



**Diário Notícias**

31-05-2012

**Periodicidade:** Diário

**Classe:** Informação Geral

**Âmbito:** Nacional

**Tiragem:** 56361

**Temática:** Política

**Dimensão:** 757

**Imagem:** S/Cor

**Página (s):** 1/10

**Encontrados desvios de 705 milhões e acordos secretos em seis PPP**

**TRIBUNAL DE CONTAS** A auditoria do tribunal aponta ainda múltiplas falhas no quadro jurídico e financeiro das parcerias público-privadas rodoviárias. **POLÍTICA** PÁG. 10

# Desvio em 6 PPP pagava um subsídio da função pública

**Relatório.** TC descobriu acordos secretos em contratos aprovados pelo Executivo de Sócrates que agravam custos em 705 milhões

MARINA MARQUES

A Estradas de Portugal assinou acordos secretos com cinco subconcessionárias privadas de parcerias público-privadas (PPP) rodoviárias que aumentaram os custos dos contratos em 705 milhões de euros, valor que garantiria pelo menos um dos subsídios deste ano à função pública.

Esta é uma das conclusões apresentadas pelo relatório de Auditoria ao Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Privado, hoje revelado pelo Tribunal de Contas, que aponta múltiplas falhas ao quadro jurídico e financeiro associado às PPP rodoviárias constantes do modelo de gestão e de financiamento do sector rodoviário posto em prática pelo Executivo de José Sócrates.

O total da proposta inicial das seis subconcessões lançadas em 2010 pelo anterior Governo PS cifrava-se nos 1738 milhões de euros, valor que foi agravado em 40% (os já referidos 705 milhões de euros), fixando-se nos 2443 milhões. Em termos absolutos, a Brisa, na subconcessão do Baixo Tejo, foi a concessionária mais beneficiada. Com um agravamento de 168,7%, o valor da primeira fase do concurso passou de 115 milhões para os 309 da proposta final (*ver quadro*).

Uma alteração feita à revelia do Tribunal de Contas. Em causa estão acordos assinados em 2010 com os consórcios Aenor (Mota/

/Engil), Soares da Costa, Edifer/ Dragados, MSF/Somague e Brisa, que foram reprovados pelo Tribunal de Contas porque "o resultado das negociações [entre a primeira fase do concurso e a fase final] não podia acarretar condições menos vantajosas para o concedente [a Estradas de Portugal] do que as inicialmente propostas", explica o documento.

Após a recusa dos vistos (nas subconcessões da Auto-Estrada Transmontana, Douro Litoral, Baixo Alentejo, Algarve Litoral, Litoral Oeste), os contratos foram "reformados" e reenviados à aprovação do Tribunal de Contas. Nesta fase, e como os valores estavam em conformidade com os estabelecidos na primeira fase do concurso, receberam visto positivo do TC.

No entanto, no decurso dos trabalhos de auditoria ao modelo de gestão, "foi detetada a existência de acordos entre os bancos financiadores, as subconcessionárias e a Estradas de Portugal, consagrando um conjunto de 'compensações contingentes' [...] devidas às subconcessionárias sem reservas ou condições e têm por objetivo compensar as mesmas pelos custos financeiros adicionais sofridos em resultado da crise financeira internacional".

O relatório do TC destaca ainda que os valores dos contratos "reformados" somados aos das "compensações contingentes" (que não foram enviados ao TC) coincidem com os montantes registados nos



Novo modelo introduziu portagens nas ex-Scut

contratos que foram reprovados pelo tribunal.

Apesar de tanto Mário Lino como Paulo Campos (responsáveis da tutela na altura da assinatura dos acordos) defenderem, em sede de contraditório, que "os processos foram absolutamente transparentes", o órgão presidido por Guilherme d'Oliveira Martins tem um entendimento diferente.

Destacando o facto de os acordos em causa constituírem "uma forma adicional de remuneração das subconcessões, que não estava prevista nos cadernos de encargos" e que "mão foi visada por este Tribunal", o TC diz que "vai estar atento aos eventuais pagamentos a realizar sob a forma de 'compensações contingentes'". Isto porque, alerta, esses pagamentos "podem vir a constituir infrações financeiras". Neste âmbito, o TC esclareceu o DN que "ficou expressa a recomendação de determinar à Estradas de Portugal que remeta a este Tribunal toda a documentação relativa a eventuais atos de reposição do equilíbrio financeiro das subconcessões".

