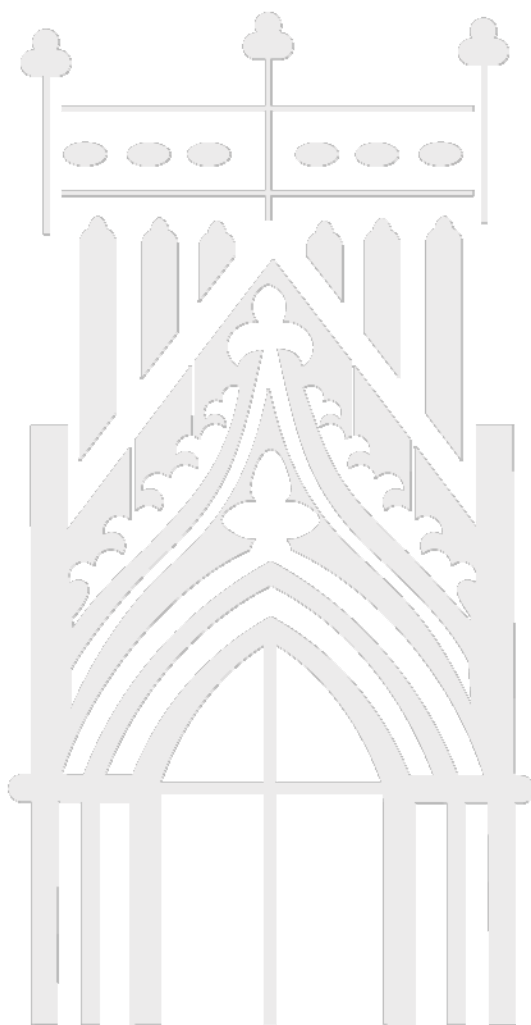


Mestrado em Gestão
Administração Pública

PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS SETOR
RODOVIÁRIO – CONCESSÃO BEIRA
INTERIOR - A23

Ana Cristina Pinto Tavares

dezembro | 2020



Escola Superior
de Tecnologia e Gestão



Mestrado em Gestão
Administração Pública

PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS
SETOR RODOVIÁRIO – CONCESSÃO BEIRA INTERIOR - A23

ANA CRISTINA PINTO TAVARES

Dezembro/2020



PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS
SETOR RODOVIÁRIO – CONCESSÃO BEIRA INTERIOR - A23

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE
EM GESTÃO - RAMO ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ANA CRISTINA PINTO TAVARES

ORIENTADORA: PROFESSORA DOUTORA DINA TEIXEIRA

DEZEMBRO

2020

Agradecimentos

Sem o apoio e a dedicação por parte de algumas pessoas não me teria sido de todo possível atingir e alcançar esta etapa. Sendo assim, deixo aqui uma palavra de carinho a todos que, de uma forma direta ou indireta, contribuíram para a minha jornada.

Agradeço, nomeadamente à Doutora Dina Teixeira pelo apoio, dedicação e paciência na elaboração deste trabalho

À minha mãe, M^a Graça Tavares, pelos sacrifícios que fez por mim e ao desempenhar o papel complicado que é de ser mãe e pai ao mesmo tempo. Tudo o que sou hoje devo a ela.

Por fim, a toda a minha família e amigos pelo seu contributo para a conclusão deste projeto.

O meu sincero obrigada a todos!!!

Resumo

Este trabalho surge no âmbito do Mestrado em Gestão. Apresenta uma modalidade de contratação pública, apontando as suas potencialidades mas também os seus problemas. No entanto, a sua importância crescente nos últimos anos, como as suas origens e os seus significados.

Demonstra não ser uma tarefa fácil apresentar as suas características, tendo em conta as suas diferentes abordagens e aplicações. As parcerias público-privadas são caracterizadas como recaindo numa abordagem bem definida e específica. Propõem-se conhecer em profundidade os seus “comos” e o seus “porquês”.

Primeiramente descrevem-se aspetos relativos ao enquadramento teórico das parcerias público-privadas, tanto ao nível das suas vantagens e desvantagens, como a sua disseminação pela Europa e ainda descreve-se alguns pontos relevantes deste tipo de contratos. Posteriormente são apresentados os resultados de um estudo empírico que dá a conhecer as opiniões dos utilizadores da A23.

Este trabalho foi desenvolvido ao longo de um ano, período em que foi implementado um questionário à população dos distritos da Guarda e Castelo Branco. Neste inquérito pretendia-se, essencialmente, saber de que forma as parcerias público-privadas, mais concretamente à A23 influenciou (de forma positiva ou negativa), o quotidiano desta população.

No fundo, o objetivo fulcral é mostrar a problemática das parcerias público-privadas após implementação de pórticos nesta autovia (em concreto com dados reais). O estudo tenta perceber os custos, os benefícios, a utilização e a importância desta via se são iguais e percebidos da mesma forma tanto para os inquiridos do distrito da Guarda como para os inquiridos do distrito de Castelo Branco.

Palavras-chave: Parcerias Público Privadas; A23; questionário; resultados.

Abstract

This work is part of the Master in Management. It presents a hiring modality, pointing out its potential but also its problems. However, its growing importance in recent years, as its origins and meanings.

It shows that it is not an easy task to present its characteristics, taking into account its different approaches and applications. Public-private partnerships are characterized as falling under a well-defined and specific approach. They are proposing to know in depth their “hows” and their “whys”.

First, aspects related to the theoretical framework of public-private partnerships are described, both in terms of their advantages and disadvantages, as well as their dissemination throughout Europe and also describes some relevant points of this type of contracts.

This report was developed over a year, during which a questionnaire was implemented to the population of the district of Guarda and Castelo Branco. In this survey, it was intended, essentially, to know how public-private partnerships, more specifically A23, influenced (positively or negatively) the daily lives of this population.

Basically, the main objective is to show the problem of public-private partnerships after the implementation of gantries on this highway (specifically with real data). The study tries to understand whether the costs, the benefited, the utilization and the importance of the route is the same for respondents in the district of Guarda and for respondents in the district of Castelo Branco.

Key-words: *Public Private Partnerships; A23; questionnaire; results.*

Lista de Siglas e Abreviaturas

BEI – Banco Europeu de Investimento

CE – Comissão Europeia

CSP – Comparador Setor Público

DGTF – Direção Geral do Tesouro e das Finanças

DN- Diário Notícias

EFNS – Eixo Ferroviário Norte-Sul

E.P. – Estradas de Portugal

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

MST – Metro do Sul do Tejo

OCDE – Organização para a Cooperação de Desenvolvimento Económico

OE – Orçamento de Estado

PFI – *Project Finance Initiative*

PIB – Produto Interno Bruto

PPP – Parcerias Público Privadas

SCUT – Sem cobrança ao Utilizador

SIRESP - Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal

SNS – Sistema Nacional de Saúde

TC – Tribunal de Contas

TCE – Tribunal de Contas Europeu

UTAP – Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

VFM – *Value for Money*

Índice

Agradecimentos.....	1
Resumo.....	2
Abstract	3
Lista de Siglas e Abreviaturas	4
Introdução	10
Parte I - Contextualização	11
Capítulo I - Parcerias Público Privadas.....	12
1.1 - Enquadramento teórico	12
1.2 - Tipologias de contratos PPP	15
1.3 - Vantagens e desvantagens das PPP.....	18
1.3.1 - Vantagens das PPP.....	18
1.3.2 - Desvantagens das PPP	19
1.4 - O aparecimento e disseminação das PPP.....	21
1.4.1 - Na Europa	21
1.4.2 - Portugal.....	26
1.5 - Aspectos importantes a considerar nos contratos PPP.....	29
1.5.1 - Contratação pública tradicional/ Contratação via PPP.....	30
1.5.2 - Value for money (VFM) e Comparador setor público (CSP)	31
1.5.3 - Fiscalização – regulador (tribunal de contas e UTAP)	35
1.5.4 - Análise custo-benefício.....	37
1.5.5 - Fator transparência.....	38
1.5.6 - Partilha de riscos	39
1.5.7 - Poder político.....	40
1.5.8 - Apoio social	41
Capítulo II – Setores: apresentação e caracterização	43
2.1 - Setor ferroviário	44
2.2 - Setor da saúde	46
2.3 - Setor da segurança	48
2.4 - Setor aeroportuário.....	49
2.5 - Setor rodoviário	50
2.5.1 - SCUT	53
2.5.1.1. - Enquadramento	53
2.5.1.2 - Contrato de concessão SCUT	55
2.5.1.3 - Processo de concurso	56
2.5.1.3.1 - Caracterização e fases processuais.....	56

2.5.1.2 - A23 – SCUT beira interior.....	57
2.5.1.2.1 - Caracterização.....	57
2.5.1.2.2 - Ex SCUT.....	58
2.5.1.2.3 - Alteração de tráfego antes e pós portagens.....	61
2.5.1.2.4 - Investimento da A23.....	62
Parte II - Estudo Empírico.....	64
Capítulo III – Questionário.....	65
3.1- Enquadramento.....	65
3.2 - Caracterização da população em estudo.....	66
3.2.1 - Distrito da Guarda.....	66
3.2.2 - Distrito de Castelo Branco.....	68
3.3 - Metodologia da investigação.....	70
3.4 – Amostra.....	71
3.4.1 – Caracterização da Amostra.....	71
3.4.2 – Análise das respostas.....	75
3.4.3 - Testes hipóteses.....	89
3.4.3.1 – Enquadramento.....	89
3.4.3.2 – Relação entre variáveis.....	90
3.4.3.2.1- A noção do custo da A23 /Habilitações literárias.....	90
3.4.3.2.2 - A razão da utilização desta via/ idade dos inquiridos.....	92
3.4.3.2.3 - A frequência de utilização da A23/distrito de residência.....	94
3.4.3.2.4 - A razão de utilização da A23/distrito de residência.....	95
3.4.3.2.5 - Os acessos da A23 facilitam a vida diária/distrito de residência.....	97
3.4.3.2.6 - O Investimento/benefício para a população/distrito de residência.....	99
3.4.3.2.7 - Gasto mensal com as portagens/distrito de residência.....	101
3.4.3.2.8 - O Grau de utilização-importância/distrito de residência.....	103
3.4.3.2.9 - O Grau de utilização-importância/significado PPP.....	105
3.4.3.2.10 – O Grau de utilização-importância/desenvolvimento económico da região interior.....	106
3.4.3.2.11 – O Grau de utilização-importância/a gestão da A23 quanto à transparência.....	109
Conclusões.....	111
Sugestões.....	115
Bibliografia.....	117
Anexos.....	121

Índice de Figuras

Figura 1 N° Projetos/Valor em milhões	25
Figura 2 % PIB per Capita em 2017	27
Figura 3 Valor a pagar.....	27
Figura 4 Peso dos Setores em %	28
Figura 5 Contratação via tradicional	30
Figura 6 Contratação via PPP.....	31
Figura 7 CSP e VFM.....	34
Figura 8 Traçado Margem Sul do Tejo	45
Figura 9 Traçado do Eixo Ferroviário NORTE-SUL.....	46
Figura 10 Fases de implementação do SIRESP	48
Figura 11 Modelo com base na disponibilidade.....	52
Figura 12 Mapa das estradas de Portugal.....	58
Figura 13 Relatório de tráfego 2017/1º trimestre de 2018/2011	61
Figura 14 Beira Alta e Beira Baixa	66
Figura 15 Distrito da Guarda.....	67
Figura 16 Estimativas anuais da população residente por local de Residência.....	68
Figura 17 Distrito de Castelo Branco.....	69
Figura 18 Estimativas anuais da população residente por local de Residência.....	70
Figura 19 Distribuição da variável Gênero	72
Figura 20 Distribuição variável Idade	73
Figura 21 Distribuição da variável Habilitações literárias	74
Figura 22 Distribuição da variável Local de residência	75
Figura 23 Distribuição da variável “Qual é a importância que atribuiu à A23 na sua vida?”	76
Figura 24 Distribuição da variável “Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar?”	77
Figura 25 Distribuição da variável “Utiliza esta via para...”	78
Figura 26 Distribuição da variável “Quanto é que gasta mensalmente com as portagens quando circula na A23?”	79
Figura 27 Distribuição da variável “Se as portagens fossem retiradas, acredita que utilizaria mais esta autovia?”	80
Figura 28 Distribuição da variável “Em que medida concorda ou discorda da atribuição das portagens na A23?”	81
Figura 29 Distribuição da variável “Quando se fala em Parcerias Publico Privadas (PPP) sabe o que significa?”	87
Figura 30 Distribuição da variável “Na sua opinião, acredita que este modelo (PPP) é vantajoso para a população?”	88
Figura 31 Grau de utilização/importância e distrito onde reside.....	104
Figura 32 Grau de utilização/Importância e conhecimento sobre PPP	105
Figura 33 O conhecimento sobre PPP	106
Figura 34 Grau de utilização/importância e o desenvolvimento económico da região interior	107
Figura 35 Grau de utilização/importância e o desenvolvimento económico da região interior	108
Figura 36 A gestão da A23 quanto à transparência.....	109
Figura 37 Como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência	110
Figura 38 Teste Kruskal-Wallis	110

Índice de Tabelas

Tabela 1 Tipologias de contratos PPP	16
Tabela 2 síntese dos encargos líquidos (milhares de euros) no 3.º trimestre de 2018 e nos primeiros 9 meses de 2018	43
Tabela 3 Parcerias Publico Privadas no setor Ferroviário	44
Tabela 4 PPP na Saúde	47
Tabela 5 Concessões Rodoviárias	50
Tabela 6 Taxas de portagem, em vigor a partir de 01 de janeiro de 2019, nos lanços e sublanços da Autoestrada A23	59
Tabela 7 Distribuição da variável “Considera que a A23 tem bons acessos que o facilitam na sua vida quotidiana, em que 1 não facilitam de todo e 5 facilita bastante?”	82
Tabela 8 Distribuição da variável “É a favor da redução do valor das Portagens ou da sua abolição?”	82
Tabela 9 Distribuição da variável “Considera que esta autoestrada ajudou no desenvolvimento económico da região interior?”	83
Tabela 10 Distribuição da variável “Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado”	83
Tabela 11 Distribuição da variável “Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado”	84
Tabela 12 Distribuição da variável “Tem conhecimento do valor total que foi investido na A23?”	84
Tabela 13 Distribuição da variável “Como é que avaliaria o estado de conservação e manutenção da A23?”	85
Tabela 14 Distribuição da variável “Em que medida considera que todo o processo de construção da A23 foi e é transparente.”	86
Tabela 15 Distribuição da variável “Como é que avaliaria todo o processo de gestão da A23, quanto à transparência?”	86
Tabela 16 Habilitações literárias	90
Tabela 17 Tabela de Cruzamento - A noção do custo da A23 ao Estado e as Habilitações literárias	91
Tabela 18 Testes qui-quadrado de Pearson	91
Tabela 19 Coeficiente de Correlação V de Cramer	92
Tabela 20 Idade	92
Tabela 21 Tabela cruzamento – A razão da utilização desta via e Idade	93
Tabela 22 Testes qui-quadrado de Pearson	93
Tabela 23 Tabela de cruzamento - Utilização a A23 para se deslocar e distrito onde reside.....	94
Tabela 24 Testes Qui-quadrado de Pearson	95
Tabela 25 Coeficiente de Correlação V de Cramer.....	95
Tabela 26 Tabela de cruzamento – A razão de utilização da A23 e distrito onde reside	96
Tabela 27 Testes qui-quadrado de Pearson	96
Tabela 28 Coeficiente de Correlação V de Cramer.....	97
Tabela 29 Tabela de Cruzamento - A A23 tem bons acessos que facilitam a sua vida quotidiana e o distrito onde reside	98
Tabela 30 Testes qui-quadrado de Pearson	98
Tabela 31 Coeficiente de Correlação V de Cramer.....	99
Tabela 32 Tabela cruzamento o investimento/benefício para a população e o distrito onde reside	99
Tabela 33 Testes qui-quadrado de Pearson	100
Tabela 34 Coeficiente de Correlação V de Cramer.....	100
Tabela 35 O gasto mensalmente com as portagens	101

Tabela 36 Tabela cruzamento do gasto mensalmente com as portagens e o distrito onde reside	101
Tabela 37 Testes qui-quadrado de Pearson	102
Tabela 38 Correlação de Spearman.....	102
Tabela 39 A importância da A23 na sua vida	103
Tabela 40 Teste U de Mann Whitney.....	104
Tabela 41 Teste U de Mann-Whitney	106
Tabela 42 Teste Kruskal-Wallis.....	108

Introdução

Este projeto surge no âmbito do Mestrado em Gestão – Administração Pública, do Instituto Politécnico da Guarda. Tem como intuito abordar o tema das parcerias público-privadas. Este tema tem sido imensamente tratado nos últimos anos, uma vez que foi a forma que o Estado encontrou para fazer obra, satisfazendo a população com o aumento e melhoria de serviços prestados e de infraestruturas e por outro lado, era um meio de ultrapassar os baixos orçamentos de estado, e desta forma não aumentar o défice orçamental. Segundo o decreto-Lei 111/2012 da Constituição Portuguesa, uma Parceria Público Privada (PPP) é “o contrato ou união de contratos, por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, e em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado”.

Este trabalho é constituído por duas partes: a contextualização do tema e o estudo empírico. Num primeiro capítulo, procurar-se-á que da leitura de alguma bibliografia seja possível elaborar um trabalho, que exponha de forma clara e perceptível as parcerias público-privadas. Assim, no decorrer deste capítulo mostrar-se-ão algumas definições de alguns autores, as suas tipologias, as suas vantagens e desvantagens e bem como o seu aparecimento e desimanação pela Europa. Examinar-se-ão alguns aspetos que se consideraram relevantes neste tipo de parcerias.

No que diz respeito ao segundo capítulo, mostrar-se-á os setores onde este tipo de modelo tem sido mais aplicado em Portugal: setor ferroviário, setor da saúde, setor da segurança, setor aeroportuário e o setor rodoviário. Far-se-á a apresentação e caracterização de cada um de uma forma detalhada. Esta parte do trabalho incidirá no setor rodoviário e mais especificamente, na autoestrada A23. Far-se-á ainda uma breve caracterização da mesma.

Na segunda parte deste trabalho, examinar-se-ão algumas questões a considerar na conceção deste estudo de caso (A23), de forma a reconciliar os dados empíricos às questões formuladas que tem como objetivo o alcance de conclusões. Pretende-se, assim dar respostas às perguntas que se acham mais relevantes. Será que o investimento neste tipo de contratos compensou relativamente aos benefícios de trouxe para a população? E ainda, será que este modelo é viável a nível económico para o lado do Estado e conseqüentemente para os bolsos dos contribuintes?

O propósito deste trabalho é mostrar a importância crescente deste tipo de contratação como instrumento de desenvolvimento e progresso aplicada em diversos setores.

Parte I - Contextualização

Capítulo I - Parcerias Público Privadas

1.1 - Enquadramento teórico

As Parcerias Público Privadas (PPP) são um modelo de contrato utilizado pelo setor público (Estado) em parceria com o setor privado, tendo como objetivo acompanhar, por um lado, o avanço da economia e, por outro lado ajudar o progresso económico do país. Assim, neste contexto acha-se pertinente e a lógica obriga numa fase inicial a fazer-se o enquadramento e a definição do tema central deste trabalho. Existe diversa literatura relativamente ao mesmo e nota-se que o conceito tem evoluído ao longo do tempo.

Apesar de o tema PPP ser recente, na verdade remonta à antiguidade (Fernandes, 2007). As estradas com portagens (*turnpikes*) surgiram no Reino Unido em 1663 que deram origem as atuais PPP, tal como as conhecemos, para a construção, funcionamento e financiamento em grande parte pelo setor privado, segundo Cabral (2009).

Este modelo deu os seus primeiros passos com *Margaret Thatcher*, em Inglaterra no ano 1992. Surgiram novas privatizações em forma de PPP embora um pouco diferentes do modelo que conhecemos hoje (Fernandes, 2007). Estas parcerias entre o público e o privado têm vindo, nos últimos tempos, a demonstrar um enorme desenvolvimento e, ao mesmo tempo, variadíssimas alterações comparando com o modelo inicial de *Thatcher* (a sua impotência para a execução de muitas das tarefas que vinham sendo asseguradas por o Estado, em resultado da crise petrolífera na década de 1970, houve necessidade de encontrar alternativas de financiamento a longo prazo para as obras públicas).

A complexidade do setor público acompanhar as necessidades ao longo do tempo relativamente à criação de infraestruturas e serviços para satisfazer a necessidades do mercado e da comunidade e bem como Orçamentos de Estado (OE) limitados e com poucos fundos fez com que desse espaço ao setor privado em áreas que anteriormente eram de responsabilidade exclusiva do Estado. Sendo o resultado, acordos entre o público e o privado, este modelo tornou-se uma alternativa às privatizações (Oblack et al., 2013; Meidute, 2011; Araújo e Silvestre, 2014).

Segundo o decreto-Lei 111/2012 (2012) da Constituição Portuguesa, uma Parceria Público Privada (PPP) é “o contrato ou união de contratos, por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma

necessidade coletiva, e em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado”.

Bult-Spiering e Dewulf (2006) e McQuaid (2000) afirmam que as PPP têm elementos próprios que as caracterizam como sendo contratos diferenciados dos restantes no que diz respeito aos seguintes aspetos:

1. **Participantes.** As PPP caracterizam-se por serem uma relação entre dois atores, sendo um inevitavelmente o setor público. Este setor pode ter campo de ação nacional ou local e pertence ao Estado. Por seu turno, os parceiros privados, podem-se organizar de diferentes formas, desde empresas a organizações privadas sem fins lucrativos. Os mesmos detêm motivações e interesses muito diferenciados, operando em consonância com estruturas organizativas e gozando de culturas muito próprias, sendo estas barreiras para o sucesso da parceria.
2. **O fim.** As PPP têm múltiplas finalidades. Habitualmente, associa-se a estes contratos uma prestação de serviço aos cidadãos, ou a conceção, a construção, a gestão ou a exploração de uma infraestrutura. As PPP têm incidido sobre diversas áreas. Contudo, podemos encontrá-las, sobretudo, nas áreas da construção das infraestruturas de transporte, na saúde, na ferrovia, etc...
3. **Qualidades do Relacionamento.** Esta interação (relação público/privado) entre os parceiros caracteriza-se por um aspeto muito importante destes contratos, a continuidade. São relações que tendem a ser de longo prazo. A partilha nas parcerias, os parceiros compartilham recursos (tanto materiais, financeiros e como humanos), responsabilidades, riscos e resultados. Há uma permuta de experiências, conhecimentos e competências técnicas.
4. **A colaboração.** Pelas razões já mencionadas, esta relação caracteriza-se, também pela colaboração entre ambas as partes. O sucesso de uma PPP prevê um relacionamento baseado tanto na confiança e como no compromisso dos parceiros.
5. **Tipologia.** Estes contratos são executados de distintas formas, no que diz respeito tanto ao nível do funcionamento como do nível participação do público e do privado. Deste modo, com características próprias, os exemplos de tipo de PPP mais conhecidos são as BOO, BBO, BOT, BTO, DBFO (Cabral, 2009, p. 67; Grimsey e Lewis, 2004, pp. 10-12; Savas, 2000, pp. 241-6) (Quadro 1).

Apesar de tudo, acredita-se que deve existir uma maior clarificação do funcionamento das PPP, nomeadamente quanto aos seus objetivos e quanto à sua realização a nível temporal. Deve-se deixar claro todo o processo de modo a tornar o processo PPP mais célere e menos burocrático.

Para Mcquaid (cit in Fernandes, 2007) as PPP não são nem mais nem menos que uma “celebração entre o Estado e os privados para a obtenção de benefícios mútuos, normalmente sociais para o primeiro, e económicos para o segundo”.

Também Cabral (2009:152) diz que os “elementos caracterizadores de base, por um lado, que se trata de um contrato de caráter duradouro e, por outro lado, que o mesmo, ainda que envolvendo o concurso de financiamento privado, visa prosseguir uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva”.

Cabral (2009) define as PPP como contratos de longo prazo, estabelecidos entre um parceiro público e um parceiro privado; envolve o desenho, construção, financiamento e funcionamento de uma infraestrutura pública, a cargo do parceiro privado; mediante pagamento feitos ao privado, ao longo da vida do contrato de PPP. Dependendo do modelo em questão, este pagamento pode ser feito pelo Estado com recurso a dotações orçamentais ou diretamente pelos utentes num princípio de utilizador-pagador; a infraestrutura permanece na propriedade do Estado ou esta propriedade é-lhe transferida no final da vigência do contrato.

Azevedo (2009:118) acredita que a matriz fundamental das PPP é “a duração longa da relação entre os parceiros público e privado, o desenvolvimento de uma atividade tendente a dar a satisfação a necessidades coletivas, o financiamento e a transferência do risco pelo investimento e pela exploração atribuídos ao parceiro privado”.

Após a revisão da literatura, e embora as definições possam alterar em alguns pontos, mas no fundo, todas assentam numa ideia fundamental, que é o do vínculo contratual duradouro entre os parceiros com foco em garantir o serviço público.

Alguns autores como Araújo e Silvestre (2014) procuraram, através de palavras-chave como partilha responsabilidades e riscos, cooperação mútua, reunir as variadíssimas definições de PPP, entre as quais se destacam as seguintes: “A cooperação entre entidades públicas e privadas, que têm um objetivo comum, e que estão dispostas a partilhar os riscos e responsabilidades na produção e prestação de serviços públicos a longo prazo.” (Navarro-Espigares & Martin-Segura, 2011 e Pomeroy, 1998, citados por Araújo e Silvestre, 2014:573).

Segundo Sarmiento (2013:15) “Uma PPP apenas será mais eficiente para o Estado se o seu custo global for inferior ao da contratação tradicional. Sendo o financiamento privado mais caro do que o público, essa eficiência tem de estar refletida nas outras componentes do custo global: custo de conceção, construção e de manutenção e operação, assim como na gestão dos riscos”.

No fundo, ao tirar partido da participação do privado aproveita-se a sua experiência e assim pode-se abonar uma melhor eficiência e eficácia dos recursos (Auzzir et al., 2014).

Efetivamente, este tipo de modelos concentram uma complexidade em que na maior parte das vezes é bastante difícil quantificar o seu sucesso e segundo Liyanage et al. (2016), para este modelo ter sucesso, obrigatoriamente tem que se avaliar os indicadores chaves de performance (como por exemplo o *Value for Money* de cada projeto como explicarei mais à frente), através de uma análise bastante criteriosa.

Neste momento, pode retirar-se algumas ilações do conceito PPP e ainda afirmar alguns aspetos importantes neste tipo de contratação como a relação público/privado, a necessidade da satisfação coletiva, o financiamento e alocação dos riscos entre os parceiros.

1.2 - Tipologias de contratos PPP

Alguns projetos PPP se iniciam pela construção da infraestrutura, é o seu desenho. Realizadas maioritariamente pelo setor privado, mas sempre sujeitas à supervisão do público. Segue-se a etapa da construção, esta fase envolve concretamente a construção física da infraestrutura, sendo dada ao privado, por norma.

Após a construção entra-se na fase de operações. Nesta fase pode-se falar de várias atividades e sendo executadas normalmente por empresas contratadas, estas especializadas para cada área específica. Relativamente ao financiamento, este depende de cada projeto e é repartido pelos setores público e o privado. Quando se fala de custo de financiamento trata-se de capital para a construção e manutenção das infraestruturas.

No fundo, existe aqui neste contrato uma relação entre as duas partes que assenta numa partilha e transferência de riscos entre si. Existem algumas “combinações” entre o Estado versus Privado (Cabral, 2009) que passa a enunciar-se:

- Primeiramente, o Estado tem o dever e a responsabilidade de prestar os designados serviços cruciais, ou seja, aqueles que diretamente estão ligados ao chamado serviço público, transportando para o privado as funções de disponibilização das infraestruturas e respetivos serviços.
- O setor público tem por obrigação manter na sua esfera a prestação dos serviços confiando ao seu parceiro a disponibilização dos serviços requeridos indispensáveis à prestação dos mesmos.
- O Estado assegura a prestação destes serviços adjudicando ao privado para este fornecer infraestruturas.

- E o privado que tem o dever de prestar um dado serviço público (transferido para o parceiro privado na totalidade) abarcando a prestação dos serviços diretamente aos contribuintes bem como todos os serviços inerentes (infraestruturais e não estruturais necessários).
- A prestação do serviço é transferida para o setor privado, assim como todos os serviços mesmo os de natureza não infraestrutural, mantendo o setor público o comprometimento de manter as infraestruturas indispensáveis em ótimo estado.

Todas estas combinações assentam numa partilha de riscos. A serem partilhados, os riscos são transferidos para o parceiro quem tem maior capacidade para os suportar e de os saber gerir (da melhor forma) e assim maximizar o valor do ativo. Efetivamente para se chegar a estas conclusões temos por base as fórmulas de implementação representadas no quadro que se segue (Tabela 1).

