

Na parte II é tratada a identificação dos riscos de gestão (envolventes interna e externa) sendo que, o Plano tem subjacente o princípio de que a existência de um Sistema de Controlo Interno adequado reduz as oportunidades de ocorrerem fraudes no seio da organização. A metodologia seguida baseia-se na identificação dos objectivos estratégicos da unidade orgânica, identificação das actividades que intervêm no alcance desses objectivos e identificação dos riscos relacionados com as vertentes básicas dos objectivos de gestão (eficácia, eficiência, conformidade com a legislação aplicável, informação fiável e atempada), não olvidando as possíveis situações de fraude que possam ocorrer nas actividades identificadas.

Identificados os riscos, procedeu-se à avaliação da sua probabilidade de ocorrência e da gravidade das suas consequências, classificando-os em três níveis (baixa, média e alta), e seguidamente, à graduação final do risco em três níveis (fraco, moderado e elevado).

Com base na decisão tomada relativa às medidas preventivas a adoptar (as quais deverão ter em conta o custo/benefício das mesmas face ao impacto decorrente dos riscos), foram identificadas as medidas a implementar.

No Anexo supracitado, apresentam-se os quadros que integram o Plano, que incluem os riscos transversais relacionados com o ambiente de controlo da organização (entre eles são apontados os comportamentos não éticos por parte de funcionários e dirigentes, incumprimento da legislação a que a organização está obrigada, competências não adequadas às funções, falhas no compromisso de qualidade na prestação de serviços, desvalorização do controlo interno), bem como os planos de gestão de riscos das 43 unidades orgânicas que compõem a empresa.

Sendo o Plano um instrumento dinâmico de gestão, deve ser acompanhado na sua execução, avaliado e actualizado periodicamente.

2.6.2. Relatório da execução do PGRIC no 1º semestre de 2010

O PGRIC define a periodicidade anual para a realização da sua revisão e actualização e a emissão de um relatório de execução. A antecipação destas fases para o fim do primeiro semestre visa retirar, mais cedo, conclusões relativamente a ajustamentos e melhorias a introduzir no processo de gestão do risco da organização.

Em resultado da apreciação global da execução do Plano, pode considerar-se que o PGRIC é adequado às actividades desenvolvidas na empresa, verificando-se que a generalidade das unidades orgânicas se revê nos planos por si traçados e que 68% dos riscos críticos (com graduação igual ou superior a 2) foram objecto de actuação por parte da empresa, considerando-se um rácio razoável em face do elevado número de riscos a tratar (893) e do curto período de execução do Plano.

A EP, no quadro do seu direito de defesa concernente ao procedimento do contraditório, refere que já promoveu e concluiu em 23/Mar/2011, a revisão obrigatória anual do PGRIC

com referência a 31/Dez/2010, no cumprimento das recomendações do Conselho de Prevenção da Corrupção, tendo remetido uma nova versão desse plano às entidades jurisdicionais, tutelares e inspectivas, bem assim como está disponível nos termos legais, no site da empresa.

3. EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

Nos termos do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 276/2007, de 31 de Julho e dos artigos 19º e 20º do Regulamento do Procedimento de Inspeção da Inspeção-Geral de Finanças, aprovado pelo Despacho n.º 6387/2010, de 5 de Abril, do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, 2ª Série, de 12 de Abril, e no âmbito do princípio do contraditório, procedeu-se ao envio à EP, do projecto de relatório, em 10 de Maio de 2011, com vista ao exercício do direito de audiência prévia sobre o respectivo conteúdo.

No exercício desse direito, a empresa remeteu à IGF, em 27/Maio/2011, um documento (Anexo XVII, a pág. 95), tendo os comentários que se mostraram justificados e pertinentes sido relevados nas partes atinentes do presente relatório.

Cumpra acrescentar que, com excepção de algumas actualizações e pequenas correcções ao projecto de relatório, a empresa concordou com a generalidade das conclusões e recomendações efectuadas.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Atento o exposto anteriormente, parece-nos ser de concluir e recomendar o seguinte:

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>Gestão da área das concessões</p> <ol style="list-style-type: none"> O volume de investimento realizado até 2010 nas infraestruturas rodoviárias contratadas pelo Estado e pela EP em regime de PPP ascende a cerca de M€ 9 579, valor que comporta 7 concessões em regime de portagem real, 7 concessões SCUT e 7 subconcessões da EP. Ainda quanto a subconcessões, encontram-se em fase de construção 544 km (ponto 2.1.2, a pág. 17). Com o objectivo de atenuar o défice público e alterar o paradigma de "sem custos para o utilizador" para "utilizador-pagador", o Governo decidiu introduzir a cobrança de portagens em 3 concessões SCUT (Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata) a partir de 17/Out/2010 e nas restantes (Beira Interior, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta e Algarve) em 2011. <p>Esta medida vem aliviar os encargos com estas concessões, prevendo-se que os encargos líquidos se reduzam de -M€ 592,8 em 2010, para -M€ 343,0 em 2015. Ainda assim prevê-se que continuem a gerar <i>cash-flows</i> negativos até</p>	

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>2015, no montante global de -M€ 4 433,1 (ponto 2.1.3, a fls 18).</p> <p>3. De salientar que, por razões técnicas, não estão a ser cobradas portagens, nomeadamente, nos percursos N104-Vila do Conde e Maceda-Cortegaça das ex-SCUT Norte Litoral e Costa de prata, as quais devem ser urgentemente ultrapassadas dado que representam uma importante perda de receitas para a EP.</p> <p>4. A projecção dos <i>cash-flows</i> das 7 subconcessões, lançadas e adjudicadas nos últimos 3 anos, aponta para a obtenção de receitas líquidas totais de M€ 91,3 entre 2011 e 2013. A partir de 2014, com o início dos pagamentos previstos nos contratos de subconcessão, serão registados avultados encargos líquidos anuais (no valor global de -M€ 6 332,1 até 2030), prevendo-se que comecem a gerar receitas líquidas apenas a partir de 2039, momento em que ocorre o termo da maioria dos contratos (ponto 2.1.4, a pág. 20).</p> <p>5. Está ainda prevista a introdução de portagens em outras vias ao longo de 2011, de que se destaca o lanço da A23 que precede a SCUT da Beira Interior, com receitas globais previstas de cerca de M€ 31,9 de 2011 a 2015 (ponto 2.1.5, a pág. 21)</p> <p>6. Encontram-se, presentemente, em fase de lançamento de concurso e em fase de concurso, parte das vias que integram a Rota do Oeste, Alto Alentejo e Autoestradas do Centro, numa extensão total de cerca de 913 kms, cujo investimento ascende a M€ 1 890,0. Deste total, cerca de 311 kms encontram-se em fase de projecto e em fase de construção.</p> <p>7. Em 9/Jun/2010 a EP celebrou contratos de prestação de serviço com as concessionárias das concessões do Grande Porto, Costa de Prata e Norte Litoral, tendo por objecto a disponibilização do sistema de cobrança de portagens, bem como a prestação do respectivo serviço de cobrança.</p> <p>Os pagamentos anuais por disponibilidade, que já incluem os investimentos adicionais solicitados pela EP e que permitem uma aferição e monitorização do sistema MLFF, elevam-se a cerca de m€ 17 070, acrescidos dos custos anuais com a respectiva manutenção e operação de aproximadamente m€ 176 (ponto 2.1.6, a pág. 22).</p> <p>8. Concluída a fase de negociações com as concessionárias do Grupo Ascendi e com a Euroscut, relativas às alterações a introduzir nos contratos de concessões, e de acordo com a estimativa da Comissão de Negociações, haverá um benefício financeiro para a EP, em resultado da introdução</p>	<p>a) Promover esforços no sentido de superar as questões que impedem a cobrança de portagens nos referidos percursos da ex-SCUT Norte Litoral e Costa de Prata;</p> <p>b) A EP deve ponderar a continuidade destes concursos dado o impacto que representam em termos de necessidades de financiamento;</p>

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>de portagens reais nas ex SCUT, no valor global de M€ 1 018,4.</p> <p>Uma vez que o concedente passa a pagar em regime de disponibilidade, revertendo as receitas de portagem e o respectivo risco de tráfego para a EP, o valor deste impacto será positiva ou negativamente afectado em função do volume de tráfego que se venha a registar nas diversas concessões em relação aos tráfegos projectados, sendo que na actual conjuntura é negativo.</p> <p>Quanto às concessões com portagem real o risco de tráfego era das concessionárias, sendo transferido para a EP. De facto, uma vez que a EP irá efectuar pagamentos por disponibilidade com base nos tráfegos projectados pela concessionária a partir do tráfego actual (concessão Norte) ou dos previstos no caso base (concessão Grande Lisboa), o saldo será a diferença entre as receitas e os pagamentos.</p> <p>De qualquer forma, o equilíbrio entre receitas e despesas destas concessões, no âmbito das contas da EP, dependerá sempre da evolução futura das receitas de portagem, o que estará dependente de um conjunto de factores, nomeadamente, crecimento económico, comportamento do preços dos combustíveis, desenvolvimento regional, evolução da rede viária e de outros meios de transporte, que afectarão a evolução da procura destas vias, sendo que na actual conjuntura as projecções se afiguram negativas para o Estado (ponto 2.1.7, a pág. 24).</p> <p>9. Em resultado das negociações entre o Estado e as concessionárias do Grupo Ascendi e Norscut, foi acordado o pagamento, a cargo do Estado, de cerca de M€ 717,1, a título de compensação pela reposição do equilíbrio financeiro das respectivas concessões, valor que inclui todos os montantes em dívida (capital e juros), com base num calendário previamente estabelecido. Deste montante, o Estado já liquidou cerca de M€ 150,7 em 2010, encontrando-se em dívida a parte restante.</p> <p>10. Em 2011, está ainda previsto o pagamento pela EP de cerca de M€ 16,0, relativos ao acordo de reequilíbrio financeiro da concessão Lusoponte, decorrente de várias alterações decididas unilateralmente pelo Estado (ponto 2.1.8, a pág. 25).</p> <p>11. O Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia, recusou o visto aos processos relativos a subconcessões da EP (Algarve Litoral, Baixo Alentejo, Douro Interior, Litoral Oeste e Transmontana), por violação de diversas disposições legais.</p> <p>Após variados pedidos de esclarecimentos do Tribunal e</p>	

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>apresentadas respostas pela EP (com junção de contratos reformados das subconcessões), mantiveram-se, em regra, as referidas ilegalidades, nomeadamente a ausência de comparador público que fundamentasse a opção pela modalidade de PPP e outras ilegalidades que implicavam a susceptibilidade de alteração do resultado financeiro do procedimento, isto é, se não tivessem ocorrido, era possível que tivessem sido obtidos resultados diferentes, com melhor protecção dos interesses financeiros públicos.</p> <p>Contudo, tendo em conta as concretas circunstâncias dos casos, as correcções introduzidas nos procedimentos e nos contratos e o sério compromisso de correcção das situações que se apresentam desconformes com a lei em futuros contratos, o Tribunal de Contas entendeu poder, a título excepcional, usar da faculdade prevista no nº 4 do artº 44º, da LOPTC e conceder o visto àqueles contratos, na convicção de que com o estabelecimento de veementes recomendações, seria expectável que se venha, em novos casos, a cumprir a lei (ponto 2.1.9, a pág. 28).</p> <p>12. Entre 2007 e 2009, foram contratados com a sociedade de advogados Sérvulo Correia e Associados, diversas prestações de serviços de natureza jurídica de acompanhamento da reestruturação das SCUT, no valor global de m€ 710 (contratos nºs. 413/2007/PSE/ACC, 214/2009 e 163/2010/AQS/DJA), as quais, de acordo com informação transmitida pela empresa, foram impostas pelo Estado, tendo a EP assumido o compromisso do seu pagamento e já liquidado m€ 631 de 2008 a 2010.</p> <p>Ora tendo sido o Estado (representado pelo MFAP e pelo MOPTC) a encomendar e beneficiar da prestação dos referidos serviços, uma vez que as SCUT são concessões do Estado, parece-nos mais correcto e apropriado ser aquele a suportar tal despesa.</p> <p>13. Através da RCM n.º 75/2010, 22/Set, foi introduzido um regime de discriminação positiva para os utilizadores locais das regiões mais desfavorecidas traduzido em descontos/isenções nas taxas de portagem nas ex-SCUT.</p> <p>De acordo com os últimos dados disponíveis (15/Dez/2010), a percentagem de redução da receita teórica das portagens resultante do regime de descontos/isenções, situava-se em 19,3%, 20,9% e 22,8% nas ex-SCUT Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, respectivamente, percentagens estas que têm vindo a aumentar desde a entrada em vigor das portagens nestas vias.</p> <p>Entre 15/Out e 15/Dez/2010, observa-se um diferencial</p>	<p>c) Nos casos em que o Estado seja o beneficiário directo da contratação da prestação de serviços deverá o mesmo assumir o seu pagamento;</p>

