

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 173-A/2000

Os concorrentes ao concurso público para a concessão SCUT do Interior Norte foram notificados em 4 de Outubro de 2000 do relatório e proposta de adjudicação formulados, em 11 de Agosto de 2000, pela respectiva comissão de apreciação de propostas, sobre o qual incidiu o despacho conjunto dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças de 10 de Setembro de 2000, que, concordando com a proposta da referida comissão, adjudicou ao concorrente Via Transporte a concessão SCUT Interior Norte, sem prejuízo do direito de audiência prévia previsto nos artigos 100.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo.

O concorrente classificado em 2.º lugar, no âmbito do direito de audiência prévia, apresentou junto da comissão uma resposta e um requerimento de realização de diligências complementares de prova, que foram objecto de detalhada resposta, pela comissão, em 10 de Novembro de 2000, sobre a qual recaiu o despacho conjunto dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças de 6 de Dezembro de 2000 (notificado aos concorrentes no dia 21 de Dezembro de 2000, acompanhado da resposta da comissão), que adjudicou a concessão SCUT Interior Norte ao concorrente Via Transporte, bem como a Resolução do Conselho de Ministros de 6 de Dezembro de 2000, que aprovou a respectiva minuta do contrato de concessão.

O procedimento concursal decorreu com respeito de todas as normas aplicáveis, representando a proposta apresentada pelo concorrente Via Transporte, tal como o demonstra a diferença substancial de classificação final verificada entre os dois concorrentes — 1,7 valores numa escala de 0 a 20 —, um complexo contratual significativamente mais favorável para o Estado do que o apresentado pelo concorrente ScutVias, destacando-se um valor actual líquido para os pagamentos do Estado, na proposta do concorrente Via Transporte, de 76,8 milhões de contos contra, na proposta do concorrente ScutVias, 96,6 milhões de contos, sendo certo que os prazos de conclusão e entrada em serviço dos vários lanços em que se divide a concessão SCUT do Interior Norte são, globalmente, significativamente mais curtos na proposta do concorrente Via Transporte do que na proposta do concorrente ScutVias.

Conforme salientou a comissão, o processo de negociações conduziu a duas propostas tecnicamente satisfatórias, que permitem servir o utilizador em boas condições de conforto e segurança, face às difíceis características orográficas da zona em que se insere a concessão.

As observações efectuadas pelo concorrente classificado em 2.º lugar ao relatório da comissão de apreciação de propostas, em sede de audiência prévia, não justificam qualquer alteração da classificação dos concorrentes, conforme resulta abundantemente claro da resposta da comissão.

As diligências complementares de prova requeridas pelo mesmo concorrente, na mesma sede, e agora no pedido de suspensão de eficácia do despacho final de adjudicação e da resolução do Conselho de Ministros que aprovou a minuta do contrato de concessão, incidem sobre questões a que o mesmo concorrente deu já resposta integral na sua própria proposta: a diferença de custo de construção entre o traçado da auto-estrada

considerado na proposta final e as eventuais variantes que a comissão solicitou aos concorrentes que estudassem, nos pontos de maior impacte ambiental, é nula ou, no caso da proposta do concorrente Via Transporte, de um máximo de até menos 442 000 contos, sendo aliás certo que o contrato de concessão contém um mecanismo que permite o seu reequilíbrio financeiro, a favor do Estado, se o custo de construção final for mais favorável para o concessionário e que, como é usual nestes contratos, o risco de aumento no custo de construção (no corredor) corre integralmente pela concessionária.

As mesmas diligências de prova incidem, além do mais, sobre outra matéria — a actualização da inflação de 1999 aos valores do intervalo do VAL — que revela confusão entre dois conceitos diferentes: a data para a qual os fluxos a considerar no cálculo do VAL são actualizados, nos termos das regras do concurso (i. e., 1 de Janeiro de 1998), e a data em que se verificam os referidos fluxos. Na verdade, desde que os fluxos sejam actualizados para a data de referência dos limites inferiores e superiores do VAL, os mesmos valores podem continuar a ser utilizados para efeitos de comparação, como bem assinalou a comissão de apreciação de propostas.

Assim, a suspensão da execução da Resolução do Conselho de Ministros de 6 de Dezembro, a termo, por período de três meses ou por outro qualquer, para realização dessas diligências, não se revela de qualquer utilidade para a defesa do interesse público, concretizando-se em diligências cujo resultado final já consta do processo concursal ou que são, em absoluto, inúteis na determinação da classificação final dos concorrentes.

A suspensão da execução da mesma resolução, sob condição, para que a comissão de apreciação de propostas possa ponderar a necessidade da realização das diligências complementares de prova que foram, em sede de audiência prévia, solicitadas pelo concorrente ScutVias, revela-se igualmente inútil, dado que, na resposta da comissão, que foi homologada por despacho conjunto dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças e já notificada aos concorrentes, foi fundamentadamente decidido não as realizar.