Tabela 1 Tipologias de contratos PPP

Acrónimo	Designação	Descrição
BOO	<i>Builb, own, operate</i>	Construção, aquisição e operação
BOM	<i>Build, own, mantain</i>	Construção, aquisição e manutenção
BDO	<i>Build, develop, operate</i>	Construção, desenvolvimento e operação
DCMF	<i>Design, construct, manage, finance</i>	Projeto de execução, construção, gestão e financiamento
DBO	<i>Design, built, operate</i>	Projeto de execução, construção e operação
DBFO	<i>Design, built, finance, operate</i>	Projeto de execução, construção, financiamento e operação
BBO	<i>Buy, built, operate</i>	Adquirir, construção e operação
LDO	<i>Lease, develop, operate</i>	Arrendamento, desenvolvimento e operação
BOT	<i>Built, operate, transfer</i>	Construção, operação e transferência
BOOT	<i>Buil, own, operate, transfer</i>	Construção, aquisição, operação e transferência
BROT	<i>Built, rent, own, transfer</i>	Construção, aluguer, aquisição e transferência
BTO	<i>Built, transfer, operate</i>	Construção, transferência e operação

Nota. Cabral (2009)

A primeira tipologia representada é o BOM (*Build, Own, Mantain*) que se centra na construção, aquisição e manutenção da infraestrutura por parte do setor privado. De seguida, o BOO (*Build, Own, operate*) incide na construção, aquisição e operação do ativo. O BDO (*Build, Develop, Operate*) passa pela construção, o desenvolvimento e a operação da infraestrutura. No DCMF (*Design, Construct, Manage, finance*) cabe ao privado desenvolver o projeto de execução, construção, gestão e financiamento. O DBO (*Design, Built, Operate*), o privado desenha

(Projeto de execução), constrói (construção) e presta serviço (operação) em nome do público. A infraestrutura é do Estado mas este concede o usufruto ao privado mediante determinadas condições. DBFO (*Design, Built, Finance, Operate*), baseia-se no desenho (Projeto de execução), construção e operação da infraestrutura, permanecendo sempre a propriedade da mesma na mão do setor público (financiamento). BBO (*Buy, Built, operate*), o privado adquire, constrói e opera o ativo. LDO (*Lease, develop, operate*), o Estado arrenda ao privado, e este desenvolve e opera. BOT (*Built, Operate, transfer*), caracteriza-se por o ativo ser construído (Construção) e na sua operação dada ao privado. Ao acabar o contrato passa para o Estado ou é arrendado ao setor privado (transferência). BOOT (*Built, Own, Operate, Transfer*), o privado constrói, faz a aquisição e operação e o Estado faz a transferência para o privado. BROT (*Built, Rent, Own, Transfer*), cabe ao privado a parte da construção, o mesmo aluga, faz a aquisição e o Estado faz a transferência para o privado. BTO (*Built, Transfer, Operate*), esta tipologia consiste na construção da infraestrutura por parte do privado (Construção), após isso o Estado arrenda ao privado incidindo numa base de franchise (Transferência e Operação).

Referiu-se Serviço Público aquando a elucidação das tipologias de contratos PPP, no entanto é fundamental desenvolver-se um pouco mais. É um conceito que ao longo do tempo teve várias definições e interpretações. Vários autores (como Bult-Spiering e Dewulf, 2006) e McQuaid, 2000) já se debruçaram sobre este tema, contudo é um pouco difícil de o definir.

A Constituição Portuguesa descreve o serviço público como sendo todas as atividades e/ou empreitadas determinadas a saciar as carências da população. Estas são habitualmente fornecidas por entidades de cariz público, no entanto também poderão ser fornecidas por entidades privadas ou a sua junção pública e privada, sob fiscalização do Estado, como é o caso que está-se a tratar.

A mesma determina que o Estado tem o dever de garantir os diversos serviços públicos, desde que estes se englobem nas áreas de soberania do Estado (tais como a justiça, a segurança e a defesa, os cuidados de saúde, a segurança social, as escolas, e o próprio serviço de rádio e televisão).

E ainda, que a qualidade de vida das pessoas impõe que se garanta a prestação universal de certos serviços básicos, como energia, transportes e telecomunicações, seja a cargo do público, seja por empresas privadas que se comprometem a fornecê-los.

1.3 - Vantagens e desvantagens das PPP

O projeto PPP, por regra, só se legitima em contratos com elevado grau de complexidade e de elevado valor para a comunidade, de forma a maximizar os custos relacionados à preparação e lançamento destas parcerias, que exigem grandes investimentos tanto pelo Estado como pelos concorrentes privados.

Ou seja, este modelo traduz uma oportunidade para o Estado criar e desenvolver infraestruturas essenciais, sem onerar a dívida pública e, em consonância, permite esbater o esforço financeiro associado a estes projetos infraestruturais de grande dimensão.

Assim sendo, as PPP, sendo mecanismos de contratação, apresentam algumas vantagens e desvantagens. Enunciam-se algumas que se acham pertinentes.

1.3.1 - Vantagens das PPP

Segundo Sarmiento (2013) e Cruz e Marques (2012) as vantagens deste modelo incidem, a nível de gestão, nas competências e na eficiência privada a serem aplicadas a um projeto com fim de atingir o interesse público.

Acredita-se na partilha de risco, de forma a não sobrecarregar o Estado. O objetivo é uma diminuição de custos podendo o Estado investir em outras áreas relevantes, por outro, o setor privado mantém o mesmo nível de serviço e qualidade.

Pode-se assim dizer que este tipo de contratação atrai mais parceiros capazes de aplicar os seus conhecimentos, a experiência, capitais e a inovação de uma forma eficiente e eficaz em troca de um retorno financeiro, ou seja, mesma qualidade com menos dinheiro público. Capta-se a experiência privada o que resulta no aumento de produtividade (gestão privada). Com o seu conhecimento traz ideias, propostas e soluções para o público.

Sublinha-se que cabe a este a parte da construção e no fim do contrato as infraestruturas são propriedade do Estado. Permite ainda ao Estado focar-se na parte de regularização e fiscalização, salvaguardando o interesse público e deixando ao privado as questões operacionais com o foco no baixo custo.

No entendimento de uma parceria que engloba o privado, é importante frisar que este é parte integrante de todo o processo e que também retém alguns benefícios tais como a criação de empregos, gera infraestruturas e com tudo isto movimentada a economia. Efetivamente este

modelo de contratação pública faz com que se criem mais ativos para o Estado com fundos privados sempre com o foco na satisfação da comunidade.

Quanto ao Estado, este zela pelo interesse público, mas não reúne o mesmo conhecimento, mesmos instrumentos e a mesma eficiência na construção e manutenção quando se faz a comparação com o parceiro privado. O privado detém conhecimento e mão-de-obra especializada em áreas específicas para o qual é contratado.

O Âmbito Social também é beneficiado na medida em que a construção de infraestruturas é possível, que de outra forma não seria devido às questões orçamentais.

Relativamente ao que toca à parte económica pode dizer-se que existe uma redução de custos por parte do setor público e evita-se, por outro lado as derrapagens de entrega de obra, o que acontece frequentemente nas obras públicas. A nível financeiro é uma mais-valia, uma vez que liberta recursos públicos e incentiva o investimento privado. É uma medida fortemente usada para o desenvolvimento da economia e faz face à falta de liquidez dos governos.

Existe também uma integração nas várias fases do projeto, uma vez que não existe espaço para subcontratações separadas em cada fase como o que acontece na contratação tradicional, o que torna todo o processo mais célere e a nível económico mais compensador.

No entanto, este modelo não tem só vantagens. Devido à má utilização por parte do Estado provocou o surgimento de derrapagens nos contratos e por outro lado uma falta de transparência dos mesmos, conforme descreve Moreno (2010). Entende-se assim, que é pertinente falar-se de seguida das desvantagens deste modelo.

1.3.2 - Desvantagens das PPP

As PPP contemplam grandes lacunas/desvantagens que escolhido outro modelo não existiriam. Estes contratos por norma são muito mais complexos que os contratos convencionais.

O Governo utiliza as PPP como um mecanismo para evitar restrições orçamentais, uma vez que se realiza a obra sem custos para o setor público. O facto é que o financiamento do privado é superior ao do público, uma vez que o público tem insuficiência de capitais, e o seu planeamento é ineficaz. Embora esta gestão seja ineficiente e/ou inadequada por parte do setor público é uma opção muito utilizada. Este tipo de investimento é contemplado nos orçamentos de Estado e só se verifica após a realização dos projetos e a longo prazo, uma vez que são contratos com longa duração (em média 30 anos).

Relativamente à alocação dos riscos, os mesmos seriam para partilhar entre o Estado e o privado mas por vezes não é bem assim. Tem-se verificado nos últimos anos que as alterações contratuais unilaterais por parte do Estado e os prolongamentos de entrega de obra se verificam em variadíssimas vezes por parte do Estado o que acarreta mais despesa para o setor público.

Sendo contratos de longa duração é extramente difícil prever/antecipar dificuldades ao longo 20-30 anos, devido a vários fatores (sociais, económicos, ambientais,...). Como se pode imaginar a conjuntura económica e social está em constante mudança. Estas parcerias pecam pela falta de planeamento, pois existe uma ânsia do setor público para queimar etapas para produzir resultados mais rápidos e como referimos anteriormente a motivação é a errada.

Os recursos humanos por parte do Estado refletem uma ausência de conhecimentos técnicos e conhecimentos sofisticados em diversas áreas distintas o que não acontece por parte do privado, e verifica-se que gera consequências negativas para as várias gerações futuras.

Para além de não existir planeamento suficiente, a baixa qualidade dos projetos também se verifica. Não existe avaliação para se determinar se foi a melhor opção para um determinado projeto o que pode concluir-se que este procedimento não peca pela transparência. Por norma, e se fosse de acordo com a legislação das PPP, os agentes envolvidos tinham obrigação de elaborar relatórios pré-projeto, de acompanhamento e de conclusão. E não só a realização dos mesmos mas também a sua divulgação, o que não acontece.

Os recursos públicos também é um fator negativo a salientar. Não existe controlo social, falta um envolvimento social e popular de forma a tornar os processos mais transparentes e poder responsabilizar-se quem de direito.

Por outro lado, existe a questão da concorrência. Neste campo o Estado tem uma certa dificuldade em cativar investimento privado, diga-se para o incerto. No fundo, o setor público não dá quaisquer garantias devido à situação económica atual do país, isso significa que é a pressão política atual é que toma as decisões, e como são contratos de longo prazo isto traduz-se em diversos governantes diferentes durante a durabilidade da parceria, o que torna todo o processo muito instável e difícil de gerir (o que nos tem revelado estes últimos anos).

Por último, as PPP estão a ser feitas pelas motivações erradas por parte do poder político. Por vezes tomam-se decisões não para satisfazer as necessidades comuns da população (o fim propostos deste tipo de modelo) mas para mostrar obra feita, o que não é a real motivação das PPP.

1.4 - O aparecimento e disseminação das PPP

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE, 2012) refere que existem em curso PPP num conjunto amplo de países dos diferentes continentes bem como em diversas áreas, que remontam a mais de 56.000 milhões de euros. Este valor concentra-se maioritariamente no Reino Unido, país pioneiro neste modelo.

As áreas de implantação de PPP mais comuns nos diversos países que adotaram este modelo são:

- Serviços no que toca a infraestruturas de rede: água, eletricidade, gás, telecomunicações, saneamento, gestão de resíduos sólidos;
- Transportes: autoestradas, túneis, aeroportos, portos, caminhos-de-ferro;
- Obras públicas: barragens, sistemas hidroagrícolas.

Em dezembro de 2003, o Conselho Europeu mostrou o seu apoio às PPP. Neste contexto, o mesmo incentivou os Estados-membros a tomar medidas e programas nacionais com vista a suprimir impedimentos técnicos, jurídicos, administrativos e contabilísticos à implementação das PPP.

Neste seguimento, o Banco Europeu de Investimento (BEI, 2018) tem adotado um papel fundamental no apoio às PPP, tendo um conjunto de projetos avaliados em mais de 6.000 milhões de euros. Incluindo vários sectores tais como: o rodoviário, das telecomunicações, da educação, da saúde, da água, dos caminhos-de-ferro, da energia, e resíduos sólidos.

1.4.1 - Na Europa

Reino Unido - Pioneiro

A tónica nos anos 70 foi a crise do petróleo. A Europa sofreu uma forte perturbação tanto a nível financeiro como a nível energético, duvidando-se, nesta altura de um possível desenvolvimento económico. O prenúncio de mudança era uma utopia uma vez que não havia garantias nenhuma sobre a economia. Vivia-se um momento com taxas elevadas de inflação, desemprego, flutuação cambial, um tempo de ciclos de inflação e recessão.

No entanto, os dados dizem que de nada valeu a máxima intervenção do Estado até ao momento para desenvolver a economia depois de uma profunda crise e daí pensar-se em “convidar” a iniciativa privada, alterando-se o papel do Estado soberano. Diminuindo a sua participação e dar abertura para o privado com o objetivo do bem comum.

Nos anos 70 acreditava-se na melhoria da qualidade de vida, sustentado pelo Estado, sempre com o cuidado de um crescimento sustentável. O foco era reforçar tanto a equidade social com a estabilidade política (J.K. Galbreith, 1979). Daí surgiram novos conceitos como a privatização que foram aplicados por vários governos sendo *Margaret Thatcher* a pioneira nesta medida.

As PPP surgiram no Reino Unido nos anos 90 do século XX em Inglaterra, no Governo de *Thatcher*, denominadas inicialmente por *Project Finance Initiative* (PFI) e só posteriormente foram apelidadas de PPP. O objetivo seria resolver problemas com a construção, a gestão de infraestruturas e a oferta de serviços para a sociedade em geral.

Margaret Thatcher acreditava que o setor público se tornara demasiado dispendioso, e por consequência ineficiente, inibindo, assim a iniciativa privada (Pollitt, 1993, p. 48). Desta forma pensou-se numa nova era da gestão pública. Dando lugar ao novo conceito *New Public Management*. Os vários autores deram o seu contributo para a elucidação das características do *New Public Management*, que passamos a citar (Carvalho, 2008; Dixon, Kouzmin e KoracKakabadse, 1998; Ferlie et al., 1996; Pollitt, 1993):

- *Ênfase nos resultados, em detrimento dos meios/processos;*
- *Ênfase na mensuração, para avaliação dos resultados, em função dos objetivos enunciados;*
- *Enfoque no cidadão-cliente, procurando satisfazer as suas necessidades (promoção da qualidade);*
- *Promoção dos mecanismos de mercado, o que pressupõe concorrência entre público-público e público-privado;*
- *Descentralização, como forma de conceder uma maior autonomia e independência aos organismos públicos (desagregação das unidades e seu achatamento em consequência desta situação);*
- *Adoção de práticas de gestão mais flexíveis, oriundas do sector privado, como a preocupação com a gestão por objetivos, a gestão de qualidade;*
- *Privatização em sentido lato (privatização material; parcerias público-privadas; liberalização de algumas áreas da economia; ...);*
- *Racionalidade nos gastos (promoção do value for money, o que implica a preocupação com a eficiência e eficácia);*

- *Prevalência da máxima de “deixar os gestores, gerir”, isto é, existência de uma gestão profissional atuante, com elevada autonomia e discricionariedade.*

França

A França foi um dos países que acolheu o modelo PPP, de forma a promover a relação entre o público e o privado. Este modelo foi designado por “*Contrat de Partenariat Public-privé*” em 2004. Tal como em outros países, esta medida tinha como objetivo combater as limitações orçamentais, sendo visto como uma medida política estratégica para a diminuição do défice do país.

Efetivamente, acreditava-se que era uma medida com vantagens no que toca à conceção, construção, manutenção e exploração das infraestruturas e ao mesmo tempo partilha de riscos. Porém, a legislação em vigor seria um obstáculo, uma vez que era clara na separação de quem desempenhava as diversas fases do projeto e bem como nos pagamentos por disponibilidade e as portagens “virtuais” que não estavam consideradas desta forma na legislação do país (Frédéric Marty, Sylvie Trosa e Arnaud Voisin, 2003).

Todavia, devido às dificuldades verificadas do investimento público, ao longo do tempo fizeram-se vários ajustes à legislação, até chegarem ao “*Contrat de Partenariat Public-privé*” (Frédéric Bougrain, Jean Carassus e Marc Colombard-Prout, 2005). Deste modo, este contrato introduziu um modelo em França para que o privado pudesse investir e explorar infraestruturas e serviços públicos que anteriormente a legislação francesa proibia.

É certo, que este modelo é inovador, embora com algumas lacunas, reconhece-se uma utilização mais recorrente nos variadíssimos setores. Segundo Jean L’Homme e Amir Jahanguiri, “*The choice between concessions and partnership contracts will largely depend on the risk allocation of the upcoming projects. All projects with a sufficient user generated revenue stream, where revenue risk can be assumed by the private sector, will generally be carried out under the concession scheme. With respect to projects where the revenue risk may not be allocated to the private sector or where the public sector is the only user of the infrastructure or service, a partnership contract will be used to develop the project, that is cheaper and technically feasible to develop the project in the basis of a slight-forward public procurement*”, The new french legislation, Global PPP/ Infrastructure Yearbook, 2005, pp. 39 e ss.

Itália

Em Itália, tal como em Portugal e em outros países europeus e não só, existe uma utilização do modelo PPP, principalmente a partir da década de noventa. Foi criado o “*Promotore*”, que é o modelo para dar respostas às carências do país, nomeadamente estruturais. Por outro lado, tal como nos outros países, o foco era a redução do investimento público.

Segundo Frédéric Marty, Sylvie Trosa e Arnaud Voisin, em *L’ partenariats public-privé A Itália*, durante os anos noventa, consagrou somente 1,6% do PIB para investimento público, no entanto a média dos Estados membros da UE era de 2,6%.

À semelhança do que se passa nos outros países, as PPP e este conceito criado de “*Promotore*” não foi unânime e deparam-se com alguns problemas, tais como o regime estrutural das obras públicas, como a incerteza e a relutância do meio político para medidas inovadoras.

Neste contexto, criou-se o “*Promotore*” de forma a colmatar o vazio que existia no que toca à legalidade das parcerias entre o público e o privado e o seu envolvimento em todas as tarefas (no que toca à conceção, construção, execução e gestão) (Matteo Baidi, 2004).

A par da atualidade, verifica-se que é um modelo recorrente e multiplicado ao nível das regiões, tendo um papel fulcral para o desenvolvimento de todo o país.

Ao longo do tempo as PPP foram-se disseminando por vários países tais como a França, a Itália, o Reino Unido, Portugal entre outros. Atualmente são cerca de 60 países que dispõem deste modelo de forma a acompanhar o desenvolvimento económico mundial.

Na Figura 1 pode-se verificar que na União Europeia existe um alargado número de países a utilizarem as PPP. Consegue-se apurar que são inúmeros os projetos e que se gastam largos milhões através deste modelo e um desses países é Portugal, sendo o Reino Unido o campeão nesta modalidade.

Segundo o Diário de Notícias (DN, 2019) a média europeia é cinco vezes menor do que a de Portugal, cerca de 2%. Já o BEI diz que de 1990 a 2016 foram realizadas 1749 PPP no valor 336 milhões de euros.

A criação das PPP foi fruto de uma evolução da economia e a necessidade do Estado satisfazer as necessidades da população. É um instrumento com objetivo de criar mecanismos entre o setor público e o privado de forma à reestruturação de infraestruturas e serviços fornecidos à sociedade.

Não existe um modelo padrão das PPP, cada país implementa este conceito com base nas particularidades e necessidades de cada um. Pode-se assim dizer que com base nos dados da Figura 1 verifica-se que os resultados não se replicam, nem todos os países se revêm neste modelo de contratação pública. As razões devem-se a vários fatores e contextos sociais, económicos e financeiros de cada um.

Os países, independentemente do seu nível de desenvolvimento e do seu regime político, procuram munir-se de práticas PPP de forma a conferir ao poder público a hipótese de usar este instrumento de disposição financeira de forma astuta e fiável, potenciando o que tem de melhor conciliando com regras orçamentais sólidas.

Cada vez mais, é vital garantir a qualidade técnica da legislação, tal que as PPP traduzem-se num instrumento de mobilização do financiamento privado e um regime claro representa um fator fundamental de atratividade para o setor privado.

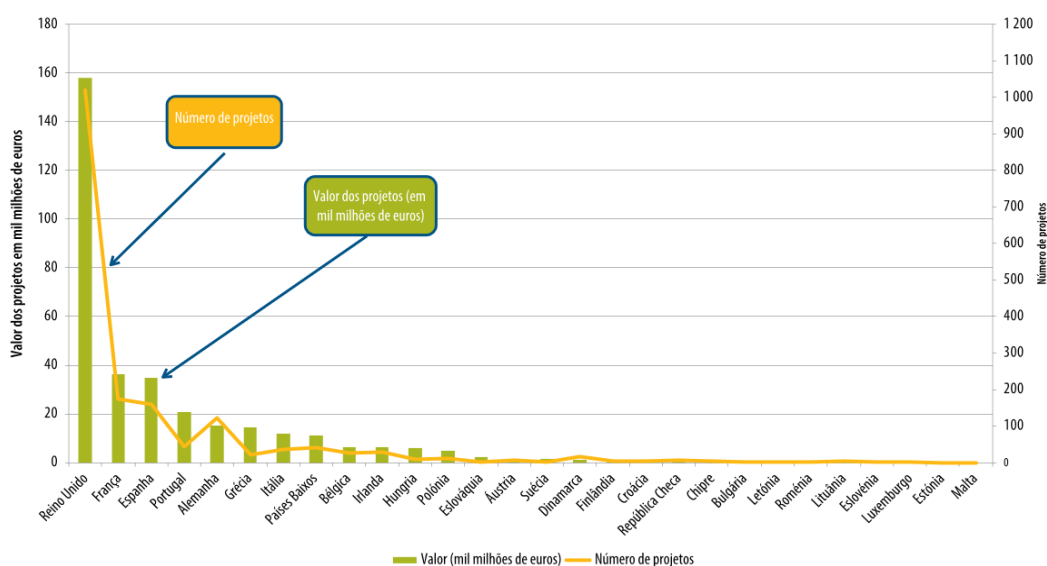
Assim, importa que a regulamentação seja elaborada de forma clara e esclarecedora assumindo o objetivo fulcral, além da clareza, também a previsibilidade e transparência dos processos.

As PPP têm uma repercussão orçamental, o que significa compromissos a longo prazo, e a que impõe que os mesmos sejam refletidos nos documentos orçamentais, salvaguardando a sustentabilidade das contas públicas. A transparência das contas públicas é crucial e os compromissos, uma vez que estão sujeitas ao controlo democrático, bem como ao escrutínio da opinião pública.

Na perspetiva da equidade intergeracional impõe-se prevenir excessos uma vez que as parcerias têm incidência orçamental, não imediato mas dá lugar a um esforço diferido e continuado ao longo do tempo.

O Tribunal de Contas Europeu (TCE, 2015) concluiu que é o Reino Unido, a França, a Espanha, Portugal e a Alemanha é onde se verificam 90% das PPP entre 1990 a 2016 e como se pode comprovar essa mesma tendência em 2018, na Figura 1.

Figura 1 N° Projetos/Valor em milhões



Nota. Relatório nº9/2018: Parcerias Publico Privadas na Europa

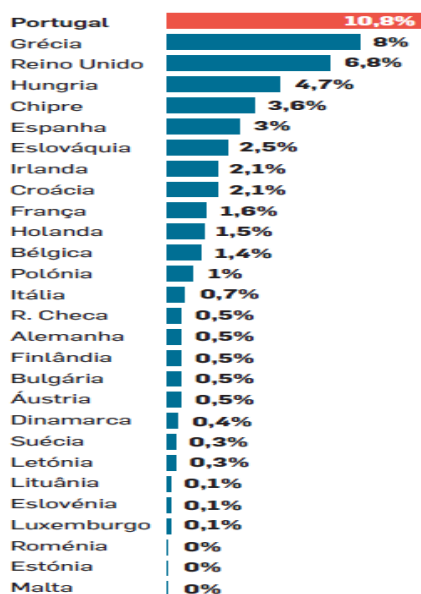
1.4.2 - Portugal

Em Portugal, na década de 90 decidiu apostar-se neste modelo uma vez que havia a necessidade de modernizar o país de forma a torna-lo mais competitivo e por outro lado satisfazer as necessidades da sociedade sem prejudicar as contas públicas.

Efetivamente, sem as PPP não seria possível apresentar obra feita, sendo que os recursos do Estado são escassos e existem outras áreas fundamentais e primordiais para o estado social do país. É primordial dizer que no nosso país este recurso foi bastante recorrente como pode verificar-se na figura seguinte.

Com base no Tribunal de Contas Europeu, o Banco Europeu Investimento (BEI) e Comissão Europeia (CE), na figura 2 Portugal é o número um a aplicar este modelo chegando aos 10% do Produto Interno Bruto (PIB), seguido pela Grécia com 8% do PIB e o Reino Unido com 6,8%. E ainda se verifica que alguns países como a Roménia, a Estónia e Malta ainda não foram “contagiados” por este modelo.

Figura 2 % PIB per Capita em 2017

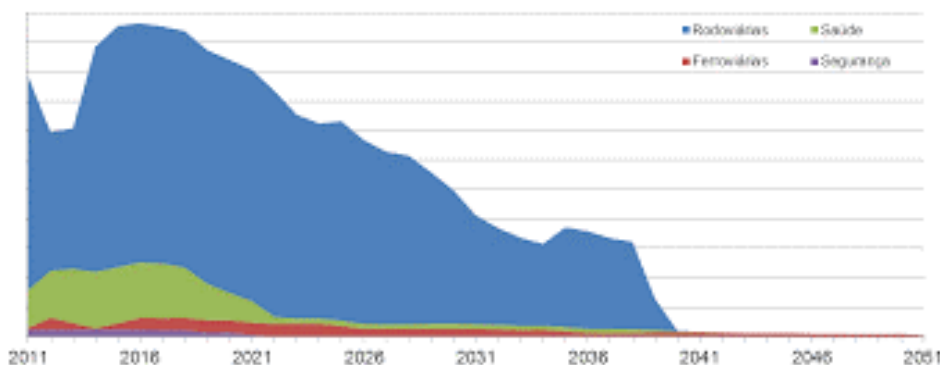


Nota. Tribunal de Contas Europeu, Banco Europeu Investimento e Comissão Europeia (2017)

No que toca às PPP existe uma diminuta Informação disponível. Esta Informação não é só independente de qualquer conflito de interesses mas também a que existe não requer o rigor exigido para uma análise profunda e eficaz.

Verificando-se os dados que existem, Portugal é um dos países que recorreu mais ao modelo de PPP. A despesa global está avaliada em vários milhões de euros e a maior parte da fatura ainda estará por pagar (cerca de dois terços) como pode verificar-se na Figura 3.

Figura 3 Valor a pagar

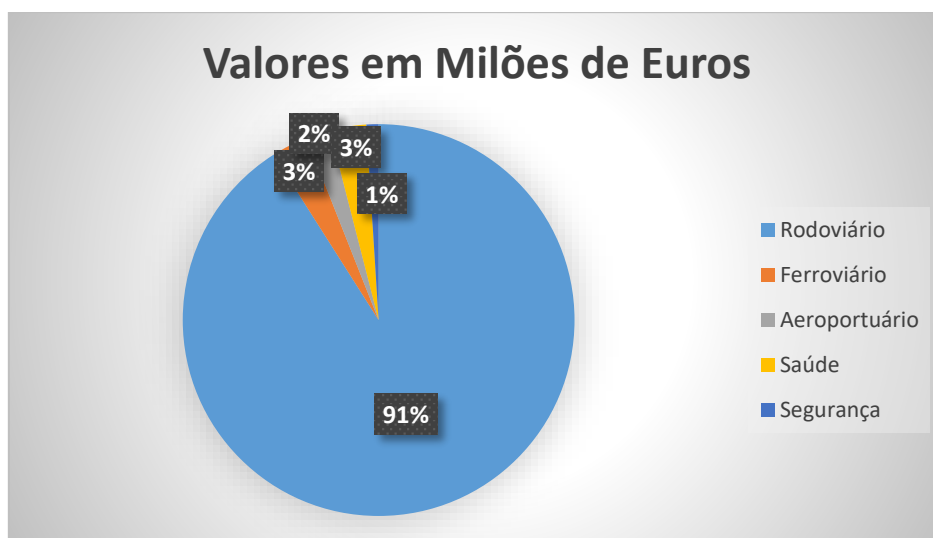


Nota. DGTF (2012)

Os custos que o Estado tem com estes contratos ronda 11% do PIB em 2017, 20 mil milhões (aproximadamente) terão de ser pagos até aproximadamente 2042, dados da DGTF como consta na Figura 3. São 43 parcerias (dados do TCE e BEI, 2018)

Após algumas renegociações de alguns contratos constata-se que as PPP rodoviárias são as que têm o maior peso neste cálculo (cerca 91%). Em Portugal, de 2008 a 2010 avança-se com 9,3 mil milhões de euros em 19 PPP. Estes dados foram facultados pelo TCE, BEI e estimativas do PIB da CE.

Figura 4 Peso dos Setores em %



Nota. UTAP (2018)

Na Figura 4 a UTAP vem confirmar os dados em percentagem relativamente aos setores da segurança com 1%, a saúde com 3%, a seguir o setor das ferroviárias com 3%, o setor aeroportuário com 2% e por fim o setor mais relevante em Portugal, o setor rodoviário com 91%. Efetivamente, este último é sem qualquer dúvida o que tem o maior peso em Portugal.

A maior parte dos contratos PPP foram revisto em 2012, enormemente alterados devido à vinda da *Troika* a Portugal (na lei que vigorava, a decisão de contratação passava pelos membros do ministério das finanças). O nosso país encontrava-se numa severa crise económica e financeira, tendo estes projetos uma grande carga para o Estado, como se veio a confirmar pela intervenção da *Troika*.

No dia 4 de Dezembro de 2019, foi publicado em Diário da República um novo regime jurídico para as PPP. O novo diploma altera as regras de definição e acompanhamento das PPP. A decisão de contratar através deste modelo passa pelo Conselho de Ministros, tal sugere uma

tomada de decisão muito mais política (como refere um comunicado do Conselho de Ministros, 2019).

Atualmente existe uma grande discussão sobre este tema, uma vez que há a percepção destes contratos serem extremamente devastadores para o erário público e conseqüentemente para os contribuintes. O Estado deverá considerar estes contratos como um mecanismo de desenvolvimento e não como meros acordos financeiros que permitem a construção de infraestruturas sem afetar o déficit e a dívida pública.

É fundamental que haja uma boa alocação dos riscos e uma capacidade para se escolher o método de contratação mais eficiente e eficaz para cada projeto sem interesses políticos ou financeiros sempre em mente o comparador do setor público.

No Decreto-Lei nº170/2019 de 4 de Dezembro existem grandes mudanças relativamente ao anterior. Primeiramente, incide na competência e os requisitos, ou seja, a competência de quem vai decidir lançar uma PPP será de quem governa, regularão as condições do processo. Será o Conselho de ministros a decidir cada PPP, em detrimento do Ministro das Finanças.

Anteriormente no artº6 do DL.112/2012 era fundamental uma análise custo-benefício, uma análise ao impacto orçamental, uma avaliação dos riscos e dos benefícios e uma matriz de partilha dos mesmos. Esta nova alteração põe isto tudo em causa.

Quanto aos relatórios públicos e o regime das renegociações, neste ponto é preocupante uma vez que a experiência diz-nos que traz encargos para o erário público, beneficiando sempre o privado. Esta tendência ocorre com demasiada frequência. O que mostra uma grande fragilidade nestes contratos.

