

			Área: 146336 mm <sup>2</sup>	Âmbito: Nacional		Tiragem: 20577
Título: Estado e Lusoponte já estão a negociar indemnização				Temática: Gestão/Economia/Negócios		GRP: 2.1
2008/01/23	DIÁRIO ECONOMICO - PRINCIPAL	Pág.48	Imagem: 1/2	Periodicidade: Diária		Inv.: 4853.00

**VEIRA DE ALMEIDA E MLGTS** são os escritórios que estão no caso jurídico do ano.

# Estado e Lusoponte já estão a negociar indemnização

**Joana Moura**  
jmoura@economicasggs.com

Se a decisão política do ano foi a localização do novo aeroporto, o "dossier" jurídico do ano arrisca-se a ser a renegociação do contrato que dá exclusividade à Lusoponte para explorar qualquer travessia rodoviária sobre o rio Tejo. E aqui o papel dos advogados passará, ao que o Diário Económico apurou, por aconselhar os clientes a chegarem a acordo.

De um lado está o Governo, assessorado pela Vieira de Almeida (VdA), que vai alegar que o Estado está apenas obrigado a indemnizar a concessionária, no caso de futuras travessias rodoviárias acarretarem uma perda de receita para a Lusoponte. Do outro, a empresa liderada por Ferreira do Amaral (o ex-ministro responsável por este contrato), assessorada pela MLGTS, a reclamar o direito à concessão da Terceira Travessia do Tejo. O processo negocial já está

em curso. O Diário Económico sabe que os dois escritórios tiveram mesmo uma reunião e o acordo parece bem encaminhado, embora ainda não tenha sido discutido o valor da indemnização. Esta "é uma situação que envolve valores muito altos e ninguém deverá estar disponível para enveredar por um conflito", aponta Luís Fábrika, responsável pela equipa de direito público da Garrigues. E "o dever dos advogados num processo com estas características é aconselhar à prudência", esclarece o jurista. Perante um contrato em que uma das partes é o Estado, este pode alegar a defesa do interesse público para alterar de forma unilateral algumas cláusulas do contrato, um argumento que tem servido para os mais críticos dizerem que esta foi uma opção penalizadora para os cofres públicos. Contudo, a opinião não é partilhada pelos especialistas contactados pelo Diário Económico. O Estado pode ultrapassar esta cláusula "alegando, por exemplo,

protecção da concorrência", explica Albano Sarmento, sócio da Barrocas e especialista em Direito Administrativo. E essa seria uma "situação perfeitamente normal numa infra-estrutura como esta", salienta Tiago Duarte, professor da Universidade Nova de Lisboa.

*O Estado pode ultrapassar esta cláusula "alegando, por exemplo, protecção da concorrência", explica Albano Sarmento, sócio da Barrocas.*

As concessões de pontes e auto-estradas são quase sempre sujeitas a renegociações, continua Albano Sarmento, já que "é normal que haja algum tipo de exclusividade para garantir a atratividade do investimento". De outra forma, "a Lusoponte nem aceitaria construir a ponte", subscreeve Fábrika. Caso o Estado e a Lusoponte não cheguem a um acordo, o Governo pode avançar com o concurso público para a construção da terceira travessia, mas terá de prolongar o prazo de concessão das outras duas pontes, permitir um aumento das portagens ou pagar uma indemnização. No limite, se o Estado alterar o contrato unilateralmente, a Lusoponte pode impugnar o concurso. Mas, Rui Machete, constitucionalista, vai mais longe: "Será que o novo aeroporto não vai, antes, aumentar o tráfego nas pontes?". Um argumento já usado pelo ministro Mário Lino para tentar justificar o fim da exclusividade da Lusoponte. ■

## Argumentos

■ O Estado vai aproveitar o parecer da PGR para alegar uma renegociação do contrato com direito a indemnização.

