

EDITORIAL

ANA GOUVEIA MARTINS ORCID 0000-0001-7335-6276

HONG CHENG LEONG ORCID 0000-0002-1929-3945

MARK BOBELA-MOTA KIRKBY

PEDRO SANTOS AZEVEDO

Lisbon Public Law Research Centre. Instituto de Ciências Jurídico-Políticas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Lisboa, Portugal.

A história das concessões de exploração de obras e serviços públicos em Portugal fez-se de enormes sucessos na infraestruturização do país, mas também de experiências que mereceram severas críticas de diversos quadrantes políticos e judiciais (em particular do Tribunal de Contas) quanto à sua sustentabilidade financeira e racionalidade económica. Não raras vezes se apontou que o modo como se estruturaram diversas concessões e PPP, mal preparadas, com uma deficiente alocação de riscos ao parceiro privado, e baseadas em projeções de procura frequentemente irrealistas, pôs em causa a comportabilidade orçamental dos projetos, onerou insustentavelmente o erário público, lesou o “princípio da equidade intergeracional”, e ofereceu vantagens aos parceiros privados desproporcionadas face aos investimentos e riscos assumidos.

Se, por um lado, as concessões lançadas a partir dos anos 90, quando o ordenamento jurídico constitucional português se abriu à privatização orgânica e funcional de diversas funções públicas, têm a seu crédito a disponibilização ao país de importantíssimas infraestruturas rodoviárias (a rede de autoestradas, as pontes sobre o rio Tejo), de algumas importantes infraestruturas ferroviárias (a concessão Fertagus da ponte 25 de abril e o Metro Sul do Tejo), portos e hospitais, a verdade é que alguns processos de preparação ou renegociação de concessões estruturadas como PPP levantaram muitos sobrolhos quanto à forma como o Estado ponderou e preparou, em simultâneo, projetos contratuais muito complexos, com impactos financeiros transgeracionais e, nos que nos interessa em particular, como acutelou, do ponto de vista jurídico, a ocorrência de vicissitudes na execução dos contratos que têm o potencial de subverter, ou pelo menos afetar significativamente, a equação financeira originalmente pressuposta nas decisões de lançamento destas parcerias. Neste plano, as cláusulas relativas à alocação de riscos, às consequências da modificação objetiva dos contratos (como ficou patente nos processos negociais relativos à introdução de portagens nas Ex-SCUT e agora, em sentido inverso, nos processos de eliminação de portagens nalgumas autoestradas) e mesmo de eventos de força maior (como estamos a perceber nos litígios arbitrais decorrentes da Pandemia Covid-19), à regulação dos procedimentos de reposição do equilíbrio financeiros dos contratos ganham uma relevância preponderante, entre muitos outros aspetos jurídicos que interferem com o planeamento adequado e equilibrado das concessões e da intervenção do setor privado no desenvolvimento de grandes projetos públicos. O papel, em particular da UTAP, e em geral da comunidade jurídica, tem sido fundamental na melhoria da qualidade das concessões e promoção de projetos que beneficiem simultaneamente o interesse público e os interesses dos privados que em larga medida financiam e desenvolvem projetos de importância crucial para o país, contribuindo para debelar a “má fama” que as Concessões e PPP ganharam na segunda década deste século.

É um trabalho contínuo que ganha especial relevância num momento histórico em que as grandes concessões estão de regresso, seja no setor ferroviário (TGV), seja no setor aeroportuário, seja no setor hospitalar, tanto em Portugal Continental como nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Por tudo isto se entendeu ser de grande oportunidade um número especial da *e-Publica* dedicado ao tema das Concessões Públicas, que reúne textos de alguns dos maiores especialistas da academia e da advocacia nesta matéria.

Os editores convidados,

Ana Gouveia Martins

Hong Cheng Leong

Mark Bobela-Mota Kirkby

Pedro Santos Azevedo