

AS PPP's CUSTARAM AO ESTADO 1.487 MILHÕES € EM 2015 E, EM 2016, SERÃO 1.690 MILHÕES € E NADA MUDA COM O ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2016

Em 2012, a empresa de consultoria Ernst & Young realizou, a pedido do governo de então, o “*Estudo de 36 contratos de Parcerias Público Privadas (PPP's) do Estado Português*”. Esta análise das parcerias, que abrange as concessões a grandes grupos económicos e financeiros das autoestradas do Norte Litoral, Grande Porto, Costa da Prata, Beiras Litoral e Alta, Beira Interior, Algarve, Interior Norte (ex-SCUTs), e também as da Grande Lisboa, Norte, Transmontana, Douro Interior, Algarve Litoral, Baixa Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Oeste Litoral Centro, Douro Litoral, incluindo a Lusoponte e o Túnel do Marão, e as parcerias da saúde e segurança; repetindo, este estudo revelou que as taxas de rentabilidade (TIR) obtidas pelos grupos privados que obtiveram estas concessões variavam entre 4,96% (autoestrada do Norte) e 17,35% (Beiras Litoral e Alta). Uma taxa de rentabilidade de 17,35% está associada naturalmente a contratos leoninos e a lucros excessivos que poucas empresas atualmente obtêm.

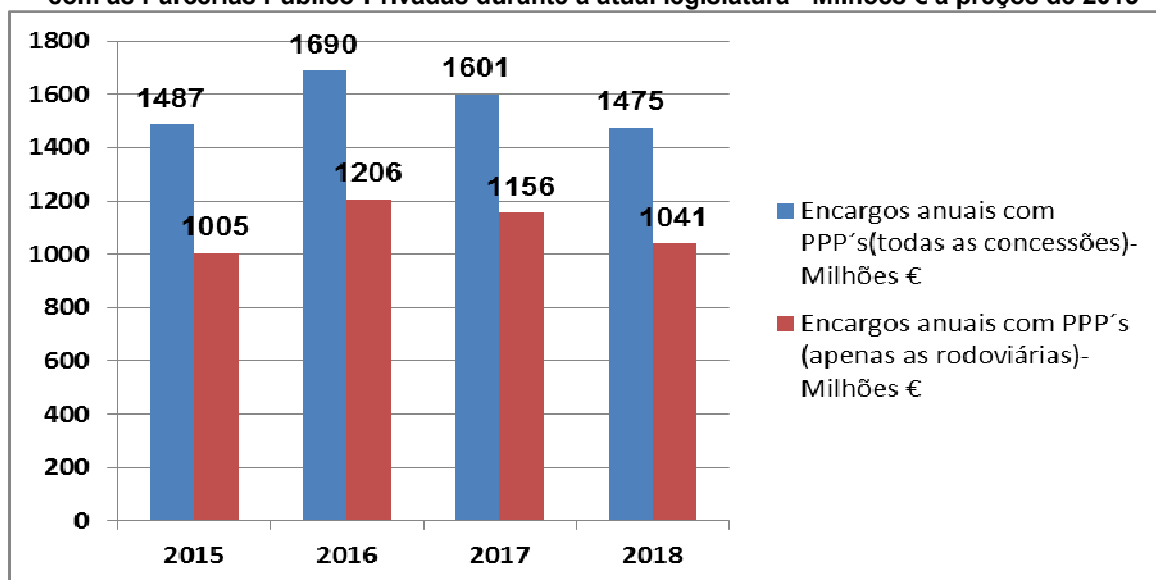
Nessa altura, utilizando os dados recolhidos pelo Ernst & Young sobre as PPP's , que constavam desse estudo, mostramos, fazendo os cálculos necessários, que reduzindo as exorbitantes taxas de rentabilidade dos acionistas acordadas e financiadas pelo Estado e pelos utentes para valores mais consentâneos com a prática do mercado, obter-se-iam elevadas poupanças para o Estado, como mostram os dados do quadro 1.

Quadro 1- Poupanças anuais que o Estado poderia obter nas Parcerias Público-Privadas

PPP - Rodoviárias - 15.419 Milhões euros (TIR média ponderada 10,4%)	
REDUÇÃO DE ENCARGOS - Média anual -POUPANÇA PARA O ESTADO - Em milhões €	
Com uma taxa de rentabilidade de 5%	-687,4
Com uma taxa de rentabilidade de 6%	-570,3
Com uma taxa de rentabilidade de 7%	-447,9

A poupança anual que o Estado obteria se reduzisse as taxas de rentabilidades dos acionistas privados que, como se referiu, chegam a atingir mais de 17%, para uma taxa de rentabilidade entre os 5% (algumas das concessões tinham taxas de rentabilidade próximas deste valor) e 7% (que é uma taxa de rentabilidade que está acima da praticada no mercado); repetindo, a poupança que o Estado obteria nas parcerias varia, em média, entre 687,4 milhões € e 447,9 milhões € por ano. Tal medida seria importante pois conteria os encargos atuais como futuros do Estado neste setor, que se estão a tornar incomportáveis devido ao tipo de contratos assinados por governos do PSD e do PS.

