

Reunião
7.9.2011
Reunião/Audição
20.9.2011



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio às Comissões

COFAP

Nº Único 405417

Entrada/Saída nº 68 Data 1/9/2011

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Economia e
Obras Públicas

Of. n.º 68/COFAP/2011

01-09-2011

Assunto: Relatório de Auditoria à EP - Estradas de Portugal.

Junto tenho a honra de remeter cópia do Relatório de Auditoria realizada pelo Governo à EP Estradas de Portugal, o qual tinha sido solicitado pela COF, ao abrigo do nº 4 do artigo 62º da Lei de Enquadramento Orçamental, por se considerar que o mesmo se enquadra também no âmbito de competências da Comissão a que V.Exa. preside.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão,

(Eduardo Cabrita)

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

CEOP

Nº ÚNICO 405417

ENTRADA / SAÍDA Nº 129 DATA 01/09/2011



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete da Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Divisão de Apoio às Comissões
COFAP
N.º Único <u>404732</u>
Entrada/Série nº <u>132</u> Data <u>25/8/2011</u>

Ofº n.º 722/SEAPI – 11 Agosto 2011

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de
Orçamento, Finanças e
Administração Pública
Deputado Eduardo Cabrita

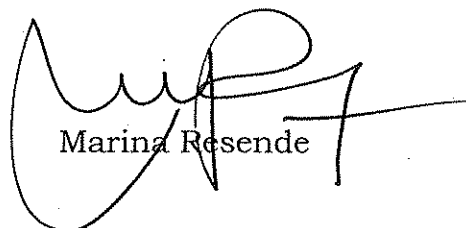
Assunto: EP – Estradas de Portugal, S.A.

Auditoria financeira no âmbito do artigo 62.º da LEO

Encarrega-me a Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto remeter cópia da nota n.º 234 de 8 de Agosto de 2011, do Gabinete do Senhor Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares e do ofício n.º 979 de 08 de Agosto de 2011 do Gabinete do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, de acordo com o despacho exarado por S. Exa. a Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças, respeitante ao assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete


Marina Resende



A Comissão Parlamentar
de Orçamentos, Finanças e
Administração Pública,

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Gabinete do Ministro Adjunto e dos Assuntos Parlamentares

de acordo com o despacho
exarado por S. Ex.^a a Secretá-
ria de Estado do Tesouro
e das Finanças.

Nota n.º 234

2011/08/08

[Handwritten signature]
CHEFE DO GABINETE
Marina Resende
10/08/2011

Gabinete da Secretária de Estado
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Intrada N.º 591

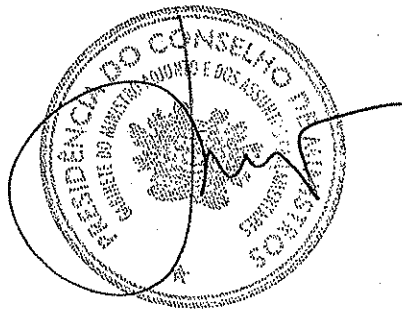
Data 09 / 08 / 2011

DE: GMAAP

PARA: GSEAPI

Assunto: EP - Estradas de Portugal, SA
Auditoria financeira no âmbito do artigo 62º da LEO

Junto se remete, para os devidos efeitos, o ofício n.º 979, desta data, do Gabinete de S. E. o Ministro de Estado e das Finanças, sobre o assunto supra mencionado.



Vítor Sereno
Chefe do Gabinete do Ministro Adjunto
e dos Assuntos Parlamentares



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS	
GABINETE DO MINISTRO ADJUNTO E DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES	
ENTRADA N.º	322
DATA	08, 08, 2011

08.AGD11 00979

Exmo Senhor
Chefe do Gabinete de S. E.
o Ministro-Adjunto e dos Assuntos
Parlamentares

Sua referência

Sua Comunicação

Nossa referência
Ent. 5525/11 Proc. 02.01

Assunto: EP – Estradas de Portugal, SA
Auditoria financeira no âmbito do artigo 62.º da LEO