Não ocorre, no caso vertente, qualquer lesão da estrutura de uma empresa existente, sendo certo que o concorrente ScutVias se apresentou a concurso sob a forma de agrupamento de empresas e de empresa a constituir, no caso de adjudicação, como aliás em todos os concursos deste tipo.

É notória a importância social e económica associada à construção das infra-estruturas viárias concessionadas na zona interior norte do País. Os resultados do concurso são tanto mais reveladores da importância da construção da auto-estrada concessionada quanto foi possível negociar com o concorrente Via Transporte prazos de abertura ao tráfego mais favoráveis do que os negociados com o concorrente ScutVias, o que, na totalidade dos lanços, soma 35 meses, resultado que seria colocado em causa com a suspensão da adjudicação.

A não assinatura do contrato de concessão até ao final do ano 2000 acarretará um insuportável atraso na entrada em serviço dos lanços da auto-estrada concessionada que servirão uma população carente de vias de comunicação seguras e de qualidade que permitam reduzir o seu afastamento face ao restante território nacional e que impeçam o constante ceifar de vidas humanas que as estradas actuais, mal adaptadas às condições difíceis do terreno, potenciam e de que, aliás,

os números de sinistralidade referentes à quadra que atravessamos são infeliz e expressivo exemplo.

A não assinatura do contrato de concessão até à data referida acarretará ainda uma renegociação das suas condições financeiras — porventura em desfavor do erário público —, ultrapassada que estará a margem de segurança que ambos os concorrentes previram nos respectivos modelos financeiros quanto à data de início da concessão, fixada pela comissão de apreciação de propostas em 1 de Dezembro de 2000, e a data até à qual os bancos financiadores de ambos os concorrentes declararam válidos os seus compromisso de financiamento (final de Fevereiro de 2001).

Os resultados dessa renegociação são, do ponto de vista financeiro, impossíveis de determinar, pelo que, em nome da defesa do interesse público, deve tal percurso ser evitado, sendo certo que, do ponto de vista jurídico, surgem fundadas dúvidas sobre a sua possibilidade, encerrada que está a fase de negociação prevista nas regras do concurso.

A estrutura dos concursos SCUT é caracterizada, justamente, pela fixação do corpo contratual, no final de um longo percurso negocial, com ampla participação dos concorrentes, com a apresentação da BAFO, encerrando aí as negociações entre o Estado e os concorrentes, pelo que a não assinatura do contrato de concessão até 31 de Dezembro de 2000 deitará por terra longos meses de apuramento das soluções técnicas e financeiras que permitirão construir uma auto-estrada que reforça os laços de proximidade entre os Portugueses, melhora, de forma dramática, a segurança de circulação numa zona do País onde as condições do terreno não permitiram, até agora, a construção de vias de qualidade e potencia o desenvolvimento económico da região interior norte, revelando-se essencial à criação de condições de atracção de novos e vultuosos investimentos nacionais e estrangeiros.

Resulta do acima exposto a verificação de uma situação de grave urgência para o interesse público na imediata execução do despacho conjunto dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças de 4 de Dezembro de 2000, que se sobrepõe ao interesse particular invocado e que, fundamentado nas conclusões do relatório

final da comissão de apreciação de propostas para a concessão SCUT Interior Norte de 11 de Agosto de 2000, e na resposta da comissão aos comentários do concorrente ScutVias ao relatório final da fase de negociações de 10 de Novembro de 2000, adjudicou ao concorrente Via Transnorte a referida concessão SCUT Interior Norte, e, bem assim, na execução da Resolução do Conselho de Ministros de 6 de Dezembro, determinando, assim, que os competentes órgãos da Administração prossigam com a sua execução, nomeadamente através da assinatura com o concorrente adjudicatário do respectivo contrato de concessão.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Reconhecer a existência, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 80.º da Lei de Processo nos Tribunais Administrativos (aprovada pelo Decreto-Lei n.º 267/85, de 16 de Julho), de grave urgência para o interesse público na imediata execução do despacho conjunto dos Ministros do Equipamento Social e das Finanças de 4 de Dezembro de 2000 e que, fundamentado nas conclusões do relatório final da comissão de apreciação de propostas para a concessão SCUT Interior Norte, de 11 de Agosto de 2000, e na resposta da comissão aos comentários do concorrente ScutVias ao relatório final da fase de negociações, de 10 de Novembro de 2000, adjudicou ao concorrente Via Transnorte a referida concessão SCUT Interior Norte.

2 — Reconhecer a existência, nos termos e para os efeitos do disposto na mesma disposição legal, de grave urgência para o interesse público na execução da Resolução do Conselho de Ministros de 6 de Dezembro de 2000, determinando, assim, que os competentes órgãos da Administração prossigam com a sua execução, nomeadamente através da assinatura, com o concorrente adjudicatário, do respectivo contrato de concessão.

3 — A presente resolução produz efeitos a partir de 28 de Dezembro de 2000.

Presidência do Conselho de Ministros, 28 de Dezembro de 2000. — O Primeiro-Ministro, em exercício, *Jaime José Matos da Gama*.