Gráfico 1- Encargos anuais líquidos (depois de deduzidos as receitas das portagens) do Estado com as Parcerias Público-Privadas durante a atual legislatura - Milhões € a preços de 2015



FONTE: Relatório do OE-2016

Como revela o gráfico, só durante a atual legislatura (2015/2018) prevê-se que o Estado tenha de suportar 6.253 milhões € de encargos com as Parcerias Público Privadas,

sendo 4.408 milhões € com as rodoviárias (autoestradas). E isto a preços de 2015, pois a preços correntes de cada ano será certamente um valor mais elevado

A REDUÇÃO DOS ENCARGOS DAS PPP's PROPAGANDEADA PELO GOVERNO PSD/CDS

O PSD/CDS, durante os anos em que foi governo, encheu os órgãos de comunicação social com notícias sobre as poupanças que tinha obtido com a renegociação dos contratos de Parceria Público Privado. Por ex., em 9 de Abril de 2015, os media divulgaram as seguintes declarações do então ministro da Economia, Pires de Lima, "Foi um bom dia porque foi aprovado em Conselho de Ministros o fecho da negociação de facto de seis PPP, que no total representam uma poupança para os contribuintes portugueses de 2.020 milhões de euros". E o mesmo órgão de comunicação social acrescentava: "Governo aprovou esta quinta-feira os novos contratos de seis concessões rodoviárias que resultaram da renegociação desenvolvida ao longo de três anos para reduzir os encargos do Estado com as Parcerias Público Privadas (PPP). O primeiro pacote de negociações fechadas, incluindo já o acordo dos bancos financiadores e as alterações legais, vai permitir uma poupança acumulada da ordem 2000 mil milhões de euros, ao longo do prazo das concessões. Para fechar este grupo, que inclui quatro antigas Scut e duas concessões com portagens (Norte e Grande Lisboa), falta apenas a luz verde do Tribunal de Contas que terá de validar as novas bases de concessão. Cinco destas concessões são exploradas pela Ascendi, empresa do grupo Mota-Engil. A sexta, Interior Norte, tem acionistas estrangeiros"

No entanto, se analisarmos os encargos previstos com as PPP's antes da negociação e depois da negociação, conclui-se que praticamente se mantêm os mesmos valores. No Relatório do Orçamento do Estado para 2012, portanto antes da negociação, previa-se que os encargos líquidos das PPP's no período 2015-2018 somassem 5.863 milhões € a preços de 2012. No Relatório do Orçamento do Estado para 2016 prevê-se que, no mesmo período, os encargos líquidos (depois de deduzidas as receitas das portagens) com as PPP's atinjam 6.253 milhões € a preços de 2015, ou seja, mais 6,7%, que é superior ao aumento de preços verificado entre 2012 e 2015. No Relatório do OE-2016, na pág. 49, a propósito do resultado das negociações relativas a 9 contratos de negociação de Parcerias Público-Privadas (Ex-SCUT's: Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa da Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve e ainda as concessões do Norte e da Grande Lisboa) pode-se ler o seguinte: "A redução de encargos líquidos para o Estado, resultante da negociação destes contratos, pode ascender a cerca de 722 milhões de euros, em valores atualizados sem IVA, por referência a dezembro de 2012, para o período compreendido entre 2013 e o termo das referidas parcerias". Portanto, um valor muito inferior ao anunciado por Pires Lima.

Para além disso, e como consta do próprio Relatório do OE-2016; "a redução tem de ser comparada com os encargos assumidos pelo Estado antes do processo de renegociação e inclui os seguintes impactos, resultantes da transferência de riscos e da assunção de encargos adicionais, bem como da redução de receitas para o Estado, a saber: (1) Transferência dos encargos com grandes reparações em 8 dos 9 contratos renegociados, que passam a ser assumidos pelo Estado no futuro, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado; (2) Transferência das receitas de portagem na concessão da Beira Interior para a concessionária, de acordo com o novo modelo remuneratório acordado para esta parceria; (3) Partilha de benefícios financeiros em 6 dos 9 contratos renegociados; (4) Possibilidade de prorrogação do prazo de concessão em 5 dos 9 contratos renegociados, na sequência do mecanismo de partilha de receitas de portagem acordados. E aquela estimativa de redução de encargos líquidos decorrente da negociação destes contratos, sendo uma projeção, pode variar em função de variáveis dinâmicas, como é o caso dos encargos efetivos que vierem a ser suportados pelo Estado em grandes reparações e em função do perfil de tráfego efetivo que venha a verificar-se nos empreendimentos rodoviários em apreço. De referir ainda que da negociação destes contratos resultou o alargamento do princípio de neutralidade fiscal relativamente a variações na tributação direta sobre o lucro". Portanto, mais benefícios para os grupos privados.