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>entre a receita teórica, calculada em função do número de viagens e percurso percorrido, e a potencial, determinada tendo por base a receita teórica deduzida dos descontos e isenções de portagens, na ordem dos -M€ 2,7 (-13,9%), o que traduz o valor dos descontos e isenções aos utilizadores das referidas vias.</p> <p>O valor não cobrado de taxas de portagens acumulado até 15/Dez/2010 ascendia a M€ 4,6, o qual poderá não traduzir situações de incumprimento, mas apenas o diferimento do pagamento resultante do meio de pagamento escolhido pelo utilizador (ponto 2.1.10, a pág. 29).</p> <p>14. O Sistema de Informação delineado para o controlo de receitas de portagem nas vias em regime de <i>free flow</i> está, em regra, adequadamente desenhado e permite o acompanhamento das transacções, assim como a realização de alguns cruzamentos de informação, excepto no que respeita à reconciliação unívoca entre a receita potencial e os montantes transferidos para a EP, o que inviabiliza a verificação do cumprimento dos prazos de transferência de fundos e torna a monitorização da transferência de verbas mais complexa.</p> <p>Os mecanismos de controlo previstos ainda não se encontram em funcionamento, nomeadamente, em termos de condições técnicas e ausência de uma versão definitiva da tabela de cruzamento entre ponto de entrada/ponto de saída de uma viatura e a respectiva taxa de portagem a pagar.</p> <p>O circuito financeiro previsto no Sistema de Informação de controlo das portagens nas vias em regime de <i>free flow</i> ainda não se encontra em funcionamento o que impossibilita o registo e controlo automático das verbas transferidas para a EP assim como o respectivo cruzamento com a receita potencial comunicada pelas concessionárias.</p>	<p>d) A EP deve adequar o desenho do sistema de informação do controlo das receitas de portagens em regime de <i>free flow</i>, de modo a permitir a verificação célere da transferência de verbas;</p> <p>e) A empresa deve acelerar a implementação dos circuitos de informação e dos mecanismos de controlo que ainda não se encontram em funcionamento;</p>
<p>Evolução da situação económico-financeira 2008-2010 (ponto 2.2, a pág. 33)</p>	
<p>15. No triénio 2008/2010 verificou-se a melhoria do resultado líquido da EP, o qual passou de M€ 53,3 em 2008, para M€ 110,2 em 2010. Ressalva-se que estes valores não são directamente comparáveis por terem subjacentes diferentes critérios contabilísticos (POC versus IFRS), no entanto a análise das contas comparáveis permite confirmar a evolução positiva do resultado líquido.</p> <p>16. A melhoria registada em 2009, reflecte, sobretudo, as medidas implementadas, a partir de 2008, com vista à redução dos custos operacionais da EP, de que se destaca o plano de racionalização de quadros, que permitiu uma poupança de</p>	

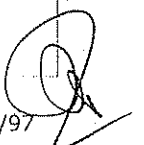
CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>M€ 5,7 (-9,4%) nos custos com o pessoal em 2009. Parte significativa dos encargos com a implementação deste plano onerou o exercício de 2008, por via da constituição de provisões (M€ 11,7).</p> <p>17. As contas de 2010 (estimadas em Nov/2010) apontam para uma melhoria do resultado líquido, devido à redução das amortizações (-M€ 111,8) decorrente da aplicação da IFRIC12 e do ajustamento da previsão das necessidades de investimento futuro da EP.</p> <p>18. Se excluirmos o efeito desta situação, regista-se a degradação das condições de exploração, decorrentes do significativo aumento dos custos operacionais relativos a gastos com conservação corrente (+M€ 32,8 de contratos adjudicados e imputação do IVA a partir de 2010) e periódica (+M€ 17,4) e a correcções de IVA de 2008 e 2009 (+M€ 23,0).</p> <p>19. Os gastos financeiros também são agravados (+M€ 17,9), entre outros, pelo registo da variação do justo valor de aplicações financeiras, sendo de referir que os encargos financeiros associados a financiamentos são capitalizados.</p> <p>20. A situação financeira da EP é caracterizada por elevadas necessidades de financiamento (M€ 622,9 em 2010) para fazer face aos elevados investimentos em concessões, cujo encargo líquido em 2010 foi de M€ 633,4 (sem IVA).</p> <p>21. Em consequência, verifica-se o crescente endividamento bancário, que passou de M€ 909,7 em 2008, para M€ 2 000,7 em 2010, apenas atenuado com o aumento de capital realizado pelo Estado em 2010 (M€ 130,0).</p> <p>22. A estrutura da dívida bancária, essencialmente de curto prazo (77,5%), revela-se desadequada face ao perfil de longo prazo da actividade da EP e aumenta o risco de refinanciamento.</p>	<p>f) A EP deve adequar os financiamentos aos activos financiados;</p>
<p>Execução orçamental de 2010 (ponto 2.3, a pág. 37)</p> <p>23. A execução orçamental de 2010 ficou abaixo do previsto (desvio de -M€ 24,5 no resultado líquido), devido ao volume de amortizações superior ao estimado (M€ 68,3) e à não concretização de receitas próprias com venda de imóveis (M€ 53,6), compensados por poupanças nos gastos com conservação de estradas (M€ 77,3) e financeiros (M€ 15,8).</p> <p>24. As necessidades de financiamento de 2010 foram superiores às estimadas (+M€ 642,3), dada a não concretização de receitas previstas, nomeadamente, atraso na introdução de portagens nas SCUT (M€ 140,0), reembolsos de IVA (M€ 350,0) e <i>signing fee</i> da AE Centro (M€ 200,0).</p> <p>Projeções económico-financeiras 2011-2012</p>	

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>25. A EP prevê uma acentuada degradação do resultado líquido a partir de 2011 (prejuízo de M€ 75,2 em 2012) devido ao registo de gastos com conservação e financeiros relacionados com subconcessões que entram em serviço, de forma gradual, a partir de 2011 (M€ 274,9). Estes gastos que não representam qualquer fluxo financeiro para a EP, decorrem da aplicação do novo normativo contabilístico e irão agravar-se no futuro, à medida que mais subconcessões entrem em serviço (ponto 2.4.1, a pág. 38).</p> <p>26. A partir do 2º semestre de 2010, a EP passou a beneficiar de receitas de portagens em resultado da introdução de portagens em 3 concessões SCUT, da renegociação dos contratos das concessões Norte e Grande Lisboa e da transferência para a EP da exploração da A21, estando ainda prevista a cobrança de portagens nas restantes 4 concessões SCUT e noutras vias da EP, a partir de 2011.</p> <p>27. Estima-se que as receitas líquidas da cobrança de portagens ascendam a M€ 221,7 em 2012, das quais apenas M€ 49,6 (relativas a vias EP) serão reflectidas no resultado líquido, de acordo com as normas contabilísticas aplicáveis.</p> <p>28. Relativamente aos restantes rendimentos e gastos, não se prevê a alteração substancial da situação verificada em 2010, a não ser os ganhos previstos com a venda de imóveis (M€ 27,0 em 2011 e M€ 15,0 em 2012).</p> <p>29. O plano de investimento directo da EP contempla uma redução substancial face ao realizado nos últimos anos, em especial na expansão e modernização da rede que se reduz 56,6%, de M€ 172,3 em 2010, para apenas m€ 74,8 em 2012 (ponto 2.4.3, a pág. 44).</p> <p>30. Nos termos do contrato de concessão entre o Estado e a EP, o nível deste investimento depende das instruções transmitidas pelo concedente Estado, as quais, nos últimos anos, foram sendo dadas de forma avulsa, não existindo, neste momento, orientações específicas sobre os investimentos a realizar no futuro.</p> <p>31. Face a esta situação e às restrições que a empresa enfrenta em termos de recursos financeiros, o investimento directo previsto para 2011 e 2012 circunscreveu-se a obras de conservação periódica e obras de arte.</p> <p>32. Caso venham a verificar-se maiores exigências em termos de investimento à EP por parte do concedente, a despesa de investimento irá necessariamente aumentar.</p> <p>33. As receitas de portagem irão atenuar a pressão em termos de necessidades de financiamento e, conseqüentemente,</p>	

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>abrandar o crescimento do endividamento bancário. Ainda assim, prevê-se um acréscimo de dívida anual na ordem dos M€ 340,0 em 2011 e 2012 (ponto 0, a pág. 44).</p> <p>34. De referir que as previsões da EP para 2011 assentam em pressupostos de recebimento de valores de IVA referentes aos anos de 2008 a 2010 (M€ 77,0) que dependem de decisões relativas a processos em contencioso com a administração tributária, que caso não se concretizem implicarão necessidades acrescidas de financiamento este ano.</p> <p>Projeções económico-financeiras de médio/longo prazo (ponto 2.4.1, a pág. 38):</p> <p>35. Em 29/Nov/2010, por despacho conjunto das tutelas ministeriais, foi criado um grupo de trabalho para proceder à revisão do modelo de financiamento da EP, tendo em conta a estratégia de consolidação orçamental e de sustentabilidade das finanças públicas prevista no PEC 2011-2013, não sendo ainda conhecido o relatório com as respectivas propostas, o qual aguarda decisão do Governo.</p> <p>36. A CA informou que está a elaborar um plano económico-financeiro de médio e longo prazo mas que a sua conclusão está pendente das orientações do accionista, nomeadamente, as que resultarem do referido grupo de trabalho, escusando-se a avançar com projeções até 2015, apesar das solicitações da IGF.</p> <p>37. Apenas foram disponibilizadas as projeções dos <i>cash-flows</i> plurianuais relacionados com concessões e subconcessões até 2050, para além das projeções económico-financeiras para 2011-2012 incluídas no Plano de Actividades e Orçamento para 2011.</p> <p>Análise da sustentabilidade económico-financeira da EP (ponto 2.4.6, a pág. 47)</p> <p>38. A análise da sustentabilidade económica e financeira da EP está bastante condicionada pela escassez de dados económico-financeiros de médio/longo prazo e pela incerteza quanto ao modelo de financiamento futuro da empresa que está em de revisão.</p> <p>39. Com base nas projeções da EP dos <i>cash-flows</i> plurianuais das concessões e subconcessões até 2015 (encargos líquidos), é possível antecipar o significativo acréscimo das necessidades de financiamento, a partir de 2014, devido ao início dos pagamentos das subconcessões, devendo em 2015 ascender a M€ 732,9 e a dívida bancária atingir M€ 4 255,5, com um crescimento de M€ 2 254,8 em 5 anos (2011-2015).</p>	<p>g) Urgente definição do novo modelo de financiamento da EP/sector rodoviário, que deverá estar suportado em adequados estudos de viabilidade que permitam demonstrar a sua futura sustentabilidade económica-financeira;</p>

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>40. Para este efeito, considerou-se um cenário de manutenção das condições de exploração previstas pela EP para 2012, nomeadamente, que as actividades não relacionadas com concessões e subconcessões permitem libertar meios líquidos no montante de M€ 209,4, antes de encargos financeiros.</p> <p>41. De salientar que este cenário assenta em níveis muito baixos de investimento em expansão e modernização da rede de estradas, que muito dificilmente terão aderência à realidade. Caso venham a verificar-se maiores exigências em termos de investimento na rede de estradas tal implicará maiores necessidades de financiamento.</p> <p>42. Face à actual conjuntura dos mercados financeiros e aos consequentes constrangimentos que a generalidade das empresas enfrenta para obter financiamento, que já se começam a fazer sentir na EP, e caso não sejam tomadas outras medidas, nomeadamente a intervenção do Estado, a empresa irá enfrentar sérias dificuldades em se financiar até 2013, perspectivando-se a sua insustentabilidade financeira a partir de 2014, dado o considerável agravamento da situação financeira em consequência do início dos pagamentos das subconcessões contratadas nos últimos 3 anos.</p> <p>43. Desde 2008 até 2010, o modelo de financiamento da EP assentou basicamente na contribuição de serviço rodoviário que tem vindo a registar sucessivas quebras da receita líquida, devido à descida do consumo de combustível e ao aumento dos custos de cobrança, e que se revelou manifestamente insuficiente para fazer face aos investimentos da EP, nomeadamente, aos avultados compromissos assumidos com concessões rodoviárias.</p> <p>44. A cobrança de portagens nas SCUT vem atenuar o crescimento das necessidades de financiamento da empresa a partir de 2011, mas as receitas daí resultantes continuam a ser notoriamente insuficientes, sobretudo com o início dos pagamentos das subconcessões em 2014.</p>	<p>h) A EP deve elaborar projecções económico-financeiras de longo prazo considerando diferentes cenários;</p> <p>i) Conclusão pela EP do "Plano de Reconstituição Patrimonial";</p>
<p>Cumprimento de anteriores recomendações da IGF Relatório nº 1551/2008 (ponto 2.5.1, a pág. 48):</p> <p>45. A EP não elaborou, até à data, projecções económico-financeiras de longo prazo considerando os diferentes cenários possíveis;</p> <p>46. O regime do IVA a aplicar aos valores cobrados a título de CSR ainda não conhece uma decisão definitiva, encontrando-se a aguardar decisão judicial;</p> <p>47. O "Plano de Reconstituição Patrimonial" ainda se encontra</p>	

CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>por concluir, o que tendo em consideração o potencial valor dos bens em causa se reveste de importância nas contas da EP;</p> <p>48. O processo de alienação de bens não afectos à exploração tem ficado aquém dos objectivos devido a dificuldades diversas, nomeadamente, a crise no mercado imobiliário.</p> <p>49. Neste âmbito, verificou-se igualmente que a dívida vencida a mais de 60 dias oriunda de alienação de imóveis ascendia, em 30/Nov/2010, a M€ 4,4.</p> <p>Relatório nº 1700/2008 (ponto 2.5.2, a pág. 49):</p> <p>50. No que se refere à utilização de um único centro de controlo de tráfego pelas SCUT da Beira Litoral e Alta e Costa de Prata, não tivemos evidência de que tenha havido uma partilha efectiva da totalidade dos ganhos obtidos pelas concessionárias, nomeadamente quanto à poupança na operação e manutenção;</p> <p>51. O acompanhamento do processo de pagamento às SCUT continua a ser efectuado de modo manual;</p> <p>52. O sistema de backups dos dados do Gabinete de Telemática continua a apresentar deficiências, nomeadamente, os CD/DVDs das vídeo-verificações são guardados no interior das instalações do próprio gabinete.</p> <p>53. Durante o mês de Nov/2010 registaram-se rupturas de stocks de CD/DVD para proceder à gravação das vídeo-gravações, o que em caso de litígio com as concessionárias a EP não disponha de meio de prova;</p> <p>54. Continua-se a verificar lacunas ao nível da continuidade do serviço, bem como, deficiências ao nível de segurança da informação, nomeadamente a ausência de uma política formal de segurança e do respectivo plano de segurança.</p> <p>Gestão de riscos da EP (ponto 2.6, a pág. 50)</p> <p>55. A EP procedeu à elaboração do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas (PGRCC), em conformidade com as recomendações do Conselho de Prevenção para a Corrupção, o qual foi aprovado em 30/Dez/2009 e actualizado em 17/Mar/2010 incluindo as propostas de planos de gestão de riscos individualizados para as estruturas descentralizadas da empresa.</p> <p>56. Sendo o plano um instrumento dinâmico de gestão, deve ser acompanhado na sua execução, avaliado e actualizado anualmente. Contudo, a EP já procedeu à elaboração de um relatório de execução, referente ao 1º semestre de 2010, o que permitiu retirar, mais cedo, conclusões relativamente a</p>	<p>j) A EP deve melhorar os esforços no sentido da alienação/rentabilização dos imóveis não afectos à exploração e recuperação dos montantes em dívida relativos a alienações;</p> <p>k) Implementar uma adequada política de segurança de informação na EP que garanta a fiabilidade do sistema de <i>backup</i>, assegure a continuidade dos serviços e inclua um plano de segurança;</p>



