

Tema: Advogados / Legislação			Área: 132793 mm2		Âmbito: Nacional	Tiragem: 15845
Título: Invocação de interesse nacional em causa					Temática: Gestão/Economia/Negócios	GRP: 1.3
2008/01/16	JORNAL DE NEGOCIOS - PRINCIPAL	Pág.1	Imagem: 1/3		Periodicidade: Diária	Inv.: 3235.00

Travessia do Tejo

Invocação de interesse nacional em causa

Negociações entre
Governo e Lusoponte
sem data limite **Págs. 16 e 17**

Tema: Advogados / Legislação					Âmbito: Nacional	Tiragem: 15845
Título: Invocação de interesse nacional em causa					Temática: Gestão/Economia/Negócios	GRP: 1.3
2008/01/16	JORNAL DE NEGÓCIOS - PRINCIPAL	Pág. 16	Imagem: 2/3		Periodicidade: Diária	

especial nova ponte Chelas-Barreiro

Terceira travessia

Estado pode ser impedido de invocar interesse nacional

O contrato com a Lusoponte está a motivar diferentes interpretações jurídicas sobre a possibilidade de ser invocado o interesse nacional para o Estado alterar unilateralmente o contrato. Especialista entende que Governo só o pode fazer para resgatar a concessão e não para alterar a cláusula de exclusividade **Alexandra Noronha** anoronha@mediafin.pt **Maria João Babo** mbabo@mediafin.pt

O Estado não pode invocar o interesse nacional para alterar a cláusula de exclusividade no contrato da Lusoponte. Este é o entendimento de Alexandre Andrade, do departamento de projectos e concessões da Carlos Cruz & Associados, que explicou ao Jornal de Negócios que este direito está explícito no contrato de concessão e refere-se à possibilidade de resgate da concessão, ou seja, retirá-la à concessionária e colocá-la sob dependência do Estado.

A possibilidade de invocar o interesse nacional para agilizar as negociações entre a Lusoponte e o Estado – devido à decisão de introduzir um tabuleiro rodoviário na Terceira Travessia do Tejo (TTT), projectada para o eixo Chelas-Barreiro, que pelo contrato de concessão seria um exclusivo desta concessionária – tem sido referida como uma das hipóteses a usar pelo Governo.

No entanto, Alexandre Andrade diz que “pode ser um argumento a usar nas negociações”, ainda que, caso o resgate seja levado a cabo, o Estado seja obrigado a pagar uma indemnização à concessionária, calculada com base das previsões de tráfego da empresa e multiplicar pelos anos que faltam da concessão (que termina em 2032). Além disso, o Estado teria que ter em conta os investimentos avultados que a con-

cessionária fez nas pontes Vasco da Gama e 25 de Abril para estimar a indemnização. Alexandre Andrade tem ainda dúvidas sobre a aplicação do conceito de interesse nacional devido à sua “subjectividade”. E diz que a cláusula de exclusividade é “bastante discutível”.

No entanto, Tiago Duarte, professor de direito administrativo da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, entende que o Estado tem “poder para modificar unilateralmente esta cláusula do contrato”. Como sustenta, o Estado, se falhar o acordo com a concessionária, pode invocar o interesse público – baseado na alteração provocada pela decisão de construir um aeroporto em Alcochete e uma nova ponte – não só para modificar o contrato, mas também o decreto-lei, desde que seja respeitado o equilíbrio financeiro.

Tráfego é argumento do Estado

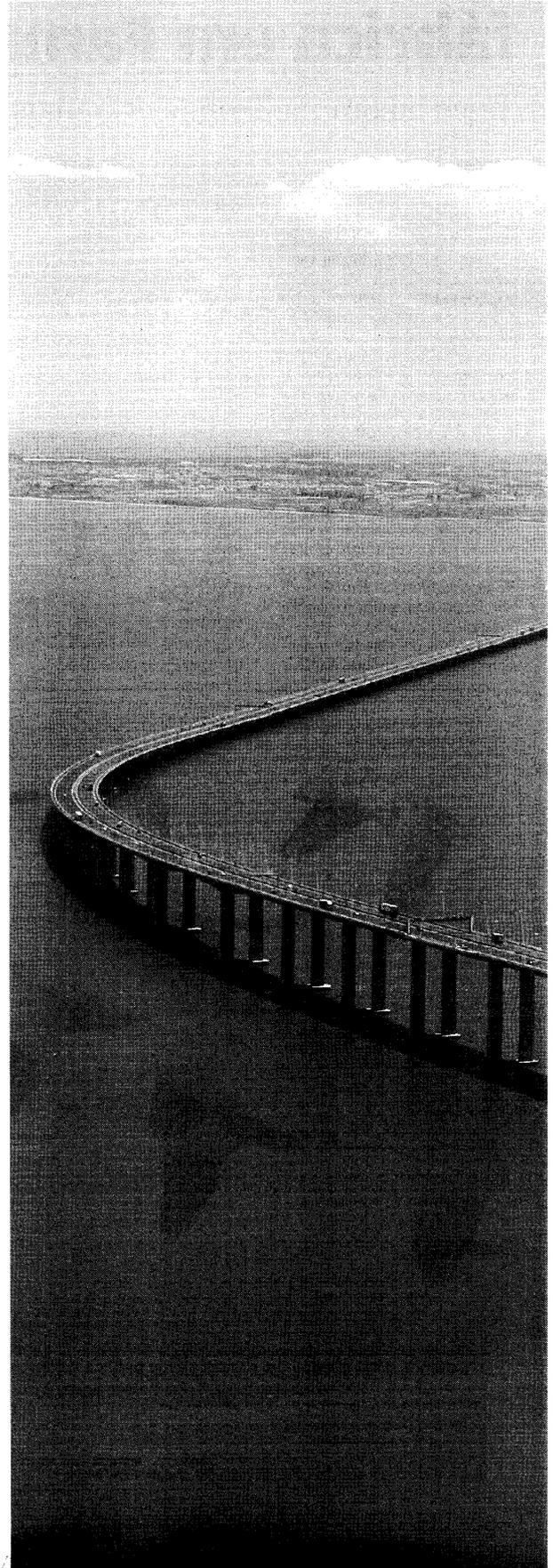
O principal argumento do Estado nas negociações com a Lusoponte é o aumento de tráfego originado pela escolha da localização de Alcochete para o novo aeroporto. Como avançavam ontem o “DN” e o “Público”, o ministro das Obras Públicas, Mário Lino, prepara-se para confrontar a concessionária com a subida de número de carros na ponte