Exmo Senhor,

Encarrega-me S. E. o Ministro de Estado e das Finanças de enviar a V. Exa o Relatório n.º 842/2011, bem como fotocópia do ofício n.º 1899, de 14 de Julho de 2011, da Inspeção-Geral de Finanças, sobre o assunto em epígrafe, no qual recaiu o seguinte despacho:

De S. E. o Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças:
" Proponho o envio à Comissão Parlamentar do orçamento e Finanças que solicitou a realização da auditoria a que respeita o presente relatório
À Consideração de S.E. o MEF.
a) Maria Luís Albuquerque
28/Jul/11"

Com os melhores cumprimentos.

O Chefe do Gabinete,

(Pedro Machado)

C/c: Gab. SETF
Senhor IGF

SECRET. (M.E.P.)	DIR. F. Finp. (M. de F.)	ADJ. Pol. (G. de F.)	ADJ. Pol. (Contab.)	SECRET. (G. de F.)	SECRET. (M. de F.)	SECRET. (M. de F.)
SECRET. (M. de F.)	ADJ. Pol. (S. de F.)	ADJ. Pol. (S. de F.)	ADJ. Pol. (P. de F.)	SECRET. (M. de F.)	SECRET. (M. de F.)	SECRET. (M. de F.)

8 // 8 // 11

/CD

DESPACHO N.º 984/11 - SETE



inspeção geral. finanças

propõe o envio à Comissão Parlamentar do Orçamento e Finanças que solicitou a realização da auditoria a seu respeito o presente relatório.

A consideração do S.E. o P.E.F.

Exmª. Senhora
Chefe do Gabinete da Senhora Secretária de Estado do Tesouro e Finanças
Av. Infante D. Henrique, 1
1149-009 LISBOA

28/JUL/11
Maria Luís Albuquerque
Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças

P/mem

81 anos a acrescentar Valor à gestão pública

S/referência

N/referência

Proc. 2010/35/A3/855

Assunto: EP - Estradas de Portugal, SA
Auditoria financeira no âmbito do artigo 62º da LEO

A fim de ser submetido à consideração da Senhora Secretária de Estado do Tesouro e Finanças, junto se remete a V. Exª o Relatório nº 842/2011 e CD, elaborados, por esta Inspeção-Geral, sobre o assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos.

António Pereira

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS	
Entrada nº	5525 de 1/8/11
Procº	02.01 Dip. _____

O INSPECTOR-GERAL

JOSÉ MARIA LEITE MARTINS

Anexo: 1 Relatório e 1CD /MAP

SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E DAS FINANÇAS	
Destino	IGF
Saída nº	6078
de	29.07.11 Pº 055.054/11

SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E DAS FINANÇAS			
Ent. 4242 de 15/07/2011			
P.º: 55.054/11			
DGTF	<input type="checkbox"/>	ANCP	<input type="checkbox"/>
PARP	<input type="checkbox"/>	IGCP	<input checked="" type="checkbox"/>
IGF	<input checked="" type="checkbox"/>	GPEARI	<input type="checkbox"/>
Erat: A Pa (Telmo Mendes)			
A Chefe do Gabinete			
(Maria Luísa Pacheco)			
Sua N.º 6077			
de 29.07.11 - S.E.M.F.			