No fundo, a revisão deste diploma deixa muitas reticências, pensa-se que poderá trazer menos controlo e qualidade nestes tipos de contratos.

1.5 - Aspectos importantes a considerar nos contratos PPP

Importa realçar as especificidades deste tipo de contratos que os torna tão únicos e com especificidades diferentes de qualquer outro. Passa-se a descortinar algumas características que se acham relevantes.

1.5.1 - Contratação pública tradicional/ Contratação via PPP

Na Contratação pública tradicional o Estado envolve-se diretamente, especifica como quer que o projeto seja implementado, produzido e fornecido o bem ou serviço. Assume o controlo de todas as fases do processo além de celebrar contratos com o privado.

Fica sempre a seu cargo a responsabilidade do financiamento e de todo o projeto em si. Além de passar por contratações no privado esta reflete-se somente na aquisição de bens, numa mera prestação de serviços e a realização da empreitada sempre na alçada do estado que estipula todas as especificações do processo.

Conclui-se que o Estado controla tudo o que toca ao financiamento, à construção e à manutenção da infraestrutura ou serviço como se verifica na Figura 5.

Figura 5 Contratação via tradicional



Nota. Elaboração própria (2020)

No entanto, a Contratação via PPP é entendida como um processo com maior complexidade do que o tratado anteriormente (contrato via tradicional).

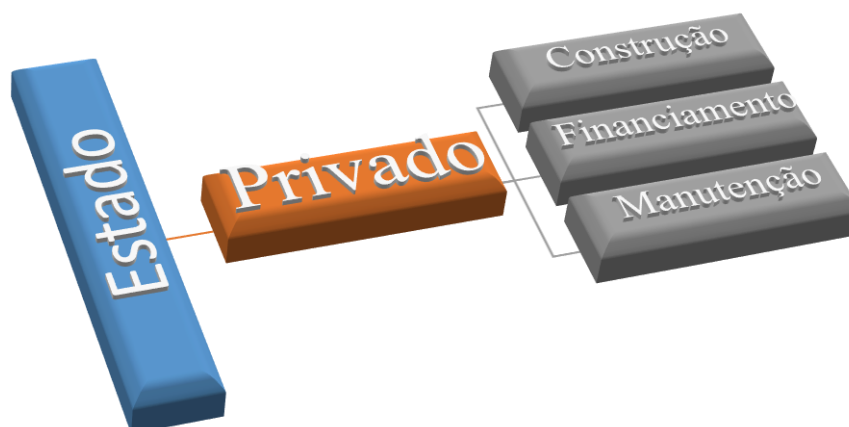
Neste tipo de contrato o Estado faz uma parceria com o privado com o objetivo de esta se encarregar da parte da construção e gestão da infraestrutura. Existem critérios que *à priori* são estabelecidos baseando-se nos resultados e benefícios de forma a serem mensuráveis.

Este modelo foi criado com o foco em trazer benefícios e vantagens para ambas as partes, por um lado, o Estado pode criar infraestruturas ou serviços com o mesmo rigor mas diminuindo a sua participação, conseqüentemente os riscos e o financiamento. Por o outro, o privado utiliza o seu conhecimento e eficácia na realização da empreitada e desta forma atrai mais financiamento, viabilizando projetos que de outra forma não seria possível realizarem-se.

No fundo, o que foi dito traduz para o setor público a redução de custos com foco *Value for Money* (VFM) e o setor privado beneficia do lucro que advém do projeto.

Conclui-se assim que os dois têm focos diferentes de interesse. O Privado interessa-se essencialmente pelo lucro e o retorno financeiro, enquanto que para o Público a situação é bem diferente, preocupa-se e é com o seu dever regulamentar todo o processo que forma que os objetivos sejam cumpridos e orientando-se sempre para o interesse público (Figura 6).

Figura 6 Contratação via PPP



Nota. Elaboração própria (2020)

1.5.2 - *Value for money* (VFM) e Comparador setor público (CSP)

O papel do setor público é administrar bem os recursos e com bom senso. Um contrato deve ser projetado atendendo a fatores qualitativos, ou seja, benefícios que este projeto proporciona à população e fatores quantitativos, ou seja, o melhor uso dos dinheiros públicos.

Value for Money é a verificação de criação de valor pela implementação do projeto. Como descreve o Tribunal de Contas, o *VM* é uma análise de custos e benefícios, ou seja, a implementação permite validar ou invalidar a PPP face a outras soluções.

Pode-se dizer ainda que, o *VM* é um método que proporciona ao Estado condições de verificar adequadamente se um determinado projeto vale a pena por meio da PPP. Sendo assim, o *VM* é fazer mais com menos dinheiro, é garantir qualidade e eficácia com menos recursos a longo prazo. Para existir *VM* tem que ter em conta a alocação ótima dos recursos e a viabilidade de competição, o Estado tem que garantir um cenário competitivo para todos os participantes.

Um pensamento estratégico é a seleção do melhor projeto que não tome partido no que diz respeito a qual a modalidade de contratação que seria melhor viabilizar. Os projetos serão viabilizados por meio de participação privada que deve buscar responder algumas questões fundamentais para garantir uma boa análise de *VM*. Para Grilo (2008), o *VM* deve dar primazia aos seguintes pontos:

Economia de gastos públicos: assumir que a PPP possui gastos menores àqueles da gestão de serviços públicos, justificando-a por um serviço de menor custo e maior qualidade;

Eficiência: indicar argumentos de otimização dos recursos para alcançar os resultados propostos na prestação de serviços do escopo do projeto;

Eficácia: justificativas que mostrem a garantia de que o resultado de determinada atividade atinja os objetivos esperados. Isso poderia traduzir-se tanto pela melhoria dos resultados da prestação do serviço quanto pelo desempenho do parceiro privado para alcançar os resultados;

Efetividade: capacidade de continuidade dos serviços a serem prestados ao longo do tempo;

Sustentabilidade: visa a atender aos objetivos de forma completa e ampla, onde não só os aspectos técnicos e econômico-financeiros são atenciosamente considerados, mas com o foco na sociedade, se considerar os aspectos de qualidade, os ambientais, os sociais e os culturais.

Por outro lado, segundo o Tribunal de Contas deveria ser obrigatório proceder à elaboração de um relatório que assente no Comparador Setor Público (CSP). Este é um comparador que promove a opção das PPP, acautelando a dívida pública a longo prazo.

Através deste medidor ponderam-se os riscos e custos que se podem ter com estes tipos de contratos e ainda a performance financeira do Estado e do *VM*. Acrescenta ainda que ajuda a

perceber a capacidade de gerir os riscos por parte do setor privado. Este comparador deve ser usado como preventivo, antes contratação.

São realizadas estimativas financeiras através do CSP. Este é o método onde se simula os custos nas aquisições, faz uma projeção dos gastos na construção, na execução e manter o projeto ao longo do tempo.

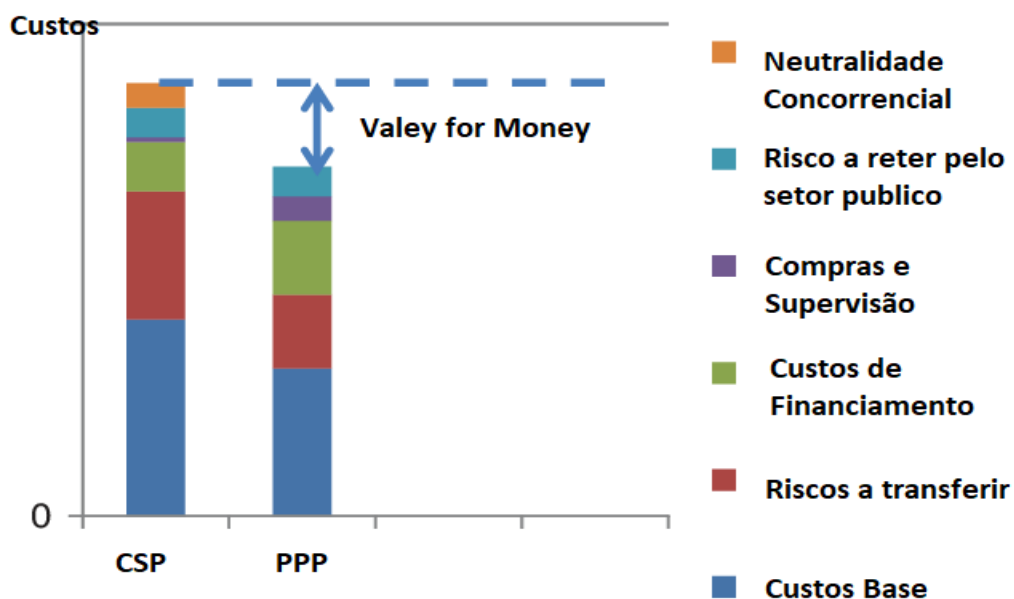
Tem que existir uma avaliação sendo tanto qualitativa como quantitativa. A primeira compara o valor líquido dos custos de uma PPP com o CSP. Os custos da PPP são: remunerações dos parceiros privados, os custos remanescentes, entre outros. Os custos da CSP são: os custos com a construção, manutenção, financiamento, entre outros. Os custos associados às discrepâncias entre o planeado e o real. A avaliação quantitativa é a escolha da melhor opção a adotar e está diretamente relacionada com a obtenção de ganhos.

Pode-se dizer que o CSP é a variável quantitativa do *VFM*, na medida em que quando ao aplicado consegue-se perceber se é a opção com o custo financeiro mais reduzido. Só se dever avançar quando estiver provado o *VFM* e a melhor solução é utilizar o CSP. No fundo, o CSP centra-se no custo que é hipotético, uma previsão tendo em conta o risco que o projeto pode trazer.

É de todo importante realçar o foco nos 3's E: Eficiência, Eficácia e Economia. Fala-se em eficácia quando se procura a todo o custo obter o mesmo resultado com menos dívida pública. A eficiência prende-se com a menor aplicação de recursos mas por outro lado manter o mesmo resultado. A economia num todo, ou seja, no geral gastar-se menos recursos, minimizar os recursos aplicados.

É de salientar que estes cálculos do *VFM* e do CSP se coadunam. Como pode verificar-se na Figura 7, o CSP assenta num custo base hipotético, o risco do projeto caso fosse realizado e financiado pelo setor público com o foco nos mesmos resultados. Para um bom resultado do CSP tem que se ter em conta: a neutralidade concorrencial, o risco a reter pelo setor público, compras e supervisão, custos de financiamento, riscos a transferir e os custos base do projeto.

Figura 7 CSP e VFM



Nota. Adaptado de Patrick Decorla-Souza (2013)

A Neutralidade concorrencial deve garantir e assegurar a avaliação das propostas de todos os candidatos, através do CSP. É neste ponto que se deve evidenciar todas e quaisquer vantagens ou desvantagens de todos os projetos.

O risco a reter pelo setor público são os riscos assumidos pelo Estado e que devem estar considerados no CSP.

Compras e supervisão, este elemento deve ser o mais específico possível para não haver derrapagens no projeto.

Os custos de financiamento devem ser considerados aquando a escolha por parte o setor público do melhor candidato, sempre com base no CSP, centrando-se sempre numa previsão que detenha um menor risco para o Estado.

Os riscos a transferir também é um ponto fundamental, tem que se garantir uma eficiente alocação dos riscos, havendo um registo detalhado dos riscos, tendo em conta o seu impacto e a probabilidade de ocorrência. Pede-se que este risco transferido seja avaliado ao longo de todo o processo de forma a se ter uma visão mais realista do custo final do projeto.

O custo base do projeto implica todos os custos diretos ou indiretos associados a todas as fases do projeto (construção, operação e manutenção) ao longo de todo o tempo do projeto.

Como pode concluir-se, a proposta efetuada via PPP, ao reunir e tendo em conta todos os elementos (neutralidade concorrencial, riscos a reter pelo Estado, supervisão, previsões reais,

alocação de riscos, ...), acaba por ter um custo inferior uma vez que se ajusta o mais possível da realidade e assim sendo verifica-se o *VFM*, fazer mais com menos dinheiro, garantir qualidade e eficácia com menos recursos a longo prazo.

1.5.3 - Fiscalização – regulador (tribunal de contas e UTAP)

Nos termos da alínea C) do nº2 do art.º 5 da LOPTC, cabe ao TC “Fiscalizar previamente a legalidade e o cabimento orçamental dos atos e contratos de qualquer natureza que sejam geradores de despesa ou representativos de quaisquer encargos e responsabilidades (...)”.

O Tribunal de Contas centra-se no âmbito de legalidade, deve fazer uma fiscalização prévia, sendo preventiva desta forma torna-a mais eficiente e eficaz. A sua obrigação é fiscalizar no sentido se a PPP cria valor, ou seja, se os recursos que são aplicados criam valor e se é a melhor opção na aplicação de recursos públicos de forma a não onerar a dívida pública e demonstrar, por outro lado, o interesse público no projeto.

Esta entidade vê-se obrigada a realizar uma avaliação economia (custos/benefícios) baseando-se nos elementos que se consideram essenciais como a eficiência, eficácia e economia, nunca esquecendo do *VFM*. Não se obrigando a avaliar nos aspetos de avaliação do interesse público, mas sim o momento adequado para o mesmo.

Já a UTAP (Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos) foi constituída sob a alçada do Ministério das Finanças, com o intuito de ser uma entidade administrativa que assume responsabilidades no acompanhamento global dos contratos de Parceria Público-Privadas (PPP) em Portugal e garante suporte técnico especializado, nomeadamente na área económico/financeira e jurídica. E ainda, o acompanhamento da execução, o cumprimento dos compromissos assumidos sempre tendo em conta os padrões de qualidade contratualizados, no fundo ajuda na promoção de critérios de boa gestão.

No fundo, e como já foi referido no processo das PPP existem algumas entidades que regulam e fiscalizam. O Tribunal de Contas faz uma apreciação global destes contratos, ou seja, é um “regulador” do Estado. É na alçada do Ministério das Finanças que se encontra a entidade UTAP, que foi criada somente para estes tipos de contratos.

Segundo Artigo 69.º do Diário da República no Âmbito da fiscalização pode-se realçar os seguintes pontos: “1 — A realização de qualquer operação na área de jurisdição rodoviária está sujeita a fiscalização da administração rodoviária independentemente da sua sujeição a

prévia autorização, licenciamento ou parecer, sem prejuízo dos deveres de fiscalização atribuídos às entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias, aos municípios ou a outras entidades a quem a lei atribua essas competências.

2 — Compete à administração rodoviária a fiscalização, para além do domínio público rodoviário do Estado e dentro da zona de respeito, das regras de proteção à estrada previstas no presente Estatuto e demais legislação de proteção à estrada.”

Tudo o que foi descrito era verdade até 4 de dezembro de 2019. A partir desta data deixa de estar na alçada do Ministério das Finanças e será o Conselho de Ministros que decide o lançamento e o processo de cada PPP, “por ato do respetivo órgão de gestão, procedido de Resolução do Conselho de Ministros”.

“A comissão de negociação, ouvido o órgão de gestão da entidade pública interessada, quando for o caso, submete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa um relatório fundamentado sobre os resultados do processo negocial, com uma proposta de decisão para apreciação pelo Conselho de Ministros”, ... “O Governo decide, mediante Resolução do Conselho de Ministros, quanto à aprovação do relatório a que se refere o n.º 1” do artigo 23 (Decreto-lei 170/2019).

“Volvidos mais de sete anos desde a implementação do regime legal (...) surge a necessidade de modificar aquele regime, adaptando à realidade atual.”, justificação apresentada pelo governo na proposta do decreto para alteração do diploma referente às PPP.

Acrescentam ainda no mesmo documento, que “com esta alteração, eleva-se, pois, o nível a que as tomadas de decisões respeitantes a parcerias são tomadas, sem prejudicar a exigência de um trabalho técnico em momento prévio à tomada de decisão e no decurso do contrato.”

Contudo, no Diário da República, no mesmo Decreto-lei pode ler-se que “Da aplicação do presente decreto-lei não podem resultar alterações aos contratos de parcerias já celebrados, ou derrogações das regras neles estabelecidos, nem modificações a procedimentos de parceria lançados até à data da sua entrada em vigor.”

Ainda não existem muita informação uma vez que a alteração está a decorrer neste momento (2020).

1.5.4 - Análise custo-benefício

É pertinente tratar da análise custo-benefício. Vários autores, tais como Buardan, Greenberg, Vinig, Weimer (2001) evidenciam esta análise como sendo um meio importantíssimo para os contratos gerarem maior valor para os cidadãos, encontrando-se o objetivo, a necessidade da satisfação e interesse público.

Buardan, Greenberg, Vinig, Weimer (2001) acreditam que só se deve apostar na implementação de um projeto quando o mesmo gera mais benefícios do que custos, ou seja, o projeto que crie um maior valor justificando-se sempre com o interesse público. No fundo, demonstra a justificação e viabilidade do projeto, apresentando factos que dizem se é acertado levar a cabo um determinado investimento. Traduz-se na comparação do custo total esperado com os benefícios esperados, de forma a concluir se os benefícios superam os custos.

Consolidando a ideia anterior, o TC diz que, *“Deve sublinhar-se que, na nossa perspetiva, não se trata unicamente de consolidar a opção pela parceria enquanto forma alternativa de aquisição”*. *O fato de estarem em causa dinheiros públicos exige que o veículo de obtenção do serviço público (construção e exploração de infraestruturas, p. ex.) [o projeto], se justifique não só em termos de custo-benefício, como se demonstre, deste logo, a melhor alternativa de aplicação de recursos.*” (TC, relatório de Auditoria n.4/2007:32).

No fundo, esta análise permite verificar se o projeto cria valor quantificando os seus pontos positivos (benefícios) e os seus pontos negativos (custos) de meios que tenham como objetivo satisfazer as transações, as atividades ou os requisitos de um negócio. Pretende-se que os custos sejam inferiores aos benefícios podendo-se assim afirmar que aquele determinado projeto cria valor.

Com base nesta análise, chega-se à conclusão que é um meio utilizado para demarcar as alternativas que suscitem a melhor abordagem para aplicar práticas de forma a ter ganhos de trabalho, de tempo e de custos, etc. Esta análise também é definida como um processo para calcular e profetar os reais benefícios e reais custos de um projeto, independentemente de a decisão ser política ou não.

Assim, ao aplicar esta análise pode concluir-se que a mesma mede todos os impactos (positivos e negativos), compara o resultado com as opções alternativas, optando-se sempre pela que crie maior valor.

1.5.5 - Fator transparência

Acredita-se que a transparência deveria ser um ponto regente de todos os processos PPP, não só na fase inicial de contratação, mas sim mantendo-se em todas as fases do processo.

Todos, e quando se fala em todos, fala-se tanto no setor privado como no público e principalmente a sociedade civil que é a parte mais interessada neste processo, deveriam ter acesso a toda e qualquer informação uma vez que o foco é o interesse público.

Toda a informação deveria ser acessíveis à população em geral. É suposto os responsáveis de cada projeto darem quaisquer esclarecimentos, de forma, que os cidadãos tenham a legitimidade de acompanhar e intervir em qualquer parte do processo. O esclarecimento de dúvidas e rumores facilita a aceitação das PPP e promove a sensibilização e a aceitação deste tipo de contrato que usa fundos públicos, de todos os contribuintes.

Dada a natureza complexa destes contratos, o Estado reconheceu a necessidade da contratação de consultores externos, de forma a garantir uma independência e imparcialidade quanto à avaliação dos mesmos.

É ao parceiro privado que cabe assegurar o financiamento, construção, prestação de serviços, etc, de forma a criar mais valor pelo mesmo investimento, daí optar-se por esta solução e não pela contratação tradicional. Não se trata de o menor custo inicial para um projeto mas sim uma ótima relação qualidade/preço.

A transparência prende-se com a disponibilidade da informação e quando falamos de informação, fala-se não só em custos mas também em relatórios constantes durante todo o projeto de forma que a opinião pública possa ter a certeza que se está a tomar as medidas mais eficazes para uma determinada PPP. No fundo pretende-se que sejam criados mecanismos dinâmicos para lidar com imprevistos e criar valor para todos nós.

Todos os processos seriam mais transparentes se inicialmente passassem por uma validação pública e só depois passar por decisões políticas e governamentais. Dever-se-ia criar legislação de forma a tornar todo o processo mais claro a nível económico e financeiro e que se garantir fundamentalmente o interesse público.

Além de uma legislação mais clara, ter-se-ia que fixar responsabilidades e responsáveis quando os projetos não decorram como o planeado porque desta forma, não se garante o objetivo deste tipo de contratação e não se encontra razão para se abdicar da contratação tradicional. E ainda, garantir uma maior concorrência, promover a transparência nos processos de seleção das

entidades privadas que vão fazer parcerias como o Estado, para não existirem ciclos viciosos e serem sempre as mesmas empresas a ganhar com as PPP.

Neste contexto, era basilar fazerem-se auditorias e relatórios constantes de forma a acompanhar todo o processo e assim conseguir-se-ia tirar ilações do que correu menos bem e criar mecanismos que ajudem a que não sejam erros recorrentes.

1.5.6 - Partilha de riscos

A partilha e alocação de riscos é um fator importante nos contratos via PPP. É de todo fundamental serem identificados desde o início, o mais cedo possível como diz Chou and Pramudawardhani (2015) para que seja atribuído o risco ao parceiro que melhor o consiga gerir e diluir, sempre com o objetivo de nenhuma das partes sair prejudicada e sempre com o foco na eficiência e eficácia da alocação.

Segundo Decreto-Lei n.º 170/2019, art.º 7º, considera que “A *partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados deve estar claramente identificada contratualmente e obedece às seguintes regras:*

- a) Os diferentes riscos inerentes à parceria devem ser repartidos entre as partes de acordo com a respetiva capacidade de gerir esses mesmos riscos;*
- b) O estabelecimento da parceria deve implicar uma significativa e efetiva transferência de risco para o setor privado;*
- c) A criação de riscos que não tenham adequada e fundamentada justificação na redução significativa de outros riscos já existentes deve ser evitada;*
- d) O risco de insustentabilidade financeira da parceria, por causa não imputável a incumprimento ou modificação unilateral do contrato pelo parceiro público, ou a situação de força maior, deve ser, tanto quanto possível, transferido para o parceiro privado.*

Os relatórios referidos nos artigos 14.º e 23.º devem incluir um anexo com a matriz de riscos, em formato de tabela ou outro de natureza semelhante, donde conste uma descrição sumária daqueles, que permita a clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros.”

Um dos aspetos mais importantes nestes contratos é a distribuição do risco, sendo este considerado como um qualquer acontecimento incerto que tenha algum impacto relevante e quantificável no projeto.

Segundo Roubulsous et al (2013) o importante é o parceiro público conseguir controlar o risco, nunca transferindo todo o risco do projeto para o parceiro privado. O mesmo autor afirma ainda que existem diversos riscos nos contratos PPP tais como: relativos à gestão do projeto (conceção/construção/manutenção/exploração), o meio envolvente também é um fator de risco, riscos financeiros, entre outros.

Efetivamente, tem que se considerar que o risco não está relacionado com a incerteza do projeto. A incerteza pode ser negativa ou positiva tendo em conta o valor financeiro do projeto. No que diz respeito ao risco, este é um acontecimento que de uma forma negativa pode afetar o resultado financeiro esperado.

Nestes processos deve ter-se presente que os riscos nunca serão eliminados por completo mas é fundamental fazer-se uma boa gestão dos mesmos, identificá-los, avaliá-los, fazer uma boa afetação e finalmente mitigá-los. Estas são as fases imperativas e fundamentais para a boa gestão dos riscos (Cabral, 2009).

O mesmo autor acredita ainda que é fundamental para que a alocação de riscos resulte conforme o esperado (alocar os riscos a quem os possa da melhor forma mitigar) que o Estado promova mecanismos nomeadamente pagamentos e incentivos para o privado ter um bom desempenho e que cumpra os objetivos e obrigações estipulados.

O fator risco não se pode evitar e quanto maior os projetos maiores os riscos, mas deve-se encara-los como um acontecimento natural. As empresas têm sempre o risco presente no dia-a-dia, mas a melhor opção é focar-se na otimização da gestão dos mesmos de forma a minimizá-los, criando mecanismos para transformar os riscos em oportunidades.

1.5.7 - Poder político

O poder político é o parceiro fundamental para a concretização dos contratos via PPP. É ele que, devido às suas necessidades de satisfação e melhorias para a comunidade, utiliza esse modelo.

Muito cedo, o Estado descobriu que através desta via (PPP) podia apresentar obra (autoestradas, hospitais, etc...) sem agravar o défice e as finanças públicas e ao mesmo tempo satisfazer a

opinião pública. Uma vez, que os orçamentos de Estado são limitados, e o dinheiro ter que ir para outras rubricas (setor da educação, setor da segurança,...), o setor público pode avançar com obras, que de outra for não seria possível, devido ao investimento privado. Por outro lado, a satisfação pública é cumprida, porque existe criação de novas infraestruturas e criação de novos serviços prestados à comunidade.

Osei-Kyei and Chan (2015) definem o apoio político como um elemento fulcral para o bom sucesso de uma PPP. É com o apoio do poder político que o setor privado tem segurança e por outro lado cria confiança de forma a atrair mais investidores. É um fator chave para o sucesso e pode dizer-se que é através das PPP que o poder político concretiza as suas medidas e projetos.

Realça-se o fato que a importância do poder político nestes processos pode ter o seu lado negativo, uma vez que podem causar uma avaliação muito otimista e antecipam projetos uma vez que os governos têm o seu tempo (limitado) para governar.

Para construir PPP fortes e duradouras, há que as blindar aos ciclos políticos e ideológicos. Não há melhor forma de proteger o interesse público do que despolitizar a gestão deste tipo de contratos. Essa gestão tem de ser feita tendo sempre por critério primordial a qualidade dos serviços prestados aos cidadãos. Por outras palavras, terá de ser transparente e objetiva, deverá ser sempre o eixo orientador.

1.5.8 - Apoio social

O apoio social é toda a comunidade, seja a sociedade civil, seja a imprensa social ou outros órgãos. É de salientar que este apoio é importante, e uma vez que as PPP interferem de alguma forma (positivamente ou negativamente) na vida das pessoas. A comunidade é parte integrante em todo este projeto, é ela que pode facilitar uma parte do processo quando se fala por exemplo nas expropriações de terrenos (no caso de construção de infraestruturas) e como menciona Osei-Kyei and Chan (2015) também na contratação de mão-de-obra local para a construção/manutenção de infraestruturas (autoestradas, hospitais, pontes,...).

A OCDE (2012) afirma que a aceitação da sociedade civil torna o processo mais fácil uma vez que o objetivo é oferecer serviços de qualidade, acessíveis e equitativos sendo, sendo o objeto das PPP a tentativa de igualar as diferenças entre o litoral e o interior (atenuar diferenças sociais, económicas,...). O que se pretende é criar infraestruturas de forma a criar valor às áreas mais desfavorecidas (interior), por um lado, tornando-as mais competitivas (ter melhores

acessos de forma a atrair mais empresas, por exemplo) e por outro diminuir as desigualdades sociais, económicas (com a criação de empregos, autoestradas, hospitais,...).

Capítulo II – Setores: apresentação e caracterização

Em Portugal, e à semelhança do resto do mundo, recorre-se às PPP sendo uma forma inovadora para o fornecimento de bens e serviços. Neste capítulo procede-se à apresentação e caracterização dos vários setores onde foi utilizado o modelo PPP. Foram vários os setores de atividade que beneficiaram deste modelo de forma a modernizar as infraestruturas e assim sendo tornar o país mais competitivo.

No nosso país apostou-se em variadíssimos setores tais como: o ferroviário, a saúde, a segurança aeroportuário e principalmente o setor rodoviário.

Tabela 2 síntese dos encargos líquidos (milhares de euros) no 3.º trimestre de 2018 e nos primeiros 9 meses de 2018

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2018	2T2018	3T2018	Total (3T)	3T2017	Δ 3T2018/ 3T2017
Rodoviário	381 643	343 676	106 088	45%	125 622	-16%
Ferroviário	2 224	2 040	17 001	7%	2 041	733%
Aeroportuário	0	0	0	0%	0	n.a.
Saúde	97 526	127 445	105 256	44%	108 127	-3%
Segurança	9 967	12 699	9 741	4%	13 471	-28%
TOTAL	491 360	485 860	238 086	100%	249 261	-4%

Nota. UTAP (2018)

Em analogia com o que ocorreu até ao 3º trimestre de 2018, o setor rodoviário continua a destacar-se como o setor que mais requer investimento por parte do Estado. Apesar do custo total estar a diminuir comparativamente a 2017 ainda se considera significativo para as contas públicas, no ano de 2018 teve um peso de 45% (Tabela 2).

No entanto, além de outros setores estarem a pesar cada vez mais ao erário público, verifica-se que em geral só o setor da saúde se consegue equiparar ao rodoviário, em 2018 (3º trimestre) absorveu 44% do investimento total.

Relativamente ao setor ferroviário e segurança, estes representam 7% e 4% respetivamente. Parecendo insignificantes com os gigantes da rodovia e da saúde, mas realça-se o fato que

também foram gastos alguns milhares nestes setores além de no conjunto não ser muito representativo.

No setor aeroportuário ainda não existem dados para análise.

Segundo a UTAP e analisando os dados de três trimestres de 2017 e de 2018, é de se notar que existe um decréscimo dos encargos líquidos nas PPP. O investimento nestes contratos em 2018 rondaram 238 086 milhares de euros.

2.1 - Setor ferroviário

O setor ferroviário concentra-se essencialmente no Eixo Ferroviário Norte-Sul (EFNS) e Metro Sul do Tejo (MST). Segundo o TC (2015) “As empresas concessionárias são a Fertagus-Travessia do Tejo, Transportes, S.A. (Fertagus) e a MTS-Metro, Transportes do Sul, S.A.. A generalidade das funções de gestão dos contratos de concessão está atribuída ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e I.P. Tejo (MST)” (Tabela 3).