Por outras palavras, os resultados em termos de poupanças para o Estado resultantes das “renegociações” feitas durante o governo PSD/CDS até podem ser nulos, ou mesmo determinar no fim um aumento de encargos para o Estado. Isto até é confirmado pela “Análise à Proposta de Lei do OE-2016” feita pela UTAO pois, segundo ela, o valor atualizado para 2016 dos encargos líquidos com as PPP's era de 10.202 milhões € em 2012 e de 10.509 milhões € em 2016. E como se afirma no mesmo relatório de análise, “a previsão de decréscimo dos encargos líquidos constante do OE-2013 foi revista nos OE subsequentes, sobretudo devido à revisão em baixa das receitas previstas com as PPP rodoviárias, mas também devido a uma revisão em alta dos encargos brutos previstos com as estas parcerias” (pág. 115), portanto os encargos com as PPP's, no lugar de diminuírem, até aumentaram com a “renegociação” feita pelo governo PSD/CDS

Para completar este quadro das PPP's interessa saber quais os grupos privados beneficiados com as Parcerias Público Privadas, Segundo a Ernest Young são os seguintes: a Brisa do grupo José Mellos e o Fundo de Investimentos Arcus (com 1.244Kms); Mota-Engil (com 535Kms); Grupo Espírito Santo (283Kms), Indirium Conseciones e Infraestruturas, SA (280Kms), Cintra (170Kms), EDIFER (145Kms), Soares da Costa (131 Kms) e Tecnovia (111Kms).

O QUE É PRECISO FAZER QUE AINDA NÃO FOI FEITO

Perante estes dados contraditórios é urgente fazer o que nunca foi feito. Em primeiro lugar, é preciso tornar todas as negociações das Parcerias Público Privadas transparentes para os portugueses, divulgando integralmente os contratos assinados, pois são eles, com os impostos e as portagens que pagam, que suportam os encargos com as PPP's. Portanto, é urgente tornar transparente toda esta situação, pois ela nunca foi divulgada mesmo aos deputados (quando estive na AR como deputado solicitei ao governo de Sócrates os contratos das PPP's assinados com os grupos privados, mas este recusou-se a divulgar várias cláusulas, em particular a chamada “cláusula de disponibilidade” que garante lucros certos e elevados aos grupos económicos mesmo que não haja tráfego suficiente que financie esses lucros, com o argumento que eram cláusulas confidenciais).

Em segundo lugar, como um dos objetivos anunciados pelo governo PSD/CDS da renegociação das PPP's, era precisamente “a redução da taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista em caso base” para assim reduzir os encargos para o Estado, como consta da pág. 74 do Relatório do OE-2015, é importante que seja conhecida a TIR atual de cada uma das concessões, antes e depois da negociação, e qual foi a redução que desta forma se conseguiu nos encargos para o Estado. E se nada foi feito, e se as taxas de rentabilidade dos privados continuarem a ser excessivas há que renegociar e impor taxas mais baixas que impeçam que os grupos privados obtenham lucros excessivos à custa dos utentes das autoestradas e dos contribuintes.

Em terceiro lugar, como a redução de encargos resulta também de cortes em investimentos que já não serão realizados, interessa que seja elaborada uma lista dos investimentos cortados e os respetivos custos, para assim se poder ficar a saber quais os resultados desses cortes tanto em volume financeiro como em termos de acessibilidades e, conseqüentemente, da sua justeza ou da falta dela.

Finalmente, como a redução dos encargos também resulta da transferência da responsabilidade das grandes reparações das autoestradas dos grupos privados para o Estado, ou seja, para a entidade pública “**Infraestruturas de Portugal**”, interessa saber que encargos os grupos privados deixaram de suportar, e qual o montante de encargos e custos que o Estado e, em particular, a empresa pública “**Infraestruturas de Portugal**” terá de suportar, para assim se poder avaliar quem foi beneficiado (Estado ou grupos privados). Isto até porque se prevê que os prejuízos desta entidade pública (IP) aumentem, entre 2015 e 2016, de 630 milhões € para 1.131 milhões €, o que contribuirá para o aumento do défice orçamental, já que entram no cálculo deste. E certamente este agravamento de prejuízos deverá resultar também da transferência dos custos de manutenção das autoestradas dos grupos privados para o Estado pois está associado a um aumento de despesa deste IP em 2016 como consta do próprio documento de análise da UTAO (Tabela 22, pág. 102).

Eugénio Rosa, edr2@netcabo.pt, 22.2.2016