

Executivo defende modelo que permita transferência de parte do fardo da dívida para o privado, mas o plano será difícil de concretizar.

A linha da operação pública de transportes está quase a chegar ao fim. O Governo quer fechar a venda das concessões no sector até Outubro, de modo a dar tempo ao Tribunal de Contas (TC) para se pronunciar sobre a operação até ao final do ano - a data estabelecida para encerrar definitivamente este dossier. O trabalho de auscultação a investidores e reguladores já começou, para definir os moldes do processo até Junho.

O PÚBLICO apurou que este é o calendário em cima da mesa do executivo, que inicialmente tinha planeado entrar em 2013 já com as concessões entregues a privados. Até Outubro, têm de estar escolhidos os compradores e assinados os contratos, que seguirão depois para o TC, presidido por Guilherme d'Oliveira Martins.

A este organismo caberá fazer a fiscalização prévia dos contratos, para que estes sejam considerados válidos. Mas, tendo em conta os prazos estipulados na regulamentação do TC, o Governo tem de dar este passo em Outubro, no limite. É que a avaliação do tribunal pode demorar até 30 dias úteis e, caso os documentos sejam devolvidos para esclarecimentos adicionais, a contagem é interrompida.

O trabalho está a ser acelerado desde o início do ano, tendo sido criadas em Janeiro equipas dentro das transportadoras públicas para estudar diferentes modelos de concessão, com a participação de representantes do Governo. A Roland Berger e a sociedade de advogados PLMJ foram contratadas para assessorar estas operações, que vão abranger a CP, a Metro de Lisboa, a Carris, a Metro do Porto e a STCP.

Neste momento, já há investidores e entidades reguladoras, como o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a serem consultados sobre os moldes das concessões, previstas num plano estratégico criado para o sector e entregue às autoridades externas em Novembro de 2011. Tal como o PÚBLICO tinha noticiado em Janeiro, a intenção do Governo é definir os moldes da operação até Junho, confirmou quinta-feira o secretário de Estado dos Transportes.

O modelo que o executivo considera mais vantajoso prevê a transferência de parte da dívida destas transportadoras públicas, que no global alcança já 12.000 milhões de euros, para os investidores privados. Além de reduzir o fardo suportado pelo Estado, este modelo reduziria as probabilidades de as empresas que ainda estão fora do perímetro do défice e da dívida serem consolidadas nas contas públicas.

### Concessões separadas

No entanto, será difícil atrair potenciais compradores com este modelo, apesar de o Governo estar a considerar oferecer contrapartidas para os convencer. Uma das soluções pode passar por estender o prazo das concessões, de modo a compensá-los pela transferência da dívida. Ainda assim, será uma hipótese remota.

Na auscultação que começou agora, o executivo está também a colocar à consideração de investidores e reguladores questões como a possibilidade de ficarem com as concessões de duas empresas em simultâneo ou o ajustamento de preços que será feito ao longo da operação, uma vez privatizada.

Ontem, o secretário de Estado dos Transportes esclareceu que, no caso da Carris e do Metro de Lisboa (fundidas operacionalmente em 2012), vai haver "dois contratos de concessão porque os serviços e o investimento necessários serão diferentes". Sérgio Monteiro acrescentou, em declarações à Lusa, que o mesmo acontecerá com a Metro do Porto e a STCP, que foram igualmente alvo de fusão.

No que diz respeito à CP, o governante adiantou que o novo conselho de administração da empresa, liderado por Manuel Queiró, está a trabalhar para apresentar rapidamente uma proposta de concessão para o "caso mais urgente", referindo-se à Linha de Cascais. "Se esse projecto-piloto correr bem, estenderemos a concessão a privados às restantes linhas", rematou.

Por Raquel Almeida Correia in Público de 6 de Abril de 2013