Tabela 3 Parcerias Público Privadas no setor Ferroviário

Parcerias	Concessionárias	Objeto (resumido)
Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo (MST)	MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.	Exploração da concessão da linha de metro de superfície de Almada
Transporte Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.	Exploração comercial da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal

Nota. www.utap.pt, consultado a 20 de Novembro de 2019

Como se pode verificar o objeto principal do MST é a exploração da concessão da linha de metro de superfície de Almada. Esta PPP foi iniciada em julho de 2002 com o propósito baseado no modelo DBOFT (tendo como objeto o Projeto, a Construção, o Fornecimento de Equipamentos, o Financiamento, a Exploração, a Manutenção e a Conservação da infraestrutura) (relatório do TC de 2005). Na Figura 8 pode-se visualizar o trajeto total desta PPP ferroviária.

Figura 8 Traçado Margem Sul do Tejo



Nota.

http://www.almadadigital.pt/xportal/xmain?xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39198179&fs=0, consultado a 23 de janeiro de 2020.

A concessão MST ainda representa elevados encargos para o Orçamento do Estado (OE), uma estimativa que ronda os 8 milhões de euros anuais. A revisão deste contrato, com o objetivo da redução da despesa pública, não regista, desde 2012, qualquer evolução.

No que toca ao Transporte Ferroviário do eixo- Norte/sul o objeto fulcral é a exploração comercial da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal (Figura 9). Esta concessão foi iniciada em 22 de junho de 1999, sendo renegociado em 23 de maio de 2005. Deveu-se ao facto do contrato não se verificar competitivo ao nível de repartição de riscos, o que levava a grandes custos para o erário público (relatório do TC de 2005).

Figura 9 Traçado do Eixo Ferroviário NORTE-SUL

Nota. <https://www.fertagus.pt/Fertagus-pt/Viajar/Mapa-de-Rede/Diagrama-de-Rede-Fertagus>, consultada em 15 de Janeiro de 2020.

Desde 2011 o TC realça o fato de a concessão Fertagus não acarretar encargos diretos para o Estado, em resultado da renegociação do contrato em 2005, sendo um aspeto positivo. No entanto, esta concessão ainda revela uma ameaça para os dinheiros públicos. O relatório do TC em 2015 (não foram encontrados dados mais recentes) afirma que existe um pedido de reequilíbrio financeiro em curso no montante de mais de 1 milhão de euros por ano.

Segundo o TC (2015) “Os encargos do Estado com as concessões Fertagus e Metro Sul do Tejo ascendiam, até 2013, a 202,5 milhões de euros. Por outro lado, continuam a verificar-se um conjunto de falhas, das quais se destacam a inadequada gestão, monitorização e fiscalização do contrato de concessão do MST, o não cumprimento do objetivo da redução dos encargos e, por via indireta, a não revisão dos estatutos do IMT.”

2.2 - Setor da saúde

O modelo das PPP no setor da saúde propõe-se a desenvolver formas inovadoras para a prestação de cuidados de saúde para os utentes, bem como a parceria do privado como novas

experiências de gestão, tanto na conceção, construção, financiamento e exploração de unidades hospitalares do Serviço Nacional de Saúde (SNS). Sempre sob a alçada do Ministério da Saúde.

Apesar do setor privado ser o agente gestor e financiador destes projetos, o acesso aos cuidados de saúde é o mesmo disponível nas restantes unidades hospitalares geridas pelo público. No fundo, os utentes mantêm os iguais acessos aos cuidados de saúde, tanto nos que são geridos pelo privado como os geridos pelo setor público.

As PPP no setor da saúde concentram-se no Hospital Dr. José Almeida (Cascais), Hospital de Braga, Hospital de Vila Franca de Xira e Hospital Beatriz Ângelo (Loures).

Tabela 4 PPP na Saúde

HOSPITAL	Concessionário	Investimento Inicial (milhões de Euros)	Camas (nº)	INÍCIO DE CONTRATO
CASCAIS	Lusíadas Saúde (Amil)	36	277	2008
BRAGA	José de Mello Saúde	34	705	2009
LOURES	Luz Saúde (Fidelidade)	30	424	2009
V.FRANCA	José Mello Saúde	20	280	2010

Nota. UTAP (2018)

Conforme o Tabela 4, pode dizer-se que o Hospital de Cascais é concessionado pela Lusíadas Saúde (Amil) desde 2008, tendo um investimento inicial de 36 milhões de euros, para 277 camas. Já o Hospital de Braga e o Hospital de Vila Franca de Xira são geridos pelo consórcio José Mello Saúde, tendo o primeiro iniciado em 2009 com um investimento total de 34 milhões para 705 camas e o de Vila Franca de Xira foi inaugurado no ano de 2010, com um capital investido de 20 milhões, o que correspondeu à criação de 280 camas. Por fim o Hospital de Loures é gerido pela Luz Saúde (Fidelidade). Encetou-se em 2009, criando 424 camas com um total de 30 milhões.

Ainda pelos dados apresentados no Tabela 4, verifica-se que é no Hospital de Cascais onde foi investido o capital mais significativo (36 milhões), mas constata-se que não é o mais relevante em questão de número de camas (277) que fornece à comunidade, se se fizer uma breve comparação com o Hospital de Braga. De todos os hospitais aqui analisados, o Hospital de Braga é o que mostra um valor em número de camas muito superior aos restantes (705). Tendo, um investimento inicial de 34 milhões de euros.

2.3 - Setor da segurança

A PPP no setor da segurança baseia-se num contrato promovido entre a Direção Geral de Instalações e Equipamentos do Ministério da Administração Interna e empresas privadas, com o objetivo da criação do Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP) – Gestão e Manutenção de um “sistema integrado, de tecnologia *trunking* digital, para a rede de emergência e segurança (DGTF, 2012:58).

O SIRESP é uma medida implementada pelo Estado a fim de responder e satisfazer todas as situações eventuais de emergência e de segurança. No fundo, tem como objetivo fomentar níveis de confiança e bem-estar à população em geral.

Em suma, o SIRESP foi criado com o objetivo de fornecer um mecanismo decisivo ao nível das comunicações, capaz de conceder uma maior capacidade e mais rápida resposta a desafios empregados em situações de emergência e segurança.

Figura 10 Fases de implementação do SIRESP

FASE	DISTRITO	ESTAÇÕES BASE
A	LISBOA	60
	SANTARÉM	33
B	LEIRIA	19
	COIMBRA	28
	PORTALEGRE	14
C	VISEU	30
	ÉVORA	31
	BEJA	37
D	PORTO	38
	AVEIRO	17
	SETÚBAL	23
	R.A. MADEIRA	11
E	VIANA DO CASTELO 1	4
	BRAGA	19
	GUARDA	23
	CASTELO BRANCO	22
F	FARO	35
	VIANA DO CASTELO 2	11
	VILA REAL	19
G	BRAGANÇA	28
	R.A. AÇORES	38

Nota. www.SIRESP.com, consultado a 17 de Novembro de 2019

Este contrato com o SIRESP foi realizado, e prevendo a sua implementação em várias fases como se pode verificar na Figura 10. Teve início em Junho de 2007 com a fase A e dando por

terminada a sua instalação em 2010, podendo-se contabilizar várias estações base em todo o território continental e ilhas (Figura 10).

No decorrer de 2019 o SIRESP foi adquirido pelo Estado devido aos acontecimentos dos últimos tempos. Houve diversas situações de emergência (incêndios) em todo o país, e este sistema integrado tem como objetivo dar uma maior capacidade e mais rápida resposta a panoramas de calamidade, o que não se verificou. Houve imensas falhas a nível de comunicações e de respostas rápidas para ajudar as populações.

2.4 - Setor aeroportuário

O contrato PPP no setor aeroportuário tem como objetivo a melhoria da prestação de serviços dos nossos aeroportos e por outro lado o aumento da sua capacidade, passando por melhorias e alterações nos existentes (expansão da capacidade do aeroporto Humberto Delgado) como na construção de um novo aeroporto (a utilização da base aérea do Montijo, está sendo avaliada esta possibilidade neste momento).

Foi celebrado entre o Estado e ANA Aeroportos de Portugal o processo privatização em 16 de Dezembro 2012. Dentro deste contrato ficaram os aeroportos situados em Portugal continental e na região autónoma dos Açores.

No entanto não foi considerado neste contrato o aeroporto da Madeira uma vez que neste todas as receitas já vão para o Estado.

Ainda não tinha sido considerado nos orçamentos de Estado, só no orçamento de 2019 que pela primeira vez classifica a ANA como PPP. Até à data, não foram registados encargos para o Estado e com receitas que se avaliam de 9 milhões em 2023 e no final do contrato, em 2062 uma receita de 165 milhões.

As previsões serão que esta PPP terá ganhos positivos só em 2039. Até essa data os encargos serão superiores às receitas.

2.5 - Setor rodoviário

No setor rodoviário têm-se aplicado o modelo das PPP de forma a conceber, construir e desenvolver infraestruturas rodoviárias pelo Estado desde 1995. Envolve-se o parceiro privado nas várias fases bem como no seu financiamento, por outro lado o público, de igual forma, faz investimentos financeiros recorrendo a fundos comunitários. Este setor, como se demonstra anteriormente (Tabela 2), foi o que mais utilizou a via PPP.

Na Tabela 5 são apresentadas as parcerias criadas neste setor: Concessão Travessia do Tejo em Lisboa, Concessão Oeste, Concessão do Norte, Concessão Beira Interior, Concessão Algarve, Concessão Costa de Prata, Concessão Interior Norte, Concessão Beira Litoral/Beira Alta, Concessão Norte Litoral, Concessão Grande Porto, Concessão Litoral Centro, Concessão Grande Lisboa, Concessão Douro Litoral, Concessão da Brisa, Subconcessão Douro Interior, Subconcessão Autoestrada Transmontana, Subconcessão Baixo Tejo, Subconcessão Baixo Alentejo, Subconcessão Litoral Oeste, Subconcessão Algarve Litoral, Subconcessão Pinhal Interior, Túnel do Marão. É no setor rodoviário que se verifica uma utilização significativa deste modelo perante os outros setores.

Tabela 5 Concessões Rodoviárias

Parcerias	Parceiro Privado	Início	Investimento (milhões)
Concessão Travessia do Tejo em Lisboa	Lusoponte - Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	1331
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico, Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	628
Concessão do Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	1217
Concessão Beira Interior	Scutvias - Auto-Estradas da Beira Interior, S.A.	1999	870
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária AAVI, S.A.	2000	370
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	431
Concessão Interior Norte	Norscut - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	678
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	925
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral - Sociedade Concessionária - AENL, S.A.	2001	410
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto, Auto Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	613
Concessão Litoral Centro	Brisal - Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	648

Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	196
Concessão Douro Litoral	AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	845
Concessão da Brisa	Brisa - Concessão Rodoviária, S.A.	2000	2781
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	680
Subconcessão Autoestrada Transmontana	Auto-Estradas XXI - Subconcessionária Transmontana, S.A.	2008	568
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	288
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	408
Subconcessão Litoral Oeste	AELO - Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	474
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	176
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior - Auto-Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	1010
Tunel do Marão	A.E. Marão S.A.	2008	369

Nota. UTAP e TC (2018)

Após análise do Tabela 5, considera-se que é o setor rodoviário foi o setor onde foi usado e “abusado” este modelo, com base UTAP e TC. Existem 22 PPP que totalizam um investimento de cerca 12.329 milhões de euros para concessões de períodos a rondar os trinta anos (de vinte sete a trinta e seis anos).

Efetivamente, a concessão da Brisa foi a que obteve um investimento mais avultado (a rondar 2.781 milhões de euros), logo de seguida posiciona-se a concessão da Travessia do Tejo Lisboa com um investimento a rondar 1.331 milhões de euros e a concessão do Norte com um investimento de 1.217 milhões. Já as que se posicionam no fundo da tabela são a concessão do Algarve Litoral (176 milhões) e a concessão da Grande Lisboa (196 milhões).

Apesar de todas PPP existem algumas diferenças entre elas, como o modo de cobrança de portagens. Existem 15 PPP que apresentam o sistema de portagem real (com pórticos físicos nas autoestradas). Este, segue o modelo do “utilizador pagador”, ou seja, é o utilizador que paga a sua mesma utilização.

Concessão Tradicional, com portagens reais

Casos: Brisa, Oeste, Lusoporte, Douro Litoral e Litoral Centro

Este modelo consiste em cobrar as portagens diretamente aos utentes e não recebe compensação por parte do Estado.

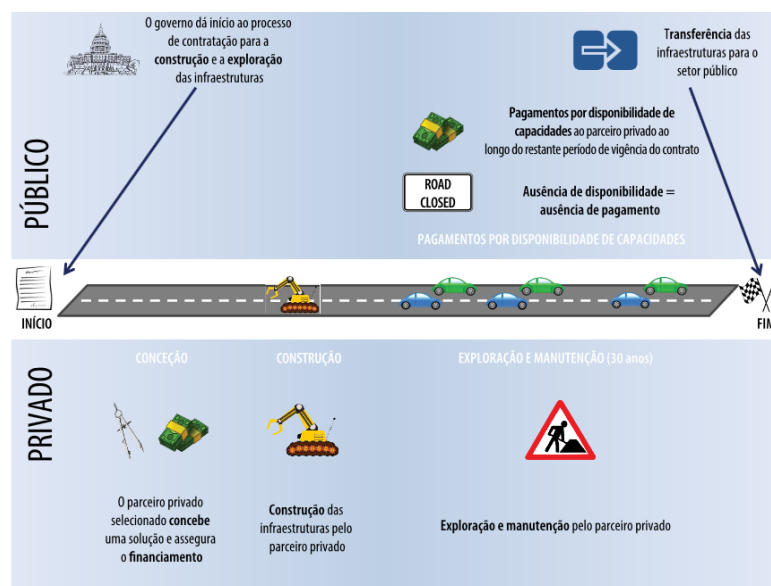
As restantes utilizam o modelo “contribuinte pagador”, ou sejam não pagam diretamente pela utilização mas é o Estado que assume esse pagamento através do erário público. Este modelo iniciou-se para contribuir para o desenvolvimento de zonas menos desenvolvidas, como as zonas do interior e zonas rurais. O objetivo era tornar estas zonas do país mais competitivas de forma a atrair empresas e conseqüentemente a criação de postos de trabalho e logo desenvolvimento social.

Concessões com modelo de disponibilidade

Casos: Concessões do Grande Porto, Norte Litoral, Costa de prata, Beira Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve e concessões Norte e da Grande Lisboa.

É a E.P. que paga ao concessionário pela disponibilidade da via, por um lado faz o pagamento em contrapartida pode-se efetuar deduções em casos de indisponibilidade da via (obras, acidentes,...) e por outro o pagamento pode ser efetuado com base no fluxo de tráfico da infraestrutura (Figura 11).

Figura 11 Modelo com base na disponibilidade



Nota. Relatório especial nº9/2018

É importante referir, que foi em 1999 celebrado o contrato da primeira concessão com um novo regime, designada de SCUT (abreviatura de Portagens Sem Cobrança aos Utilizadores ou Portagens Sem Custos para o Utilizador), ou seja, autoestrada com portagem virtual. As concessões SCUT têm como base o Decreto-Lei nº 267/97 de 2 de Outubro, que serve para “acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar.”

2.5.1 - SCUT

2.5.1.1. - Enquadramento

As concessões rodoviárias SCUT foram lançadas em 1997, de forma a darem resposta a uma rede nacional mais completa e satisfatória às necessidades do país em desenvolvimento. Daí ter-se apostado num amplo programa de concessões ao privado para construir e explorar autoestradas com portagens (artigo 15º, nº3 da Lei nº10/90, de 17 Março).

O objetivo era minimizar o investimento financeiro por parte do setor público, e consequentemente o seu endividamento. Assim, este modelo permitiu, por um lado satisfazer as necessidades que existiam na rede rodoviária e por outro não comprometer o défice orçamental. A necessidade real era completar a rede rodoviária nacional sem o esforço financeiro do Estado. As concessões permitiram ao Estado transferir uma parte significativa dos riscos para o privado, aproveitando o seu *know how*. (Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003).

O mesmo documento acrescenta que o objeto principal destes contratos eram lanços de autoestrada com longas distâncias, excluindo trajetos próximos de áreas urbanas, portos, aeroportos, o que não se verificou.

Segundo o Relatório n.14/03 (2003), sintetiza os objetivos fulcrais destas concessões (SCUT) prendendo-se com os seguintes:

- Permitir a construção de autoestradas, em que, tecnicamente o número de nós de ligação desaconselha a introdução de portagens;
- Acelerar a execução do Programa de rede rodoviária nacional;

- Reduzir os desequilíbrios regionais aumentando a oferta de infraestruturas rodoviárias em zonas rurais;
- Partilhar com o sector privado os benefícios e riscos inerentes ao projeto;
- Incentivar a melhoria da qualidade do serviço prestado e a inovação;
- Minimizar o esforço financeiro do Estado.

Relativamente aos pagamentos que o Estado faz às concessionárias, este modelo baseia-se em níveis de banda de tráfegos (utilização) e no desempenho (disponibilidade). Segundo o Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003, foram estabelecidos níveis de bandas, ou seja, níveis de tráfego de veículos a circular na via, em que estes pagamentos suportam os custos operacionais e de manutenção, custos variáveis de manutenção e operação e o serviço da dívida subordinada e dividendos e o serviço de dívida a pagar aos sócios.

Para além do pagamento por tráfego, existe um outro que por avaliação de desempenho da concessionária. Este prevê um mecanismo de níveis de sinistralidade e disponibilidade das vias (resultando em prémios ou multas conforme o resultado).

É de referir que estes contratos contemplavam dois tipos de parcerias para a conceção, construção, financiamento, manutenção e exploração das autoestradas. A primeira com a aplicação de portagens reais (cobradas diretamente aos utilizadores) e a segunda com portagens virtuais (decreto-lei n. 267/97, de 2 de Outubro).

As autoestradas com portagens virtuais, designadas por SCUT privilegiam o modelo do “contribuinte-pagador”. Pode dizer-se que aparentemente parece ser um serviço gratuito mas não é, muito pelo contrário, é com os impostos que este serviço é financiado.

Portanto, todos estes contratos deram a possibilidade do Estado ser simplesmente um comprador de serviço não prejudicando o orçamento do Estado e o privado garantir todo o processo desde a construção, o financiamento e a manutenção tornando-se durante a vigência do contrato detentor do ativo (o impacto económico e orçamental do investimento em SCUTS, Lisboa, IdI, nº1, pp.68 e ss).

Com o objetivo de reduzir os desequilíbrios que existiam e existem em Portugal, um aumento e uma melhoria na rede rodoviária ajudaria para a diminuição da desigualdade territorial, o que permite uma melhoria da qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

Sendo uma contradição, ao longo do tempo as SCUT levantaram algumas questões, nomeadamente os encargos que o Estado tem e que inicialmente foram mal projetados

(Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003), no fundo significa maior despesa pública. Também, foram levantadas as questões quanto ao controlo democrático das contas e à transparência de todo o processo.

Perante esta experiência, o Estado tomou medidas, tal como a renegociação dos contratos, como foi o da A23 tornando-se numa ex-SCUT, sendo atualmente paga pelos utilizadores. No fundo, o setor público viu-se obrigado a revê-los uma vez que se veio a verificar um grande impacto a nível orçamental (Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003).

2.5.1.2 - Contrato de concessão SCUT

O contrato de concessão é muito importante no âmbito dos contratos, uma vez que é este que estabelece o seu objeto, a sua duração, bem como os direitos e deveres das partes (Estado e setor privado). Clarifica a panóplia de direitos e obrigações de ambas as partes, designadamente, a intervenção e fiscalização do Estado e conseqüentemente todos os riscos, custos e incentivos com que o mesmo se rege (art.º12 dos Contratos de Concessão).

O mesmo artigo refere que este tipo de contrato tem como objeto “...a *conceção, construção, financiamento, manutenção e exploração de lanços de autoestradas...*” e bem como a manutenção e exploração dos lanços existentes.

Relativamente à duração do contrato, diz que a duração da concessão vigora por 30 anos. Este caduca, extinguindo a relação contratual entre as partes. Todos os bens da concessão reverterem para o Estado sem qualquer custo ou encargo (art.º 11, 12 e 84 dos Contratos de Concessão) para o mesmo e a outra parte tem a obrigação de entregar os mesmos em bom estado de conservação e de funcionamento.

No que concerne os direitos e deveres das partes, desde logo, a concessionária (privado) *fica com o direito a conceber, construir, financiar, manter e explorar aqueles lanços e a ser remunerada pelo Estado* (concedente) *consoante a utilização das autoestradas vierem a ter* (Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003). Por outro lado, o Estado procede à reposição do equilíbrio financeiro quando se justificar (estabelecido previamente no contrato). Os deveres fundamentais deste é a atividade fiscalizadora (cumprimento das obrigações a nível económico e financeiro), comporta, ainda, o poder de modificação unilateral do contrato (o Estado tem o poder de impor modificações ao contrato inicial com a contrapartida de pagar o aumento de custos ou perdas de receitas da concessionária) e por fim, o poder de sancionar a concessionária

quando esta não cumprir o estabelecido (a aplicação de sanções baseia-se com o incumprimento dos deveres ou obrigações da outra parte. O Estado pode aplicar multas ou até rescindir contrato aquando da verificação de incumprimento, como por exemplo de atraso de datas de entrega) (art.º 180 dos Contratos dos Processos Administrativos).

2.5.1.3 - Processo de concurso

O processo de concurso das concessões SCUT foi elaborado de forma a permitir que todo o processo fosse mais competitivo, tendo o maior número de concorrentes e por outro lado, o mais célere possível. O mesmo foi fixado pelo Decreto-Lei nº 267/97 de 2 de Outubro.

2.5.1.3.1 - Caracterização e fases processuais

Como em todos os processos de concursos têm as suas fases previamente estipuladas, este não é exceção. Assim sendo, dá-se uma breve perspetiva das mesmas nas concessões SCUT (Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003):

1. Aprovação dos Processo de Concurso (aprovado por Despacho do Ministério das Finanças e pelo Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território);
2. Abertura do concurso (cada concurso inicia-se com a publicação do respetivo aviso no Jornal Oficial da Comunidades Europeias e publicações na imprensa escrita);
3. Entrega das Propostas (nesta fase os concorrentes têm 88 dias úteis para apresentar as suas propostas tendo em conta soluções técnicas, económicas e financeiras para o projeto);
4. Ato Público (apreciação dos documentos e situações exigíveis para admissão do concurso);
5. Avaliação das propostas - 1ª fase ou *Long List* (avaliação por parte de uma comissão nomeada para o efeito sendo assessorada por técnicos de diferentes áreas, nesta fase os concorrentes podem ser chamados a apresentar esclarecimentos);
6. Fase de negociações - *Short List* (visa negociar entre a Comissão de Avaliação de Propostas e os dois concorrentes com melhor classificação com objetivo da escolha da melhor proposta);

7. Adjudicação provisória (o Estado, através de despacho fundamentado, escolhe o adjudicatário do projeto);
8. Publicação (DR) das Bases da Concessão;
9. Publicação (DR) da Minuta do Contrato de Concessão;
10. Adjudicação Definitiva (esta fase consiste na celebração do contrato de concessão).

Segundo o mesmo relatório, realça que o objetivo final para o processo de concurso era o de “selecionar o candidato que melhor satisfaz os interesses do Estado (ou seja permite minimizar o seu esforço financeiro, mantendo os investimentos fora do seu Balanço), observados os requisitos técnicos, financeiros e jurídicos impostos pelo Programa de Concurso e Caderno de Encargos”.

2.5.1.2 - A23 – SCUT beira interior

2.5.1.2.1 - Caracterização

A (ex) SCUT Beira Interior (A23) resulta de uma parceria realizada entre o Estado e a SCUTVIAS no ano 1999 e aprovada pelo Tribunal de Contas em 25 de fevereiro de 2000. Esta via tem uma extensão total de 176,5Km, sendo que 82,3Km compreendem troços novos e 47Km, resultado do aproveitamento e melhoramento de troços existentes (Relatório n.14/03 – 2ª secção do TC). Assim, estes, anteriormente, eram considerados Itinerários Principais (IP6 e IP2 até à Guarda).

A SCUTVIAS (composta por: Soares da Costa (20%); Teixeira Duarte (20%); Dragados (20%); Sopol (13,34%); Ramalho Rosa Cobertar (13,34%); e Alves Ribeiro (13,33%)) é a concessionária da A23 na maior parte do seu trajeto (Guarda – Torres Novas). O restante percurso, entre Torres Novas e Abrantes é as Estradas de Portugal que faz a gestão/manutenção/exploração. Em Dezembro de 2017, um grupo espanhol Globalvia comprou a totalidade das empresas Scutvias e sendo, esta a partir desta data a concessionária da A23.

É de sublinhar que esta autoestrada tem uma extensão significativa, considerada, assim, uma das maiores autoestradas do país. É uma via de ligação do litoral com o interior do País, à Guarda (muito perto de Vilar Formoso, fronteira Portugal/Espanha), que constitui um papel fundamental no que diz respeito à rede rodoviária em Portugal (no que toca, por exemplo, às exportações e às importações do país).

A Autoestrada A23 é uma via que está disponível para a população da Beira Interior. Partindo de Torres Novas e com o seu final de trajeto na cidade da Guarda. Passa, portanto pelos distritos da Guarda, Castelo Branco, Portalegre e Santarém conforme pode-se visualizar na Figura 12.

Figura 12 Mapa das estradas de Portugal



Nota. Estradas de Portugal (2014)

Segundo o TC, a A23 foi considerada SCUT (baseia-se no imperativo principal sem custos para o utilizador), não sendo os utilizadores mas sim todos os contribuintes a financiar este projeto. Neste caso, significa que o Estado passou de proprietário a comprador de um serviço público. O Estado pagava uma renda à concessionária com base no cálculo de tráfego (cálculo do pagamento da renda baseado nos custos operacionais, encargos financeiros e remuneração de capitais aos acionistas). Não obstante, o Estado estar dependente do volume de tráfego, ainda paga à concessionária prémios medidos pelos níveis de desempenho, sinistralidade e disponibilidade da via.

2.5.1.2.2 - Ex SCUT

A partir de dezembro de 2011 a passagem na rodovia A23 é taxada através de pórticos eletrónicos. Até 2011 a A23 era considerada SCUT mas após esta data, deixou de ser vista

como tal, porque perdeu o princípio do contribuinte-pagador. Os valores que se encontram em vigor desde o início de 2019, correspondem ao trajeto que é dividido por tipo de classe e são os seguintes (Tabela 6):

Tabela 6 Taxas de portagem, em vigor a partir de 01 de janeiro de 2019, nos lanços e sublanços da Autoestrada A23

Designação Pórtico	Lanços/Sub-Lanços	Taxas de Portagem (com IVA)			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
Sarnadas	Sarnadas/Retaxo - Castelo Branco Sul	0.70€	1.25€	1.60€	1.75€
	Castelo Branco Sul - Hospital				
Hospital	Hospital - Castelo Branco Norte	0.80€	1.40€	1.75€	2.00€
	Castelo Branco Norte - Alcains				
Lardosa	Alcains - Lardosa	0.85€	1.55€	2.00€	2.20€
	Lardosa - Soalheira				
Soalheira	Soalheira - Castelo Novo	0.95€	1.65€	2.10€	2.35€
	Castelo Novo - Fundão				
Alcaria	Fundão - Alcaria				
	Alcaria - Covilhã Sul	1.15€	2.00€	2.55€	2.85€
	Covilhã Sul- Covilhã Norte				
Belmonte Sul	Covilhã Norte - Belmonte Sul	1.25€	2.10€	2.70€	3.00€
	Belmonte Sul - Belmonte Norte				
Belmonte Norte	Belmonte Norte - Benespera	0.60€	1.10€	1.40€	1.55€
Guarda Sul	Benespera - Guarda	1.00€	1.80€	2.35€	2.60€
	Guarda - Pinhel				

Nota. <https://www.portvias.pt/globalvia-portvias/taxa-de-portagens/>, consultado a 20 de Abril de 2020

Como se pode verificar na Tabela 6, os troços foram definidos por: Sarnadas, Hospital, Lardosa, Alcária, Belmonte Sul, Belmonte Norte, Guarda Sul, e subdivididos por lanços: Sarnadas/Retaxo - Castelo Branco Sul, Castelo Branco Sul – Hospital, Hospital - Castelo Branco Norte, Castelo Branco Norte – Alcains, Alcains – Lardosa, Lardosa – Soalheira, Fundão – Alcária, Alcária - Covilhã Sul, Covilhã Sul- Covilhã Norte, Covilhã Norte - Belmonte Sul, Belmonte Sul - Belmonte Norte, Belmonte Norte – Benespera, Benespera – Guarda, Guarda – Pinhel.

Importa referir, que a A23 tem mais lanços e sublanços, mas só foram demonstrados estes, uma vez que, é a zona geográfica e a população escolhida para este estudo.

Relativamente às taxas de portagens, designaram-se quatro classes, cada uma com características próprias e valores específicos estipulados aquando da decisão da colocação dos pórticos. Segundo o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes), as classes para efeitos de atribuição de valores das tarifas de portagem são, por regra definidos por ordem gradual do valor da mesma, ou seja, os veículos da classe 4 pagam sempre um valor superior comparativamente às restantes classes, e são as seguintes:

Classe 1 – *Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1 metro, com ou sem reboque.*

Classe 2 – *Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 metro.*

Classe 3 – *Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 metro.*

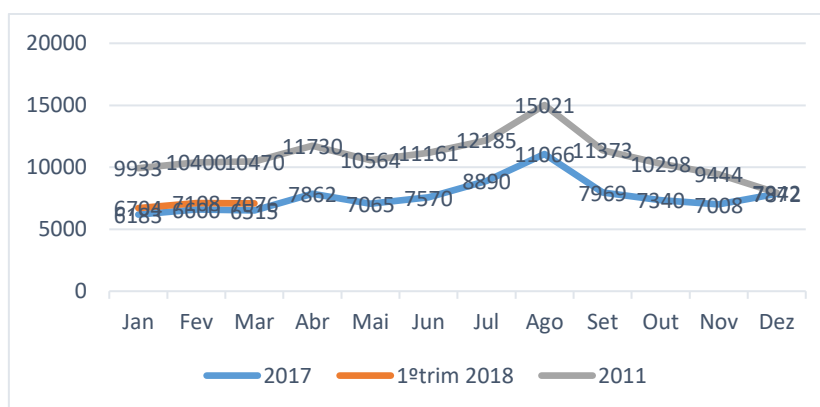
Classe 4 – *Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 metro.*

2.5.1.2.3 - Alteração de tráfego antes e pós portagens

Descreveu-se a autovia em estudo quanto à sua composição, localização, seus lanços, portagens. Agora, acha-se pertinente falar sobre o tráfego na A23 e a sua variação comparando o antes e o após colocação dos pórticos.

