



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Lei n.º 606/XVI-1ª

Determina a reversão das atuais PPP rodoviárias

Exposição de motivos

Desde a implantação do modelo das Parcerias Público-Privadas que os sucessivos governos constatarem o falhanço do modelo e decidem que é preciso voltar a insistir nele, e que, desta vez é que irá acontecer o que nunca se verificou até então.

É significativo que, em 2006, o Decreto-Lei que alterava a lei de 2003 já sentisse a necessidade de referir que:

- «...as entidades com competência nesta matéria têm, aliás repetidamente, alertado para situações de acréscimo de onerosidade para o Estado relativamente às expectativas iniciais...»;
- «...não se verifica uma efetiva transferência de riscos para os parceiros privados...»;
- «...o parceiro público assume compromissos ou assegura taxas de rendibilidade dos capitais privados sem correspondência no perfil de risco efetivo do projeto...».

Da mesma forma, a Comissão Parlamentar de Inquérito à «Contratualização, renegociação e gestão de todas as Parcerias Público-Privadas do sector Rodoviário e Ferroviário», cujo relatório final é de julho de 2013, já apontava que:

- «Portugal é o país da Europa com maior investimento em PPP em percentagem do PIB»;
- «A utilização “massiva” de PPP em Portugal como forma de financiamento do Estado não cumpriu o seu objetivo fundamental: reduzir custos para o Estado e melhor satisfazer as necessidades públicas»
- «O recurso sistemático às PPP, especialmente as rodoviárias, teve por base a necessidade de os agentes políticos realizarem obra sem formalmente se endividarem, ou seja, sem que estes encargos fossem contabilizados como dívida pública inscrita nos Orçamentos de Estado, desde logo porque existiu um aproveitamento político pernicioso associado aos critérios do Tratado de Maastricht, com a Comissão Europeia e o Eurostat a não considerarem este tipo de contratação como dívida Pública;»
- «Esta posição dos Governos, da Comissão Europeia e do Eurostat foi um erro tendo em consideração a expansão massiva de PPP no que diz respeito ao equilíbrio das contas públicas. Uma PPP tem por base um pagamento, sob diversas formas, do Estado a um



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS Grupo Parlamentar

parceiro privado. Esse pagamento é sempre dívida pública, como aliás a Troika UE/FMI/BCE a propósito do memorando de entendimento com o Estado Português, por via da ajuda financeira a Portugal, obrigou a mesma fosse reconhecida;»

- «Sendo o histórico de "derrapagens" orçamentais nas obras em modelo de empreitada pública um dos argumentos mais frequentes para a opção pelo modelo PPP, o que esta Comissão verificou foi que os contratos PPP já se saldaram até à data em sucessivos processos de reequilíbrio financeiro, com milhares de milhões de euros de despesa para o Estado não prevista inicialmente.»

Mais uma vez, alterou-se a forma, mas manteve-se o modelo das PPP. Com péssimos resultados para o Estado e para o erário público.

Nos últimos 10 anos (2014-2023) as PPP rodoviárias custaram ao estado 11,3 mil milhões¹ de euros de encargos líquidos. Mas os encargos brutos suportados pelo Estado são cerca de 4 mil milhões de euros superiores (incluindo as portagens que o Estado recebe e transfere para as concessionárias). Já os encargos líquidos suportados pelo povo português, esses são cerca de 8 mil milhões de euros superiores, pois incluem, além do pago pelo Estado, aquilo que os portugueses pagam diretamente nas portagens às concessionárias. Vejamos as contas de 2023 a seguir exemplificadas que apontam para um valor anual de contribuição líquida do povo português para as PPP rodoviárias de quase 2,5 mil milhões de euros.

2023 – Custo anual real para os portugueses das PPP rodoviárias	Milhões €
Encargos Líquidos das PPP ²	1078,4
Total das Portagens pagas em Portugal ³	1346,9
Total	2425,3

Também significativo é o facto do total de investimento das concessionárias em novas construções ser de 0,18 milhões de euros em 2023. É este o retorno de entregar quase 2,5 mil milhões às concessionárias! Mesmo o volume de grandes reparações – 49,8 milhões – é um valor reduzido para tal volume de contribuições.

Por fim, como se não fosse suficiente, as concessionárias ainda apresentam sucessivos processos de Reequilíbrio financeiro, normalmente em amigáveis "Tribunais" Arbitrais, que, de acordo com os dados da UTAO, no final do primeiro semestre de 2024 tinham ascendido a 1240 milhões de euros só os PREF do sector rodoviário: «A 30 de junho de 2024, o valor das contingências

¹ 2023 (1,1 mME); 2022 (1,1 mME); 2021 (1,3 mME); 2020 (1,1 mME); 2019 (1,0 mME); 2018 (1,2 mME); 2017 (1,1 mME); 2016 (1,2 mME); 2015 (1,0 mME); 2014 (1,1 mME).