CONCLUSÕES	RECOMENDAÇÕES
<p>ajustamentos e melhorias a introduzir no processo de gestão do risco da organização. Também já concluiu em 23/Março/2011, a revisão obrigatória anual do plano, com referência a 31/Dez/2010.</p> <p>57. Em resultado da apreciação global da execução daquele documento, pode considerar-se que o PGRIC é adequado às actividades desenvolvidas na empresa, verificando-se que a generalidade das unidades orgânicas se revê nos planos por si traçados e que 68% dos riscos críticos foram objecto de actuação por parte da empresa, considerando-se um rácio razoável em face do elevado número de riscos a tratar (893) e do curto período de execução do Plano.</p>	

5. PROPOSTAS

Propõe-se que o presente relatório seja submetido à consideração da Senhora Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças, sugerindo-se, em caso de concordância, o envio para o Senhor Secretário de Estado do Orçamento e que:

- a) Do mesmo seja dado conhecimento à Comissão Parlamentar do Orçamento e Finanças da Assembleia da República;
- b) Seja enviado à EP – Estradas de Portugal, SA, tendo em conta as recomendações que lhe são formuladas.

À consideração superior.

Inspeção-Geral de Finanças, em 30 de Junho de 2011

Trabalho realizado pelos Inspectores José Alvoeiro Silva, Maria de Lurdes Tavares e Maria Alice Paulos, sob a coordenação do Chefe de Equipa Fernando Lobo do Vale que subscreve, em seu nome e dos respectivos Inspectores, o presente Relatório.

O Chefe de Equipa,



Fernando Lobo do Vale

ÍNDICE DE ANEXOS Pág.

Anexo I – Investimento em PPP Rodoviárias.....	64
Anexo II – <i>Cash-flows</i> Plurianuais das Concessões e Subconcessões 2010-2030.....	65
Anexo III – Procedimentos implementados para controlo das receitas provenientes das portagens em regime de <i>free flow</i> (<i>portagens virtuais</i>).....	66
Anexo IV – Demonstrações de resultados 2008-2009.....	70
Anexo V – Demonstrações de resultados 2009-2010.....	71
Anexo VI – Rendimentos e ganhos sem impacto no resultado líquido em 2009 e 2010.....	72
Anexo VII – Balanços 2008-2009.....	73
Anexo VIII – Balanços 2009-2010.....	74
Anexo IX – Execução orçamental de 2010.....	75
Anexo X – Demonstrações de resultados previsionais 2011-2012.....	76
Anexo XI – Gastos com o pessoal 2008-2012.....	77
Anexo XII – Investimento 2008-2012.....	78
Anexo XIII – Necessidades de financiamento e dívida bancária 2008-2012.....	79
Anexo XIV – Necessidades de financiamento e dívida bancária 2011-2015.....	80
Anexo XV – Cumprimento das recomendações do relatório nº 1551/2008 da IGF.....	81
Anexo XVI – Cumprimento das recomendações do relatório nº 1700/2008 da IGF.....	85
Anexo XVII – Exercício ao Direito ao Contraditório.....	91

Anexo I – Investimento em PPP Rodoviárias

Unid.: MC

Parcerias Público-Privadas Rodoviárias	Investimento	Contrato	
		Ano	Prazo
Concessões contratadas pelo Estado			
Com portagem real			
Concessão Lusoponte	898	1994	33
Concessão Norte	804	1999	30
Concessão Oeste	344	1999	30
Concessão Litoral Centro	527	2004	30
Concessão Grande Lisboa	128	2007	30
Concessão Túnel do Marão	349	2008	30
Concessão Douro Litoral	700	2008	27
SCUT			
Concessão do Algarve (IC4/IP1)	215	2000	30
Concessão da Beira Interior (IP2/IP6)	576	1999	30
Concessão Interior Norte (IP3)	446	2000	30
Concessão da Costa de Prata (IC1/IP5)	293	2000	30
Concessão Grande Porto (IP4/IC24)	466	2002	30
Concessão Norte Litoral (IP9/IC1)	297	2001	30
Concessão da Beira Litoral e Beira Alta (IP5)	693	2001	30
Sub-Total	6 736		
Concessões contratadas pela EP³³			
Subconcessão Transmontana	440	2008	30
Subconcessão Douro Interior	566	2008	30
Subconcessão Baixo Alentejo	319	2009	30
Subconcessão Baixo Tejo	186	2009	30
Subconcessão Litoral Oeste	348	2009	30
Subconcessão Algarve Litoral	142	2009	30
Subconcessão Pinhal Interior	842	2010	30
Sub-Total	2 843		
TOTAL	9 579		

Fonte: Relatório OE 2011 (MOPTC e EP)

³³ Investimento em construção.

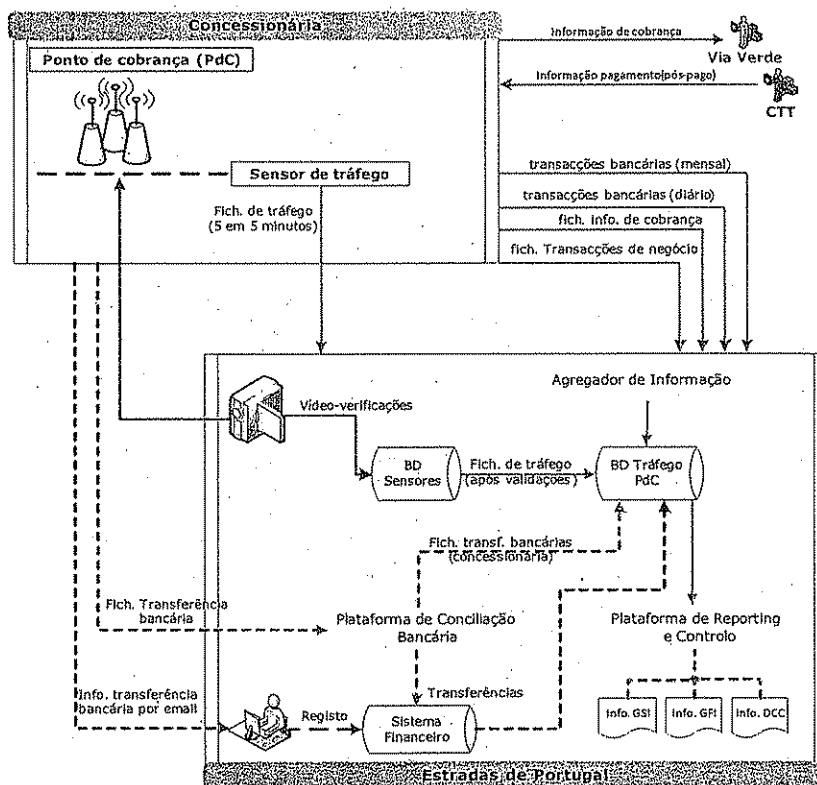
Anexo III – Procedimentos implementados para controlo das receitas provenientes das portagens em regime de free flow (portagens virtuais)

Com a introdução de portagens virtuais nas vias SCUT foram necessários diversos ajustamentos aos procedimentos de controlo e ao investimento ao nível tecnológico (equipamentos e desenvolvimentos aplicacionais).

Em termos tecnológicos a EP optou pela implementação de sistemas em regime de free flow pelo que as concessionárias tiveram de efectuar os respectivos investimentos tendo por base esta decisão.

Em termos de circuito de informação, os fluxos mais relevantes são os seguintes:

1. Fluxo de tráfego;
2. Fluxo de cobrado;
3. Fluxo financeiro.



1. Fluxo de tráfego

O designado fluxo de tráfego visa determinar o valor potencial diário proveniente da cobrança de portagens e tem por base o ficheiro de viagens agregadas diárias que as concessionárias enviam para a EP e a matriz de entrada e saídas; esta matriz permite determinar os pontos por onde um determinado veículo terá obrigatoriamente de passar dado o seu ponto de entra e saída da via, informação que consta do ficheiro de viagens

Anexo II – Cash-flows Plurianuais das Concessões e Subconcessões 2010-2030
 (valores a preços correntes sem IVA)

Concessões/Subconcessões	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Unid.: m€
Encargos:												
Concessões - Portagem Real	70 085	95 692	118 671	177 323	189 359	191 099	195 137	212 319	227 741	242 655	240 059	
Concessões - SCUT/ex-Scut	602 708	628 053	677 300	653 315	664 344	661 447	658 776	676 814	621 448	665 630	655 857	
Subconcessões EP/Vias EP	3 337	4 436	5 819	3 139	395 698	524 061	678 657	644 485	655 251	668 391	729 700	
Total de encargos	676 130	728 180	801 789	833 777	1 249 402	1 376 607	1 532 569	1 533 618	1 504 439	1 576 676	1 625 616	
Receitas:												
Concessões - Portagem Real	30 152	82 403	100 458	119 944	128 914	137 074	146 228	154 699	164 717	173 828	185 935	
Concessões - SCUT/ex-Scut	9 934	147 870	220 686	284 336	303 043	318 409	380 300	396 074	415 293	434 053	452 466	
Subconcessões EP/Vias EP	2 625	18 185	46 348	97 586	146 820	152 846	158 672	167 740	176 634	185 821	196 423	
Total de proveitos	42 711	248 458	367 492	501 867	578 776	608 329	685 199	718 513	756 645	793 702	834 824	
Cash-flows (encargos - proveitos):												
Concessões - Portagem Real	- 39 933	- 13 288	- 18 213	- 57 379	- 60 446	- 54 026	- 48 909	- 57 620	- 63 023	- 68 827	- 54 124	
Concessões - SCUT/ex-Scut	- 592 774	- 480 183	- 456 614	- 368 979	- 361 301	- 343 038	- 278 476	- 280 741	- 206 155	- 231 577	- 203 391	
Subconcessões EP/Vias EP	- 712	13 749	40 530	94 448	- 248 879	- 371 215	- 519 985	- 476 745	- 478 617	- 482 570	- 533 277	
Cash-flows	- 633 419	- 479 723	- 434 297	- 331 910	- 670 626	- 768 279	- 847 370	- 815 105	- 747 795	- 782 974	- 790 792	
Concessões/Subconcessões 2021-2030												
Encargos:												
Concessões - Portagem Real	248 940	254 343	267 850	287 117	295 446	279 972	240 687	231 597	195 729	157 674		
Concessões - SCUT/ex-Scut	667 468	663 469	653 604	603 919	574 863	522 521	507 184	510 966	412 506	373 170		
Subconcessões EP/Vias EP	694 404	690 447	569 587	537 672	512 971	499 284	507 389	519 566	534 836	587 888		
Total de encargos	1 610 812	1 608 259	1 491 041	1 428 707	1 383 280	1 301 778	1 255 261	1 262 129	1 143 071	1 118 733		
Receitas:												
Concessões - Portagem Real	195 302	205 023	214 120	224 904	236 594	245 772	256 727	268 444	516 630	681 820		
Concessões - SCUT/ex-Scut	468 884	489 268	505 902	526 337	543 045	566 210	582 116	603 430	622 546	637 526		
Subconcessões EP/Vias EP	204 045	212 904	220 891	230 477	237 504	249 538	256 657	264 324	275 134	286 912		
Total de proveitos	868 230	907 194	940 913	981 718	1 017 143	1 061 520	1 095 500	1 136 198	1 414 309	1 606 257		
Cash-flows (encargos - proveitos):												
Concessões - Portagem Real	- 53 637	- 49 321	- 53 730	- 62 213	- 58 852	- 34 201	16 040	36 847	320 901	524 146		
Concessões - SCUT/ex-Scut	- 198 585	- 174 202	- 147 702	- 77 581	- 31 817	43 689	74 932	92 464	210 040	264 355		
Subconcessões EP/Vias EP	- 490 359	- 477 543	- 348 696	- 307 195	- 275 468	- 249 746	- 250 733	- 255 242	- 259 703	- 300 977		
Cash-flows	- 742 582	- 701 065	- 550 128	- 446 989	- 366 137	- 240 258	- 159 760	- 125 931	271 239	487 524		

Fonte: GFI (dados reais de 2010) e Direcção de Concessões (projeções 2011-2030)

agregadas. Com esta informação, permite à EP determinar o valor da receita potencial³⁴ por via e dia de cobrança.

Actualmente, a EP está a receber e integrar os "ficheiros de tráfego" na sua base de dados sendo que o apuramento da "Receita Potencial" não está ainda a ser efectuada em virtude das matrizes não estarem ainda concluídas.