A análise de tráfego, como já foi referido, é uma medida de avaliação que o Estado tem para pagar ao concessionário. O intuito deste trabalho não é demonstrar esta análise, mas sim apresentar o impacto (positivo ou negativo) que teve a colocação dos pórticos na utilização da A23 pelos cidadãos. Segue-se, assim o Figura 13.

Figura 13 Relatório de tráfego 2017/1º trimestre de 2018/2011



Nota. Adaptado de Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2018)

Importa salientar que estes dados são referentes ao trajeto que se pretende estudar (Castelo Branco – Guarda), e não se achou relevante mostrar os dados do trajeto total da A23, porque a população e área geográfica em estudo corresponde, somente a esta área geográfica.

Segundo o relatório de tráfego de 2017 e o de 1º trimestre de 2018 (Maio 2018) apurou-se que existe uma pequena subida na utilização da A23 comparando os anos de 2017 e 2018 (1º trimestre).

O mesmo documento (relatório de tráfego) assegura que o seu pico de utilização é no mês de agosto, época sazonal de férias para muitos portugueses que vivem em Portugal, mas também lá fora. E ainda, época de verão/férias, quando somos visitados por muitos estrangeiros.

Quando, comparando o ano de 2011 para o ano de 2017 ou para o 1º trimestre de 2018, o gráfico mostra uma significativa diminuição no que toca ao tráfego desta via. Em 2011 temos uma média 10877 automóveis tráfego mensal, enquanto que após a colocação das portagens em

2017 temos um valor médio de 7662 automóveis. Conclui-se, assim, que a colocação dos pórticos afetou a utilização desta via de uma forma significativa e negativa.

2.5.1.2.4 - Investimento da A23

Os custos associados ao investimento de cada contrato são bastante importantes, sendo um fator influenciador para o sucesso de cada concessão. Acredita-se que só se deve avançar com a implementação de uma parceria quando esta gera mais benefícios do que custos, no fundo estas têm que criar valor justificando-se o interesse público (Buardan et al., 2001).

No entendimento do estudo, acha-se relevante apresentar o investimento e os custos iniciais que foram projetados para a concessão da A23. Segundo o Relatório de Auditoria n.33/05 do TC os valores são os seguintes:

Investimentos no Global A23 (Preços correntes sem IVA, milhares de milhões)

Custos de Empreitada – 576.000

Custos de Operações e manutenção – 552.250

Custos de Capital

Custos Financeiros – 748.322 (juros e comissões pagas no âmbito de empréstimos bancários e/ou obrigacionistas obtidos (capitais alheios)

Remunerações acionistas – 436.311 (juros e dividendos pagos a acionistas)

Custos da concessão para o Estado

Valor dos pagamentos contratualizados – 2.379.217 (preços correntes s/ Iva)

Valor atual líquido dos pagamentos ao Estado – 1.442.692 (Valores atualizados a 6,08%)

Estrutura de Financiamento

Capitais próprios – 49.132,82 (Capital Social)

Capitais alheios – 746.000,00

Estes dados anteriormente referidos baseiam-se somente no estudo inicial para o investimento e custos da concessão. Contudo o Estado ao longo da duração da concessão também tem custos e de acordo com o último relatório da UTAP, relativo ao quarto trimestre de 2017 percebe-se que a concessão rodoviária foi das mais dispendiosas de todas para os contribuintes, é a concessão da Beira Interior (A23), que em termos de encargos líquidos acumulados ao longo do ano de 2017 custou ao Estado 152,4 milhões de euros. Algumas das razões devem-se ao facto de existirem desvios no projeto inicial, tais como ajustamentos e reformulação de troços, estudos de impactos ambientais inexistentes, atraso de prazos de entrega de obra,...

Como esta parceria foi renegociada e deixou de ser SCUT aquando a colocação de portagens (este seria uma forma de suprimir parte dos custos) mas o relatório 4º trimestral da UTAP (2018) revelou que as receitas: *“No que diz respeito ao nível de cobertura dos encargos, da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração”* e no mesmo documento confirma-se que os encargos com esta PPP (A23) têm vindo a aumentar.

Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 do Relatório da UTAP, os encargos brutos da concessão Beira Interior: do 1º trimestre de 2018 é de 26.392; 2ª trimestre de 2018 é de 52.821; 3º trimestre de 2018 é de 26.392; 4º trimestre de 2018 é de 52.784 (Valores em milhares de euros). Teve um aumento de encargos de 5% comparativamente ao ano de 2017.

Quanto às receitas, este documento não apresenta quaisquer valores para a concessão da Beira interior. Não justificando, somente mencionando *“Conforme se constata, desconsiderando os valores relativos à concessão da Beira Interior, ...”* (Relatório 4º trimestre 2018 Utap).

Parte II - Estudo Empírico

Capítulo III – Questionário

3.1- Enquadramento

Um trabalho de investigação para que possa ter grandes resultados deverá comportar as seguintes fases: a conceptual, a metodológica e a empírica.

Normalmente, começa-se pela formulação do problema, a revisão de literatura e a definição de objetivos e questões de investigação. De seguida, parte-se para delimitação de estudo, a definição da população e amostra, a definição de variáveis e a escolha de métodos de colheita e análise de dados a adotar. Por fim, a fase empírica faz parte a colheita de dados e sua análise, bem como a interpretação e posterior comunicação dos resultados.

Por vezes existe uma grande dificuldade em analisar um grupo na sua totalidade, os inquéritos permitem que a investigação se centralize numa pequena amostra, devendo esta ser representativa. É este o caso.

Após escolhido o modelo de investigação mais adequado à investigação em causa, torna-se então necessário definir qual é a melhor forma de organizar os dados. Na opinião de Goode e Hatt (1979), o estudo de caso é uma forma de organizar os dados, protegendo do objeto estudado o seu carácter unitário. Encaram a unidade como um todo, abraçando o seu desenvolvimento (pessoa, família, conjunto de relações ou processos etc.). Os mesmos autores defendem que a totalidade de qualquer objeto se trata de uma construção mental, não existindo limites, se não forem relacionados com o objeto do estudo da pesquisa no contexto em que será investigada. Em suma, afirmam que através do estudo do caso, o que se pretende é investigar, como uma unidade as características importantes para o objeto de estudo da pesquisa.

Este tem como finalidade mostrar, se a construção da ex-Scut A23 trouxe realmente algum benefício para a população residente no distrito da Guarda e Castelo Branco. Sendo a intenção da construção desta rodovia ajudar atenuar as diferenças entre o interior e o litoral, pretende-se mostrar se a população experiência e se de fato este objetivo do governo se verifica.

A forma de recolha desta investigação foi efetuada através de questionários, para posterior análise dos resultados, através do programa informático *SPSS-StatiscalPackage for the Social Sciences*.

3.2 - Caracterização da população em estudo

A população total do distrito da Guarda em 2018 (INE, 2019) era 151332 e população total do distrito de Castelo Branco no mesmo ano era de 179038. Como os dados revelam (quadro 7 e 8), a densidade populacional residente nesta zona é significativamente baixa e isto comprova, de certa forma, a desertificação do interior do país. A Figura 14 mostra as regiões do país onde se pretende basear o estudo de caso.

Figura 14 Beira Alta e Beira Baixa



Nota. <https://journals.openedition.org/configuracoes/2117>, consultado a 20 de Fevereiro de 2020

3.2.1 - Distrito da Guarda

Localizado na Beira Alta, o distrito da Guarda (Figura 15), é constituído por catorze municípios que são: Aguiar da Beira, Almeida, Celorico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Fornos de Algodres, Gouveia, Guarda, Manteigas, Mêda, Pinhel, Sabugal, Seia, Trancoso e Vila Nova de Foz Côa.

Figura 15 Distrito da Guarda



Nota. www.freguesiasdePortugal.com/ , consultado a 06 de Janeiro de 2020

Segundo o INE, em 2018 (Figura 16), no distrito da Guarda a população total era 151332. Sendo o município mais populoso o da Guarda (capital de Distrito) com 39103 pessoas e o município menos populoso o de Manteigas com 3037 pessoas a residir no mesmo.

Figura 16 Estimativas anuais da população residente por local de Residência

Período de referência dos dados	Local de residência (NUTS - 2013) (1)	População residente (N.º por Local de residência (NUTS - 2013), Sexo e Grupo etário; Anual (2)
		Sexo
		HM
		Grupo etário
		Total
		N.º
2018	Vila Nova de Foz Côa	6541
	Aguiar da Beira	4740
	Almeida	5926
	Celorico da Beira	6978
	Figueira de Castelo Rodrigo	5652
	Fornos de Algodres	4561
	Gouveia	12486
	Guarda	39103
	Manteigas	3037
	Mêda	4617
	Pinhel	8607
	Sabugal	10748
	Seia	22412
	Trancoso	8946

Estimativas anuais da população residente por local de Residência

Nota. INE (2018)

3.2.2 - Distrito de Castelo Branco

Castelo Branco é constituído por 11 municípios que são: Belmonte, Castelo Branco, Covilhã, Fundão, Idanha-a-Nova, Oleiros, Penamacor, Proença-a-Nova, Sertã, Vila de Rei, Vila Velha de Rodão (Figura 17).

Figura 17 Distrito de Castelo Branco



Nota. www.freguesiasdePortugal.com/ , consultado a 06 de Janeiro de 2020

Com base no INE (2018) a população total deste distrito é 179038. Conforme o quadro que se segue (Figura 18), o município com mais população residente é Castelo Branco (52192), sendo este sede de distrito. Por outro lado, o município com menos população residente é Vila Velha de Rodão (3167).

Figura 18 Estimativas anuais da população residente por local de Residência

Período de referência dos dados	Local de residência (NUTS - 2013) (1)	População residente (N.º) por Local de residência (NUTS - 2013), Sexo e Grupo etário; Anual (2)
		Sexo
		HM
		Grupo etário
		Total
		N.º
2018	Castelo Branco	52192
	Idanha-a-Nova	8157
	Oleiros	5045
	Penamacor	4831
	Proença-a-Nova	7390
	Vila Velha de Ródão	3167
	Sertã	14682
	Vila de Rei	3321
	Belmonte	6407
	Covilhã	47127
	Fundão	26719

Nota. INE (2018)

3.3 - Metodologia da investigação

Nesta parte do trabalho apresenta-se e justifica-se todas as etapas e procedimentos adotados na realização deste trabalho de investigação.

O estudo centra-se na análise da colocação dos pórticos na A23, a perceção e a importância para os habitantes do distrito da Guarda e do distrito de Castelo Branco, como as suas opiniões. O objetivo foi perceber de que forma a colocação dos pórticos influenciou a utilização desta via e a sua vida quotidiana.

Para atingir os objetivos a que se propôs este estudo, elaborou-se um questionário. Este foi aplicado no primeiro semestre do ano de 2020, a uma amostra recolhida nos dois distritos mencionados anteriormente. Os inquiridos tinham diversas idades e habilitações literárias.

É de salientar que o questionário final aplicado para o efeito continha vinte e duas questões, de escolha múltipla e uma última para o inquirido dar diretamente a sua opinião ou sugestões acerca do tema.

Importa dizer, que os questionários foram recolhidos por mim de diversas formas: via presencial, via telefone e via correio eletrónico. Uma vez que este estudo foi realizado em tempo de pandemia, alguns inquéritos não foram respondidos e por esta mesma razão impossibilitou de se ter uma maior amostra da população.

Após a recolha total dos questionários, procedeu-se à análise das respostas. Desta forma, o estudo centrou-se na realização de testes de hipóteses no programa SPSS, o que auxiliou na obtenção de conclusões e sugestões da problemática.

Por fim, salienta-se que a aplicação do questionário não se baseou em nenhum estudo existente, uma vez que não foi encontrado nenhum anterior semelhante.

3.4 – Amostra

A inferência estatística é composta por um conjunto de técnicas que permitem tirar ilações acerca de uma determinada característica desconhecida da população. Resumindo, a inferência estatística permite estimar os valores característicos da população de interesse e efetuar testes que a validem, ou não, uma hipótese formulada sobre esses valores ou sobre a forma de distribuição da variável em estudo. De seguida introduz-se as definições necessárias para o estudo dos dados:

População: Conjunto de unidades com características comuns, as quais designamos por elementos da população ou do universo.

Amostra: Subconjunto da população que deve ser o mais representativo possível.

3.4.1 – Caracterização da Amostra

Foram entregues 140 questionários de uma forma aleatória, aos habitantes do distrito da Guarda e do distrito de Castelo Branco no qual foram respondidos 123. Neste subcapítulo faz-se a

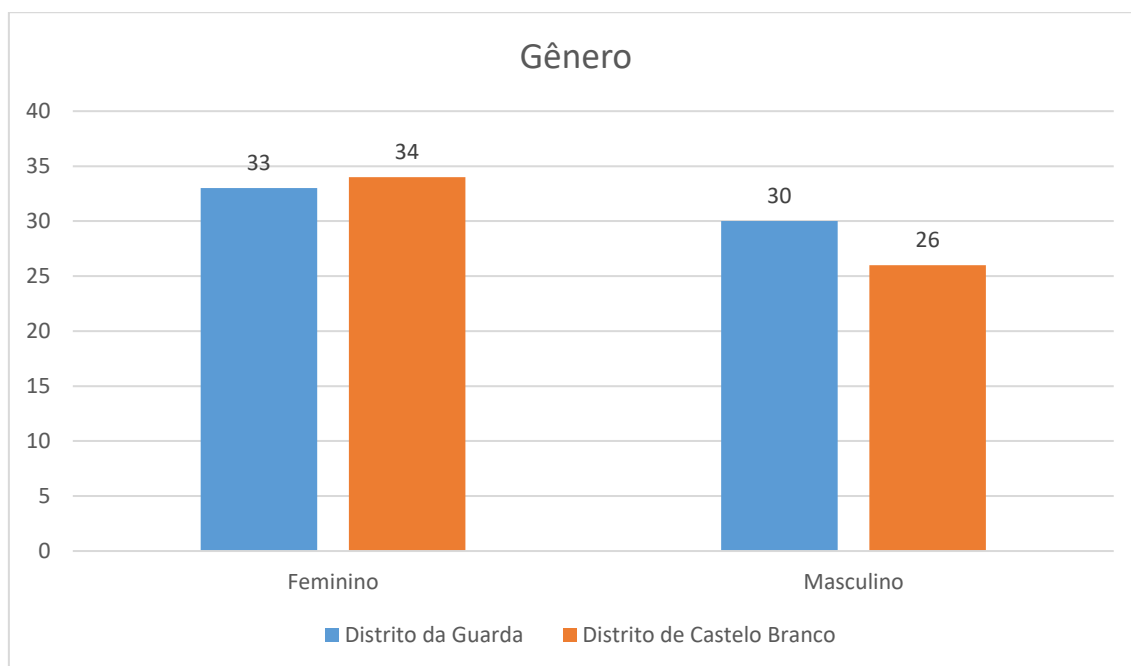
apresentação e análise de dados recolhidos de cada questão através da análise descritiva dos dados referentes às variáveis em estudo.

Assim nesta secção foram consideradas as variáveis: género, idade, habilitações literárias/profissionais, onde mora, das quais passaremos a fazer uma análise:

1- Género

No que diz respeito a esta amostra verificou-se que em relação à variável género existe um maior número de respostas do género feminino do que o género masculino tanto no distrito da Guarda como no distrito de Castelo Branco (Figura 19). Além de existir uma pequena diferença entre géneros não se considera que esta diferença influencie a tendência das respostas.

Figura 19 Distribuição da variável Género



Nota. Elaboração Própria (2020)

2- Idade

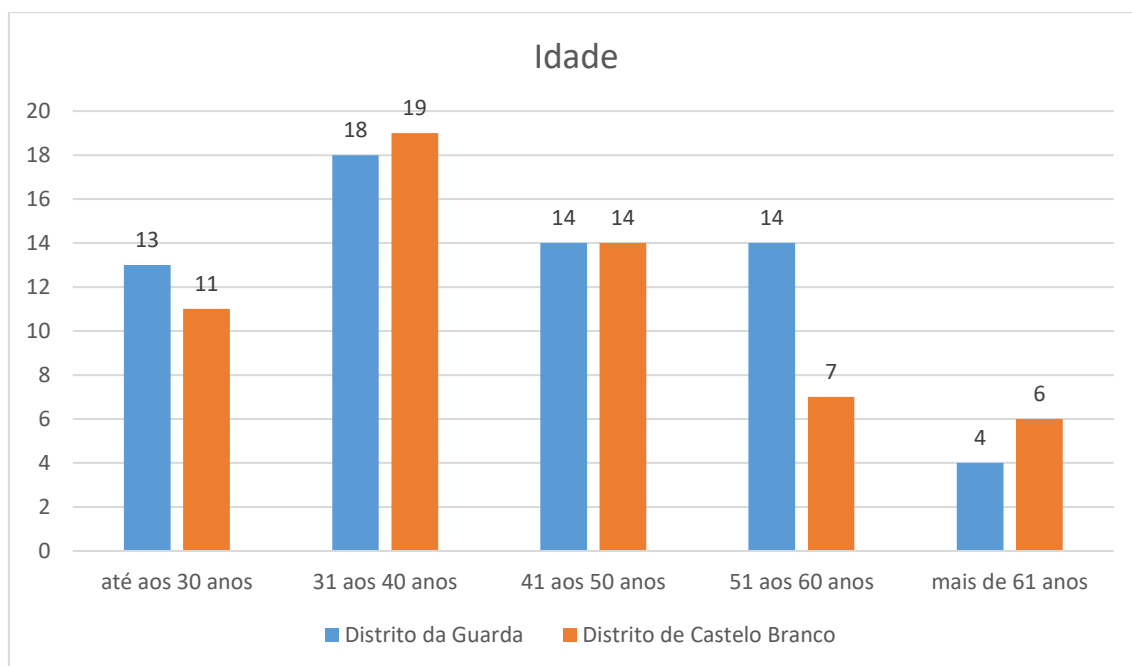
Quanto à variável idade, é importante esclarecer que a primeira classe é considerada até aos 30 uma vez que este estudo consiste na análise de utilização da A23 e os menores de 18 anos não entram no estudo. As classes seguintes foram consideradas de 10 em 10 anos.

A codificação foi feita da seguinte forma:

1 – Até aos 30 anos, 2 – dos 31 aos 40 anos, 3 – dos 41 aos 50 anos, 4 – dos 51 aos 60 anos e mais de 61 anos.

Conforme a Figura 20, pode concluir-se, após estes resultados, que a classe com mais participação neste estudo foi a dos 31 aos 40 anos e com menor participação a classe dos mais de 61 anos.

Figura 20 Distribuição variável Idade

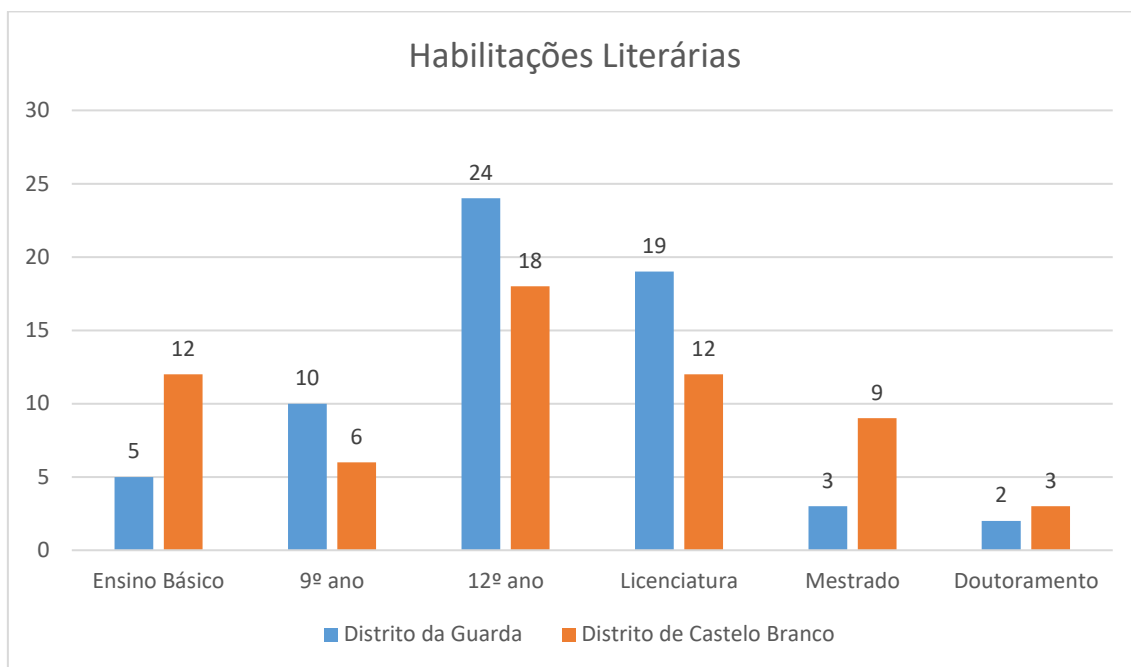


Nota. Elaboração Própria (2020)

3- Habilitações literárias

No que concerne às habilitações literárias, pode-se concluir que o 12º ano tem mais expressão e o doutoramento corresponde ao grau académico com menor representatividade.

A análise do Figura 21 permite concluir que o ensino básico corresponde a 17 respostas, o 9º ano com 16, o 12º ano com 42, a licenciatura com 31, o mestrado com 12 e doutoramento apenas com 5.

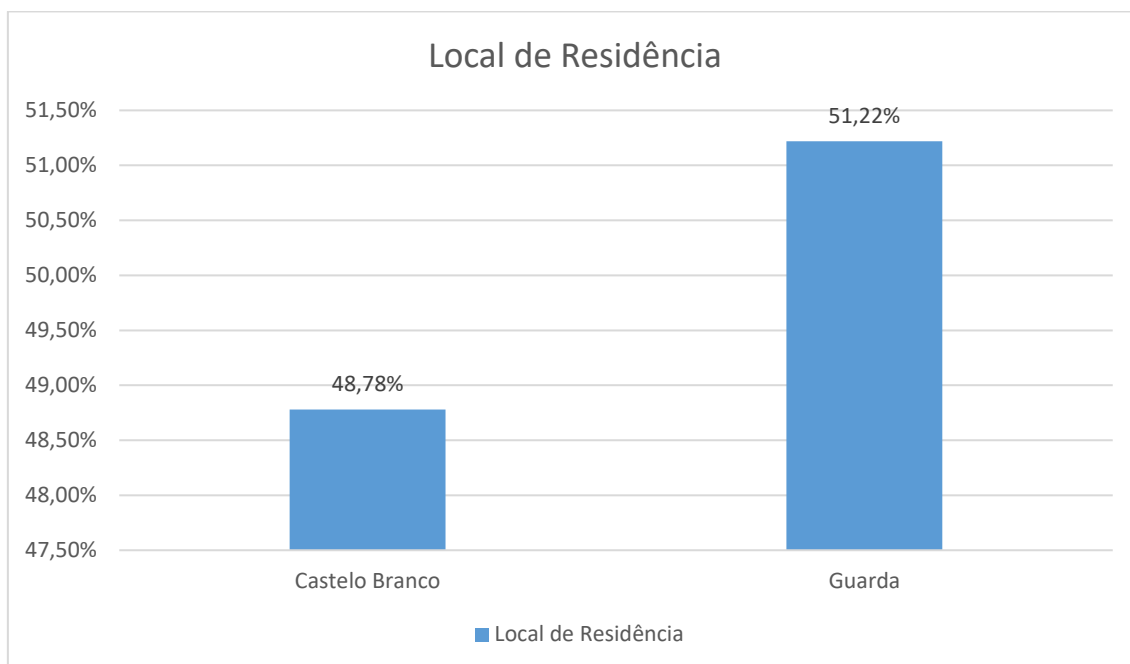
Figura 21 Distribuição da variável *Habilitações literárias*

Nota. Elaboração própria (2020)

4- Local de residência

Relativamente à variável localização pode dizer-se que foi escolhido o distrito da Guarda e o distrito de Castelo Branco essencialmente por duas razões fulcrais. A primeira é a própria localização da via em estudo (atravessa estes dois distritos) e a segunda quer demonstrar-se a influência (negativa ou positiva) desta autoestrada na população destes distritos (objetivo central deste trabalho).

A Figura 22 mostra a distribuição desta variável de uma forma muito equitativa. O distrito de Castelo Branco corresponde a de 48,78% e o distrito da Guarda com uma representação de 51,22%.

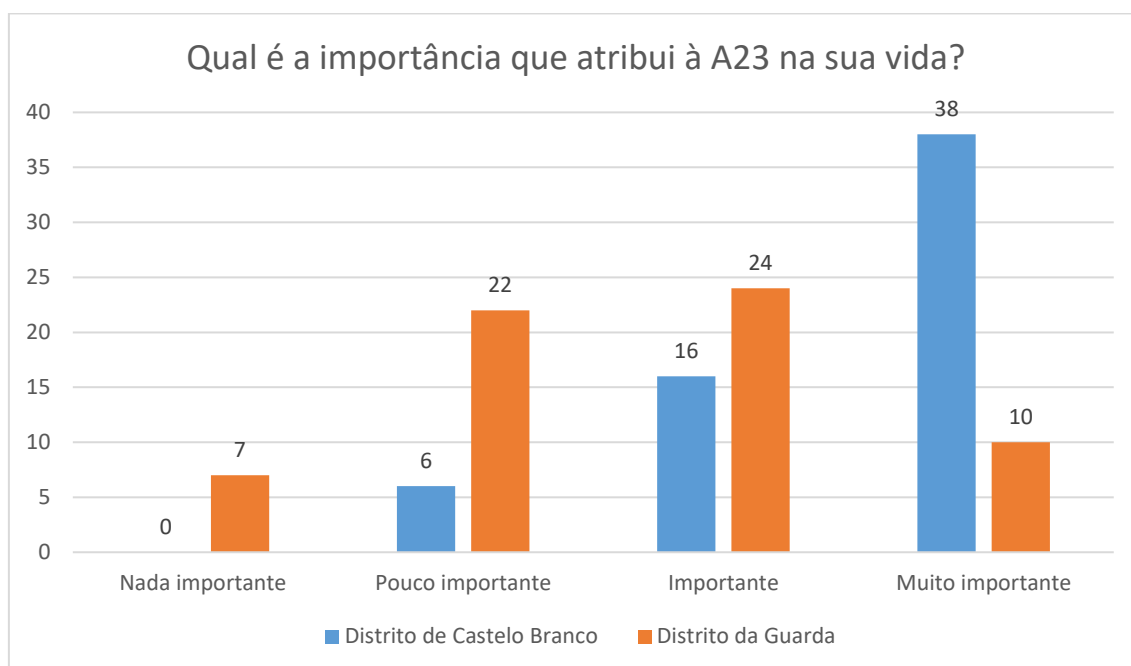
Figura 22 Distribuição da variável Local de residência

Nota. Elaboração própria (2020)

3.4.2 – Análise das respostas

5- Qual é a importância que atribuiu à A23 na sua vida?

Após análise da Figura 23 pode dizer-se que existe uma diferença de respostas entre o distrito da Guarda e o distrito de Castelo Branco. Os habitantes do distrito da Guarda consideram que a A23 é “importante” nas suas vidas (24 respostas em 63), tendo, também, a resposta “pouco importante” uma expressão significativa (22 respostas em 63) mas para os habitantes do distrito de Castelo Branco é muito importante (38 respostas em 60). No decorrer deste estudo os participantes foram-me explicando que quem mora no distrito da Guarda tem a alternativa da A25 enquanto os residentes no distrito de Castelo Branco utilizam a A23 para todos os destinos, sendo as únicas alternativas as antigas e desgastadas estradas nacionais.

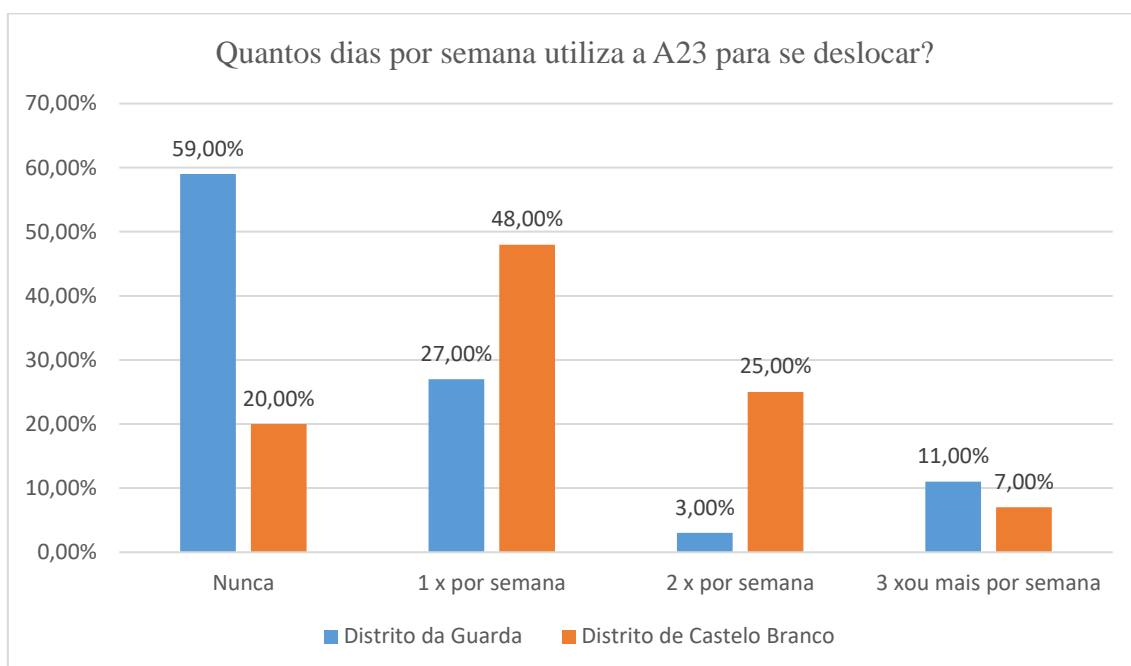
Figura 23 Distribuição da variável “Qual é a importância que atribuiu à A23 na sua vida?”

