoestrada que cada uma tinha. Vendi esta ideia aturadamente. Há dias, achei alguma graça

quando vi que, parece, estão negociações em curso que irão, talvez agora, concretizar esta ideia, uns anos depois. Acho graça.

Já agora, também vos digo o seguinte: fui presidente da primeira incubadora de empresas tecnológicas que houve em Portugal, a AITEC. Vendi à Brisa — na altura, ainda pública — e ao seu departamento de investigação a ideia da Via Verde, não de passagem como na Ponte 25 de Abril, mas com um identificador para medir onde é que se entra e de onde é que se sai. Tinha uma empresa pronta a fazer isso. E fizemos até uma empresa que se chamava Britec (que era a junção de Brisa mais AITEC), que depois nunca passou do papel porque se deu a privatização. Mas dá-me um gozo ter estado, pelo menos conceptualmente, a pensar nestas coisas.

Portanto, não foi possível um sistema único. Porquê serem as concessionárias a tê-lo? Também se podia pôr essa hipótese. Penso que foi discutido — aqui, nalgumas audições—, não ter havido um concurso público para o fazer. Não era possível.

Apoiado no conforto que me deu o jurista que estava na Comissão — que há pouco elogiei e penso que não lhe faço favor nenhum — assim como os outros consultores jurídicos que me apoiavam, não era possível, na base dos contratos que existiam, abrir um concurso para a entrada de uma terceira parte na concessão. Isso obrigaria a ir construir coisas «em casa» da concessionária com os riscos que isso comportava. E depois como era? E a regulação dos riscos? Imagine que caía um pórtico sobre um automóvel. Como é que era? Isto seria um inferno. Parece que as concessões estavam relativamente defendidas nos contratos face a estes riscos, e que isso não seria possível acontecer.

Por outro lado, não há por aí pórticos e serviços de prestação de portagens, não é coisa que haja no mercado. O que qualquer um deles fez, através das suas operadoras ou diretamente, foi ir buscar os componentes

aos mesmos fornecedores — aos austríacos, aos alemães, entre outros. Depois, as soluções de *software* é que variavam, mas são todas desenhadas de forma semelhante.

Portanto, teve de se optar por uma solução sub-ótima em relação a um mundo ideal, mas que se procurou monitorar como? Através de algo que, diria, era antimercado, mas que foi de uma tal intrusão em termos do que é a economia dos contratos de prestação de serviços, de detalhe dos custos — com aqueles *triggers* que de que falei há pouco, como as revisões obrigatórias, etc. — que não me parece que, para além de um lucro normal de operação, tenha sido um grande negócio para eles.

Houve alguns que disseram desde o início que, se o Estado um dia conseguisse uma arquitetura global, estariam dispostos a encontrar outras soluções. Admito que isso possa estar a caminho, mas tem de passar pela Via Verde, porque a Via Verde é um dos grandes custos destas transações. Como eu disse, entre a Via Verde e a SIBS penso que o custo de cada transação é de 7,4 cêntimos.

Por outro lado, o custo de uma transação numa viagem Lisboa-Porto ou Lisboa-Faro não é percentualmente muito elevado. Mas se for só uma pessoa a passar por um pórtico, saindo logo a seguir, esses 7,4 cêntimos podem representar 10, 15 ou 20% do custo que ela pagou.

Para meu conforto do ponto de vista jurídico, disseram-me que não era possível nem praticável a ideia de se fazer um concurso. Por outro lado, não havia uma prestação de serviço pronta que dissesse: «Eu vou consultar as empresas *a*, *b*, *c* para me fazerem este serviço». Não havia, e o que aconteceu foi que agenciaram vários serviços: de *software*, de fornecedores de equipamento, etc.

O único que poderia concorrer, em Portugal era, efetivamente, a Via Verde e teria uma vantagem competitiva face a qualquer outro que aparecesse.

E há outra coisa que também é preciso não perder de vista: uma entidade terceira que esteja a cobrar portagens no sistema, conhece os tráfegos, conhece as coisas, e isso seria, eventualmente, em termos de competição, estar «dentro de casa» do outro. Logo, eles defendiam-se disso, seria complicado, admito.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — E assim chegamos ao final da nossa audição.

Dava apenas nota de que o Sr. Deputado Manuela Seabra ficou de entregar à Mesa os dois requerimentos por escrito para, posteriormente, serem discutidos em reunião a agendar para esse efeito.

Algum Sr. Deputado quer usar da palavra?

Pausa.

O Sr. Deputado Altino Bessa está hesitante...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, Sr. Presidente. Se fazem questão de entregar os requerimentos por escrito — há pouco, pelos vistos não era essa a intenção —, eu teria a intenção de responder; se querem entregar os requerimentos por escrito, quando os mesmos entrarem, responderei.

O Sr. **Presidente** (Emídio Guerreiro): — Faremos o debate nesse momento.

Resta-me agradecer ao Sr. Dr. Francisco Pereira Soares a disponibilidade e a forma como colaborou connosco e a todos os Srs. Deputados pela forma como decorreram os trabalhos.

Amanhã, teremos mais uma reunião, com início às 14 horas e 30 minutos, com a presença do Sr. Dr. Vítor Almeida, largamente citado hoje, aqui, nesta audição.

Está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 9 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.