

Por um novo conceito de PPP



Gonçalo Maia Camelo

TALVEZ SEJA CHEGADO O MOMENTO DE REABILITAR O CONCEITO, DANDO-LHE NOVOS INTÉRPRETES E DIFERENTES OBJECTIVOS

Já aqui escrevi que, a partir de certa altura da “narrativa”, as Parcerias Público-Privadas (PPP) foram diabolizadas, tendo caído em desgraça. Neste, como noutros casos, culpou-se o instrumento e esqueceram-se os actos criminosos, de engenharia financeira e/ou de incapacidade técnica (e os respectivos autores) que lhe deram má fama...

Curiosamente, nos países em que os dinheiros públicos não vão parar à Suíça e em que não se constroem auto-estradas nas quais não circulam automóveis e aeroportos onde não aterram aviões, o instrumento não é tão “odiado” e até é encarado como virtuoso e benéfico para os seus – verdadeiros – destinatários, ou seja, os cidadãos e a comunidade. Seja como for, a verdade é que, apesar do “nome” ter sido abundantemente – e abusivamente – utilizado, são poucas as (juridicamente falando) verdadeiras e legítimas PPP existentes em Portugal

(sendo certo que uma delas é 100% Madeirense). Assim, talvez seja chegado o momento de reabilitar o conceito, dando-lhe novos intérpretes e diferentes objectivos. Com efeito, se o instituto das PPP já não voltará – espera-se – a servir para construir mais “elefantes brancos”, o mesmo poderá revelar-se essencial para assegurar que as infra-estruturas e os equipamentos que foram construídos, e que têm utilidade social, não fechem ao público. Isto porque, a questão essencial já não é saber se existe financiamento para construir mais uma auto-estrada paralela às primeiras, ou mais uma ponte para a mesma margem, mas sim se haverá dinheiro para continuar a conservar e explorar as primeiras, e que são, essas sim, essenciais.

Pensando na Região, é fácil antever que, no futuro próximo, a mesma não terá capacidade financeira para manter (nem para reconstruir) muitos dos equipamentos, serviços e infra-estruturas que foram construídos, e que, apesar de alguns “desvios”, são de utilidade para as populações. E não falo, sequer, de estradas, mas sim dos inúmeros equipamentos turísticos, culturais, sociais, educativos e desportivos que se vão degradando a olhos vistos. Ora, neste novo contexto, importaria trazer para a esfera das PPP as entidades que podem gerir tais equipamentos de forma mais directa, bem como que mais interesse têm na sua sobrevivência, ou seja, os respectivos utilizadores e beneficiários, personificados em associações (de moradores, praticantes, simpatizantes, etc.), clubes (desportivos, recreativos, culturais, etc.) e patrocinadores (institucionais, empresariais, sociais, humanitários, etc.). Estaríamos assim perante “PPP em Comunidade” (ou Comunitárias), alicerçadas na participação cívica, no denominado “Terceiro Sector” e no mecenato. Este modelo tem sido estudado, testado e implementado, com sucesso, em vários países e poderia ser importado para Portugal. Para tando, deve, desde logo, abandonar-se o “dogma” que, em contrapartida da atribuição do direito de explorar, o

parceiro privado deve, forçosamente, pagar uma retribuição à entidade pública, e que assenta na teoria que – como por milagre – uma actividade se torna rentável pelo simples facto de passar a ser gerida por privados, assim como no pressuposto que o Estado é, por natureza, mau gestor. Com efeito, neste novo modelo, o principal benefício que o parceiro público obtém é o da transferência, total ou parcial, de custos de manutenção, e o da sobrevivência e utilidade do seu património, sendo certo que, caso venham a existir lucros operacionais, sempre poderão ficar estabelecidos mecanismos de repartição equitativa dos mesmos.

Por outro lado, devem repensar-se as contrapartidas a atribuir aos privados, substituindo-se o conceito de remuneração ou indemnização compensatória, pelo de incentivo ou benefício compensatório, e, sempre que possível, optar pela regra da subsídio directa ao utente/utilizador e não ao parceiro privado (ou às entidades financiadoras). Exemplificando, ao invés de ser pago ao concessionário um determinado valor (por passageiro, utente, km, etc.) pela prestação do serviço, o mesmo passaria a ser “premiado” com a concessão de benefícios e créditos fiscais, isenções de contribuições, taxas e impostos, incentivos à criação de postos de trabalho, etc., sendo certo que os “custos” assim suportados seriam, certamente, menores do que os relativos a juros bancários, e a taxas de rentabilidade exorbitantes, e os efeitos sociais multiplicadores bem maiores.

Finalmente, é indispensável que o parceiro público cumpra as suas obrigações pontualmente (e que não assuma compromissos que não pode ou não pretende cumprir, designadamente para se “livrar” dos défices que ele próprio criou), e que não mude, sistematicamente, as regras do jogo, alterando o equilíbrio e os pressupostos da equação, e impedindo o parceiro comunitário de aceder às fontes de financiamento que permitem sustentar a sua actividade, e que, para além de não estarem disponíveis em caso de exploração pública, muitas das vezes são a fundo perdido e sem encargos para o erário público.