■ Ainda que as partes não consigam chegar a acordo, o Governo de Sócrates tem legitimidade para alterar as condições do contrato de concessão desde que recompense a Lusoponte.

■ A Procuradoria diz, apenas, que do exclusivo deriva a obrigação de repor o equilíbrio no caso de as futuras travessias acarretarem um "significativo aumento de custos" para a Lusoponte.

■ A empresa concessionária da Ponte 25 de Abril e da Vasco da Gama deverá argumentar que a cláusula de exclusividade lhe dá o direito de "conceber, projectar, construir, financiar, explorar e manter novos atravessamentos a jusante da actual ponte de Vila Franca de Xira".

## O QUE DIZEM OS ESPECIALISTAS SOBRE ESTE TIPO DE PROCESSOS JURÍDICOS



**ALBANO SARMENTO**  
Barrocas, Sarmento, Neves

■ "Sendo um contrato administrativo, a lei facilita ao Estado a possibilidade de alteração do contrato de forma unilateral", explica o sócio da Barrocas responsável pelo Direito Público. "Desde que seja assegurado o equilíbrio financeiro", conclui.



**RUI MACHETE**  
Constitucionalista

■ O constitucionalista chama a atenção para o facto de o novo aeroporto poder aumentar o tráfego, ao contrário do que alega a Lusoponte. E aí "o contrato nem sequer foi pensado para um caso em que a empresa ganhe com uma alteração", sublinha.



**TIAGO DUARTE**  
Professor Direito Público

■ "A compensação pode passar pelo prolongamento do prazo de concessão nas duas pontes, permitir o aumento das portagens ou por uma indemnização", diz Tiago Duarte. E acrescenta: "Esta renegociação é perfeitamente natural."