2. Fluxo de cobrado

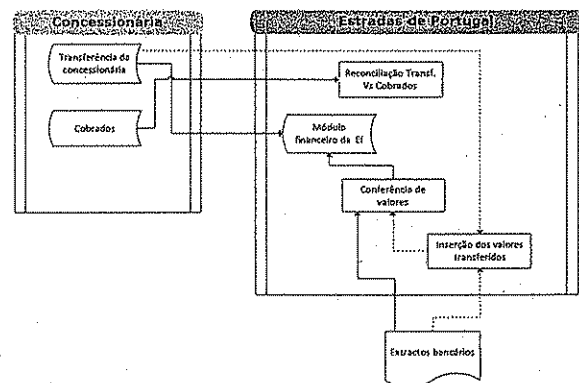
Este fluxo visa reconciliar a informação de tráfego com o ficheiro de cobrança enviado pelas concessionárias de modo a comparar a receita teórica com a informação de cobrança enviada.

No final de Dez/2010 o ficheiro de cobrados encontrava-se ainda em fase de pré-produção pelo que a reconciliação também não estava ainda a ser efectuada.

3. Fluxo financeiro

Este visa reconciliar a informação de cobrança com a transferência de fundos efectuada pelas concessionárias e entre a informação de transferência proveniente da concessionária e as verbas recebidas e registadas na aplicação financeira da EP cujos registos são efectuados com base nos extractos bancários recepcionados pelo departamento financeiro.

No final de Dez/2010 o circuito financeiro ainda não se encontrava concluído encontrando-se as concessionárias ainda a proceder a desenvolvimentos informáticos que permitam o envio de ficheiros automáticos com informação de transferência de fundos para a EP. Enquanto este fluxo não entra em funcionamento, os dados são enviados através de e-mail em folhas de cálculo ao Gabinete Financeiro da EP que reconcilia com a informação com os extractos bancários e, caso a informação esteja correcta, insere os valores na aplicação informática.



4. Periodicidade de entrega da receita

A Concessionária entrega à EP o valor das portagens devidas pelas Transacções registadas, nas seguintes condições:

³⁴ Por receita potencial entende-se a receita de portagem a que a EP teria direito caso não existissem descontos ou isenções.

- **Diariamente**, no 7º dia útil subsequente ao do registo das transacções o valor das receitas provenientes da Cobrança Primária³⁵;
- **Mensalmente**, o valor correspondente à totalidade das taxas de portagem cobradas a título de Cobrança Secundária³⁶ e Coerciva;
- No prazo de 60 dias a contar do registo das respectivas transacções, o valor correspondente ao montante das receitas de portagem devidas e ainda não entregues, independentemente da sua efectiva cobrança aos utentes.

Nesta matéria o circuito de informação implementado não permite um correcto controlo do cumprimento destes prazos na medida em que os ficheiros de reporte definidos não permite a correspondência entre a data da transacção e a da transferência de verbas referentes à transacção em causa, pelo que o controlo estes prazos não é exequível.

5. Circuitos de controlo e auditoria implementados

Tal como nas SCUT estão previstos circuitos de vídeo vigilância para verificar o bom funcionamento dos equipamentos e da qualidade da informação reportada pela concessionária.

Assim, está previsto a utilização de dois circuitos de vídeo vigilância nas vias com portagem virtual:

- Circuito de câmara nos pórticos de portagem;
- Circuito de vídeo nos pontos de controlo de tráfego, correspondente ao já instalado nas vias SCUT.

Nenhum deste ponto de controlo está a ser efectuado em termos de controlo de receita transferida para a EP, o primeiro porque ainda não se encontra totalmente implementado e/ou em funcionamento, no final de Dez/2010 a EP apenas tinha acesso aos sistemas da Ascendi mas ainda em fase de teste, o segundo porque embora os equipamento estejam em funcionamento como ainda não estão desenvolvidas as matrizes de controlo de tráfego ao GCT continua a efectuar as vídeo verificações de acordo os critérios estabelecidos em termos de SCUT e não na situação de portagens reais, ou seja, estes dados ainda não estão a funcionar como input para o controlo das receitas cobradas.

Já no que se refere ao controlo dos utentes com descontos e isenções, a EP não efectua qualquer controlo do direito a estes sendo que os utentes apresentam toda a documenta-

³⁵ Cobrança Primária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes através de sistema de débito em conta ou de pré -pagamento, com provisão de conta adequada, seja o utente anónimo ou identificado.

³⁶ Cobrança Secundária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de um Custo Administrativo.

ção necessária para obtenção deste benefício junto da entidade de cobrança por si escolhida sendo a fiscalização das condições da responsabilidade do IMTT.

Assim, a EP apenas dispõe de informação de descontos aplicados através das concessionárias sendo que o único factor de "pressão" para as concessionárias não comunicar "falsas isenções" é o facto de a EP não pagar o fee de cobrança para as transacções isentas. Este facto, encontra-se actualmente em negociação entre a EP e as entidades cobradoras porque estas últimas consideram estarem a ser prejudicadas pela aplicação desta regra na medida em que a política de descontos não depende delas, foi introduzida por resolução do Conselho de Ministros, e consideram estarem a ser lesadas visto registarem um decréscimo da sua receita.

Anexo IV – Demonstrações de resultados 2008-2009

Unid.: m€

Rubricas	2008	2009	Var. Valor	Var. %
Proveitos operacionais:	594 185,4	587 407,0	- 6 778,5	-1,1%
Prestação de serviços	577 576,7	570 442,2	- 7 134,5	-1,2%
Proveitos suplementares	12 275,2	11 549,4	- 725,8	-5,9%
Subsídios à exploração	4 333,5	4 050,5	- 283,0	-6,5%
Outros proveitos oper.	0,0	1 364,8	1 364,8	
Custos operacionais s/ amort:	132 854,7	128 008,1	- 4 846,6	-3,6%
FSE	66 620,7	66 120,7	- 500,0	-0,8%
<i>FSE – Correntes</i>	13 503,9	13 644,1	140,2	1,0%
<i>FSE – CSR</i>	6 620,0	11 255,4	4 635,4	70,0%
<i>FSE – Conservação</i>	46 496,9	41 221,3	- 5 275,7	-11,3%
Custos c/ pessoal	60 726,2	54 988,6	- 5 737,6	-9,4%
<i>Remunerações</i>	38 393,3	32 939,1	- 5 454,2	-14,2%
<i>Pensões</i>	5 234,1	3 940,7	- 1 293,5	-24,7%
<i>Indemnizações</i>	9 588,9	11 370,6	1 781,7	18,6%
<i>Outros c. pessoal</i>	7 509,9	6 738,3	- 771,7	-10,3%
Impostos	5 490,5	5 517,7	27,2	0,5%
Outros c. operacionais	17,3	1 381,2	1 363,9	7879,8%
EBITDA	461 330,7	459 398,9	- 1 931,9	-0,4%
Amortizações	395 176,0	386 525,0	- 8 651,0	-2,2%
Provisões	21 559,4	455,8	- 21 103,6	-97,9%
EBIT (Resultado operacional)	44 595,4	72 418,1	27 822,8	62,4%
Resultados financeiros	- 31 583,0	- 29 988,4	1 594,6	5,0%
<i>Proveitos financeiros</i>	534,0	245,3	- 288,8	-54,1%
<i>Custos financeiros</i>	32 117,1	30 233,7	- 1 883,4	-5,9%
Resultados extraordinários	57 773,4	57 993,3	220,0	0,4%
<i>Proveitos extraordinários</i>	63 354,6	63 866,1	511,5	0,8%
<i>Custos extraordinários</i>	5 581,2	5 872,8	291,6	5,2%
Resultado antes de impostos	70 785,7	100 423,0	29 637,4	41,9%
Imposto s/ rendimento	17 519,0	25 942,0	8 423,0	48,1%
Resultado Líquido do Exercício	53 266,7	74 481,0	21 214,4	39,8%

Fonte: Relatório e Contas de 2009.

Anexo V – Demonstrações de resultados 2009-2010

Rubricas	Unid.: m€			
	2009	2010E	Var. Valor	Var. %
Rendimentos operacionais	1 116 805,5	2 007 348,3	890 542,8	79,7%
Contratos de construção	491 239,8	1 332 885,7	841 645,9	
CSR	562 767,7	554 030,0	- 8 737,7	-1,6%
Portagens	0,0	47 200,3	47 200,3	
Subsídios para investimento	36 068,1	38 501,7	2 433,6	6,7%
Outros rendimentos	26 729,8	34 730,6	8 000,8	29,9%
Gastos operacionais	686 028,1	1 644 562,7	958 534,6	139,7%
CMVMC - Contratos de construção	491 239,8	1 332 885,7	841 645,9	
CMVMC - Actividade de portagem	0,0	37 104,0	37 104,0	
FSE - Funcionamento	12 221,7	14 918,0	2 696,3	22,1%
FSE - CSR	11 255,4	11 080,6	- 174,8	-1,6%
FSE - Cobrança de portagens	0,0	8 096,3	8 096,3	
FSE - Conservação	123 805,8	173 985,2	50 179,4	40,5%
Gastos com o pessoal	39 677,3	39 786,4	109,1	0,3%
Outros gastos	7 828,1	26 706,5	18 878,4	241,2%
EBITDA	430 777,4	362 785,6	- 67 991,8	-15,8%
Amortizações	297 563,0	185 729,0	- 111 834,0	-37,6%
Resultado operacional	133 214,4	177 056,6	43 842,2	32,9%
Resultados financeiros	- 3 949,8	- 21 776,0	- 17 826,2	451,3%
Imposto s/ o rendimento	- 25 941,9	- 45 031,0	- 19 089,1	73,6%
Resultado líquido do período	103 322,6	110 249,6	6 927,0	6,7%

Fonte: 2009 dados do GFI e 2010E Plano de Actividades de 2011

Anexo VI – Rendimentos e ganhos sem impacto no resultado líquido em 2009 e 2010

Unid.: m€

Rubricas	Nota	2009	2010E	Var. Valor	Var. %
Vendas e serviços prestados		491 239,8	1 378 086,0	886 846,2	180,5%
Contratos construção	(a)	491 239,8	1 332 885,7	841 645,9	171,3%
Receita de portagens das concessões do Estado	(b)	0,0	45 200,3	45 200,3	
CMVMC		491 239,8	1 369 989,7	878 749,9	178,9%
Contratos construção	(a)	491 239,8	1 332 885,7	841 645,9	171,3%
Resultado de portagens das concessões do Estado	(b)	0,0	37 104,0	37 104,0	
FSE		0,0	8 096,3	8 096,3	
Custo com portagens das concessões do Estado	(b)	0,0	8 096,3	8 096,3	
Resultado Líquido do Período		0,0	0,0	0,0	

Fonte: 2009 dados do GFI e 2010E Plano de Actividades de 2011

Notas:

- (a) Registo do valor dos **contratos de construção** de subconcessões, correspondente à construção desenvolvida por conta da EP por cada subconcessionária com base nos valores a pagar presentes no caso base de cada contrato e na evolução efectiva da obra e resultante da percentagem de acabamento, e dos contratos de construção própria da EP por conta do Estado, correspondente à obra realizada durante o ano.
- (b) Registo do **resultado líquido da actividade de cobrança de portagens por conta do Estado** (receitas - custos de cobrança), que, assim, anula o efeito em resultados por contrapartida da diminuição do activo do Direito de Concessão.

Anexo VII – Balanços 2008-2009

Unid.: mC

Rubricas	2008	2009	Var. Valor	Var. %
Activo				
Imobilizado líquido	14 939 934,0	15 792 777,0	852 843,0	5,7%
Dívidas de terceiros - curto prazo	192 506,0	271 102,0	78 596,0	40,8%
Depósitos e caixa	165,0	207,0	42,0	25,5%
Acréscimos e diferimentos	98 465,0	93 340,0	- 5 125,0	-5,2%
Total do Activo	15 231 070,0	16 157 426,0	926 356,0	6,1%
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio:				
Capital Social	200 000,0	200 000,0	0,0	0,0%
Reservas	51 140,0	93 910,0	42 770,0	83,6%
Resultados transitados	- 11 008,0	- 512,0	10 496,0	-95,3%
Resultado Líquido do Exercício	53 266,0	74 481,0	21 215,0	39,8%
Total do Capital Próprio	293 398,0	367 879,0	74 481,0	25,4%
Passivo:				
Provisões	707 118,0	661 987,0	- 45 131,0	-6,4%
Dívidas a terceiros - longo prazo	0,0	200 659,0	200 659,0	
Dívidas a terceiros - curto prazo	1 024 098,0	1 394 256,0	370 158,0	36,1%
Acréscimos e diferimentos	13 206 456,0	13 532 645,0	326 189,0	2,5%
Total do Passivo	14 937 672,0	15 789 547,0	851 875,0	5,7%
Total do Capital Próprio e Passivo	15 231 070,0	16 157 426,0	926 356,0	6,1%