## CONTRADITÓRIO

“ Com a introdução de portagens reais nas ex-Scut, agamos portagens, contribuição do serviço rodoviário [6,4 cêntimos por litro de gasolina e 8,6 cêntimos por litro de gasóleo] cada vez que se mete gasolina e ainda a dívida da Estradas de Portugal através do OE”

RELATÓRIO DO TRIBUNAL DE CONTAS

“ Com o novo modelo, os contribuintes contribuíram com 822 milhões de euros para a EP, entre 2007 e 2001, contra 7075 milhões sem o modelo”

PAULO CAMPOS

EX-SECRETÁRIO DE ESTADO

“ Os encargos liquidados com PPP rodoviárias pagos em 2011, 1,520,9 milhões de euros, representaram um acréscimo de 30% face à previsão anual”

RELATÓRIO DO TRIBUNAL DE CONTAS

“ Os Orçamentos de Estado do XVI (ministro das Finanças Bagão Félix) e XIX Governos (ministro das Finanças Vítor Gaspar) concluem que os encargos com as PPP diminuíram, entre 2005 e 2011, cerca de 596 milhões de euros”

PAULO CAMPOS

EX-SECRETÁRIO DE ESTADO

## Comissão reduzida à análise de apenas cinco das 25 PPP iniciais

**PARLAMENTO** As três parcerias ferroviárias e as concessões Brisa e Oeste são as únicas, para já, sobre as quais a comissão vai trabalhar

Apenas com o voto contra do PS, foi ontem aprovada pela Comissão de Inquérito às parcerias público-privadas (PPP) a análise de apenas cinco das 25 parcerias que se encontram no âmbito desta comissão. Isto numa primeira fase, enquanto decorrem as negociações que o atual Governo tem em curso.

Esta decisão foi tomada na sequência da resposta do Executivo remetida à comissão sobre quais os contratos de PPP em renegociação. De acordo com a carta enviada pelo Ministério das Finanças, estão em processo de revisão as concessões ex-Scut Norte, Grande Lisboa, Lusoponte, Litoral Centro,

Douro Litoral, Túnel do Marão e as subconcessões lançadas pela Estradas de Portugal. Assim sendo, resta à comissão, para já, a análise de duas PPP rodoviárias (concessões Brisa e Oeste) e as três ferroviárias (Fertagus, Metro Sul do Tejo e Poceirão-Caia).

Como o Governo não apontou data de conclusão das renegociações, a comissão decidiu ainda que, se considerar que os seus trabalhos estão a ser afetados pela demora na conclusão dos processos, avançará para a análise das PPP em negociação.

A Comissão volta a reunir-se hoje, para ouvir Carlos Oliveira da Cruz, professor do Instituto Superior Técnico, estando marcadas mais duas audições: na terça-feira, é a vez de Vítor Almeida, técnico do Ministério das Finanças, seguindo-se Lopes Cardoso, ex-membro do Grupo de Trabalho para a Reavaliação das PPP, na quarta-feira.

### CUSTOS AUMENTARAM 40,6%

Subconcessão	Consórcio	Proposta inicial (milhões de euros)	Proposta final	Variação	
				Valor	%
AE Transmontana	Soares da Costa/FCC	470	539	69	14,7%
Douro Interior	Aenor (Mota/Engil)	697	757,3	60,73	8,7%
Baixo Alentejo	Edifer/ Dragados	238	286,8	48,7	20,5%
Algarve Litoral	Edifer/ Dragados	-168	-28	140	83,3%
Litoral Oeste	MSF/ Brisa/Somague	386	579	193	50,0%
Baixo Tejo	Brisa	115	309	194	168,7%
<b>Total</b>		<b>1738</b>	<b>2443</b>	<b>705</b>	<b>40,6%</b>

Fonte: Tribunal de Contas