

O negócio de ouro da Lusoponte

17 de Março, 2012 - 03:19h

A Lusoponte, presidida pelo ex-ministro das Obras Públicas do PSD, Ferreira do Amaral, já obteve, até à data, o dobro do valor investido na construção da ponte Vasco da Gama. Até ao final da concessão, em 2030, esta parceria público privada tornar-se-á ainda mais lucrativa para a Lusoponte.

Desde 1995, data da assinatura do contrato referente à construção da ponte Vasco da Gama e à exploração de portagens nesta ponte e na ponte 25 de Abril, e que foi negociado pelo então ministro das Obras Públicas Ferreira do Amaral, agora presidente da Lusoponte, e Eduardo Catroga, à época ministro das Finanças, a Lusoponte já recebeu o dobro do valor investido na obra da segunda travessia do Tejo.

Em dezassete anos, o Estado português pagou a esta empresa 364 milhões de euros em indemnizações, ao que a Lusoponte somou os 746 milhões de euros arrecadados mediante a cobrança de portagens nas duas pontes. O valor despendido pela empresa na construção da ponte Vasco da Gama não ultrapassou, contudo, os 578 milhões de euros.

Até ao final da concessão, em 2030, o investimento da Lusoponte tornar-se-á ainda mais lucrativo.

Segundo noticia o jornal Sol, o nono acordo de reequilíbrio financeiro, a ser fechado ainda este mês, já pressupõe uma compensação de 50 milhões de euros à empresa por alterações na derrama estadual.

São ainda previstos mais cerca de 100 milhões de euros de compensações até 2019 e a Lusoponte já entregou um pedido de indemnização por parte do Estado no valor de 100 milhões de euros, segundo revelou o próprio Secretário de Estado dos Obras Publicas, Transportes e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro.

Este pedido de indemnização estará associado ao facto de o anterior governo ter assinado em 2008 um acordo em que se compromete a compensar a Lusoponte pelo ?risco de variação dos impostos? e referir-se-á apenas ao período entre 2008 e 2012.

Renegociações ruinosas para os contribuintes

Desde a data da sua assinatura, o contrato firmado entre o Estado português e a Lusoponte já sofreu oito alterações, sendo que está em curso um novo processo de negociação referente ao novo acordo de reequilíbrio financeiro.

Segundo o Tribunal de Contas, as sucessivas renegociações têm sido manifestamente

penalizadoras para o erário público. O Estado abriu mão, entre outros, do volume de tráfego como limite à concessão, permitindo a prorrogação do prazo da concessão, em relação à duração estimada pela própria Lusoponte, segundo a qual, em resultado dos níveis de tráfego registados nas duas travessias, tal prazo deveria expirar entre 2019 e 2023, período em que se atingiria o *target* de 2.250 milhões de veículos.

Durante todo o processo, o Estado acabou por se tornar no mais importante e decisivo financiador da concessão, sem a explorar, com um contrato que permitiu transferir, para o Estado, riscos que caberiam, em condições normais, à esfera de responsabilidade da concessionária.

Artigos relacionados:

Governo piegas dá dinheiro à Lusoponte ^[1]Jurista que deu parecer sobre Lusoponte esteve ligada à empresa ^[2]Luso-trapalhada ^[3]

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogosfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/artigo/o-neg%C3%B3cio-de-ouro-da-lusoponte/22351?page=0>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/artigo/governo-piegas-d%C3%A1-dinheiro-%C3%A0-lusoponte/22135>

[2] <http://www.esquerda.net/artigo/jurista-que-deu-parecer-sobre-lusoponte-esteve-ligada-%C3%A0-empresa/22305>

[3] <http://www.esquerda.net/artigo/luso-trapalhada/22250>