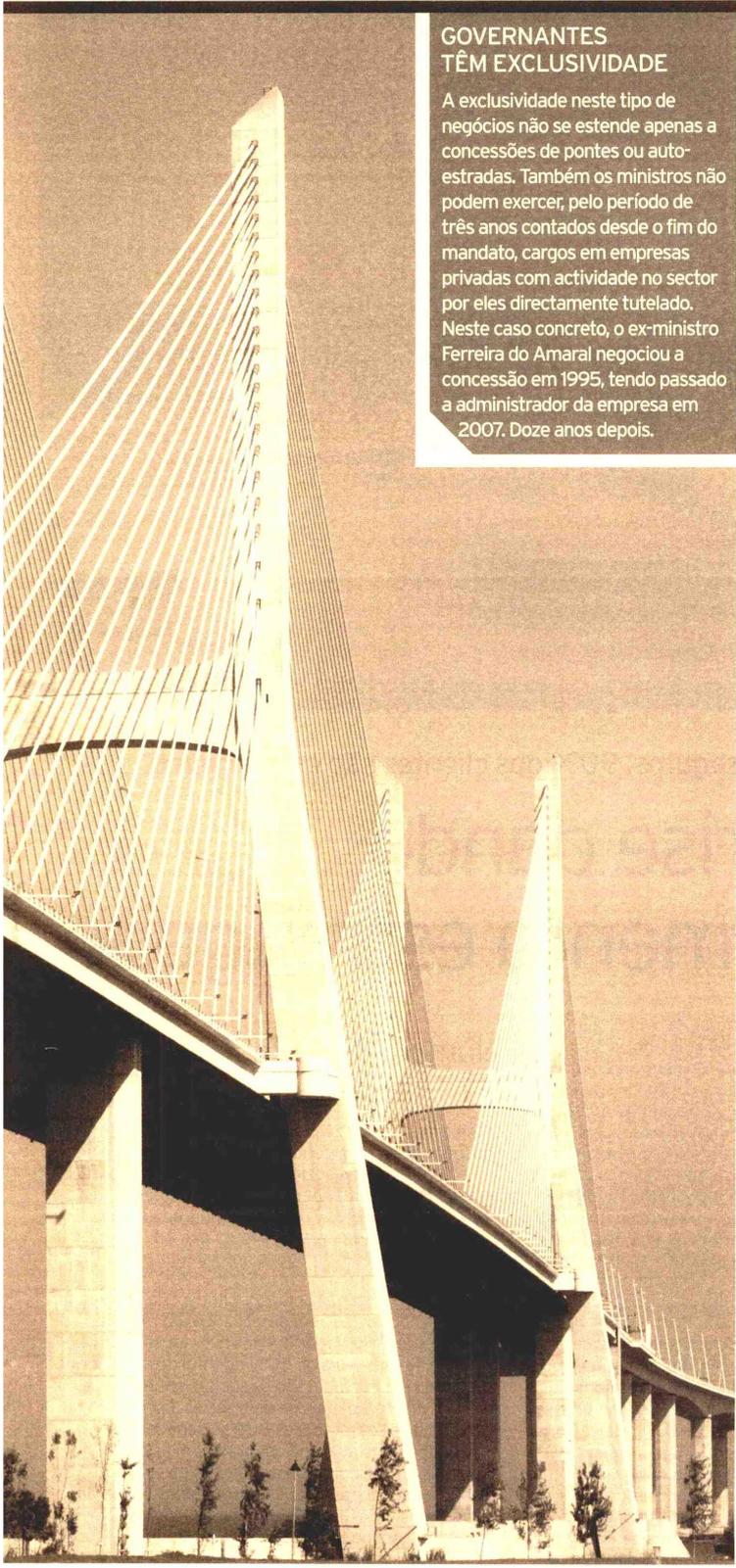
**LUÍS FÁBRICA**  
Garrigues

■ "Estes casos são quase sempre resolvidos por via negocial. A contra-parte sabe que, em vez de entrar num conflito desagradável, é benéfico chegar a acordo", explica Luís Fábrika. "São valores muito altos para se enveredar pela incerteza", diz.



João Paulo Dias

Título: Estado e Lusoponte já estão a negociar indemnização				Âmbito: <b>Nacional</b>	Tiragem: <b>20577</b>	
2008/01/23	<b>DIARIO ECONOMICO - PRINCIPAL</b>	Pág.49		Imagem: 2/2	Temática: <b>Gestão/Economia/Negócios</b>	GRP: <b>2.1</b>
				Periodicidade: <b>Diaría</b>		



**GOVERNANTES TÊM EXCLUSIVIDADE**

A exclusividade neste tipo de negócios não se estende apenas a concessões de pontes ou auto-estradas. Também os ministros não podem exercer, pelo período de três anos contados desde o fim do mandato, cargos em empresas privadas com actividade no sector por eles directamente tutelado. Neste caso concreto, o ex-ministro Ferreira do Amaral negociou a concessão em 1995, tendo passado a administrador da empresa em 2007. Doze anos depois,

**Portagens nas SCUT quebraram o contrato**

■ O aumento "insustentável" dos encargos do Estado com as SCUT são, frequentemente, apontados como a principal motivação para a renegociação dos contratos de concessão das auto-estradas sem custos para o utilizador, que constituem as Parcerias Público-Privadas mais onerosas, de acordo com o Governo. A solução pode passar pela introdução de portagens - o que está previsto ainda para este ano, no Norte Litoral, Costa de Prata e Grande Porto -, mas também pela extensão do período de concessão, de forma a diluir por mais tempo a factura anual do Estado. Este é apenas

um dos exemplos em que o Estado celebrou um contrato de concessão com uma empresa privada e que depois acabou por renegociar. Os 700 milhões de euros de encargos com estas auto-estradas são razões mais do que suficientes para o Governo, através do Ministério das Obras Públicas liderado por Mário Lino, invocar o interesse público e alterar as cláusulas do contrato que celebrou com as concessionárias. Frequentes são também as alterações aos contratos para modificar os nós de saída das auto-estradas. **J.M.**



**Mário Lino,**  
ministro das Obras Públicas