Fonte: Relatório e Contas de 2009

Anexo VIII – Balanços 2009-2010

Unid.: m€

Rubricas	2009	2010E	Var. Valor	Var. %
Activo não corrente	13 704 821,0	15 781 537,0	2 076 716,0	15,2%
Activos fixos	13 703 491,0	15 780 131,0	2 076 640,0	15,2%
Activos por impostos diferidos	1 330,0	1 406,0	76,0	5,7%
Activo corrente	365 010,0	487 354,0	122 344,0	33,5%
Contas a receber	363 701,0	476 636,0	112 935,0	31,1%
Diferimentos	1 101,0	9 943,0	8 842,0	803,1%
Caixa e depósitos bancários	208,0	775,0	567,0	272,6%
Total do Activo	14 069 831,0	16 268 891,0	2 199 060,0	15,6%
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio:				
Capital Social	200 000,0	330 000,0	130 000,0	65,0%
Reservas	93 910,0	137 427,0	43 517,0	46,3%
Resultados transitados	- 10 070,0	16 279,0	26 349,0	261,7%
Ajustamentos em activos financeiros	27 880,0	48 357,0	20 477,0	73,4%
Resultado Líquido do Exercício	103 322,0	110 249,0	6 927,0	6,7%
Total do Capital Próprio	415 042,0	642 312,0	227 270,0	54,8%
Passivo não corrente:	11 930 421,0	13 764 208,0	1 833 787,0	15,4%
Provisões	661 987,0	967 562,0	305 575,0	46,2%
Financiamentos obtidos	200 659,0	450 659,0	250 000,0	124,6%
Passivos por impostos diferidos	11 388,0	19 752,0	8 364,0	73,4%
Outras contas a pagar	251 294,0	1 578 254,0	1 326 960,0	528,1%
Diferimentos	10 805 093,0	10 736 385,0	- 68 708,0	-0,6%
Outros passivos financeiros	0,0	11 596,0	11 596,0	
Passivo corrente:	1 724 368,0	1 862 371,0	138 003,0	8,0%
Contas a pagar	402 424,0	255 884,0	- 146 540,0	-36,4%
Financiamentos obtidos	1 307 654,0	1 552 750,0	245 096,0	18,7%
Diferimentos	14 290,0	53 737,0	39 447,0	276,0%
Total do Passivo	13 654 789,0	15 626 579,0	1 971 790,0	14,4%
Total do Capital Próprio e Passivo	14 069 831,0	16 268 891,0	2 199 060,0	15,6%

Fonte: 2009 dados do GFI e 2010E Plano de Actividades de 2011

Anexo IX – Execução orçamental de 2010

Unid.: m€

Rubricas	PA2010	2010E	Desvio	Desvio %
Rendimentos operacionais	1 946 130,0	2 007 348,3	61 218,3	3,1%
Contratos de construção	1 051 906,0	1 332 885,7	280 979,7	26,7%
CSR	558 864,0	554 030,0	- 4 834,0	-0,9%
Portagens	199 872,0	47 200,3	- 152 671,7	-76,4%
Subsídios para investimento	47 170,0	38 501,7	- 8 668,3	-18,4%
Outros rendimentos	- 88 318,0	34 730,6	- 53 587,4	-60,7%
Gastos operacionais	1 607 137,0	1 644 562,7	37 425,7	2,3%
CMVMC - Contratos de construção	1 051 906,0	1 332 885,7	280 979,7	26,7%
CMVMC - Actividade de portagem	178 872,0	37 104,0	- 141 768,0	-79,3%
FSE - Funcionamento	15 919,7	14 918,0	- 1 001,7	-6,3%
FSE - CSR	11 177,3	11 080,6	- 96,7	-0,9%
FSE - Cobrança de portagens	21 000,0	8 096,3	- 12 903,7	-61,4%
FSE - Conservação	251 253,0	173 985,2	- 77 267,8	-30,8%
Gastos com o pessoal	42 902,0	39 786,4	- 3 115,6	-7,3%
Outros gastos	34 107,0	26 706,5	- 7 400,5	-21,7%
EBITDA	338 993,0	362 785,6	23 792,6	7,0%
Amortizações	117 462,0	185 729,0	68 267,0	58,1%
Resultado operacional	221 531,0	177 056,6	- 44 474,4	-20,1%
Resultados financeiros	- 37 589,0	- 21 776,0	15 813,0	-42,1%
Resultado antes de impostos	183 942,0	155 280,6	- 28 661,4	-15,6%
Imposto s/ o rendimento	- 49 147,0	- 45 031,0	4 116,0	-8,4%
Resultado líquido do período	134 795,0	110 249,6	- 24 545,4	-18,2%

Fonte: 2009 dados do GFI e 2010E Plano de Actividades de 2011

Anexo X – Demonstrações de resultados previsionais 2011-2012

Unid.:
m€

Rubricas	2009	2010E	Var. %	2011P	Var. %	2012P	Var. %
Rendimentos operacionais	1 116 805,5	2 007 348,3	79,7%	2 721 484,0	35,6%	1 613 823,0	-40,7%
Contratos de construção	491 239,8	1 332 885,7		1 842 965,7		611 735,2	
CSR	562 767,7	554 030,0	-1,6%	556 942,9	0,5%	559 704,6	0,5%
Portagens	0,0	47 200,3		237 501,7	403,2 %	364 473,8	53,5%
Subsídios para investimento	36 068,1	38 501,7	6,7%	37 898,6	-1,6%	42 157,3	11,2%
Outros rendimentos	26 729,8	34 730,6	29,9%	46 175,1	33,0%	35 752,1	-22,6%
Gastos operacionais	686 028,1	1 644 562,7	139,7 %	2 367 203,5	43,9%	1 277 083,3	-46,1%
CMVMC - Contratos de construção	491 239,8	1 332 885,7		1 842 965,7	38,3%	611 735,2	-66,8%
CMVMC - Actividade de portagem	0,0	37 104,0		164 363,1	343,0 %	221 701,3	34,9%
FSE – Funcionamento	12 221,7	14 918,0	22,1%	14 762,3	-1,0%	14 953,7	1,3%
FSE – CSR	11 255,4	11 080,6	-1,6%	16 708,3	50,8%	16 791,1	0,5%
FSE - Cobrança de portagens	0,0	8 096,3		62 357,4	670,2 %	93 218,1	49,5%
FSE – Conservação	123 805,8	173 985,2	40,5%	224 602,9	29,1%	277 247,7	23,4%
Gastos com o pessoal	39 677,3	39 786,4	0,3%	37 452,8	-5,9%	37 461,2	0,0%
Outros gastos	7 828,1	26 706,5	241,2%	3 991,0	85,1%	3 975,0	-0,4%
EBITDA	430 777,4	362 785,6	15,8%	354 280,5	-2,3%	336 739,7	-5,0%
Amortizações	297 563,0	185 729,0	-37,6%	178 928,0	-3,7%	208 350,0	16,4%
Resultado operacional	133 214,4	177 056,6	32,9%	175 352,5	-1,0%	128 389,7	-26,8%
Resultados financeiros	- 3 949,8	- 21 776,0	451,3%	- 77 312,0	255,0 %	- 203 577,0	163,3%
Imposto s/ o rendimento	- 25 941,9	- 45 031,0	73,6%	- 28 431,0	36,9%	0,0	-100,0%
Resultado líquido do período	103 322,6	110 249,6	6,7%	69 609,5	36,9%	- 75 187,3	208,0%

Fonte: GFI

Anexo XI - Gastos com o pessoal 2008-2012

Gastos com o Pessoal	2008	2009	2010E	2011P	2012P	Var.-% 08/09	Var.-% 09/10	Var.-% 10/11	Var.-% 11/12
Remuneração base	33 572,7	29 001,2	28 947,1	27 448,6	27 448,6	-13,6%	-0,2%	-5,2%	0,0%
Encargos sobre remunerações	5 583,7	5 056,1	5 171,9	5 284,2	5 285,7	-9,4%	2,3%	2,2%	0,0%
Subsídio de refeição	2 008,1	1 608,1	1 591,0	1 202,6	1 202,6	-19,9%	-1,1%	-24,4%	0,0%
Despesas de representação	1 425,4	1 052,6	991,9	894,2	894,2	-26,2%	-5,8%	-9,8%	0,0%
Ajudas de custo	911,1	845,6	910,1	819,1	819,1	-7,2%	7,6%	-10,0%	0,0%
Outros gastos com o pessoal	2 402,2	2 113,7	2 174,4	1 804,1	1 811,0	-12,0%	2,9%	-17,0%	0,4%
Sub-total	45 903,2	39 677,3	39 786,4	37 452,8	37 461,2	-13,6%	0,3%	-5,9%	0,0%
Indemnizações - Plano Social	9 588,9	11 370,6	780,5	296,5	0,0	18,6%	-93,1%	-62,0%	-100,0%
Pensões	5 234,1	3 941,0	2 399,4	1 181,5	762,5	-24,7%	-39,1%	-50,8%	-35,5%
Sub-total	14 823,0	15 311,6	3 179,9	1 478,0	762,5	3,3%	-79,2%	-53,5%	-48,4%
Total	60 726,2	54 988,9	42 966,3	38 930,8	38 223,7	-9,4%	-21,9%	-9,4%	-1,8%

Fonte: Relatórios e Contas de 2008 e 2009 e Plano de Actividades para 2011



Inspeção geral das finanças

Anexo XII – Investimento 2008-2012

Investimento	2008		2009		2010E		2011P		2012P		Unid.: m€	
		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %
Investimento directo da EP	399 080,0		372 756,8	-6,6%	244 915,8	-34,3%	160 456,9	-34,5%	160 332,9	-0,1%		
Expansão da Rede	229 140,0		229 182,4	0,0%	121 882,6	-46,8%	61 628,2	-49,4%	46 068,2	-25,2%		
Modernização da Rede	75 820,0		53 611,6	-29,3%	50 440,1	-5,9%	26 563,2	-47,3%	28 742,7	8,2%		
Conservação e operação da rede	68 930,0		70 101,8	1,7%	58 043,1	-17,2%	54 915,5	-5,4%	71 972,0	31,1%		
Estudos, projectos, fiscalização e AT	23 400,0		17 796,3	-23,9%	12 550,0	-29,5%	11 550,0	-8,0%	11 550,0	0,0%		
Instalação e melhoria de equipamentos	1 790,0		2 064,7	15,3%	2 000,0	-3,1%	5 800,0	190,0%	2 000,0	-65,5%		
Investimento em concessões	721 600,0		562 129,3	-22,1%	686 527,3	22,1%	728 180,4	6,1%	801 789,1	10,1%		
Rendas/pagamento disponibilidade	533 780,0		539 902,2	1,1%	621 714,5	15,2%	640 597,6	3,0%	698 122,0	9,0%		
Custos cobrança de portagens	0,0		0,0		10 915,0		62 357,4	471,3%	93 218,1	49,5%		
Reequilíbrios e compensações	187 310,0		19 480,6	-89,6%	25 024,4	28,5%	18 663,1	-25,4%	10 449,0	-44,0%		
Comparticipações	510,0		2 746,5	438,5%	28 873,3	951,3%	6 562,3	-77,3%	0,0	-100,0%		
Total	1 120 680,0		934 886,0	-16,6%	931 443,1	-0,4%	888 637,3	-4,6%	962 122,0	8,3%		

Fonte: Relatório e contas de 2009 e Plano de Actividades e Orçamento 2011

Anexo XIII – Necessidades de financiamento e dívida bancária 2008-2012

Fluxos de Caixa	Unid.: m€					
	2008	2009	2010E	2011P	2012P ³⁷	Var. %
Actividades operacionais	232 872,0	291 671,0	236 205,0	520 840,0	568 321,0	9,1%
Actividades de investimento	- 654 735,0	- 857 487,0	- 796 924,0	- 769 392,0	- 793 252,0	3,1%
Encargos com financiamentos	- 29 181,0	- 31 759,0	- 62 162,0	- 95 713,0	- 107 747,0	12,6%
Necessidades de financiamento	451 044,0	597 575,0	622 881,0	344 265,0	332 678,0	-3,4%

Fonte: Relatório e contas de 2009 e Plano de Actividades e Orçamento 2011

Dívida bancária	Unid.: m€					
	2008	2009	2010E	2011P	2012P	Var. %
Início do período	459 789,0	909 683,0	1 507 300,0	2 000 749,0	2 345 013,0	
Final do período	909 683,0	1 507 300,0	2 000 749,0	2 345 013,0	2 677 691,0	14,2%
Acréscimo de endividamento	449 894,0	597 617,0	493 449,0	344 264,0	332 678,0	-30,2%

Fonte: Relatório e contas de 2009 e Plano de Actividades e Orçamento 2011

³⁷ A Demonstração dos Fluxos de Caixa de 2012, incluída no Plano de Actividades para 2011, contém um erro de cálculo, tendo sido corrigidos os fluxos das actividades de financiamento, de -m€ 970 390 para -m€ 793 252, e os encargos com financiamentos, de para m€ 69 391 para -m€ 107 747.

Anexo XIV – Necessidades de financiamento e dívida bancária 2011-2015

Unid.: m€

Fluxos de caixa	2011P	2012P	2013P*	2014P*	2015P*
Fluxos das actividades não relacionadas com concessões e subconcessões	231 170,6	209 365,9	209 365,9	209 365,9	209 365,9
Fluxos das concessões e subconcessões (preços correntes)	- 479 722,6	- 434 296,9	- 331 909,8	- 670 625,9	- 768 278,7
Fluxos de encargos com financiamentos	- 95 713,0	- 107 747,0	- 117 843,3	- 143 231,9	- 174 014,9
Necessidades de financiamento = Acréscimo de endividamento	344 265,0	332 678,0	240 387,2	604 492,0	732 927,8
Dívida bancária no fim do período	2 345 013,0	2 677 691,0	2 918 078,2	3 522 570,2	4 255 498,0
<i>Dívida de curto prazo</i>	<i>1 894 354,0</i>	<i>2 227 032,0</i>	<i>2 467 419,2</i>	<i>3 071 911,2</i>	<i>3 804 839,0</i>
<i>Dívida de longo prazo</i>	<i>450 659,0</i>	<i>450 659,0</i>	<i>450 659,0</i>	<i>450 659,0</i>	<i>450 659,0</i>

P – Estimativas da EP (Plano de Actividades para 2011).