Nota. Elaboração própria (2020)

6- Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar?

Como na questão anterior verificou-se diferença nas respostas, achou-se pertinente estudar cada questão relativamente ao distrito de Castelo Branco e ao distrito da Guarda.

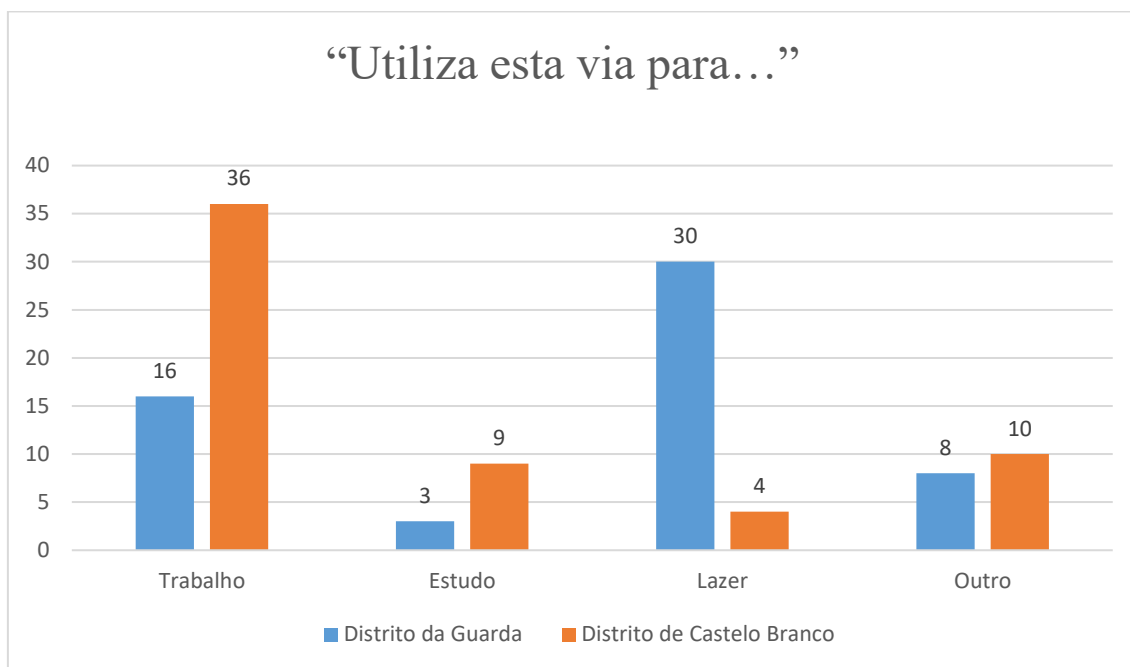
A Figura 24 mostra que os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam este via com mais frequência sendo a resposta com mais expressão pelo menos “uma vez por semana” (48%). Relativamente à Guarda a resposta com maior expressão é “Nunca” (59%).

Figura 24 Distribuição da variável “Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar?”

Nota. Elaboração própria (2020)

7- Utiliza esta via para...

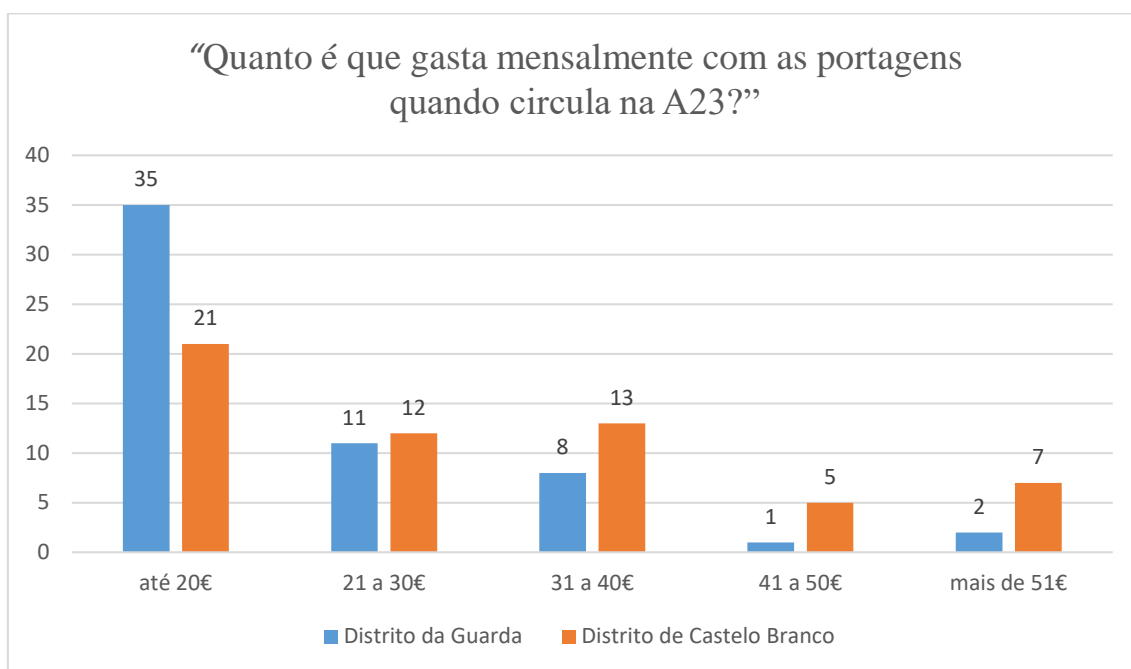
A Figura 25 mostra-nos que os habitantes do distrito da Guarda utilizam, maioritariamente, a A23 em situações de lazer (em 57 respostas 30 responderam “lazer”) enquanto que os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam esta via essencialmente em caso de trabalho (em 59 respostas 36 responderam “trabalho”). Aqui também demonstra a relevância e a importância desta autoestrada, na vida destes habitantes, essencialmente para os do distrito de Castelo Branco.

Figura 25 Distribuição da variável “Utiliza esta via para...”

Nota. Elaboração própria (2020)

8- Quanto é que gasta mensalmente com as portagens quando circula na A23?

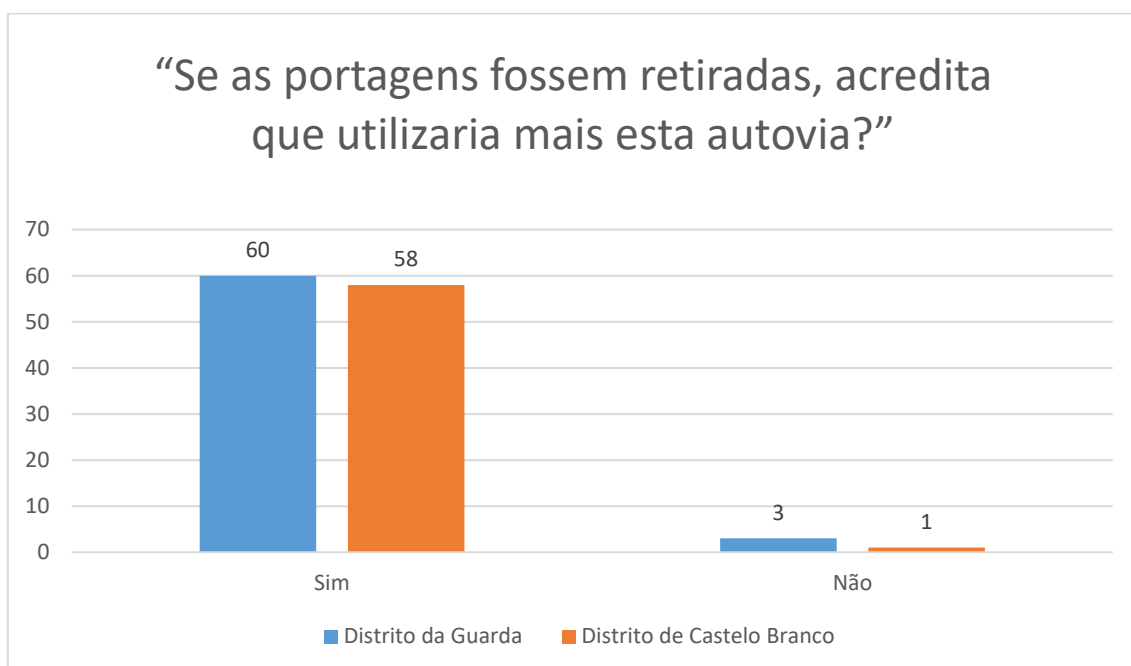
No que se refere ao valor despendido pelos habitantes destes distritos, existe alguma semelhança nas respostas obtidas em ambos os distritos, uma vez que a resposta mais dada foi “até 20€”. Embora no distrito de Castelo Branco as respostas se distribuam de forma mais equilibrada pelas outras respostas (Figura 26).

Figura 26 Distribuição da variável “Quanto é que gasta mensalmente com as portagens quando circula na A23?”

Nota. Elaboração própria (2020)

9 - Se as portagens fossem retiradas, acredita que utilizaria mais esta autovia?

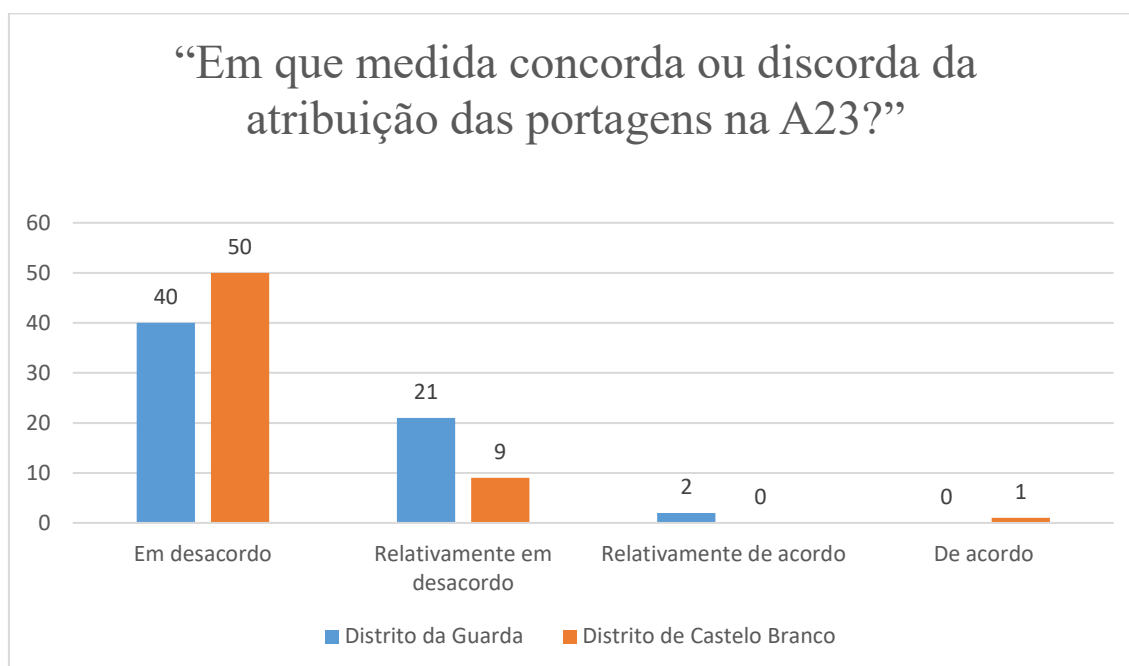
Nesta questão as respostas são unânimes. Tanto os habitantes de um distrito como do outro afirmam que se as portagens fossem retiradas, acreditam que utilizariam mais esta autovia (em 122 respostas dadas a esta questão 118 responderam “sim”), como pode comprovar-se na Figura 27.

Figura 27 Distribuição da variável “Se as portagens fossem retiradas, acredita que utilizaria mais esta autovia?”

Nota. Elaboração própria (2020)

10 Em que medida concorda ou discorda da atribuição das portagens na A23?

A Figura 28 demonstra que os habitantes dos distritos em análise, Guarda e Castelo Branco estão “em desacordo” (em 123 questionários 90 participantes responderam que estavam “em desacordo”) com as portagens na A23. Resposta com mais expressão nos questionários.

Figura 28 Distribuição da variável “Em que medida concorda ou discorda da atribuição das portagens na A23?”

Nota. Elaboração própria (2020)

11 Considera que a A23 tem bons acessos que o facilitam na sua vida quotidiana, em que 1 não facilitam de todo e 5 facilita bastante?

Relativamente à questão dos acessos à A23, a Tabela 7 mostra que existe uma diferenciação de respostas do distrito da Guarda comparativamente ao distrito de Castelo Branco.

No distrito da Guarda, o total das respostas do mesmo encontram-se distribuídas por todas as opções de respostas, sendo a resposta “Nem facilita nem dificulta” a ter o maior número de respostas (13,8%), sem grande destaque. Por outro lado, no total das respostas do distrito de Castelo Branco pode afirmar-se que os inquiridos responderam que a A23 “Facilita bastante” (39,8%) a sua vida quotidiana, devido à sua localização e proximidade. Pode acrescentar-se que a A23 facilita mais a vida aos habitantes do distrito de Castelo Branco do que aos habitantes do distrito da Guarda.

Este resultado vem ao encontro às respostas anteriores uma vez que os habitantes de Castelo Branco utilizam esta via com mais frequência e por razões distintas dos habitantes do distrito da Guarda.

Tabela 7 Distribuição da variável “Considera que a A23 tem bons acessos que o facilitam na sua vida quotidiana, em que 1 não facilitam de todo e 5 facilita bastante?”

		A A23 tem bons acessos que facilitam na sua vida quotidiana?					Total
		Não facilita de todo	Facilita pouco	Nem facilita nem dificulta	Facilita	Facilita bastante	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	6,5%	11,4%	13,8%	7,3%	12,2%	51,2%
	Distrito de Castelo Branco	1,6%	0,8%	1,6%	4,9%	39,8%	48,8%
Total		8,1%	12,2%	15,4%	12,2%	52,0%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

12 É a favor da redução do valor das Portagens ou da sua abolição?

Quando questionados se eram a favor da abolição ou redução das portagens, a resposta a esta questão foi unânime, tanto os inquiridos do distrito da Guarda (37,4%) como os habitantes de Castelo Branco (39%), a grande maioria, 76,4% dos participantes deste estudo são a favor da abolição das portagens na A23 (Tabela 8).

Tabela 8 Distribuição da variável “É a favor da redução do valor das Portagens ou da sua abolição?”

		É a favor da redução das portagens ou da sua abolição?			Total
		Não	Sim da Abolição	Sim da Redução	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	---	37,4%	13,8%	51,2%
	Distrito de Castelo Branco	0,8%	39,0%	8,9%	48,8%
Total		0,8%	76,4%	22,8%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

13 Considera que esta autoestrada ajudou no desenvolvimento económico da região interior?

Quando questionados sobre a importância da A23 no desenvolvimento económico da região e, após análise das respostas obtidas pode verificar-se que existe alguma consonância entre os dois distritos. Os participantes concordam que a A23 ajudou “muito” no desenvolvimento económico da região interior (no total dois distritos com 76,4%). Tendo o total das respostas do distrito de Castelo Branco uma expressão mais significativa (Castelo Branco teve 43,9%) como se pode visualizar no Tabela 9.

Tabela 9 Distribuição da variável “Considera que esta autoestrada ajudou no desenvolvimento económico da região interior?”

		A23 ajudou no desenvolvimento económico da região interior?					Total
		Pouco	Nem pouco nem muito	Muito	Não tenho opinião	Não respondeu	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	7,3%	10,6%	32,5%	----	0,8%	51,2%
	Distrito de Castelo Branco	2,4%	1,6%	43,9%	0,8%	----	48,8%
Total		9,8%	12,2%	76,4%	0,8%	0,8%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

14 Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado, em que 1 é sem noção nenhuma e 5 com muita noção.

Relativamente à questão 14, pode referir-se que os participantes não têm grande noção do custo da A23 para o Estado. Conforme a Tabela 10, do total das respostas dos inquiridos do distrito da Guarda a resposta com mais expressão foi que têm “alguma noção” do custo (26,8%). Relativamente ao total das respostas dos residentes de Castelo Branco as mesmas são mais repartidas, sendo a que teve o maior número de resposta foi a “tenho noção” (17,9%). Desta forma, pode afirmar-se que os habitantes dos dois distritos não estão muito elucidados e informados no que concerne este tema, afirmam que têm “alguma noção” (42,3%).

Tabela 10 Distribuição da variável “Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado”

		Noção de quanto custou a A23 ao Estado?					Total
		Noção nenhuma	Pouca noção	Alguma noção	Tenho noção	Tenho muita noção	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	6,5%	7,3%	26,8%	4,9%	5,7%	51,2%
	Distrito de Castelo Branco	8,1%	6,5%	15,4%	17,9%	0,8%	48,8%
Total		14,6%	13,8%	42,3%	22,8%	6,5%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

15 Acha que foi adequado o investimento desta autovia e do benefício que trouxe para a população?

Na Tabela 11 mostra-nos que existe alguma harmonia nas respostas quando comparamos os dois distritos. No total das respostas do distrito da Guarda a mesma que teve maior expressão foi “inadequado” (26,2%). No total das respostas do distrito de Castelo Branco verificou-se o mesmo, o “inadequado” teve o maior número de resposta (22,1%) sendo que o “muito inadequado” (20,5%) também teve bastante expressão. Pode realçar-se o facto de os inquiridos acharem inadequado (48,4%) o investimento na A23 comparativamente ao benefício que trouxe à população.

Tabela 11 Distribuição da variável “Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado”

		Acha que foi adequado o investimento e o benefício que trouxe à população?					Total
		Muito inadequado	Inadequado	Nem inadequado nem adequado	Adequado	Muito adequado	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	5,7%	26,2%	4,9%	8,2%	5,7%	50,8%
	Distrito de Castelo Branco	20,5%	22,1%	3,3%	0,8%	2,5%	49,2%
Total		26,2%	48,4%	8,2%	9,0%	8,2%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

16 Tem conhecimento do valor total que foi investido na A23?

Foi perguntado aos participantes se tinham conhecimento do valor investido na A23, e como pode visualizar-se na tabela seguinte, a esmagadora maioria respondeu que não tem conhecimento (93,4%). Aqui remete-nos ao completo desconhecimento e falta de informação da população (Tabela 12).

Tabela 12 Distribuição da variável “Tem conhecimento do valor total que foi investido na A23?”

		Tem conhecimento do valor total investido na A23?		Total
		Sim	Não	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	4,1%	46,7%	50,8%
	Distrito de Castelo Branco	2,5%	46,7%	49,2%
Total		6,6%	93,4%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

17 Como é que avaliaria o estado de conservação e manutenção da A23?

Foi perguntado aos participantes o que achavam relativamente ao estado de conservação e manutenção da A23, ao que responderam “nem mau nem bom” 20,5% (no total das respostas no distrito da Guarda) e “mau” 32% (no total de respostas no distrito de Castelo Branco). Ao analisar-se a Tabela 13, realça o facto que no total das respostas do distrito da Guarda os inquiridos estão um pouco divididos relativamente a este tema. Já os participantes de Castelo Branco (no total das respostas) além de haver algumas respostas díspares é quase unânime que a grande maioria considera “mau”. 50% dos inquiridos deste estudo consideram “mau” o estado (no que toca à conservação e manutenção) da A23.

Tabela 13 Distribuição da variável “Como é que avaliaria o estado de conservação e manutenção da A23?”

		Como avaliaria o estado de conservação e manutenção da A23?					Total
		Muito mau	Mau	Nem mau nem bom	Bom	Muito bom	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	1,6%	18,0%	20,5%	9,0%	1,6%	50,8%
	Distrito de Castelo Branco	7,4%	32,0%	5,7%	4,1%		49,2%
Total		9,0%	50,0%	26,2%	13,1%	1,6%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

18 - Em que medida considera que todo o processo de construção da A23 foi e é transparente.

Ao analisar-se a Tabela 14 conclui-se que no distrito da Guarda os participantes deste inquérito acham que todo o processo de construção foi “pouco” transparente (26,2% do total das resposta deste distrito), seguindo-se “nem pouco nem muito” (18% do total de respostas deste distrito), poucos responderam que “não têm opinião (4,1% do total de respostas deste distrito) e “muito” transparente (2,5% do total de respostas deste distrito). No Caso do distrito de Castelo Branco a resposta com maior expressão foi “pouco” transparente (41,8% do total de respostas deste distrito) este processo e as outras opções de resposta tiveram pouca expressão. No fundo, pode dizer-se que a grande maioria acha que todo o processo lhe falta transparência (68% dos participantes dos dois distritos), tanto por parte do Estado como do parceiro privado.

Tabela 14 Distribuição da variável “Em que medida considera que todo o processo de construção da A23 foi e é transparente.”

		Considera que o processo de construção foi transparente?				Total
		Pouco	Nem pouco nem muito	Muito	Não tenho opinião	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	26,2%	18,0%	2,5%	4,1%	50,8%
	Distrito de Castelo Branco	41,8%	6,6%	0,8%		49,2%
Total		68,0%	24,6%	3,3%	4,1%	100,0%

Nota. Elaboração própria (2020)

19 - Como é que avaliaria todo o processo de gestão da A23, quanto à transparência?

No que diz respeito ao processo de gestão desta via, após análise existe alguma discordância entre os dois distritos em observação. No total das respostas do distrito da Guarda responderam que o processo foi “mau” 21,3%, seguido “nem bom nem mau” 18,9%, nota-se que nesta questão as pessoas sentem-se um pouco divididas nas opiniões relativamente a este assunto. No total das respostas do distrito de Castelo Branco já são mais perentórias, afirmam que todo este processo foi “muito mau” 21,3%, logo seguido de “mau” 19,7% (Tabela 15). Neste caso pode afirmar-se que os participantes têm uma opinião negativa de todo este processo de gestão da A23, ou seja, acham que toda a gestão é envolta de pouca transparência (41% do total dos inquiridos respondeu que era “mau”).

Tabela 15 Distribuição da variável “Como é que avaliaria todo o processo de gestão da A23, quanto à transparência?”

		Como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência?				Total
		Muito mau	Mau	Nem mau nem bom	Bom	
Onde Mora?	Distrito da Guarda	10,7%	21,3%	18,9%		50,8%
	Distrito de Castelo Branco	21,3%	19,7%	7,4%	0,8%	49,2%
Total		32,0%	41,0%	26,2%	0,8%	100,0%

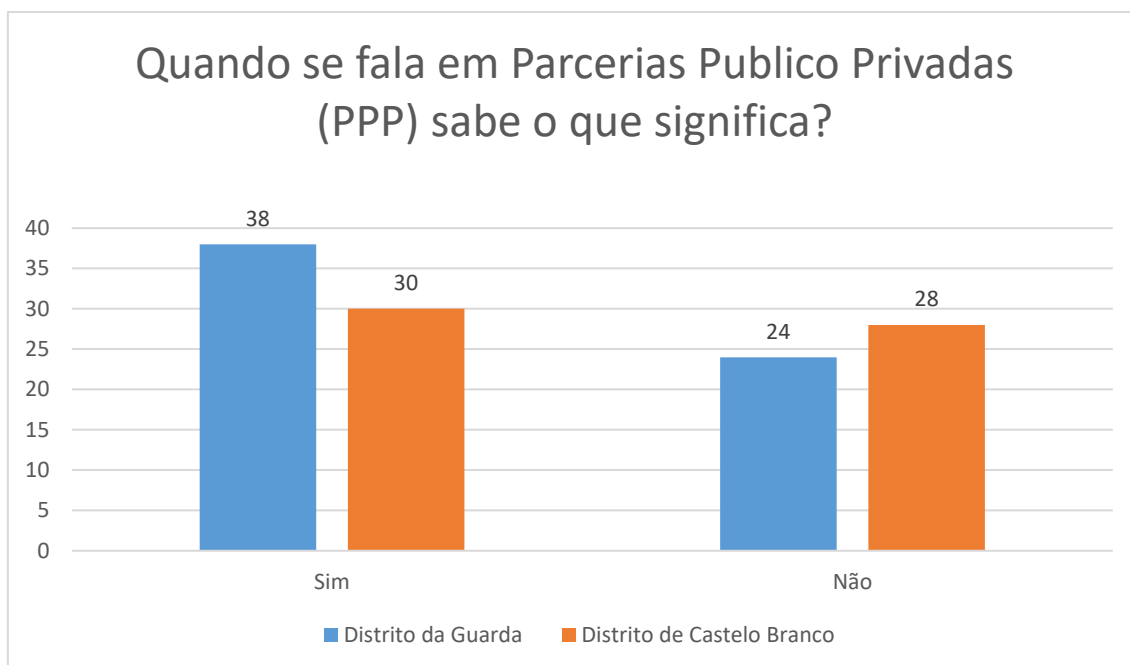
Nota. Elaboração própria (2020)

20 Quando se fala em Parcerias Público Privadas (PPP) sabe o que significa?

Uma vez que as PPP são tema fulcral deste trabalho, achou-se pertinente perguntar-se aos participantes se sabiam em concreto o que significava. Conforme a Figura 29, depreende-se que este tema, sendo ainda envolto em grandes ambiguidades, a maioria tem conhecimento do que se trata e os seus moldes. Conclui-se, portanto que os participantes que responderam “Sim” tem

mais expressão e que sabem o que significa uma PPP. Os questionários que não se obtiveram resposta não foram considerados.

Figura 29 Distribuição da variável “Quando se fala em Parcerias Publico Privadas (PPP) sabe o que significa?”

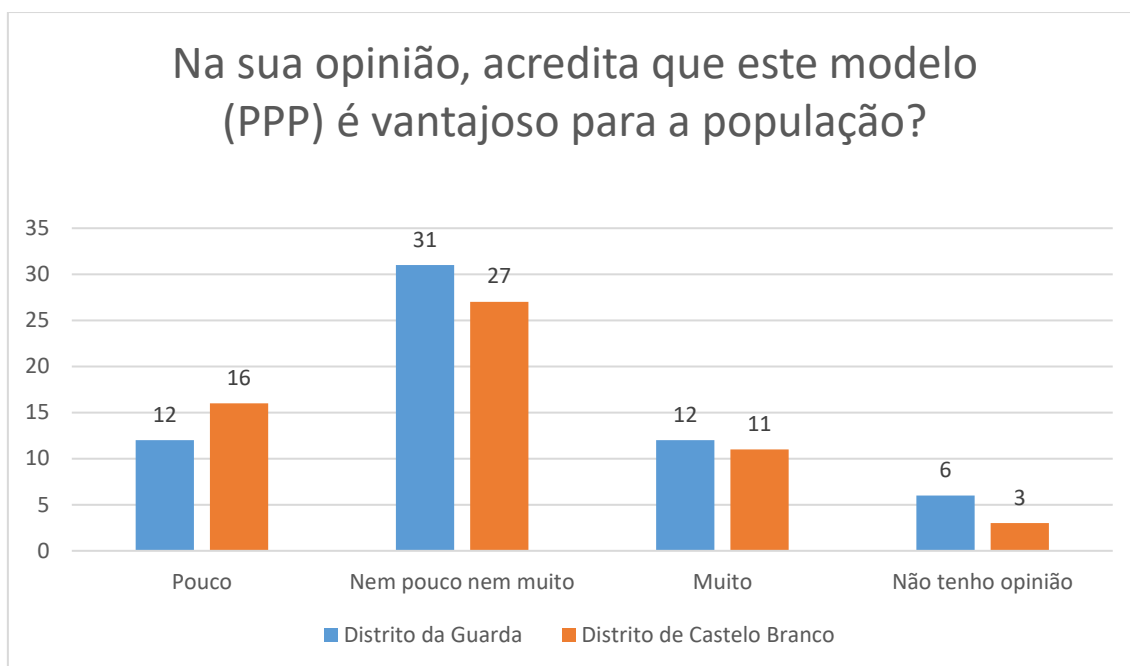


Nota. Elaboração própria (2020)

21 Na sua opinião, acredita que este modelo (PPP) é vantajoso para a população?

Na Figura 30, pode ver-se respondida a questão se acreditam que o modelo PPP é vantajoso ou não. A resposta com mais expressão é “nem pouco nem muito”, tanto no distrito da Guarda como no distrito de Castelo Branco. Os participantes não conseguem dizer se é vantajoso, no fundo, acreditam que se fosse utilizado outro modelo o resultado seria equiparado. Não foram consideradas os questionários que não se obteve resposta.

Figura 30 Distribuição da variável “Na sua opinião, acredita que este modelo (PPP) é vantajoso para a população?”



Nota. Elaboração própria (2020)

22 Deixe aqui a sua opinião ou melhorias que se deveriam aplicar (na A23) para proveito da população.

Por fim, pediu-se aos participantes que deixassem a sua opinião ou uma melhoria relevante a aplicar na A23. Muitos dos participantes não responderam a esta questão (66 participantes) mas os restantes deixaram algumas opiniões que são:

- Ou abolição total das portagens uma vez que as pessoas vão pelas alternativas o que provocou uma maior sinistralidade e complicou a vidas das pessoas, estas demoram mais tempo a chegar aos seus empregos porque utilizam as vias alternativas existentes. Os pórticos é uma medida que “mata” por completo o interior do país e com a abolição seria uma ótima oportunidade de aumentar o turismo no interior do país, dinamizar o comércio local e menos encargos para as empresas de transportes de mercadorias com vista ao aumento da sua utilização e rentabilização do autoestrada.
- Ou os residentes não pagarem, uma vez que utilizam esta via para irem para os seus empregos, para hospitais e outros serviços. Ou ao fim de semana e feriados não haver custos de utilização para todos a fim de desenvolver a economia local. Ou a criação de

passes para residentes (mensais) ou aplicação de uma taxa única para residentes e uma taxa para não residentes mas garantindo melhores alternativas que consigam cobrir todas as ligações intra e inter-regional;

- Ou redução de portagens ou pagar algum valor só para a manutenção.

3.4.3 - Testes hipóteses

3.4.3.1 – Enquadramento

É através desta metodologia estatística (teste de hipóteses) que nos ajuda a tirar conclusões sobre uma ou mais populações, sempre com base na informação obtida da amostra.

