



ESTRADAS

Vias para construção atingem os 1.254 quilómetros

O pacote de concessões lançado pelo Governo atinge os 2.560 quilómetros, dos quais 1.254 são para construção e os restantes para requalificação e gestão. Estes investimentos concentram-se sobretudo no Interior e representam um investimento de cerca de cinco mil milhões de euros que deverá estar totalmente concluído em 2012. Neste momento, só falta abrir as propostas do Pinhal Interior e lançar o concurso para o Alto Alentejo, mais atrasado porque continua à espera de aprovação ambiental.

Concursos avançam

Mota, Brisa, Somague e Edifer lideram propostas

1 AE Transmontana

177 Km
€ 500 Milhões
SHORT-LIST **SOARES DA COSTA E SOMAGUE**

2 Túnel do Marão

30 Km
€ 350 Milhões



3 Douro Litoral

129 Km
€ 872 Milhões



4 Douro Interior

272 Km
€ 520 Milhões
SHORT-LIST **MOTA E SOARES DA COSTA**

5 AE Centro

369 Km
€ 740 Milhões
A CONCORRER **MOTA, BRISA, SOARES DA COSTA E EDIFER**

6 Pinhal Interior

567 Km
€ 772 Milhões
FALTA ABRIR PROPOSTAS

7 Litoral Oeste

99 Km
€ 260 Milhões
A CONCORRER **SOARES DA COSTA, EDIFER, MOTA E BRISA**

8 Alto Alentejo

139 Km
€ 200 milhões
FALTA LANÇAR CONCURSO

9 Grande Lisboa

91,5 Km
€ 154 Milhões



10 Baixo Tejo

70 Km
€ 110 Milhões
SHORT-LIST **BRISA E SOMAGUE**

11 Baixo Alentejo

344 Km
€ 270 Milhões
SHORT-LIST **EDIFER E SOMAGUE**

12 Algarve Litoral

273 Km
€ 150 Milhões
A CONCORRER **SOARES DA COSTA, EDIFER, MOTA E CINTRA**

sector rodoviário, ter passado a ser a EP quem adjudica as concessões está a tornar o financiamento ainda mais difícil, pois os bancos medem mais risco nesta empresa do que no Estado, que era o concedente até à transformação daquela empresa em sociedade anónima. Os bancos argumentam não só que o “rating” da empresa é inferior ao da República Portuguesa como citam que, sendo uma SA, nada garante que não possa nos próximos anos ser privatizada ou, no limite, falir. No entanto, o Estado não quer intervir nesta questão, para a qual encarregou a EP. Uma flexibilização dos contratos poria em causa o próprio sistema de financiamento da empresa, que depende da subconcessão a privados. E a EP deixou de poder contar, desde a sua transformação em SA, com avales ou garantias do Estado. Condição imposta por Bruxelas.

Em causa, agora, estão valores elevados de financiamento, para um “pacote” que totaliza cerca de cinco mil milhões de euros. Nas concessões que venceu ou que pode vencer, o consórcio da Somague pode precisar de 1.230 milhões de euros. Já a Ascendi (Mota e BES) precisaria de pelo menos mil milhões de euros (a Mota vale menos do que isso em Bolsa: 763 milhões de euros), ainda que, se vencesse todas as concessões em que está a concurso, as necessidades do seu agrupamento seriam de mais de 1.800 milhões. No caso do consórcio da Brisa, descontando os 872 milhões da Douro Litoral, as necessidades ultrapassariam os 1.100 milhões. Para o agrupamento da Edifer seriam 2.400 milhões.

Perante estas dificuldades, as concessionárias pedem flexibilidade nos contratos ao Governo e sugerem que se encontre uma forma de o Estado “garantir” o risco específico da EP. Há quem no sector afirme que as empresas espanholas podem vir a beneficiar desta situação, pois os bancos espanhóis estão mais disponíveis para financiar as suas empresas que participem nos concursos. Nas banca portuguesa, a capacidade de financiamento é limitada, estando os bancos envolvidos nos consórcios a servir, muitas vezes, de intermediários de financiadores estrangeiros.

O Governo tem desvalorizado as queixas das concessionárias, tendo Mário Lino dito em entrevista recente ao JdN que não há problemas decorrentes da transformação da EP em SA. Em qualquer dos casos, a prioridade do Governo e das concessionárias é a mesma: não atrasar o arranque da construção e obras nas estradas. Assim haja dinheiro...

Antram vai a Bruxelas pedir mais rapidez na harmonização do ISP

Miguel Baltazar

Reuters



António Mousinho e Antonio Tajani | Associação portuguesa é hoje recebida pelo novo comissário dos transportes.

Filipe Paiva Cardoso
filipecardoso@mediafin.pt

A Associação Nacional dos Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (Antram) é hoje recebida pelo gabinete do novo comissário europeu dos Transportes, Antonio Tajani, a quem irá pedir um pacote de medidas de nível europeu que ajude o sector a ultrapassar a crise dos combustíveis.

“Nos últimos meses Portugal adoptou 15 medidas, em Espanha foram 52 medidas, Itália e França também adoptaram uma série de outras... cada um dos países adoptou medidas avulsas e isto é preocupante porque algumas são contraditórias e geram desigualdade concorrencial entre os estados-membros”, apontou António Mousinho, líder da Antram, ao Jornal de Negócios. “Não existe uma política europeia para atacar os problemas concertadamente, de forma a que seja garantida a livre concorrência” salientou. Uma das principais reivindicações da Antram será a aceleração da harmonização fiscal do imposto sobre produtos petrolíferos (ISP), que Bruxelas quer a níveis iguais em todos os países em 2012.

“A harmonização tem que ser mais eficaz e rápida, para que todos os estados tenham o mesmo nível de ISP, assegurando-se assim

uma igualdade no mercado ao nível de custos” defendeu.

Este é um assunto que será tratado ao nível do Ecofin – que reúne os ministros das Finanças dos

27 – no próximo mês de Outubro, razão pela qual a Antram já pediu a Teixeira dos Santos uma reunião para expor os seus pontos de vista. Recorde-se que, dentro dos parâmetros definidos para o ISP, Portugal está no tecto máximo. “Num quadro de instabilidade tão forte [à conta do aumento do combustível] é necessário que a harmonização seja mais efectiva e que o espaço de manobra dos países seja reduzido de forma a que o ISP seja o mais igual possível dentro da UE” comentou o líder da Antram, que sublinha ter o apoio dos seus congéneres europeus para o “plano” que vai amanhã apresentar a Bruxelas.

Além da harmonização, há uma série de outras questões ligadas ao transporte de mercadorias que a Antram irá levar ao gabinete de Antonio Tajani [ver quadro ao lado], de forma a começar a criar “receptividade a estas matérias”.

“A este nível institucional normalmente os processos de formação de vontade são longos, podem levar meses ou anos a concretizarem-se” assume Mousinho, que acredita “na receptividade” do comissário para a criação de “fórmulas comuns a todos os países”. Em jeito de conclusão o líder da Antram sublinhou ainda o “sinal de prestígio” que implica “a sua associação ser recebida logo após a tomada de posse do comissário”.

Agenda da reunião

- Preço do combustível e medidas “ad hoc” tomadas pelos Estados-membros.
- Fórmula europeia de correcção de preços.
- Medidas “anti-dumping”.
- Horário de trabalho, condução e repouso.
- Especificidade das empresas de países periféricos.
- Restrições à circulação.
- Cabotagem e acesso à actividade.
- Directiva eurovinheta.
- Formação de condutores.