P* – Estimativas da IGF com base nos seguintes **pressupostos**:

- Projecções da EP dos *cash-flows* das concessões e subconcessões até 2015 (encargos líquidos);
- Manutenção do nível de fluxos financeiros das actividades não relacionadas com concessões e subconcessões previsto para 2012;
- Financiamento através de dívida bancária;
- Acréscimo de encargos financeiros com base custo médio anual do financiamento previsto pela EP para 2011-2012 (4,2%/ano).

Anexo XV – Cumprimento das recomendações do relatório nº 1551/2008 da IGF

Recomendação a)	Urge desenvolver esforços acrescidos no sentido de serem ultrapassadas definitivamente as limitações expressas pelos sucessivos ROC da EP, com vista à melhoria qualitativa e rigorosa da imagem reflectida pelas demonstrações financeiras da empresa.
------------------------	--

Na auditoria anterior verificou-se que por diversos exercícios económicos os ROC apresentaram reservas às contas da EP decorrentes de deficiências no controlo interno detetadas ao nível do cadastro e registo de imobilizado, da definição de critérios de amortização dos bens de domínio público e da contabilização e amortização dos correspondentes subsídios recebidos, bem como da definição do referencial normativo contabilístico-fiscal para a EP.

As situações que conduziram às reservas expressa pelos diversos ROC foram resolvidas durante o ano de 2008, prenderam-se fundamentalmente com alterações ao nível das políticas contabilísticas e com a elaboração de um novo balanço de abertura, sendo que a certificação legal de contas de 2008 e 2009 foi emitida sem qualquer reserva, pelo que se considera que a recomendação foi **implementada**.

Saliente-se, igualmente, que esta **certificação tem sido efectuada com ênfase** dado o risco de erros de estimativa relacionados com a contabilização do contrato de concessão da EP decorrente do seu carácter de muito longo prazo (75 anos) e da dependência de projecções de evolução de tráfego.

Recomendação b)	Impulsionar os necessários trabalhos prévios à colocação de bens imóveis à venda por parte da EP, no sentido de possibilitar a célere rentabilização dos bens, não afectos à exploração, que a empresa visa alienar.
------------------------	---

A recomendação resultou de se ter concluído que o plano de desinvestimento se encontrava abaixo do previsto.

A EP aprovou durante o ano de 2010 um **plano de desinvestimento**, em duas fases:

- A primeira, envolvia 55 imóveis, não afectos à actividade e cujo valor base se situava acima dos m€ 200, com um montante global de avaliação de m€ 70 808,2;
- A segunda, visava a alienação de 23 imóveis, avaliados entre os m€ 100 e m€ 200, com um valor de avaliação na ordem dos m€ 6 107,8.

Até Nov/2010 a EP tinha realizado 46 leilões, método primordial de alienação de imóveis, tendo alienado 41 imóveis colocados à venda e que se traduziu na arrecadação de m€ 10 056,1, **valor significativamente abaixo do previsto** (m€ 76 915,9).

Processo de rentabilização de imóveis (2008-2010)

Unid.: mC

Ano	Imóveis do plano de desinvestimento		Imóveis colocados à venda		Alienados			
	Nº	Valor Avaliação	Nº	Valor Avaliação	Nº	Valor Avaliação	Valor Venda	Diferença
2008	---	---	---	---	13	2 487,0	2 515,8	28,8
2009	---	---	---	---	26	1 041,1	1 229,9	188,8
2010	90	76 915,9	73	29 399,0	39	11 623,9	12 492,7	868,8

Fonte: Unidade de Desenvolvimento Imobiliário da EP em Jan/2001

Tal como já referido na auditoria anterior, a EP continua sem ter encontrado uma solução para as instalações da sua sede encontrando a empresa numa fase de reavaliação das mesmas, quer do seu valor patrimonial quer da solução a adoptar para ultrapassar a falta de interessados na sua aquisição que pode passar por uma nova tentativa de venda, nomeadamente através de intermediação imobiliária, ou do aluguer das instalações, na sua totalidade ou parcialmente.

A 31/Dez/2010 o stock de imóveis não afectos à exploração situava-se nos 45 com um valor global de avaliação na ordem dos m€ 49 464,08 que deverá ser superior dado que neste conjunto se incluem bens não avaliados, pelo que se considera a recomendação como **não implementada** dada a demora na alienação.

Ainda no âmbito do processo de desinvestimento, refira-se que a 30/Nov/2010 existia na EP **dívida vencida a mais de 60 dias** oriunda de alienação de imóveis no montante de m€ 4 371,9, sendo a de maior relevo alienação do imóvel da ex-Direcção de Estradas de Setúbal cuja dívida ascendia a m€ 1 935.

**Dívida vencida a mais de 60 dias
(valores mais significativos)**

Unid.: mC

Nº dias em atraso	Nº clientes	Montante em dívida
> 60 e < 181	3	297,6
>180 e <271	10	767,3
>270 e <361	2	838,3
>360 e <541	3	428,8
>540 e <721	1	1 935,0
>721	1	105,0
Total	20	4 371,9

Fonte: Unidade de Desenvolvimento Imobiliário da EP

Recomendação c) Dinamizar a rápida conclusão de todo um conjunto de trabalhos em

desenvolvimento no âmbito da gestão do património, atendendo nomeadamente às reservas expressas pelos sucessivos ROC da empresa.

Na auditoria efectuada em 2008 o "Plano de Reconstituição Patrimonial", aprovado em Mar/2007 com o objectivo central a identificação, regularização e inventário do património da EP decorrente de processos expropriativos ainda se encontrava em curso o que conjugado com a relevância financeira que se estimava como resultado deste processo deu origem à recomendação formulada.

Este processo ainda se encontra em curso, prevendo a EP a sua conclusão para meados do ano de 2011, pelo que o activo corre correspondente às parcelas sobrantes não se encontra, ainda, relevado contabilisticamente, pelo que se considera a recomendação como **não implementada**.

Recomendação d)

Desenvolver esforços acrescidos, no sentido de assegurar uma adequada estruturação da dívida.

Na auditoria anterior constatou-se que a EP não possuía qualquer financiamento de médio/longo prazo, o que conjugado com o carácter de longo prazo das necessidades de financiamento da empresa originou a recomendação formulada.

Estrutura da dívida bancária

Unid.: m€

	2008		2009		2010E	
	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso
Dívida de médio/longo prazo	0	0%	200 659,0	13%	450 659,0	23%
Dívida de curto prazo	909 683,0	100%	1 306 641,0	87%	1 550 090,0	77%
Dívida total	1 024 098		1 507 300,0		2 000 749,0	

Em Dez/2010 a dívida de médio/longo prazo (m€ 450 659,0) representava 22,5% do total da dívida da EP, sendo **m€ 325 259,0** correspondentes a empréstimos a **20 anos**, o que apesar de representar um esforço da empresa do sentido de assegurar um equilíbrio da estruturação da sua dívida ainda não reflecte uma situação adequada, face ao carácter de longo prazo das necessidades de financiamento da empresa, pelo que se considera que a recomendação foi **implementada** mas que a EP deve continuar os esforços no sentido de melhorar a estruturação da dívida.

Recomendação e)

Elaborar projecções económico-financeiras de longo prazo considerando os diferentes cenários possíveis.

A ausência de projecções económico-financeiras de longo prazo, a 75 anos, conduziu à formulação da recomendação.

No âmbito da presente auditoria, a EP apenas apresentou projecções de longo prazo sobre receitas e encargos com concessões e subconcessões, pelo que se considera que a recomendação **não foi implementada**.

Recomendação f)	Diligenciar no sentido da rápida e definitiva clarificação do regime de IVA aplicável aos valores cobrados a título de Contribuição de Serviço Rodoviário, dada o impacto financeiro que tal situação representa para a EP.
------------------------	--

A recomendação formulada pela IGF na auditoria anterior decorre de diferenças de entendimento entre a EP e a AT sobre o regime do IVA aplicável no âmbito da CSR, a EP considera ter direito ao IVA dedutível enquanto a AT sempre teve o entendimento contrário. Dada a relevância financeira desta matéria e a possibilidade da decisão final ser contrária à EP a IGF recomendou a rápida e definitiva clarificação do regime de IVA.

Até à data, esta situação não se encontra resolvida, apesar de desde 2008 a EP ter recorrido às diversas vias legais para recorrer da decisão da AT de não aceitação deste IVA como dedutível. Em Nov/2010 a EP intentou, mesmo, uma acção judicial junto do Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, desconhecendo-se até ao presente a decisão deste tribunal. Pelo exposto, considera-se que a recomendação foi **parcialmente implementada**.



Anexo XVI – Cumprimento das recomendações do relatório nº 1700/2008 da IGF

Recomendação 1	A verificação dos manuais de operação e manutenção, bem como os planos de qualidade instituídos pelas concessões, relativos aos equipamentos de contagem e, bem assim, a execução de auditorias aos sistemas de informação e sensores que consubstanciam os sistemas de contagem usados pelas SCUT
-----------------------	---

A EP dispõe de condições tecnológicas capazes de dispor os meios necessários para que a empresa possa auditar e monitorizar o funcionamento do equipamento de controlo de tráfego nas SCUT nomeadamente no que se refere à possibilidade de a cada instante poder visualizar o tráfego nas vias e caso pretenda, pode aceder ao um qualquer ponto de controlo e gravar as imagens da via sendo que esta operação se sobrepõe a qualquer vídeo vigilância que as concessionárias possam estar a efectuar nesse momento.

Para além desta capacidade também foram fornecidos à equipa de auditoria, exemplares de manuais de qualidade desenvolvidos pelas concessionárias.

Pelo exposto, conclui-se que a recomendação foi **implementada**.

Recomendação 2	Os pagamentos SCUT não têm sido ponderados com os níveis de sinistralidade registados, não tendo havido qualquer prémio ou sanção aplicados às concessionárias.
-----------------------	--

A EP comunicou não ter implementado esta recomendação uma vez que de acordo com as análises efectuadas a sua implementação não traria benefícios para a empresa.

Como a partir de 2008 a responsabilidade pelo acompanhamento e gestão dos contratos passou a ser responsabilidade do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP, sendo este o organismo responsável pela aplicação de eventuais penalizações, pelo que consideramos esta recomendação como **não aplicável**.

Recomendação 3	Apurar os benefícios económicos resultantes da utilização de um único centro de controlo de tráfego pelas SCUT da Beira Litoral e Alta e Costa de Prata e a imposição de medidas sancionatórias e/ou a repartição dos benefícios com o Estado.
-----------------------	---

Relativamente a esta matéria, a EP comunicou que "(...) foi incluída no âmbito da renegociação dos contratos de concessão do Grupo Ascendi, tendo sido acordado um valor de **2 milhões de euros**, correspondente ao custo de um Centro de Assistência e Manutenção ("CAM") completo, valor estimado com base no valor pago pela Brisa no âmbito do

concurso público para o CAM de Benavente. Este valor foi descontado à concessionária no processo negocial que então decorreu."

Dos documentos fornecidos à IGF consta um documento da EP dirigida ao Gabinete do Senhor Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e Comunicações onde o CA da empresa manifesta-se favorável à criação de um centro único de controlo de tráfego no grupo Ascendi com uma estimativa de poupança na ordem dos M€ 9, que o CA considera reverterem a favor do concedente em sede das negociações do reequilíbrio financeiro a decorrerem à data, ano de 2008. De referir que este documento, com a data mais recente de entre todos os entregues, refere-se à substituição de 3 centros por um único, o que não se veio a verificar tendo sido eliminado apenas um CAM. De salientar, igualmente, que neste montante está incluída uma verba, M€ 3,2 referente a poupanças relativas à concessão Norte Litoral que a EP considerava não ser provável que a concessionária viesse a aceitar uma vez que esta solução trazia implicava a existência de um Centro de Controlo de Tráfego com características substancialmente melhores do que inicialmente estava previsto no respectivo Contrato de Concessão.

Para além das questões técnicas e sobretudo legais envolvidas na construção deste centro único, sobre as quais não nos debruçamos nesta análise, não deixamos de salientar negativamente o facto do valor atribuído como benefício para o Estado ter sido calculado apenas segundo um montante apresentado pela BRISA, não dispondo a EP de documento que o evidencie. Não sendo possível comparar se se trata ou não do mesmo tipo de CCT. Deste modo parece não terem sido considerados os reais benefícios para as concessionárias decorrentes da operação e manutenção dos centros ao longo dos anos de vigência da concessão, nomeadamente os referentes a custos com pessoal que funcionam num regime de 24h/24h, se revelam substanciais.

Pelo exposto, considera-se que esta recomendação **não foi integralmente implementada**.

Recomendações 4 e 5	A criação de um sistema informático que permita acompanhar de forma detalhada o processo de pagamento às SCUT e verificação dos respectivos cálculos, concomitantemente, a uma uniformização dos procedimentos de entrega de informação à EP.
----------------------------	--

A recomendação da IGF foi formulada no sentido de colmatar falhas ao nível do controlo interno em matéria de pagamento à SCUT, verificação de cálculos e dos procedimentos de entrega de informação por parte das concessionárias.

Esta recomendação **não foi implementada** pela EP sendo que os pagamentos a efectuar às concessionárias de SCUT são validados tendo por base o reporte das concessionárias e o controlo, por amostragem, efectuado pelo Centro de Telemática da EP. Após verificação dos montantes da factura, de uma forma manual, e caso estes estejam correctos a área de concessões insere os montantes numa "aplicação" em Excel e comunica a autorização de pagamento ao departamento financeiro.

Recomendações 6 e 9

Criar um sistema informático para acompanhamento das verificações de contagens.

A recomendação decorre do facto de se ter concluído pela ausência de mecanismos que permitissem a implementação das regras de amostragem das vídeo-verificações definidas pelo LNEC.