Permite verificar se os dados amostrais trazem evidência estatística que apoiem ou não uma hipótese formulada *à priori*. É pertinente a formulação de suposições sobre a população em estudo, que, em geral, consiste em considerações sobre parâmetros das mesmas. Essas suposições podem ser verdadeiras ou não, sendo designadas como hipóteses estatísticas.

Após a formulação das hipóteses, de acordo com o tipo e o tamanho da amostra recorre-se aos testes de hipóteses. Estes dão-nos ferramentas que nos permitem rejeitar ou não uma hipótese estatística através da evidência fornecida pela amostra e retirar conclusões.

Os testes de hipóteses utilizados neste estudo foram: Teste Qui-Quadrado (duas abordagens: teste Qui-Quadrado de independência e o Teste Qui-Quadrado por simulação de Monte Carlo), Teste de *Mann-Whitney* e o Teste de *Kruskall-Wallis*. Para auxiliar estes testes foi aplicado a correlação (*Spearman, Cramer e Fisher*) de forma a se verificar a associação estatística entre as variáveis. Posto isto, passa-se aos estudo entre as variáveis.

3.4.3.2 – Relação entre variáveis

3.4.3.2.1- A noção do custo da A23 /Habilitações literárias

Mesmo com a utilização da simulação de Monte Carlos considerou-se relevante realizar recodificação de algumas variáveis e junção de algumas opções de resposta.

Para estudar a relação entre a noção do custo da A23 e as habilitações literárias dos inquiridos, fez-se a recodificação da variável habilitações literárias criando-se apenas três categorias. A distribuição das habilitações literárias dos inquiridos é como se apresenta no quadro seguinte (Tabela 16).

Habilitações literárias

Tabela 16 Habilitações literárias

		Frequência	Percentagem
Válido	Ensino básico	34	27,6
	Ensino secundário	44	35,8
	Ensino superior	45	36,6
	Total	123	100,0

Para avaliar se a noção do custo da A23 para o Estado depende habilitações literárias testou-se a seguinte hipótese:

H₀: A noção do custo da A23 para o Estado é independente das habilitações literárias.

Na tabela que se segue, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- A noção do custo da A23 para o Estado
- Habilitações literárias

Na Tabela 17 pode ver-se que 91,1% dos inquiridos com habilitações literárias ao nível do ensino superior afirmam que têm pelo menos alguma noção de quanto custou a A23 ao Estado. Por outro lado, 32,4% dos inquiridos com habilitações literárias ao nível do ensino básico afirma não ter noção nenhuma do custo da A23 ao Estado.

Tabela 17 Tabela de Cruzamento - A noção do custo da A23 ao Estado e as Habilitações literárias

			Habilitações literárias			Total	
			Ensino básico	Ensino secundário	Ensino superior		
Tem noção de quanto custou a A23 ao Estado?	Noção nenhuma	Contagem	11	4	3	18	
		% em Habilitações literárias	32,4%	9,1%	6,7%	14,6%	
	Pouca noção	Contagem	7	9	1	17	
		% em Habilitações literárias	20,6%	20,5%	2,2%	13,8%	
	Alguma noção	Contagem	7	21	24	52	
		% em Habilitações literárias	20,6%	47,7%	53,3%	42,3%	
	Tenho noção	Contagem	5	9	14	28	
		% em Habilitações literárias	14,7%	20,5%	31,1%	22,8%	
	Tenho muita noção	Contagem	4	1	3	8	
		% em Habilitações literárias	11,8%	2,3%	6,7%	6,5%	
	Total		Contagem	34	44	45	123
			% em Habilitações literárias	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Apresenta-se na Tabela18 o teste Qui-quadrado de *Pearson*

Tabela 18 Testes qui-quadrado de *Pearson*

	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)	Sig. Monte Carlo (Bilateral)		
				Significância	Intervalo de Confiança 99%	
					Limite inferior	Limite superior
Qui-quadrado de <i>Pearson</i>	27,581 ^a	8	,001	,000 ^b	,000	,000

Tendo em conta que $p\text{-value} < 0,001$, há evidência estatística para rejeitar H_0 , ou seja, para um nível de significância de 5%, conclui-se que a noção de quanto custou a A23 ao Estado não é independente das habilitações literárias dos habitantes dos dois distritos. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, há uma maior informação sobre os custos da A23 nos habitantes com maior escolaridade.

Para testar a associação ou correlação entre as duas variáveis atrás apresentadas, efetuou-se o teste V de *Cramer* que se apresenta de seguida.

Tabela 19 Coeficiente de Correlação V de Cramer

Coeficiente de Correlação						
		Valor	Significância Aproximada	Significância de Monte Carlo		
				Significância	Intervalo de Confiança 99%	
					Limite inferior	Limite superior
Nominal por Nominal	V de Cramer	,335	,001	,000 ^c	,000	,000

Deste estudo resulta $V=0,335$ sendo este significativo para $\alpha \leq 0,001$. Este valor de V dá indicação de que existe uma associação moderada (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

3.4.3.2.2 - A razão da utilização desta via/ idade dos inquiridos

Para realizar o teste que se apresenta de seguida, fez-se uma recodificação da Idade em apenas três categorias, devido ao tamanho da amostra e inquiridos com idades inferior aos 18 anos não foram considerados. A distribuição das respostas pelas três categorias apresenta-se no quadro seguinte (Tabela 20).

Tabela 20 Idade

		Frequência	Percentagem
Válido	Até aos 30 anos	25	20,3
	31 aos 50 anos	66	53,7
	Mais de 50 anos	32	26,0
	Total	123	100,0

Para avaliar se o motivo da utilização desta via depende da idade dos inquiridos testou-se a seguinte hipótese:

H₀: A razão pela qual os habitantes da região utilizam a A23 é independente da idade.

Na tabela que se segue, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- A razão da utilização desta via

- Idade

Tabela 21 Tabela cruzamento – A razão da utilização desta via e Idade

			Idade			Total
			Até aos 30 anos	31 aos 50 anos	Mais de 50 anos	
Utiliza esta via para...	Trabalho	Contagem	5	36	11	52
		% em Idade	21,7%	57,1%	36,7%	44,8%
	Estudo	Contagem	10	2	0	12
		% em Idade	43,5%	3,2%	0,0%	10,3%
	lazer	Contagem	5	21	8	34
		% em Idade	21,7%	33,3%	26,7%	29,3%
	Outro	Contagem	3	4	11	18
		% em Idade	13,0%	6,3%	36,7%	15,5%
Total		Contagem	23	63	30	116
		% em Idade	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 21 diz que no total dos inquiridos “até aos 30 anos”, 43,5% utiliza esta via para se deslocar para o seu estabelecimento de ensino. De entre os inquiridos com idades compreendidas entre “31 e os 50 anos”, 57,1% utiliza a A23 para se deslocarem para o seu local de trabalho, por fim, na categoria dos residentes com “mais 50 anos”, 36,7% utiliza para outro fim.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 22 Testes qui-quadrado de *Pearson*

	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)	Sig. Monte Carlo (Bilateral)		
				Significância	Intervalo de Confiança 99%	
					Limite inferior	Limite superior
Qui-quadrado de Pearson	48,975 ^a	6	,000	,000 ^b	,000	,000

Tendo em conta que *p-value* < 0,001, há evidência estatística para rejeitar H₀, ou seja, para um nível de significância de 5% conclui-se que o motivo da utilização desta via não é independente da idade dos inquiridos. Assim, considerando os resultados obtidos, os inquiridos com idades inferiores aos 30 utilizam esta via maioritariamente para se deslocar devido aos estudos, enquanto que os habitantes mais velhos utilizam esta via para trabalhar.

3.4.3.2.3 - A frequência de utilização da A23/distrito de residência

Para avaliar se a utilização da A23 depende do distrito de residência testou-se a seguinte hipótese:

H₀: A frequência de utilização da A23 é independente do distrito de residência.

Na Tabela 23, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar
- Distrito onde reside

Tabela 23 Tabela de cruzamento - Utilização a A23 para se deslocar e distrito onde reside

			Onde Mora?		Total	
			Distrito da Guarda	Distrito de Castelo Branco		
Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar?	Nunca	Contagem	37	12	49	
		% em Onde Mora?	58,7%	20,0%	39,8%	
	1 x por semana	Contagem	17	29	46	
		% em Onde Mora?	27,0%	58,7%	37,4%	
	2 x por semana	Contagem	2	15	17	
		% em Onde Mora?	3,2%	25,0%	13,8%	
	3 x ou mais por semana	Contagem	7	4	11	
		% em Onde Mora?	11,1%	6,7%	8,9%	
	Total		Contagem	63	60	123
			% em Onde Mora?	100,0%	100,0%	100,0%

Na Tabela 23, no total dos inquiridos do distrito da Guarda, 58,7% afirmam nunca utilizar a A23, já os do distrito de Castelo Branco, 58,7% afirmam que circulam nesta via pelo menos uma vez por semana.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 24 Testes Qui-quadrado de Pearson

Testes qui-quadrado			
	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)
Qui-quadrado de Pearson	26,588 ^a	3	,000

Considerando que $p\text{-value} < 0,001$, há evidência estatística para rejeitar H_0 , ou seja, para um nível de significância de 1% conclui-se que a utilização a A23 não é independente do local onde os habitantes dos dois distritos residem. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, há maior utilização da A23 pelos habitantes de Castelo Branco (Tabela 24).

Para testar a associação ou correlação entre as duas variáveis atrás apresentadas, efetuou-se o teste V de Cramer que se apresenta de seguida.

Tabela 25 Coeficiente de Correlação V de Cramer

Coeficiente de Correlação			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	V de Cramer	,465	,000

Deste estudo resulta $V=0,465$ sendo este significativo para $\alpha \leq 0,001$. Este valor de V dá indicação de que existe uma associação moderada (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

3.4.3.2.4 - A razão de utilização da A23/distrito de residência

Para avaliar se o motivo de utilização da A23 depende do distrito de residência testou-se a seguinte hipótese:

H₀: A razão de utilização da A23 é independente do distrito de residência.

Na tabela seguinte, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- A razão de utilização desta via
- Distrito onde reside

Tabela 26 Tabela de cruzamento – A razão de utilização da A23 e distrito onde reside

			Onde Mora?		Total
			Distrito da Guarda	Distrito de C. Branco	
Utiliza esta via para...	Trabalho	Contagem	16	36	52
		% em Onde Mora?	28,1%	61,0%	44,8%
	Estudo	Contagem	3	9	12
		% em Onde Mora?	5,3%	15,3%	10,3%
	Lazer	Contagem	30	4	34
		% em Onde Mora?	52,6%	6,8%	29,3%
	Outro	Contagem	8	10	18
		% em Onde Mora?	14,0%	16,9%	15,5%
Total		Contagem	57	59	116
		% em Onde Mora?	100,0%	100,0%	100,0%

Na Tabela 26, no total do distrito da Guarda, 52,6% dos inquiridos afirmam utilizar a A23 para lazer, já no total do distrito de Castelo Branco, 61,0% dos inquiridos afirma que circula nesta via por questões de trabalho. Com esta distribuição das respostas verifica-se que a maioria dos inquiridos do distrito de Castelo Branco utilizam a A23 para se deslocarem para o trabalho e mais de metade dos inquiridos do distrito da Guarda utiliza a A23 para fazer deslocações de lazer.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 27 Testes qui-quadrado de *Pearson*

Testes qui-quadrado			
	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)
Qui-quadrado de <i>Pearson</i>	30,772 ^a	3	,000

Tendo em conta que *p-value* < 0,001, há evidência estatística para rejeitar H_0 , ou seja, para um nível de significância de 1% conclui-se que o motivo da utilização a A23 não é independente do local onde os inquiridos residem. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, o motivo principal pelo qual os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam a A23 é para se deslocarem para o trabalho e o motivo principal pelo qual os habitantes do distrito da Guarda utilizam a A23 é para fazer deslocações de lazer.

Para testar a associação ou correlação entre as duas variáveis atrás apresentadas, efetuou-se o teste *V* de *Cramer* que se apresenta de seguida.

Tabela 28 Coeficiente de Correlação V de Cramer

Coeficiente de Correlação		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	V de Cramer	,515	,000

Deste estudo resulta $V=0,515$ sendo este significativo para $\alpha \leq 0,001$. Este valor de V dá indicação de que existe uma associação moderada (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

3.4.3.2.5 - Os acessos da A23 facilitam a vida diária/distrito de residência

Para avaliar se os acessos da A23 facilitam a vida diária depende do distrito de residência testou-se a seguinte hipótese:

H₀: Os acessos da A23 facilitam a vida diária é independente do distrito de residência.

Na tabela que se segue, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- Os acessos da A23 facilitam a vida diária
- Distrito onde reside

Tabela 29 Tabela de Cruzamento - A A23 tem bons acessos que facilitam a sua vida quotidiana e o distrito onde reside

			Onde mora?		Total	
			Distrito da Guarda	Distrito de C. Branco		
A A23 tem bons acessos que facilitam na sua vida quotidiana?	Não facilita de todo	Contagem	8	2	10	
		% em Onde mora?	12,7%	3,3%	8,1%	
	facilita pouco	Contagem	14	1	15	
		% em Onde mora?	22,2%	1,7%	12,2%	
	Nem facilita nem dificulta	Contagem	17	2	19	
		% em Onde mora?	27,0%	3,3%	15,4%	
	Facilita	Contagem	9	6	15	
		% em Onde mora?	14,3%	10,0%	12,2%	
	Facilita bastante	Contagem	15	49	64	
		% em Onde mora?	23,8%	81,7%	52,0%	
	Total		Contagem	63	60	123
			% em Onde mora?	100,0%	100,0%	100,0%

Na Tabela 29, verifica-se que, de entre os inquiridos do distrito da Guarda, 27,0% afirmam que os acessos da A23 “Nem facilita nem dificulta” a sua vida quotidiana, já no total de inquiridos do distrito de Castelo Branco, 81,7% afirmam que circular nesta via “Facilita bastante” o seu dia-a-dia.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 30 Testes qui-quadrado de *Pearson*

Testes qui-quadrado			
	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)
Qui-quadrado de <i>Pearson</i>	45,325 ^a	4	,000

Tendo em conta que *p-value* < 0,001, há evidência estatística para rejeitar H₀, ou seja, para um nível de significância de 1% conclui-se que a A23 tem bons acessos que facilitam a sua vida quotidiana não é independente do local onde os habitantes residem. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, há uma maior relevância na vida dos residentes do distrito de Castelo Branco.

Para testar a associação ou correlação entre as duas variáveis atrás apresentadas, efetuou-se o teste *V* de *Cramer* que se apresenta de seguida.

Tabela 31 Coeficiente de Correlação V de Cramer

Coeficiente de Correlação		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	V de Cramer	,607	,000

Deste estudo resulta $V=0,607$ sendo este significativo para $\alpha \leq 0,001$. Este valor de V dá indicação de que existe uma associação moderada (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

3.4.3.2.6 - O Investimento/benefício para a população/distrito de residência

Para avaliar se o investimento/benefício para a população depende do distrito de residência dos inquiridos testou-se a seguinte hipótese:

H₀: O investimento/benefício para a população é independente do distrito de residência.

Na tabela que se segue, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- O investimento/benefício para a população
- Distrito onde reside

Tabela 32 Tabela cruzamento o investimento/benefício para a população e o distrito onde reside

			Onde mora?		Total	
			Distrito da Guarda	Distrito de C. Branco		
Acha que foi adequado o investimento e o benefício que trouxe à população?	Muito inadequado	Contagem	7	25	32	
		% em Onde mora?	11,3%	41,7%	26,2%	
	Inadequado	Contagem	32	27	59	
		% em Onde mora?	51,6%	45,0%	48,4%	
	Nem inadequado nem adequado	Contagem	6	4	10	
		% em Onde mora?	9,7%	6,7%	8,2%	
	Adequado	Contagem	10	1	11	
		% em Onde mora?	16,1%	1,7%	9,0%	
	Muito adequado	Contagem	7	3	10	
		% em Onde mora?	11,3%	5,0%	8,2%	
	Total		Contagem	62	60	122
			% em Onde mora?	100,0%	100,0%	100,0%

Pode constatar-se, na Tabela 32, que no total dos inquiridos do distrito da Guarda, 11, 3% acha que o investimento foi muito inadequado o que é muito inferior quando comparado com os inquiridos de Castelo Branco, onde 41,7% posiciona a sua resposta nesta categoria.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 33 Testes qui-quadrado de *Pearson*

	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)	Sig. Monte Carlo (Bilateral)		
				Significância	Intervalo de Confiança 99%	
					Limite inferior	Limite superior
Qui-quadrado de Pearson	19,885 ^a	4	,001	,001 ^b	,000	,001

Tendo em conta que $p\text{-value} < 0,001$, há evidência estatística para rejeitar H_0 , ou seja, para um nível de significância de 1% conclui-se que o investimento/benefício para a população depende do local onde os inquiridos residem. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, os habitantes que residem no distrito da Guarda afirmam que o investimento foi inadequado comparando com o benefício que trouxe para a população.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Cramer*.

Tabela 34 Coeficiente de Correlação *V* de *Cramer*

Coeficiente de Correlação						
	Valor	Significância Aproximada	Significância de Monte Carlo			
			Significância	Intervalo de Confiança 99%		
				Limite inferior	Limite superior	
Nominal por Nominal	V de Cramer	,404	,001	,001 ^c	,000	,001

Deste estudo resulta $V=0,404$ sendo este significativo para $\alpha \leq 0,001$. Este valor de *V* dá indicação de que existe uma associação moderada (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

3.4.3.2.7 - Gasto mensal com as portagens/distrito de residência

Para passar os pressupostos fizemos uma recodificação gastos em portagens em apenas duas categorias, como pode verificar-se na Tabela 40.

Tabela 35 O gasto mensalmente com as portagens

		Frequência	Percentagem
Válido	Até 20€	56	45,5
	Mais de 20€	59	48,0
	Total	115	93,5
Omisso	Sistema	8	6,5
Total		123	100,0

Para avaliar se o gasto mensal com as portagens depende do distrito de residência dos inquiridos testou-se a seguinte hipótese:

H₀: O gasto mensal com as portagens é dependente do distrito de residência.

Na tabela que se segue, apresenta-se o cruzamento das variáveis:

- O gasto mensal com as portagens
- Distrito onde reside

Tabela 36 Tabela cruzamento do gasto mensalmente com as portagens e o distrito onde reside

			Distrito da Guarda	Distrito de C. Branco	
Quanto é que gasta mensalmente com as portagens?	Até 20€	Contagem	35	21	56
		% em Onde Mora?	61,4%	36,2%	48,7%
	Mais de 20€	Contagem	22	37	59
		% em Onde Mora?	38,6%	63,8%	51,3%
Total		Contagem	57	58	115
		% em Onde Mora?	100,0%	100,0%	100,0%

Na Tabela anterior indica que no distrito da Guarda 61,4% afirma que gasta até 20€ por mês. Por outro lado, no universo do distrito de Castelo Branco, 63,8% gasta mais de 20€ mensalmente. Aqui mostra mais uma vez, a importância e uma maior utilização por parte da população residente no distrito de Castelo Branco.

Apresenta-se de seguida o teste Qui-quadrado de *Pearson*.

Tabela 37 Testes qui-quadrado de Pearson

	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)
Qui-quadrado de Pearson	7,305 ^a	1	,007

Para o nível de significância de 5%, não se rejeita H_0 uma vez que $p\text{-value} = 0,07 > 0,05$, logo, para o nível de significância considerado não há diferenças estatisticamente significativas entre nenhum dos grupos.

Tabela 38 Correlação de Spearman

		Correlações		
			Onde Mora?	Quanto é que gasta mensalmente com as portagens?
rô de Spearman	Onde Mora?	Coefficiente de Correlação	1,000	,252**
		Sig. (2 extremidades)	.	,007
		N	123	115
	Quanto é que gasta mensalmente com as portagens?	Coefficiente de Correlação	,252**	1,000
		Sig. (2 extremidades)	,007	.
		N	115	115

Do estudo da correlação resulta $r=0,252$ sendo este significativo pois $p\text{-value} = 0,007 < 0,001$. Este valor de V dá indicação de que existe uma associação fraca (Pestana e Gageiro, 2008) entre as duas variáveis estudadas.

Sendo assim, a análise efetuada indica que existe uma correlação significativa, embora fraca entre as variáveis, ou seja, existe uma associação entre as mesmas de 0,252.

$r = 0,252$ indica que o grau de relacionamento linear entre as variáveis é fraco. A correlação é positiva, pois a um acréscimo de quanto gasta mensalmente com as portagens é, tendencialmente, acompanhado por um acréscimo na codificação atribuída à variável de onde mora (Guarda – 1; Castelo Branco - 2).

3.4.3.2.8 - O Grau de utilização-importância/distrito de residência

Também neste estudo fez-se a recodificação da importância da A23 em apenas duas categorias permitindo assim adequar os dados aos pressupostos dos testes que apresentamos. As respostas dos inquiridos distribuem-se como é apresentado no quadro seguinte (Tabela 39).

Tabela 39 A importância da A23 na sua vida

		Frequência	Percentagem
Válido	Nada ou pouco importante	35	28,5
	Importante ou muito importante	88	71,5
	Total	123	100,0

Para potenciar as conclusões que se podem retirar dos dados recolhidos, criaram-se *scores* calculados à custa das variáveis recolhidas. Um desses *scores* é o Grau de utilização/importância que se obteve somando as respostas às questões 5, 6 e 8 (consultar anexo 1). Assim, desta forma ampliámos a escala da variável que poderá permitir a utilização de outro tipo de testes (esta pode ser apontada a grande vantagem da criação deste Score).

Neste score utilizaram-se variáveis relacionadas significativamente que permitem congrega características traduzindo-as numa única variável, neste caso, o Grau de utilização/importância. Conseguiu-se também através deste *Score* encontrar diferenças significativas com outros testes que de outra forma não seria possível, devido à limitação das variáveis. Existem diferentes *Scores* mas optou-se pela soma uma vez que é o mais usual ser utilizada.

A limitação que se pode identificar na construção do *Score* é que poderia ter mais variáveis, o que nos ajudaria na utilização de outro tipos de testes, como por exemplo a *T-students* ou *ANOVA* mas não foi possível.

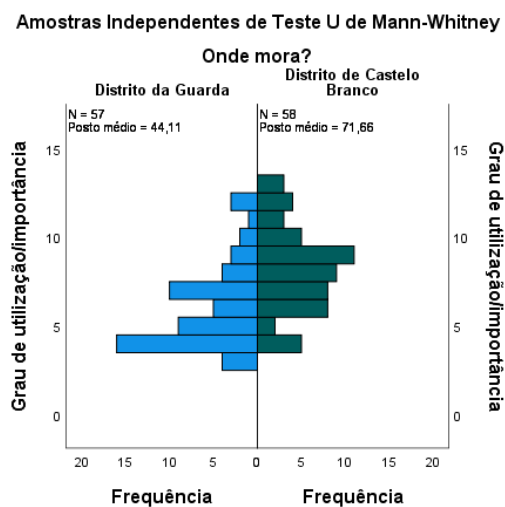
Para avaliar se o grau de utilização/importância depende do distrito de residência dos habitantes dos dois distritos utilizou-se teste de *U de Mann-Whitney* com as seguintes hipóteses:

H₀: O grau de utilização/importância não é significativamente diferente em função de distrito de residência.

No gráfico que se segue, apresenta-se a distribuição do *score* Grau de utilização/importância pelos dois distritos em estudo:

- O grau de utilização/importância
- Distrito onde reside

Figura 31 Grau de utilização/importância e distrito onde reside



Ao analisar a Figura 31 verifica-se que os inquiridos do distrito da Guarda fazem uma utilização da A23 inferior aos inquiridos do distrito de Castelo Branco. No distrito de Castelo Branco a maior concentração de respostas dos inquiridos é no meio da escala.

Os resultados obtidos na realização do teste de *U de Mann-Whitney* são:

Tabela 40 Teste *U de Mann-Whitney*

Teste U de Mann-Whitney			
Hipótese nula	Teste	Sig.	Decisão
A distribuição de Grau de utilização/importância é igual nas categorias de Onde mora?.	Amostras Independentes de Teste U de Mann-Whitney	,000	Rejeitar a hipótese nula.

Também com este teste, para o nível de significância de 1%, rejeita-se H_0 uma vez que *p-value* = 0,00 < 0,01, logo, para o nível de significância considerado apresenta diferenças significativas, ou seja, o grau de utilização/importância é diferente nos dois distritos sendo maior no distrito de Castelo Branco.

3.4.3.2.9 - O Grau de utilização-importância/significado PPP

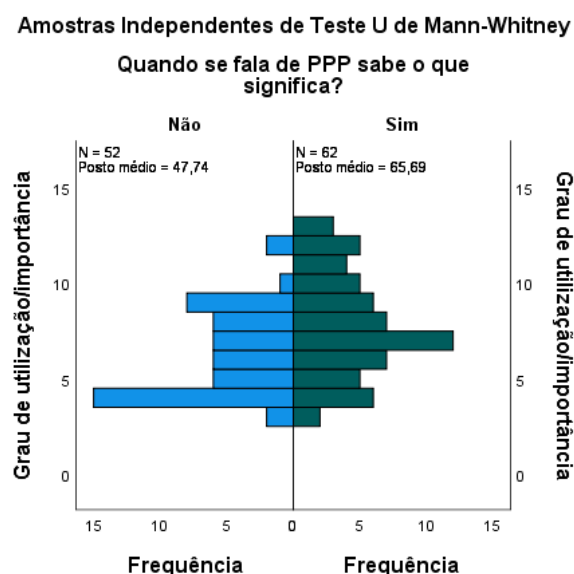
Para avaliar se o grau de utilização/importância depende conhecimento sobre PPP testou-se a seguinte hipótese:

H₀: O grau de utilização/importância não é significativamente diferente em função de conhecimento sobre PPP.

A Figura 32 apresenta a distribuição do *score* grau de utilização/importância em função do conhecimento que os inquiridos têm sobre as PPP.

- O grau de utilização/importância
- O conhecimento sobre PPP

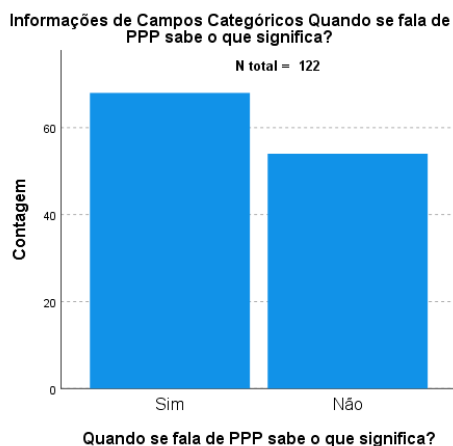
Figura 32 Grau de utilização/Importância e conhecimento sobre PPP



Observando a Figura 32 verifica-se que os inquiridos que utilizam mais a A23 demonstram ter um conhecimento um pouco melhor sobre o significado das PPP. Na região do gráfico correspondente aos inquiridos que não sabem o que significam as PPP têm-se valores do *score* consideravelmente mais baixos quando comparados com as respostas dos inquiridos que afirmam conhecer o significado das PPP. Neste estudo foram excluídos 9 inquiridos porque não foram obtidas respostas.

Na Figura 33, apresenta-se a distribuição das respostas à questão quando se fala de PPP sabe o que significa. Assim, verifica-se as seguintes respostas:

Figura 33 O conhecimento sobre PPP



A Figura 33 mostra que no total dos inquiridos, o maior número respondeu que sabe o que significa quando se fala em PPP. Mas, pode verificar-se que a resposta “não” também é expressiva.

Os resultados obtidos na realização do teste *Mann-Whitney* são:

Tabela 41 Teste U de Mann-Whitney

N total	114
U de Mann-Whitney	1104,500
Sinal assintótico (teste de dois lados)	,004

Também com este teste, para o nível de significância de 5%, rejeita-se H_0 uma vez que $p\text{-value} = 0,004 < 0,05$, logo, para o nível de significância considerado apresenta diferenças significativas. Os habitantes que fazem uma maior utilização/importância são os que apresentam um maior grau de conhecimento do significado das PPP.

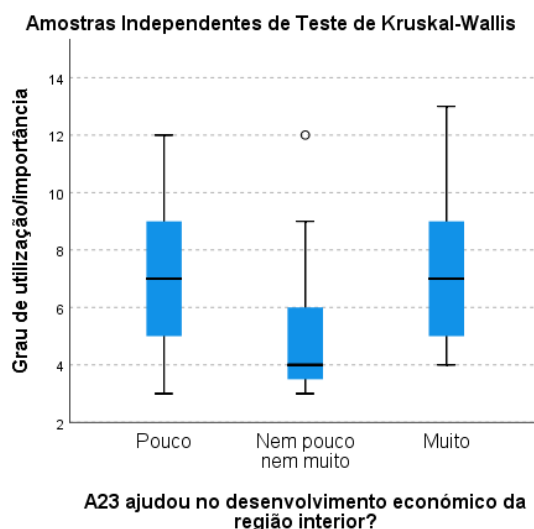
3.4.3.2.10 – O Grau de utilização-importância/desenvolvimento económico da região interior

Para avaliar se o grau de utilização/importância depende do desenvolvimento económico da Região interior testou-se a seguinte hipótese:

H₀: O grau de utilização/importância não é significativamente diferente em função do desenvolvimento económico.

