negocios

Preço: 1,60 €
Classe: Economia
Data: 05.08.2014

Periodicidade: Diário
Tiragem: 16 371
Página: 28

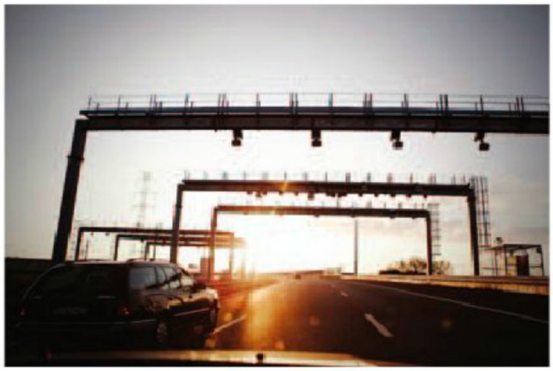
Morais Leitão
Galvão Teles
Soares da Silva

CONVIDADA

# Em defesa das PPP

**FILIPA ARANTES PEDROSO**
Advogada

Bruno Simão



As parcerias público-privadas (PPP), designadamente as do sector rodoviário, têm sido muito criticadas por terem gerado enormes encargos para o Estado. Embora isto seja verdade, o problema não está nas PPP em si, mas na forma como o Estado negociou algumas das PPP e a introdução de PPP com portagens virtuais, ou seja, as chamadas SCUT (sem custo para o utilizador). A agravar esta situação, foram construídas auto-estradas em excesso que tinham fluxos de trafego inferiores aos previstos nos próprios estudos, situação que se veio a agravar enormemente com a crise em Portugal.

A grande vantagem das PPP do sector rodoviário com portagens reais reside no facto de permitir ao Estado a construção de grandes obras passando para o investidor privado o custo da construção, o risco de tráfego, a gestão e a manutenção das infra-estruturas rodoviárias. Se há custos que o Estado tem vindo a suportar com as PPP, com portagens reais, foram apenas em consequência de alterações unilaterais, efectuadas pelo próprio Estado, às condições previstas e acordadas nos respectivos contratos, nomeadamente alterações às taxas de portagens, ao traçado ou traçados acordados (por força da não aprovação dos mesmos pelas entidades ambientais) ou à legislação específica aplicável a estas PPP. Caso não se tivessem verificado estas alterações unilaterais, as PPP do sector rodoviário com portagens reais não teriam encargos para o Estado.

No caso das portagens virtuais ou SCUT, a situação é diferente, o Estado apenas difere no tempo o pagamento da obra e a remuneração do parceiro privado. Este tipo de PPP pode justificar-se nalguns casos, como por exemplo em zonas interiores, em que o privado não está disposto a investir, visto existir muito pouco tráfego. No entanto, o grande número de auto-estradas construídas neste regime, criou, a prazo, situações incomportáveis para o orçamento do Estado, o que levou o Estado a renegociar os contratos SCUT. As SCUT foram, sem dúvida, o primeiro grande erro do Estado.

O segundo grande erro do Estado foi transferir o risco de tráfego do privado para o Estado, quando negociou o pagamento de portagens nas SCUT, e criou os chamados pagamentos por disponibilidade da infra-estrutura.

Com efeito, a grande maioria das PPP do sector rodoviário encontram-se, actualmente, abrangidas pelo sistema de pagamentos por disponibilidade, incluindo algumas que tinham portagens reais. Os montantes pagos pelo Estado pela disponibilidade de infra-estrutura são na maioria fixos (há uma pequena parte variável por serviços prestados) e indexados à inflação, enquanto as portagens cobradas pelo Estado, através das Estradas de Portugal, SA (EP), variam directamente com o tráfego. Ora, como o fluxo de tráfego não chega para cobrir os encargos que o Estado tem com os pagamentos por disponibilidade, o Estado tornou-se um pagador líquido nas PPP do sector rodoviário.

Esta situação, incomportável para o Estado, levou o actual Governo, por imposição da Troika, a renegociar os contratos de PPP sem portagens reais. Acontece que, com as dificuldades financeiras que impediam, e ainda impedem, a renegociação dos contratos de financiamento, a renegociação das PPP do sector rodoviário limitou-se a diminuir os requisitos dos níveis de operação, a reduzir os encargos fixos com as grandes reparações, transferindo-as para o Estado, com respectiva dedução nas contas de reserva, e, a diminuir, num ou noutro caso, a rentabilidade dos capitais próprios dos accionistas.

No entanto, havia outras alternativas propostas pela Ernst & Young no estudo que fez a pedido do Estado, nomeadamente a transferência da cobrança das portagens e respectivo risco para as entidades privadas/concessionárias, aumentando o prazo das PPP de forma a permitir o cumprimento dos contratos de financiamento e a remuneração dos accionistas. Outra alternativa sugerida foi a privatização das auto-estradas. No entanto, nenhuma destas sugestões foi seguida pelo actual Governo.

Embora os encargos líquidos com as PPP do sector rodoviário tenham diminuído 24% de 2012 para 2013, o Estado continua a ter um encargo de cerca 511 milhões de euros com as PPP do sector rodoviário, logo seguido das PPP do sector da saúde que atingiu em 2013 o montante de 401 milhões de euros, mais 23% do que em 2012. ■