Actualmente, a EP efectua o controlo amostral das vídeo-verificações, utilizando regras de amostragem, em folhas de Excel e o resultado das verificações é registado numa aplicação onde o colaborador que efectuou a vídeo-verificação insere o resultado obtido, pelo que se considera esta recomendação como **implementada**.

Recomendação 7

Proceder a estudos conducentes à implementação de medidas que proporcionem um elevado nível de segurança relativa à exactidão dos dados fornecidos pelas concessionárias ao abrigo dos respectivos contratos de concessão.

A recomendação surgiu na sequência de ter sido detectado que a aplicação de monitorização dos dados de tráfego não permitia identificar situações em que o tráfego registado se desvia dos níveis considerados normais, face ao histórico de informação, à excepção de alterações significativas, complementado com a ausência de mecanismos que lhe permita afirmar que os dados recebidos das concessionárias, fora do período de gravação, correspondem à realidade.

Actualmente, a sistema de monitorização permite o registo e comparação de dados históricos assim como é possível à EP a qualquer momento, 7x24h, aceder a qualquer ponto de verificação e monitorizar o tráfego, pelo que se considera esta recomendação como **implementada**.

Refira-se que a EP não dispõe de qualquer mecanismo que lhe permita afirmar que os dados recebidos das concessionárias, fora do período de gravação, correspondem à realidade.

Recomendação 8

Implantar a supervisão formalizada das tarefas executadas pelos operadores que procedem à vídeo-verificação da contagem classificada dos veículos nas SCUT.

A recomendação decorre do facto de se ter concluído pela ausência de mecanismos que permitissem a implementação das regras de amostragem das vídeo-verificações definidas pelo LNEC.

Cada operador regista na folha de contagem e classificação de tráfego o resultado das vídeo-verificações efectuadas. Em termos informáticos, quando o operador inicia a vídeo-verificação o

seu utilizador fica registado no sistema onde também insere o resultado do controlo efectuado assim como a referência ao local onde se encontram os documentos de suporte ao mesmo, pelo que se considera que a recomendação foi **implementada**.

Recomendação 10	A adopção de medidas conducentes à garantia da autenticidade da informação reportada pelos sistemas de contagem das SCUT e assegurem a aleatoriedade das vídeo-verificação, 24 sobre 24 horas, incluindo o período nocturno, fins de semana e feriados.
------------------------	--

Esta recomendação surgiu da conclusão de que as vídeo-verificações de tráfego não incluíam os fins-de-semana, feriados e o período nocturno.

Pela informação fornecida foi possível constatar que, actualmente, as vídeo-verificações são efectuadas aos fins-de-semana, quer durante o período diurno quer nocturno sendo que em regra as vídeo-verificações tem a duração de 5 minutos, em alguns casos a duração é superior devido ao número reduzido de tráfego na via, pelo que se considera que a recomendação foi **implementada**.

Recomendações 11 e 12	Estabelecer medidas que penalizem as concessionárias SCUT pela inoperacionalidade dos equipamentos de contagem
------------------------------	---

A recomendação formulada visava a implementação de medidas que penalizassem as concessionárias pela inoperacionalidade dos equipamentos de contagem de tráfego.

Penalidades

Causa da penalidade	Unid.: m€						
	Beira Interior	Costa de Prata	Interior Norte	Beiras Litoral e Alta	Norte Litoral	Grande Porto	Total
Atrasos na entrada em funcionamento dos lanços	764,3	449,6	96,8	1 613,8	0,0	305,2	3 229,7
Erros na quilometragem nos lanços	710,8	194,3	11,4	0,0	0,0	0,0	916,6
Erro de Facturação	89,4	0,0	304,2	470,1	0,0	208,6	1 072,3
Erro nas tarifas	0,0	222,0	0,0	0,0	0,0	0,0	222,0
Erro nos contadores	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	86,8	88,0
Diferendo	0,0	0,0	0,0	0,0	3 076,5	0,0	3 076,5
Total	1 564,6	865,8	412,4	2 083,9	3 077,6	600,6	8 605,0

Pela informação fornecida pela EP, desde a entrada em funcionamento das concessões SCUT, 2003-2010, a empresa não pagou m€ 8 603 (vide quadro supra) decorrentes fundamentalmente de atrasos na entrada em funcionamento dos lanços. As penalidades por erros de contagem ou inoperacionalidade dos equipamentos representam m€ 88, pelo que se considera que a recomendação foi **implementada**.

Recomendação 13	Efectuar estudos no sentido de identificar as necessidades operacionais do DTSU, para fazer face às exigências de controlo das
------------------------	---

futuras concessões rodoviárias e/ou a monitorização da cobrança de portagem nas concessionárias SCUT

A recomendação foi formulada na medida em que o controlo de tráfego é essencial para o controlo financeiro das verbas a transferir para as concessionárias pelo que a disponibilidade de serviço para esta tarefa é essencial.

A EP não realizou qualquer estudo neste sentido, pelo que se considera a recomendação como **não implementada**.

Recomendação 14

Proceder à aquisição de uma plataforma de *backups* que permita a execução de cópias de segurança de todos os dados e sistemas do centro de dados da Telemática.

A recomendação decorreu da ausência de mecanismos e procedimentos que garantissem a adequada salvaguarda de todos os dados críticos da EP, nomeadamente os referentes à vídeos-verificações.

Durante o ano de 2010 a EP implementou um sistema de gestão de *backups* dos vários servidores da EP que pela visita ao Gabinete de Telemática efectuada no âmbito do presente acompanhamento de recomendações apresenta deficiências, nomeadamente, no que se refere à salvaguarda das vídeo-verificações efectuadas, que são guardadas em CD/DVD no interior do próprio gabinete. Mais, Nov/2010 não foram armazenadas as vídeo-verificações efectuadas porque o centro de telemática da EP não disponha de CD/DVD para esse efeito, pelo que se considera que a recomendação foi **parcialmente implementada**.

Recomendação 15

Elaborar um plano de recuperação dos dados e reposição dos serviços em caso de destruição dos centros de dados.

A quando da auditoria anterior, a IGF concluiu que a área de Telemática não possuía qualquer redundância dos equipamentos, planos de recuperação de dados e serviços e insuficiências ao nível da segurança física.

Em 2010 a EP implementou programa de *'disaster recovery'*, nível 4, o que constitui um avanço importante em termos de continuidade do serviço. No entanto, as restantes lacunas persistem, pelo que se considera que a recomendação foi **parcialmente implementada**.

Recomendação 16

Promover a adopção de políticas, normas e procedimentos relacionados com a segurança e qualidade da informação.

A recomendação decorre da ausência de políticas, normas e procedimentos de segurança da informação aplicados a todos os sistemas de informação da EP.

Para além da EP não se se ter pronunciado sobre esta matéria, em resposta às recomendações implementadas, também no relatório de auditoria interna é referido que a empresa não dispõe de qualquer política de segurança de informação formal nem qualquer plano de segurança dos sistemas de informação, refere ainda falhas nos procedimentos de revisão de acessos de utilizadores, análise de logs, pelo que se considerada a recomendação como **não implementada**.

Anexo XVII – Exercício ao Direito ao Contraditório



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

IGF-EG 02531 300511

EP	
IGF	
DIR	
IVR	
ACC	
EMB	
JTB	
CLD	
INSPEÇÃO GERAL DE FINANÇAS	
UN 30.5.2011	

Exma. Senhora
Subinspetora-Geral
Dra. Maria Isabel Castelão Silva
Inspeção-Geral de Finanças

Rua Angelina Vidal, 41
1199-005 LISBOA

JOSE MARIA LITE MARTINS
Ao Dr. Heitor
31/05/2011
M. ISABEL CASTELÃO SILVA
Subinspetora-Geral

Sua Referência:
E-mail

Sua Comunicação de:
11-05-2011

Nossa referência:
1010

Antecedente:

Saida:
49711

Data:
2011.05.27

Assunto: Auditoria Financeira no âmbito do artigo 62.º da LEO
Processo n.º 2010/35/A3/855
Projeto de Relatório

*Ao c. Heitor Lobo & Val
para análise.
Lx. 2011/05/31
Heitor Aguiar*

No exercício do direito ao contraditório relativamente ao projeto de relatório e anexos, sobre a ação de auditoria que decorreu nesta Empresa, cumpre-nos informar que com exceção dos aspetos a seguir comentados, concordamos com a generalidade das conclusões e recomendações efetuadas, algumas das quais já estão a ser alvo de correção por parte da E.P.

Importa ainda realçar que os valores apresentados no relatório, referentes aos anos de 2009 e 2010 (IFRS), não se encontram de acordo com os valores finais das Demonstrações Financeiras da EP, S.A. para 2010, assinadas pelo Conselho de Administração em 20 de Abril de 2011, dado que no relatório foram utilizados os valores provisórios disponíveis na altura da ação inspetiva. Apesar das alterações verificadas não nos parecerem relevantes para a análise efetuada, manifestamos desde já a nossa disponibilidade para, se assim for entendido, procedermos ao envio dos valores definitivos.

Quanto ao corpo do relatório, permitimo-nos focar alguns aspetos:

No ponto 2.1.7. – Impacto financeiro das negociações com o Grupo Ascendi e com a Euroscut

Na 2.ª tabela da Página 16, a legenda "Costa de Prata" está trocada com "Beiras Litoral e Alta".

Quanto ao primeiro parágrafo da página 17, os valores expressos na tabela referida no ponto anterior relativos à Concessão Beiras Litoral e Alta não consideram o impacte potencial decorrente da introdução de portagens.

De toda a maneira, a tabela escolhida, não reflete o verdadeiro impacte que as negociações tiveram para a EP. A Comissão estimou que a introdução de portagens nas concessões do Norte Litoral, do Grande Porto e da Costa de Prata originaria para o Concedente um impacte favorável nas contas da Estradas de Portugal, bem como nas contas públicas. Assim, e considerando os valores a pagar pela disponibilidade das auto-estradas das três concessões e pelos respectivos serviços de cobrança, foi estimado um benefício para a Estradas de Portugal, em termos de Valor Actual Líquido (VAL) – actualizado à taxa de 6,08% -, de 1.776 milhões de euros. Com a introdução de portagens na concessão das Beiras Litoral e Alta e considerando igualmente os

valores a pagar pela disponibilidade desta auto-estrada e pelo respectivo serviço de cobrança, estima-se que aquele montante seja elevado para cerca de 2 244 milhões de euros.

Considerando o cálculo a preços constantes e para o conjunto da negociação, antes da renegociação destes contratos, e da introdução de portagens, as responsabilidades financeiras da EP com estes contratos eram de 6,3 mil milhões de euros, e agora, contabilizando as receitas de portagem (excluindo a Beiras Litoral e Alta, ainda não portajada) e os pagamentos de disponibilidade destas concessões (incluindo, para além das três SCUT, a Beiras Litoral e Alta, a Concessão Norte e a Grande Lisboa), este valor é reduzido para 3,6 mil milhões de euros, ou seja, verifica-se uma redução dos encargos para a EP de 2,7 mil milhões de euros, com tendência a aumentar assim que se introduzirem portagens na Concessão Beiras Litoral e Alta.

No ponto 2.1.8 – Pedidos de reposição de equilíbrios financeiros e compensações

Releva-se que, na tabela contida na página 18, os valores de compensação dos "Monovolumes" e "Desconto de Utilizadores Frequentes – DUF 2010" eram, à data da ação inspetiva, valores previsionais. Os valores reais, apurados já no decorrer do ano 2011, ascenderam a 867,8 milhares de euros e – 1.496,4 milhares de euros, respetivamente.

No ponto 2.1.9 – Recusa de Visto pelo Tribunal de Contas

No que se refere ao destaque a sombreado na página 20, não se concorda com a afirmação da equipa inspetiva, no que respeita à indicação de que "...mantiveram-se a maioria das ilegalidades referidas, nomeadamente a ausência de estudo de comparador público...", por duas razões: a primeira é a de que a forma e o conteúdo dos estudos económico-financeiros realizados antes do lançamento das concessões, tinha servido sempre até à data, desde a criação do Decreto-Lei n.º 86/2003 para aquele fim; a segunda é a de que já não se mantém essa crítica, uma vez que foram remetidos ao Tribunal de Contas, em 2010, estudos com o comparador relativos a todas as subconcessões e onde se demonstra inequivocamente que o recurso a uma PPP, nos casos das subconcessões, está justificado economicamente, indo de encontro às conclusões dos estudos económico-financeiros realizados.

No ponto 2.1.11 – Impacto dos descontos e incobráveis na cobrança de portagens reais nas SCUT

Quanto ao referido no segundo parágrafo da página 24, a operação de cobrança coerciva na Concessão do Norte Litoral já teve início. Das transações originadas entre 15 de Outubro de 2010 e 31 de Dezembro de 2010 foram recuperados EUR 171.441 (valor S/IVA).

No ponto 2.1.12 – Controlo das receitas de portagens em regime de free flow

Onde, no indicado ponto 1.º dos métodos de controlo se lê "pórticos", deveria dizer-se "sensores na via".

No ponto 2.4.2.2 – Evolução dos principais rendimentos

Para concretização do primeiro parágrafo da página 33, pode ser especificado em que vias sob administração direta da EP, estavam previstas ser introduzidas portagens em 2011: em princípio apenas na A23 entre Abrantes e Torres Novas (Nó da A1).

No ponto 2.5.1 – Cumprimento das recomendações do Relatório n.º 1551/2008 da IGF:

Resulta da apreciação efetuada pela IGF que 50% das suas 6 recomendações desse relatório não foram implementadas, o que constitui uma referência negativa quanto à aparente irrelevância que esta Empresa teria dado às mesmas.

Contudo, tal como foi oportunamente referido à equipa inspetiva, o registo desse relatório não foi localizado na EP, pelo que as recomendações total ou parcialmente implementadas, o foram por força das circunstâncias da evolução do processo decorrente da alteração do modelo financeiro e organizacional imposto pela execução do Contrato de Concessão com o Estado.