Vasco da Gama, num argumento que, teoricamente, pode originar o pagamento de uma compensação da concessionária ao Estado.

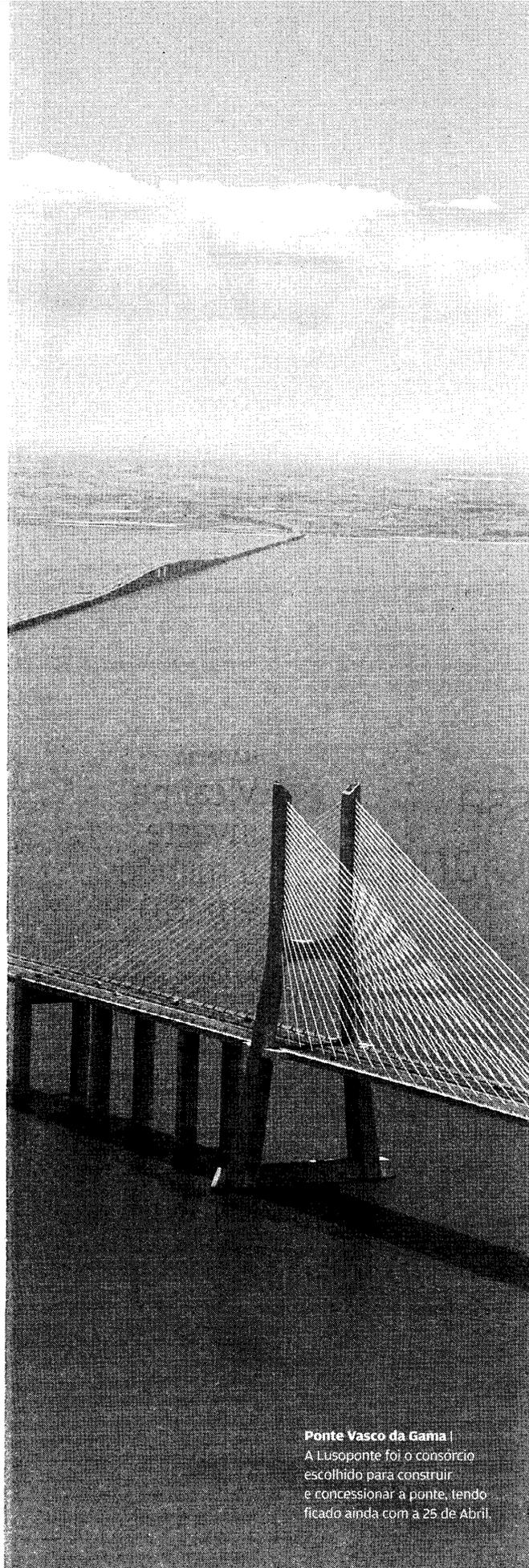
Os números estimados pela Rave (que está a projectar a ponte) apontar para 66 mil veículos de tráfego médio diário na TTT em 2017, 91.500 na Vasco da Gama e 140 mil na 25 de Abril. Sem a ponte Chelas-Barreiro, a Vasco da Gama teria um tráfego de 103 mil veículos por dia naquele ano, que será o da inauguração do aeroporto em Alcochete.

Tiago Duarte adianta que, caso o Estado invoque o interesse público, o privado tem de aceitar, ainda que reclame a reposição do equilíbrio financeiro. De acordo com as bases da concessão, como sublinha, esse reequilíbrio acontece em casos de “modificação unilateral, imposta pelo concedente, das condições de desenvolvimento das actividades integradas na concessão” e “alterações legislativas de carácter específico que tenham um impacte significativo e directo sobre as receitas ou custos”. A reposição poderá ser feita com a prorrogação do prazo da concessão, aumento extraordinário das taxas de portagem e atribuição de uma compensação directa.

Contactado pelo JdN, o Ministério das Obras Públicas não quis comentar esta questão.



Tema: Advogados / Legislação				1	Âmbito: Nacional	Tiragem: 15845
Título: Invocação de interesse nacional em causa					Temática: Gestão/Economia/Negócios	GRP: 1.3
2008/01/16	JORNAL DE NEGOCIOS - PRINCIPAL	Pág. 17	Imagem: 3/3		Periodicidade: Diária	



Ponte Vasco da Gama |
A Lusoponte foi o consórcio escolhido para construir e concessionar a ponte, tendo ficado ainda com a 25 de Abril.