² Os Encargos líquidos são o total das despesas com as PPP, menos as receitas realizadas pelo Estado através de portagens que recebe diretamente. Fonte: UTAP

³ Incluem, além das receitas de portagens que o Estado recebe, cerca de 362 milhões de euros, as portagens das PPP onde essa receita é embolsada diretamente pelo concessionário, com destaque para as concessões da Brisa (750 milhões de euros) e da Lusoponte (99 milhões de euros). Fonte APCAP



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS Grupo Parlamentar

peticionadas pelos parceiros privados do sector rodoviário registava um crescimento significativo face ao verificado no final de 2023. Os valores peticionados ascendiam a 1766,3 M€ no final de junho de 2024 e resultam, na sua grande maioria, de ações arbitrais e pedidos de Reposição do Equilíbrio Financeiro efetuados pelos parceiros privados das concessões (600 M€) e das Subconcessões rodoviárias (640 M€). De acordo com a informação mais recente disponibilizada pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), o stock de responsabilidades contingentes (ações arbitrais, REF e outros riscos identificáveis) associadas a PPP rodoviárias — Concessões e Subconcessões —, ascendeu a 1239,7 M€ em 30 de junho de 2024, registando-se um aumento significativo de 590,2 M€ face ao registado no final de 2023 (671,5 M€). Este tipo de responsabilidade contingente encontra-se agora repartido entre o subconjunto das concessões rodoviárias (600 M€) e o das subconcessões rodoviárias (cerca de 640 M€), relativamente aos quais se registaram acréscimos de 337 M€ e de 232 M€, respetivamente, face ao final de 2023. Destacam-se a ação arbitral intentada pelo parceiro Rotas do Algarve Litoral, S.A. (Subconcessão Algarve Litoral), atualmente valorizada em 350 M€ (ao montante peticionado inicialmente, 445 M€, deduzem-se os valores entretanto pagos a título provisório, até 30 de junho de 2024, no valor de 95,4 M€), a ação arbitral interposta pela Subconcessão Douro Interior, no valor de 233 M€, e os pedidos de REF interpostos pelas concessionárias da Brisa e Douro Litoral, já no decorrer de 2024, em resultado dos impactos decorrentes da pandemia da doença COVID-19, que ascendem a 221,5 M€ e 108,3 M€, respetivamente.»⁴

As PPP rodoviárias estão a chegar ao fim, terminando o essencial nos próximos dez anos. Alguns dos principais contratos terminam ou podem ser terminados nos próximos cinco anos. Percebe-se o afã de algumas das concessionárias em garantir o mais depressa possível o prolongamento de tão rentável negócio. É de temer que o Governo faça na rodovia o mesmo que fez na ferrovia, onde prolongou um contrato de concessão – FERTAGUS – por seis anos com uma concessionária incapaz de responder às necessidades das populações.

Se o País se libertar destes contratos, se recuperar os recursos públicos que estão a ser dirigidos para os grupos económicos e multinacionais que controlam as autoestradas em Portugal, o Estado português pode, com facilidade, assumir diretamente a gestão da rede concessionada (se considerarmos o total das despesas operacionais e de investimento de 2023, no valor de 496 milhões de euros, de acordo com a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens), as grandes reparações (que já suporta, com a IP a pagar 50 milhões em 2023) ainda libertando quase dois mil milhões de euros para investimento reprodutivo ou para uma redução dos custos suportados pelos portugueses com as portagens. No entanto, para que tal seja possível, é indispensável travar a renegociação dos atuais contratos responsáveis por elevados prejuízos para o País. É esse o propósito do presente projeto de lei do PCP.

⁴Relatório da UTAO, Orçamento de Estado 2025



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Integração das Parcerias Público-privadas rodoviárias na gestão pública

As atuais parcerias público-privadas rodoviárias cujas concessões alcancem o seu termo não são suscetíveis de renovação devendo a IP – Infraestruturas de Portugal tomar as medidas necessárias para integrar cada uma das concessões na sua operação.

Artigo 2.º

Redução ou eliminação de portagens

À medida da integração das atuais PPP na gestão da IP – Infraestruturas de Portugal, esta deve fundamentar uma proposta, para cada concessão ou subconcessão, de redução, ou mesmo eliminação, das respetivas portagens, que deve ser considerada na elaboração da Proposta de Lei do Orçamento do Estado do ano seguinte.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Assembleia da República, 11 de março de 2025.

Os Deputados,

ANTÓNIO FILIPE; PAULO RAIMUNDO; PAULA SANTOS; ALFREDO MAIA;