

A rede ferroviária de alta velocidade em Portugal foi cancelada em 2012, mas a factura ascendeu a pelo menos 153 milhões de euros. Segundo uma auditoria publicada hoje pelo Tribunal de Contas (TdC), ao longo dos 12 anos em que o projecto esteve a ser elaborado foram gastos 120 milhões de euros em contratação externa e 32,9 milhões de euros em custos de estrutura da RAVE, a empresa pública criada para levar a cabo o TGV.

Além dos 153 milhões de euros em custos directos, a factura pode ainda subir: existem três pedidos de indemnização ao Estado das empresas a quem o projecto foi adjudicado, cujas petições iniciais ascendem a 29,4 milhões de euros, e o cancelamento do projecto transferiu para a Parpública contratos de financiamento de 599 milhões de euros que haviam sido celebrados pelo consórcio ELOS, que ganhou um dos troços.

Projecto dava "rendas a privados" e iria custar 11,6 mil milhões

O relatório do TdC incide no período entre 2000, ano de criação da RAVE, e o fim do projecto. A construção da rede assentava em seis contratos através de Parcerias Público Privadas (PPP), através dos quais seriam desenvolvidos, em primeiro lugar, três eixos ferroviários. E várias opções são postas em causa. O total de encargos para os organismo públicos envolvidos no projecto ascenderiam a 11,6 mil milhões de euros e "os riscos de procura relevantes recairiam sobre a CP e a REFER, empresas públicas economicamente deficitárias".

Em contrapartida, os pagamentos pela disponibilidade da infra-estrutura às concessionárias "gozariam de estabilidade, característica típica das rendas". A incidência do risco de procura nos pagamentos a efectuar às concessionárias "seria residual", acrescenta o TdC. Este modelo, segundo o a auditoria, "não encontrou paralelo nos modelos existentes noutros países, nomeadamente da Europa".

Excessivo optimismo num projecto "financeiramente inviável"

Outra crítica dos juízes é que, atendendo à complexidade e à falta de experiência prévia na implementação de um sistema de transporte inteiramente novo, houve "algum excesso de optimismo, porquanto seriam de admitir imprevistos durante todo o processo". Além disso, não

foi obtida experiência através da execução de um só contrato para, posteriormente, abrir novos processos de contratação. "Tal como noutros sectores, no sector ferroviário o Estado pretendeu implementar um modelo não testado sem a utilização do que habitualmente se designa por projecto-piloto", refere a auditoria.

O projecto foi ainda iniciado sem ser possível aferir o custo-benefício para Portugal e o Estado não comprovou, perante o tribunal, a comportabilidade dos encargos que decorriam do único contrato PPP assinado e ao qual foi recusado o visto prévio. Em suma: "os estudos preliminares demonstraram que o investimento na rede ferroviária de alta velocidade não apresentava viabilidade financeira"

João Madeira | SOL | 05-01-2015

Além dos 153 milhões de euros em custos directos, a factura pode ainda subir: existem três pedidos de indemnização ao Estado das empresas a quem o projecto foi adjudicado, cujas petições iniciais ascendem a 29,4 milhões de euros, e o cancelamento do projecto transferiu para a Párpública contratos de financiamento de 599 milhões de euros que haviam sido celebrados pelo consórcio ELOS, que ganhou um dos troços.

Projecto dava “rendas a privados” e iria custar 11,6 mil milhões

O relatório do TdC incide no período entre 2000, ano de criação da RAVE, e o fim do projecto. A construção da rede assentava em seis contratos através de Parcerias Público Privadas (PPP), através dos quais seriam desenvolvidos, em primeiro lugar, três eixos ferroviários. E várias opções são postas em causa. O total de encargos para os organismo públicos envolvidos no projecto ascenderiam a 11,6 mil milhões de euros e “os riscos de procura relevantes recairiam sobre a CP e a REFER, empresas públicas economicamente deficitárias”.

Em contrapartida, os pagamentos pela disponibilidade da infra-estrutura às concessionárias” gozariam de estabilidade, característica típica das rendas”. A incidência do risco de procura nos pagamentos a efectuar às concessionárias “seria residual”, acrescenta o TdC. Este modelo, segundo o a auditoria, “não encontrou paralelo nos modelos existentes noutros países, nomeadamente da Europa”.

Excessivo optimismo num projecto “financeiramente inviável”

Outra crítica dos juízes é que, atendendo à complexidade e à falta de experiência prévia na implementação de um sistema de transporte inteiramente novo, houve “algum excesso de optimismo, porquanto seriam de admitir imprevistos durante todo o processo”. Além disso, não foi obtida experiência através da execução de um só contrato para, posteriormente, abrir novos processos de contratação. “Tal como noutros sectores, no sector ferroviário o Estado pretendeu implementar um modelo não testado sem a utilização do que habitualmente se designa por projecto-piloto”, refere a auditoria.

O projecto foi ainda iniciado sem ser possível aferir o custo-benefício para Portugal e o Estado não comprovou, perante o tribunal, a comportabilidade dos encargos que decorriam do único contrato PPP assinado e ao qual foi recusado o visto prévio. Em suma: “os estudos preliminares demonstraram que o investimento na rede ferroviária de alta velocidade não apresentava viabilidade financeira”