Este é um constrangimento exógeno à própria Empresa, prejudicando a apreciação que a IGF faz neste item do seu relatório. Se a EP tivesse tido conhecimento oportuno dessas recomendações, poderia eventualmente ter-lhes dado um grau de cumprimento mais adequado.

No ponto 2.6 – Gestão de Riscos na Empresa

A EP já promoveu e concluiu a revisão obrigatória anual do PGRIC, com referência a 31 de Dezembro de 2010, no cumprimento das recomendações do Conselho de Prevenção da Corrupção.

Esse ciclo anual ficou concluído em 23 de Março de 2011, tendo sido remetida uma nova versão desse plano às entidades jurisdicionais, tutelares e inspetivas, bem assim como está disponível nos termos legais, no sítio da Empresa em <http://www.estradasdeportugal.pt/index.php/pt/governo-da-sociedade/controlo-do-risco>.

No Anexo III – Ponto 5 – Circuitos de controlo e auditoria implementados

Em relação ao conteúdo da página 62, após aprofundamento jurídico interno na EP, e submissão de posições fundamentadas pelas Operadoras/Concessionárias, ficou estabilizado que o valor unitário por Transação Agregada seria elegível para remunerar transações isentas originadas no âmbito da legislação de discriminação positiva. Este aspeto é economicamente inócuo no âmbito do Contrato de Prestação de Serviço do Norte Litoral (a receita da Operadora associada a este pagamento é deduzida aos custos a compensar pela EP pelo que, salvo um ligeiro efeito temporal, há uma neutralidade de fluxos), não o sendo contudo no caso dos Contratos de Prestação de Serviço com a ASCENDI O&M. Neste caso o controlo da magnitude será feito através da mecânica de controlo instalada.

No que se refere em especial às conclusões e recomendações, afigura-se nos pertinente mencionar o seguinte:

2.º § da Conclusão 1.2 e respetiva Recomendação a)

Quanto à recomendação a) de promover esforços no sentido de ultrapassar as questões que impedem a cobrança de portagens nos sublanços N 104 – Vila do Conde e Maceda – Cortegaça, importa referir que o primeiro já foi incluído nas negociações em curso com a Norte Litoral para a expansão da cobrança aos restantes sublanços desta subconcessão.

Quanto ao segundo o assunto, importa referir que a não introdução de portagens neste lanço foi a proposta que Comissão de Negociações negociou com a concessionária e a que correspondeu ao investimento e veio a merecer o despacho conjunto MFAP/MOPTC de aprovação em 29.12.2008 e incluída no Acordo Global aprovado.

As portagens serão introduzidas logo que seja materializado o alargamento do Miramar-Maceda, o qual tem vindo a ser discutido entre o Estado e a Ascendi, sendo que os principais obstáculos a ultrapassar serão o cumprimento da lei dos utentes, que não permitem assegurar as características de auto-estrada durante as obras e a disponibilização de um financiamento imediato para a sua concretização, estimado na ordem dos 100 M€.

2.º § da Conclusão 1.4 e respetiva Recomendação b)

Handwritten signature and initials

Efetivamente a EP não deu desenvolvimento a nenhum dos 3 Concursos indicados. Relevamos no entanto o concurso da Rota Oeste tem um efeito positivo para as contas da EP. De facto a EP assumiu o encargo com a A21 – estimado em 204 M€ a pagar em 2013 – pelo que o concurso para esta Concessão, permitiria diferir este encargo por um período de 30 anos, assegurando ao mesmo tempo que os encargos seriam financiados pelas receitas da A21, tornando a gestão de tesouraria da EP mais fácil, neste período em que o recurso a grandes volumes de financiamento são fortemente penalizados nos respetivos custos de financiamento.

Conclusão 1.6

Torna-se a referir que com a negociação dos contratos, verifica-se uma redução dos encargos para a EP de 2,7 mil Milhões de euros, com tendência a aumentar assim que se introduzirem portagens na Concessão Beiras Litoral e Alta.

Conclusão 1.7

Há que referir, no entanto, que o montante obtido nas negociações partiu de valores pedidos para reequilíbrios financeiros pelas Concessionárias; alguns já com Tribunais Arbitrais em curso. Esses valores (no total 1,3 mil milhões de euros) atingiam valores expressivos sobretudo nas Concessões Norte, Interior Norte e Costa de Prata por factos ocorridos entre 2000 e 2005, relacionados com as alterações de traçado motivadas por factos ambientais.

O valor final obtido foi portanto cerca de metade do total reclamado.

2.º § da Conclusão 1.8

Fazemos notar na conclusão 1.8 a referência à recusa do "visto" das subconcessões Baixo Tejo e Pinhal Interior não é correta, porque estas duas subconcessões nunca em momento nenhum foram chumbadas pelo TC.

O Estudo comparativo (CSP) foi efetuado pela EP e entregue ao Tribunal de Contas após a emissão do acórdão de recusa de visto prévio de 5 subconcessões. Embora não concedendo que tal (CSP) resolva a ilegalidade inicial, o TC entendeu conceder o Visto, e explicitou as suas razões em novo Acórdão, nas quais se reconhece a existência desse estudo comparativo.

Fazemos notar, no entanto, que quer o comparador, feito *a posteriori* a pedido do TC, mas agora, depois dessa recomendação, sempre feito *a anteriori* pela EP, quer os estudos feitos pela EP e então designados por estudos de viabilidade económico-financeira das subconcessões – feitos antes do lançamento das parcerias - apontem para as mesmas conclusões, ou seja, que a opção tomada pela EP foi a mais adequada e vantajosa, tendo sido feita dentro das estimativas orçamentais iniciais.

Último § da Conclusão 1.9 e respetiva Recomendação c)

A EP, à semelhança do que efetuou noutros anos, vai propor este ano ao Governo a eliminação da isenção de Agosto, com proposta de atuação já aprovada pelo CA. Essa proposta aliás já foi enviada em sede de medidas a propor à "troika" de reforço de receitas no sector rodoviário e essa recomendação está aliás em linha com o que constou no relatório do OE2011.

1.º § da Conclusão 1.10 e respetiva Recomendação d)

Uma vez que da renegociação dos contratos resultam benefícios líquidos para a EP, nos termos do estipulado no n.º 7 da Base 2 do Contrato de Concessão da EP que se cita "Como forma de obter os direitos sobre os benefícios económicos futuros referentes ao período subsequente à

verificação do termo inicial (...) a concessionária realiza os pagamentos que incumbem ao Estado...". o Estado solicitou que a EP apoiasse técnica e juridicamente a Comissão de Negociação.

É uma matéria em que a EP poderá e deverá insistir, mas será sempre uma decisão das tutelas.

Conclusão 1.12 e respetivas Recomendações e) e f)

No que respeita às considerações que resultam na Recomendação e), atualmente a Plataforma de Sistema de Informação de controlo de receitas de portagens em regime *free flow* tem os fluxos de tráfego e de cobrança em estabilização, permitindo às áreas de negócio da empresa (Direção de Concessões e Gabinete Financeiro) analisar a informação e cruzando a informação de receitas enviada pelas concessionárias.

O Gabinete de Sistemas de Informação da EP aguarda o início do envio do fluxo de informação relativo às transferências bancárias das concessionárias, conforme definido nos documentos de normas definidos com as mesmas durante o ano de 2010. Esse fluxo permitirá um cruzamento adicional da informação sobre as receitas de portagens.

Quanto às considerações que se traduzem na Recomendação f), o Gabinete de Sistemas de Informação, apesar de já dispor das primeiras versões de vídeo-verificações, aguarda ainda pela implementação, por parte das concessionárias, de versões estabilizadas das plataformas de vídeo-verificações dos Pontos de Cobranças, de forma a dar por concluído este mecanismo de controlo.

Conclusão 2.1

Como já referido anteriormente, os valores apresentados no relatório referentes aos anos 2009 e 2010 (IFRS) não estão de acordo com os valores finais das Demonstrações Financeiras da EP para 2010, assinadas pelo Conselho de Administração em 20 de Abril de 2011.

A redução das amortizações traduz uma redefinição dos investimentos futuros da EP, nomeadamente ao nível da conservação periódica e corrente em resultado do levantamento das necessidades efetivas da rede e uma melhor adequação das intervenções a realizar nessa mesma rede. Assim a redução das amortizações não é apenas decorrente da aplicação da IFRIC 12, mas na parte mais significativa da redução da previsão das necessidades de investimento futuro da EP.

Adicionalmente, a EP renegociou os contratos de conservação corrente para abrangerem o desenvolvimento de tarefas adicionais que estão na base da maior durabilidade dos trabalhos realizados, tendo posteriormente, no âmbito do Plano de redução dos custos operacionais, procedido ao alargamento do prazo de aplicações destes contratos com a respetiva redução da imputação anual.

Há igualmente que mencionar que a causa do aumento dos custos operacionais indicados para 2010 (estimados em Novembro de 2010) resulta de se estar a comparar valores para 2010 com IVA incluído com valores de 2009 sem IVA.

2.º § da Conclusão 2.2

O endividamento da EP a 31 de Dezembro de 2010 ascendeu a 1 993 M€.

Conclusão 3

De realçar que o Plano de Atividades de 2010, datado de 26 de Janeiro de 2010, tinha por base as políticas contabilísticas de acordo com uma análise embrionária da transição POC para SNC,



conforme foi descrito no respetivo relatório, pelo que não consideramos que sejam totalmente comparáveis com os valores da execução estimada para 2010 no Plano de Atividades 2011-2012, que teve por base uma versão quase final dos princípios contabilísticos IFRS.

De notar que os valores estimados para o ano de 2010 no Plano de Atividades de Janeiro de 2010 pressupõem que a EP poderia deduzir a totalidade do IVA e seria ressarcida dos valores a receber. No Plano de Atividades 2011-2012, a estimativa dos valores de 2010 tem como pressuposto que a EP só não suportaria o IVA relacionado com a atividade das vias portajadas. Assim os valores apresentados na Demonstração de Resultados foram construídos com pressupostos completamente diferentes.

De acordo com o primeiro quadro da folha 30 que compara os valores do Plano de Atividades para 2010 e a execução estimada para 2010 no Plano de Atividades 2011-2012, a execução orçamental ao nível do resultado líquido foi estimada em -24,5 M€ e não -53,3 M€, como referido na conclusão do ponto 3.

Adicionalmente há que notar que o valor previsto para a venda de imóveis incluía a venda da Sede da EP que se estimava ser de 40 M€, a qual não foi possível de concretizar até à data.

2.º § da Conclusão 4.3

O valor de 77,0 M€ é relativo à previsão do recebimento de IVA referente aos anos de 2008 a 2010.

2.º e 3.º §§ da Conclusão 6

De referir que o enquadramento legal da EP não permite a intervenção do Estado, nomeadamente devido ao Contrato de Concessão celebrado entre a EP e o Estado.

Por essa razão, a EP enviou à tutela uma alteração ao Contrato de Concessão, de modo a que o Estado pudesse conceder apoio financeiro direto ou indireto.

Foi igualmente dada prioridade à revisão da cobrança e incidência da Contribuição de Serviço Rodoviário.

2.º e 3.º bullets da Conclusão 7.1 e respetivas Recomendações j) e k)

O processo de regularização dos bens imóveis afetos à EP é complexo, atendendo à necessidade de reconstituição de todo o acervo documental necessário ao seu registo e regularização matricial e predial, prévios à possibilidade do desinvestimento nos bens que não estão atualmente afetos à exploração. Dessas regularizações patrimoniais resultou que em 2008 estavam em curso 500 casos, tendo sido concluídos 150; em 2009 decorreram 900 casos, concluindo-se 170; e em 2010 decorreram 1.100 casos, tendo-se concluído 300.

Também o número de parcelas que têm sido objeto de leilão se encontra em crescendo, não obstante as dificuldades do mercado tenham conduzido à recolocação dos imóveis que resultam de leilões desertos, através de operadores especializados para o efeito. Deste modo, ocorreram 14 ofertas públicas em 2008 (nas modalidades de hasta pública, negociação, publicação prévia de anúncio, alienação direta, ou leilão público); 46 procedimentos dessa natureza em 2009; e 71 procedimentos em 2010.

As escrituras dessas alienações resultaram nos seguintes valores líquidos: 2,2 M€ em 2008; 1,2 M€ em 2009; e 15,1 M€ em 2010.

Não se pode deixar de salientar que o stock de imóveis no valor de 49,5 M€ é significativamente influenciado pelo valor do imóvel correspondente à sede da Empresa, o qual representa, por si só, 40 M€.

A

Q

Conclusão 7.2 e respetiva Recomendação I)

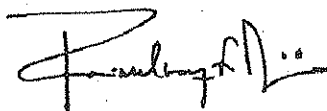
No que respeita às recomendações já provenientes do Relatório n.º 1700/2008 e que agora estão resumidas na Recomendação I), foram tomadas medidas de minimização da salvaguarda destas cópias de DVDs para disco da Rede Informática, o qual é alvo regular de regras bem definidas e estruturadas de *backup* automático, bem como a garantia de envio de *tapes* de *backup* para um local geograficamente distante (Coimbra). Adicionalmente os DVDs serão também armazenados num local mais seguro e com controlo de acessos mais fiável, em particular o Centro de Dados da Empresa.

Numa segunda fase, já no decorrer do Plano de Continuidade de Negócio em avaliação, toda esta salvaguarda será alvo de cópia para um Centro de Dados secundário, previsivelmente localizado em Viseu.

Com os melhores cumprimentos.

O Conselho de Administração.

GAG/



Rui Nelson Dinis
Administrador



Ana Tomaz
Administradora