A Figura 34, apresentam a distribuição do *score* grau de utilização/importância em função do desenvolvimento económico da região que a A23 potenciou. Assim, estão envolvidas as seguintes variáveis:

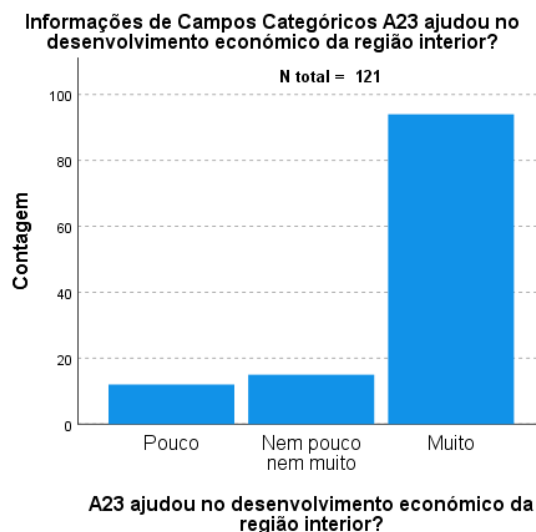
Figura 34 Grau de utilização/importância e o desenvolvimento económico da região interior



Quanto à distribuição dos valores do *score* pelos diferentes grupos, pode ver-se que na opção de resposta “Pouco” há uma distribuição homogénea, na opção de resposta “Nem pouco nem muito” há uma grande concentração nos níveis mais baixos onde se verifica que 50% dos inquiridos atribui uma pontuação muito baixa o que permite afirmar que a maioria dos inquiridos que acham que a A23 não tem impacto no desenvolvimento são os que não utilizam e não dão importância. Por outro lado, os inquiridos que utilizam mais a A23 têm uma maior propensão para afirmar que esta ajudou muito no desenvolvimento da região.

Na Figura 35, é apresentada a distribuição das respostas à questão se a A23 ajudou no desenvolvimento económico da região interior. Assim, verificam-se as seguintes respostas:

Figura 35 Grau de utilização/importância e o desenvolvimento económico da região interior



Na Figura 35 dá a indicação que os inquiridos acham, de uma forma bastante expressiva, que a A23 ajudou muito no desenvolvimento económico da região interior, ou seja, há uma grande concentração de respostas na opção “muito”.

Na Tabela 42, apresenta-se o resultado utilizando o Teste *Kruskal-Wallis*.

Tabela 42 Teste *Kruskal-Wallis*

Teste <i>Kruskal-Wallis</i>	
N total	113
Estatística de teste	8,094 ^a
Sinal assintótico (teste de dois lados)	,017

Também com este teste, para o nível de significância de 5%, rejeita-se H_0 uma vez que $p\text{-value} = 0,017 < 0,05$, logo, para o nível de significância considerado há diferenças significativas entre pelo menos dois dos três grupos sendo esta entre o grupo dos que estão indiferentes e o o grupo dos que acham que a A23 ajudou muito no desenvolvimento da região.

3.4.3.2.11 – O Grau de utilização-importância/a gestão da A23 quanto à transparência

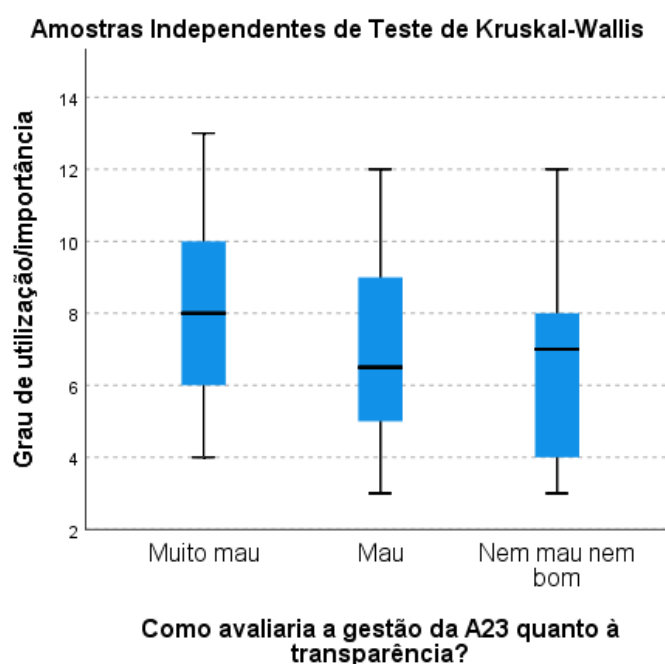
Para avaliar se o grau de utilização/importância depende da transparência na gestão da A23 testou-se a seguinte hipótese:

H₀: O grau de utilização/importância não é significativamente diferente em função da transparência na gestão da A23.

A Figura 36, apresenta a distribuição do *score* grau de utilização/importância em função da transparência da gestão da A23. Assim, estão envolvidas as seguintes variáveis:

- O grau de utilização/importância
- A transparência da gestão da A23

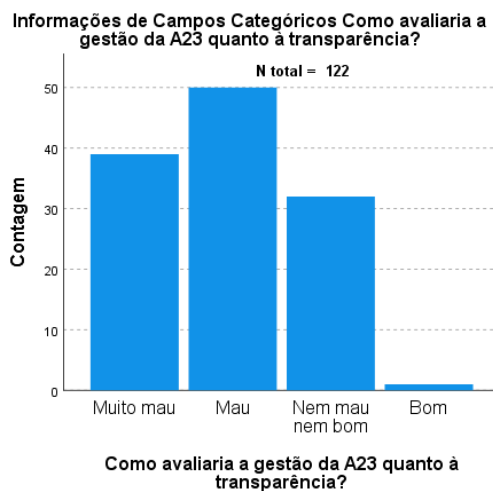
Figura 36 A gestão da A23 quanto à transparência



Quanto à distribuição das, podemos ver no *Boxplot* que existe uma distribuição homogênea nas três opções de respostas (Figura 36).

No gráfico que se segue, apresentam a distribuição das respostas à questão como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência. Assim, verifica-se as seguintes respostas:

Figura 37 Como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência



Já a Figura 37, dá a indicação que os inquiridos ao responderem à questão como avaliariam o processo de gestão da A23 quanto à transparência. Verifica-se que a grande maioria respondeu “Muito mau” e “Mau” o que claramente é sintomático da postura dos inquiridos face a este tema.

Na Tabela que se segue, apresenta-se o resultado do Teste *Kruskal-Wallis*:

Figura 38 Teste *Kruskal-Wallis*

N total	114
Estatística de teste	5,319 ^{a,b}
Sinal assintótico (teste de dois lados)	,070

Para o nível de significância de 5%, não se rejeita H_0 uma vez que $p\text{-value} = 0,07 > 0,05$, logo, para o nível de significância considerado não há diferenças estatisticamente significativas entre nenhum dos grupos.

Conclusões

1. PPP é um contrato celebrado entre o setor público e o setor privado, de forma duradoura, que asseguram o desenvolvimento de uma atividade com o objetivo da satisfação da necessidade coletiva. Sendo esta autovia muito importante a vários níveis (social, económico, financeiro,...), pode-se dizer que a A23 cumpre estes requisitos.
2. Neste tipo de contratos públicos tem que haver uma partilha de riscos, que é o caso da A23, o parceiro privado construiu esta via e faz a sua manutenção e por o outro lado, o Estado paga pela sua utilização.
3. Relativamente ao estudo empírico realizado e procurando sintetizar os aspetos apresentados, a análise deste trabalho mostra que para os habitantes do distrito da Guarda a A23 é “importante” nas suas vidas, mas para os habitantes do distrito de Castelo Branco é “muito importante”. No decorrer deste estudo os participantes foram-me explicando que quem mora no distrito da Guarda tem a alternativa da A25 enquanto que os do distrito de Castelo Branco utilizam a A23 para todos os destinos, estes tendo somente as nacionais como alternativas.
4. Os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam esta via mais vezes por semana. Os habitantes do distrito da Guarda maioritariamente utilizam a A23 em situações de lazer enquanto que os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam esta via essencialmente em caso de trabalho. Aqui também demonstra a relevância e a importância na vida destes habitantes, essencialmente para os inquiridos que residem no distrito de Castelo Branco.
5. Relativamente ao valor despendido pelos habitantes destes distritos, no que toca a esta questão, as respostas de ambos os distritos têm alguma concordância, uma vez que a resposta mais dada foi “até 20€”. A justificação desta resposta é que os habitantes destes distritos evitam ao máximo gastar dinheiro com as portagens, sujeitando-se a utilizar as alternativas existentes.
6. Tanto os habitantes de um distrito como do outro afirmam que se as portagens fossem retiradas, acreditam que utilizariam mais esta autovia, assim pode concluir-se que nesta questão as respostas são unânimes. Demonstra-nos que os habitantes destes distritos (Guarda e Castelo Branco) estão “em desacordo” com as portagens na A23.

7. Quanto ao distrito da Guarda, os participantes responderam que a A23 “nem facilita nem dificulta” o seu quotidiano. Por outro lado, no distrito de Castelo Branco, os habitantes deste responderam que a A23 “facilita bastante” a sua vida quotidiana, devido à sua localização e proximidade. O estudo revela que a A23 facilita mais a vida aos habitantes do distrito de Castelo Branco do que aos habitantes do distrito da Guarda.
8. A grande maioria, 76,4% dos participantes deste estudo são a favor da abolição das portagens na A23.
9. Os participantes concordam que a A23 ajudou “muito” no desenvolvimento económico da região interior. Tendo no distrito de Castelo Branco uma expressão mais significativa.
10. E ainda, pode afirmar-se que os habitantes dos dois distritos não estão muito elucidados e informados no que concerne ao custo da A23 para o Estado, asseguram que só têm “alguma noção”. Vem contrariar o princípio da informação e participação social que estes contratos estabelece.
11. Realça-se, o fato dos participantes acharem “inadequado” o investimento na A23 comparativamente ao benefício que trouxe à população. Vem mostrar que o interesse público não é defendido neste caso de estudo.
12. A esmagadora maioria respondeu que “não” tem conhecimento do valor total investido na A23. Aqui remete-nos ao completo desconhecimento e falta de informação da população. Não existe participação social neste caso concreto.
13. Destaca-se, ainda o facto de 50% dos participantes consideram “mau” o estado no que toca à conservação e manutenção da A23. O objetivo é fornecer melhores infraestruturas à população, e a A23 não é o caso na ótica dos utilizadores.
14. No fundo, pode dizer-se que a grande maioria acha que todo o processo de construção lhe falta transparência, tanto por parte do Estado como do parceiro privado. Os contratos PPP devem reger-se pela transparência e o que se pode deduzir é que a A23 não é um bom exemplo disso.

15. Neste caso pode afirmar-se que os participantes têm uma opinião negativa de todo este processo de gestão da A23 quanto à transparência, ou seja, acham que toda a gestão é envolta de pouca clareza.
16. Depreende-se, sendo ainda envolto em grandes ambiguidades, a maioria tem conhecido do que são as PPP, do que se trata e os seus moldes.
17. Os participantes não conseguem dizer se o modelo PPP é vantajoso, no fundo, acreditam que se fosse utilizado outro modelo o resultado seria equiparado.
18. Existe evidência estatística que a noção das pessoas de quanto custou a A23 ao Estado não é independente das habilitações literárias dos inquiridos. Assim, tendo em conta os resultados apresentados, há uma maior informação sobre os custos da A23 nos habitantes com maior escolaridade (existe uma associação moderada entre as variáveis).
19. O motivo da utilização da A23 por parte dos inquiridos não é independente da idade dos mesmos, ou seja, existe associação estatística entre as variáveis. Os inquiridos com idades inferiores aos 30 anos utilizam esta via maioritariamente para se deslocar devido aos estudos, enquanto que os inquiridos mais velhos utilizam esta via para trabalhar.
20. Conclui-se que a frequência de utilização da A23 não é estatisticamente independente do local onde os inquiridos residem. Pode-se dizer que existe associação estatisticamente significativa, uma vez que, tendo em conta os resultados apresentados, há maior utilização da A23 pelos habitantes de Castelo Branco.
21. O motivo da utilização da A23 não é estatisticamente independente do local onde os inquiridos residem. A razão principal pelo qual os habitantes do distrito de Castelo Branco utilizam a A23 é para se deslocarem para o trabalho e o motivo principal pelo qual mais de metade dos habitantes do distrito da Guarda utilizam a A23 é para fazer deslocações de lazer (existe uma associação moderada entre as duas variáveis).
22. Relativamente à A23 ter bons acessos que facilitam na sua vida quotidiana conclui-se que não é independente do local onde os inquiridos residem, há uma maior relevância na vida dos residentes do distrito de Castelo Branco. Existe uma associação estatística entre as variáveis.

23. O investimento/benefício para a população não é independente do local onde os inquiridos residem, isto significa que os inquiridos que residem no distrito de Castelo Branco afirmam que o investimento foi “muito inadequado” comparando com o benefício que trouxe para a população o que é muito superior quando comparado com os inquiridos da Guarda.
24. Foi verificado o gasto mensal com as portagens dependia do distrito de residência, para o nível de significância de 5%, não se rejeita H_0 uma vez que $p\text{-value} = 0,07 > 0,05$, logo, para o nível de significância considerado não há diferenças estatisticamente significativas entre nenhum dos grupos. Ou seja, não foi verificado diferenças no gasto mensal com portagens nos dois distritos.
25. No *Score* o grau de utilização/importância quanto ao distrito onde reside apresenta diferenças estatisticamente significativas, ou seja, o grau de utilização/importância é diferente nos dois distritos sendo maior no distrito de Castelo Branco.
26. No *Score* o grau de utilização/importância quanto ao conhecimento dos inquiridos do que significa uma PPP apresenta diferenças estatisticamente significativas. Os habitantes que fazem uma maior utilização/importância são os que apresentam um grau de conhecimento um pouco melhor do que são as PPP.
27. No *Score* grau de utilização/importância quanto ao desenvolvimento económico da região interior há diferenças estatisticamente significativas entre pelo menos dois dos três grupos, sendo esta entre o grupo dos que estão indiferentes e o grupo dos que acham que a A23 ajudou muito no desenvolvimento da região.
28. No *Score* e como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência não apresenta diferenças estatisticamente significativas entre nenhum dos grupos. Mas ao fazer-se a análise do grau de utilização/importância e como avaliaria a gestão da A23 quanto à transparência. Pode dizer-se que a média do “muito mau” destaca-se das outras respostas, ou seja, em média os participantes deste estudo consideram que o processo de gestão da A23 quando se fala relativamente à transparência, os participantes consideram o processo “muito mau”.

Sugestões

É certo que este estudo podia abordar outras questões que não foram apresentadas neste trabalho, mas isto vem provar que nem todos as pesquisas conseguem ser completas e abordar todas as questões relativas a um tema escolhido.

Este trabalho espera-se que seja um pequeno contributo para a produção de um crescente conhecimento nesta área e o primeiro passo para mais estudos especializados e melhorados.

No decorrer do estudo verificou-se alguns problemas efetivos que as portagens trouxeram para os habitantes da Beira Interior que se passa a enumerar:

1. Para haver vias pagas tem que existir uma série de estradas alternativas, ao passo que, para os residentes da beira interior, tal situação não se afigura. A verdade é que não existem alternativas à A23, que consigam cobrir todas as ligações intra e inter-regionais que são necessárias para aqueles que vivem num sítio diferente do seu trabalho.
2. Existe a questão do tempo: um cidadão que tem que demorar mais tempo para se deslocar do seu local de residência para o seu lugar de trabalho, quando poderia fazer a mesma viagem em cerca de metade do tempo.
3. Relativamente à sinistralidade: a maioria das alternativas à A23 estão em más condições. Algumas dessas estradas foram construídas há muitos anos sem o cuidado de alguma manutenção regular, possuem curvas e contracurvas, e um piso degradado e quando as condições meteorológicas se agravam (em condições de chuva e neve) o cenário piora.
4. No que toca à qualidade ambiental e de vida: as alternativas à A23 situam-se em meios rurais, com particularidades essencialmente agrícolas, desta forma os habitantes sempre viveram sem o incómodo de trânsito e de tráfico exagerados.
5. Por fim, a poluição sonora e visual: é importante apontar este aspeto que, se a qualidade do ar se degrada numa zona agrícola, devido a todos os gases expelidos pelos carros, o crescimento biológico, não será certamente o mesmo, tanto no que toca à fauna como à flora.

Após análise das respostas dos participantes, acredita-se que existe uma enorme necessidade de se desenvolverem mais soluções e alternativas, passa-se a enumerar algumas sugestões:

1. Ou a abolição efetiva das portagens;
2. Ou uma redução das taxas cobradas na Autoestrada da Beira Interior;
3. Ou aplicação de uma taxa única (consoante o período de estadia e as características do veículo), sendo esse controlo feito pelas Brigadas de Trânsito, no incumprimento da lei, seriam aplicadas coimas elevadas;
4. Ou passes para residentes;
5. Ou Abolição para os residentes e uma taxa para os não residentes.

Salienta-se que no final do ano de 2020 prevê-se a aprovação de medidas de forma a atenuar os custos para os utilizadores das ex-SCUT, que é o caso da A23.

Prevê-se que seja introduzido no início do ano de 2021 um novo sistema de descontos para veículos de transporte de mercadorias, em 30% em regime diurno e 50% em regime noturno, fins-de-semana e feriados. Este regime passa a ser aplicado, igualmente ao transporte de passageiros. Quanto ao novo sistema de descontos de 25% sobre o valor das portagens aplicar-se-á a partir do 8.º dia de utilização num mês, este será aplicável a veículos das classes 1 e 2.

Estão soluções trariam os seguintes benefícios:

1. Estimulação à entrada no nosso país, como consequência ir-se-ia verificar um aumento do consumo e procura nas regiões do interior, mais empregos o que resultaria a um aumento de qualidade de vida das pessoas que vivem na beira interior;
2. Aumento da competitividade da região (tanto ao nível das empresas como familiar). Desenvolvimento regional a vários níveis (social, económico, financeiro, populacional,...);
3. Maior fixação de empresas e pessoas. Mais empregos e mais oportunidades;
4. Maior comodismo, tanto para turistas, como para os nossos emigrantes, que retornam sazonalmente;
5. Maior mobilidade empresarial;
6. Esvatimento na diferença entre interior e litoral.

Bibliografia

- Afidone, G., & Biancamaria, T. (2005). Les contrats de partenariat public-privé dans le domaine pénitentiaire: l'expérience britannique, Politiques et management public. *Revue Française de Finances Publiques* n° 94.
- Araújo, J., & Silvestre, C. H. (maio-junho de 2014). As Parcerias público-privadas para o desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias: experiência recente em Portugal. *Revista de Administração Pública – RAP* vol.48, n°3, 1, pp. 571-593.
- Auzzir, Z., Haigh, R., & Amarattunga, D. (2014). Public-private Partnerships (PPP) in Disaster Management in Development Countries: A Conceptual Framework. *Procedia Econ. Financ.* 18, 807-814.
- Azevedo, M. E. (2009). O enquadramento legal das Parcerias público-privadas em Portugal: aspectos jurídico-financeiros, Lisboa. *Ciencia e Tecnica Fiscal. – Centro de Estudos Fiscais, 1900, n°423*, pp. 107-152.
- Baidi, M. (2004). *La Concessione di Lavori Pubblico*, in *Il Project Financing nei Lavori Pubblici*. Milano: IPSOA.
- Bougrain, F., Jean, C., & Marc, C.-P. (2005). *Partenariats public-privé et bâtiment en Europe: quels enseignements pour la France?* Paris: Presses Ponts et Chaussées.
- Bult-Spiering, M., & Dewulf, G. (2006). *Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an international perspective*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Cabral, N. d. (2009). *As parcerias Público Privadas, n°9 da Coleção Cadernos IDEFF*. Lisboa: Almedina.
- Cabral, N. d. (2009). *As parcerias público-privadas. (Edições Almedina, Ed.) (1st ed.)*. Coimbra: Edições A.
- Carvalho, E. (2008). Reforma Administrativa sob o Mote do New Public Management: os casos de Portugal, Espanha e Irlanda. Em *Working Paper CAPP, 12/08*. Lisboa: CAPP-ISCSP.
- Chou, J. S., & Pramudawardhani, D. (2015). Cross-country comparisons of key drivers, critical success factors and risk allocation for public-private partnership projects *Int. J. Proj. Manag.* 33. 1136-1150.
- Cruz, c., & Marques, R. (2012). *O Estado e as parcerias público-privadas. 1ª edição*. Lisboa: edições Sílabo.
- Dixon, J., Kouzmin, A., & Korac-Kakabadse, N. (1998). Managerialism – something old, something borrowed, little new. Economic prescription versus effective organizational change in public agencies. *International Journal of Public Sector Management*, 11 (2-3), 164-87.
- Ferlie, E., & al. (1996). *The New Public Management in Action*. New York: Oxford University Press.
- Fernandes, d. (2007). *Parcerias Público-Privadas e Justiça uma análise comparada de diferentes experiências*. Coimbra.
- Galbraith, J. K. (1979). *The Great Crash 1929*. Boston: Houghton Mifflin Co.

- Goode, & Hatt. (1979). *Metodos em pesquisa social*, 5ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Grimsey, D., & LEWIS, M. (2004). Public Private Partnerships. Em *The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*. Cheltenham: Elgar, Edward.
- L’Homme, A., & Jahanguiri, J. (2005). *The new french legislation, DLA Piper Rudnick Gray*. London: Global PPP/Infrascture Yearbook.
- LiYanage, C., S, N, F, V, & R. (2016). *Measuring sucess in PPP road projects in Europe – Performance measurement system (PMS)*. Public Priv. Partnerships Transp. – Trends Theory.
- Marôco, J. (2014). *Análise Estatística com o SPSS Statistics* (6ª edição ed.). Pêro Pinheiro: Gráfica Manuel Barbosa & Filhos.
- Marty, F., & Voisin, A. (2006). Les contrats de partenariat public-privé dans le domaine pénitentiaire: l’expérience britannique, *Politiques et management public*, vol. 23, n° 2, 2005. Em *’évolution des montages financiers des PFI britanniques: la montée des risques*. *Revue Française de Finances Publiques* n° 94.
- Marty, F., S., T., & A., V. (2006). Les Partenariats Public-Privé: démission ou retour de la puissance publique ? *La lettre du management public* n° 45, 2003 - The financial determinants of government commitment in public-private partnerships. Em *International Journal of Public Policy*, vol. 1, n° 1-2, 2005 - *Les Partenariats Public-Privé*. Paris: Repèreres.
- McQuaid, R. (2000). The Theory of Partnership: Why Have Partnerships? in Stephen Osborne (ed.), *Public-Private Partnerships*. Em *Theory and practice in international perspective* (pp. 9-35). London: Routledge.
- Meiduté, I., Pauliulis, & N.K. (June de 2011). Feasibility Study os Public-Private Partnership, *International Journal of Strategic Property Management*, Vol.15(3). 257-274.
- Moreno, C. (2010). *Como o Estado gasta o nosso dinheiro*. Alfragide: Caderno.
- Noticias, D. (2011). *O estado a que o nosso Estado chegou*. Lisboa: Gradiva.
- OCDE. (2012). *Recommendation of the Council on Principles for public Governance of Public-Private Partnerships*.
- Osei-Kyei, R., Chan, A., P, & C. (2015). Review of studies on the Critical Sucess Factors for Public-Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013. *Int. J. Proj. Manag.* 33. 1335-1346.
- Pestana, M. H., & Gageiro, J. N. (2008). *Análise de dados para ciências sociais, A Complementaridade do SPSS* (5ª edição ed.). Lisboa: Edições Sílabo, lda.
- Pollitt, C. (1993). *Managerialism and the Public Services*, 2 nd Ed. Cambridge: Blackwell.
- Pollitt, C., & BOUCKAERT, G. (2004). *Public Management Reform: a comparative analysis*, 2nd Ed. Oxford: Oxford University Press.
- Roumboutsos, A., Farrell, S., Verhoest, & K., (. (2014). *Cost Action TU1001 – Public Private Partnerships in Transport: trends & Theory: 2014 Discussion Series: Country Profiles Case Studies*.

- Sarmento, J. M., & Reis, R. (2013). *Buy back PPPs: An arbitrage opportunity OECD J. Budg. Online fir.*
- Sarmento, M. (2013). *Parcerias Público Privadas, Fundação Francisco Manuel dos Santos.* Lisboa: Ensaio da Fundação.
- Savas, E. S. (2000). *Privatization and Public-Private Partnerships.* New York: Chatham House Publishers.
- Tesouro, D. G. (2012). *Parcerias Publico Privadas e Concessões, relatório Agosto 2012.* Ministério das Finanças.
- UTAP. (2017). *Relatório 4º trimestre de 2017.*
- UTAP. (2018). *Relatório 4º trimestre de 2018.*

Decretos-Lei

Decreto-Lei n.º111/2012 de 23 de maio,2012. Decreto-Lei n.º111/2012, de 23 de maio, Ministério da Finanças, Portugal.

Decreto-Lei n.º 267/97 de 2 de outubro – Regime de realização de concursos públicos internacionais para a concessão da conceção, construção e exploração em regime de portagens sem cobrança aos utilizadores (SCUT) de lanços de autoestradas da rede rodoviária nacional.

Decreto-Lei n.º 170/2019 de 4 dezembro - Procede à décima primeira alteração ao Código dos Contratos Públicos, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, e à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Decreto-Lei n.º 442/91 de 15 de Novembro – Código dos Procedimentos Administrativos, Revogado pelo/a Artigo 14.º do/a Decreto-Lei n.º 18/2008 - Diário da República n.º 20/2008, Série I de 2008-01-29, em vigor a partir de 2008-07-30, e Revogado pelo/a Artigo 7.º do/a Decreto-Lei n.º 4/2015 - Diário da República n.º 4/2015, Série I de 2015-01-07, em vigor a partir de 2015-04-07.

Decreto-Lei n.º 267/97 de 2 de Outubro – Processo de Concurso das Concessões SCUT.

Diário da República

Diário da República, 1.ª série — N.º 95 — 18 de Maio de 2009.

Diário da República, 1.ª série — N.º 81 — 27 de abril de 2015.

Tribunal de Contas

Relatório n.14/03 – 2ª secção, de Maio de 2003, Auditoria às concessões rodoviárias em regime de portagem SCUT.

Relatório de Auditoria n.º4/2007, da 2ª Secção, Auditoria Aos Encargos do Estado com as Parcerias Público-privadas – Concessões Rodoviárias e Ferroviárias.

Relatório de Contas de 17 de Novembro de 2005.

Sítios

<http://www.andracom.com.br/blog/ppp-parceria-publico-privada-no-mundo/>, consultado 14/10/2019.

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/pppresourcebook.pdf, consultado 14/10/2019.

<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5305003/4138533/GuiaSuplementarparaAvaliacoesdeValuerforMoney.pdf> 14-10-2019, consultado 14/10/2019.

<https://econweb.ucsd.edu/~jhamilto/#working>, consultado 10/11/2019.

<http://www2.acss.min-saude.pt/Default.aspx?TabId=1222&language=en-US>, consultado 11/11/2019.

<http://www.siresp.com/>, consultado 17/11/2019.

http://www.utap.pt/PPP_rodoviarias.htm, consultado 17/11/2019.

<https://jornaleconomico.sapo.pt/>, consultado 21/11/2019.

<http://freguesiasdeportugal.com/>, consultado 06/01/2020.

http://www.almadadigital.pt/xportal/xmain?xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39198179&fs=0, consultado 23/01/2020.

<http://www.ine.pt/>, consultado 02/02/2020.

<https://www.portvias.pt/globalvia-portvias/taxa-de-portagens/>, consultado 20/04/2020.

Anexos

Este Questionário tem como intuito uma análise no âmbito do Mestrado em Gestão, no Instituto Politécnico da Guarda (IPG). Os dados obtidos serão utilizados para retirar conclusões do assunto a tratar. O questionário é anónimo e o que se pede é que responda de uma forma sincera e aberta as todas as questões. Terá que assinalar com um X a sua opção de resposta.

- 1- Género
- Feminino
- Masculino
- 2- Idade
- Até aos 30 anos
- 31 aos 40 anos
- 41 aos 50 anos
- 51 aos 60 anos
- igual ou mais de 61 anos
- 3- Habilitações literárias
- Ensino básico
- 9ª ano
- 12ºano
- Licenciatura
- Mestrado
- Doutoramento
- 4- Onde Mora?
- Distrito da Guarda
- Distrito de Castelo Branco
- 5- Qual é a importância que atribuiu à A23 na sua vida?
- Nada importante
- Pouco importante
- Importante
- Muito importante
- 6- Quantos dias por semana utiliza a A23 para se deslocar?
- Nunca
- 1x por semana
- 2x por semana
- 3x ou mais por semana
- 7- Utiliza esta via para ...
- Trabalho
- Estudo

- Lazer
 Outro _____

- 8- Quanto é que gasta mensalmente com as portagens quando circula na A23?
- Até 20€
 21 a 30€
 31 a 40€
 41 a 50€
 Mais de 50€

- 9- Se as portagens fossem retiradas, acredita que utilizaria mais esta autovia?
- Sim
 Não

- 10- Em que medida concorda ou discorda da atribuição das portagens na A23?
- Em desacordo
 Relativamente em desacordo
 Relativamente de acordo
 De acordo
 Absolutamente de acordo

- 11- Considera que a A23 tem bons acessos que o facilitam na sua vida quotidiana, em que 1 não facilitam de todo e 5 facilita bastante?
- 1
 2
 3
 4
 5

- 12- É a favor da redução do valor das portagens ou da sua abolição?
- Não
 Sim da abolição
 Sim da redução

- 13- Considera que esta autoestrada ajudou no desenvolvimento económico da região interior?
- Pouco
 Nem Pouco nem muito
 Muito
 Não tenho opinião

- 14- Tem alguma noção de quanto custou esta ex-Scut aos cofres do Estado, em que 1 é sem noção nenhuma e 5 com muita noção.
- 1
 2

- 3
- 4
- 5

15- Acha que foi adequado o investimento desta autovia e do benefício que trouxe para a população?

- Muito Inadequado
- Inadequado
- Nem inadequado, nem adequado
- Adequado
- Muito Adequado

16- Tem conhecimento do valor total que foi investido na A23?

- Sim
- Não

17- Como é que avaliaria o estado de conservação e manutenção da A23?

- Muito mau
- Mau
- Nem mau nem bom
- Bom
- Muito bom

18- Em que medida considera que todo o processo de construção da A23 foi e é transparente.

- Pouco
- Nem pouco, nem muito
- Muito
- Não tenho opinião

19- Como é que avaliaria todo o processo de gestão da A23?

- Muito mau
- Mau
- Nem Mau nem bom
- Bom
- Excelente

20- Quando se fala em Parcerias Publico Privadas (PPP) sabe o que significa?

- Sim
- Não

21- Na sua opinião, acredita que este modelo (PPP) é vantajoso para a população?

- Pouco
- Nem pouco, nem muito
- Muito
- Não tenho opinião

22- Deixe aqui a sua opinião ou melhorias que se deveriam aplicar (na A23) para proveito da população.

Bem Haja!