11/09

EP – Estradas de Portugal, SA

Auditoria financeira no âmbito do artigo 62º da LEO

Proc. n.º 2010/35/A3/855

Relatório n.º 842/2011

Junho de 2011

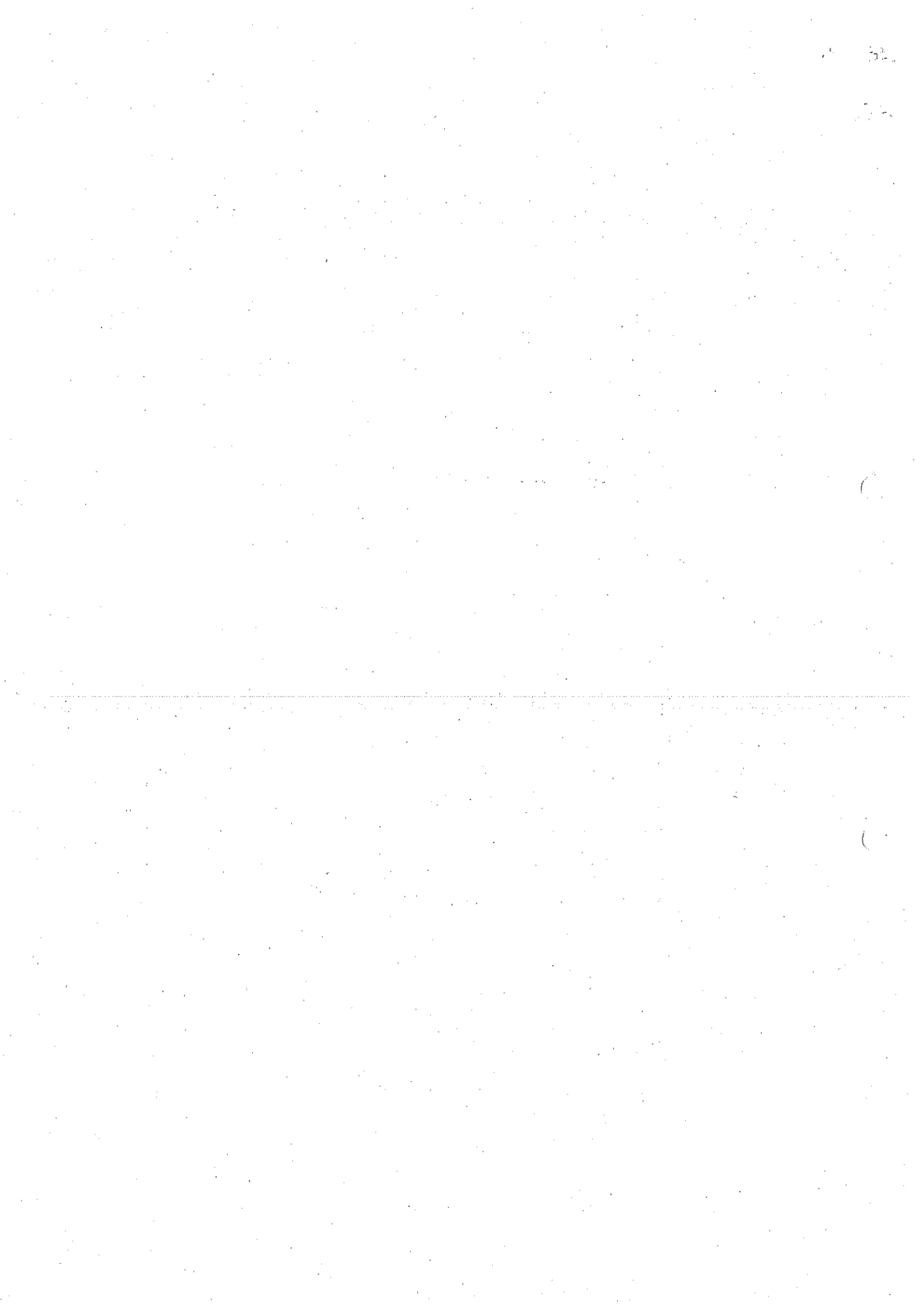
i n o v a ç ã o
I n t e g r i d a d e
f i a b i l i d a d e

**FICHA TÉCNICA**

NATUREZA	Auditoria Financeira.
ENTIDADE AUDITADA	EP – Estradas de Portugal, SA.
FUNDAMENTO	O trabalho teve origem numa solicitação da Comissão Parlamentar do Orçamento e Finanças da Assembleia da República (AR) ao Governo, de 15/Jun/2010, remetida à IGF em 24/Jun/2010, pelo Gabinete do Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, no âmbito do nº 4 da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), que permite à AR determinar ao Governo a realização de auditorias, no âmbito do controlo da despesa pública.
ÂMBITO	Exercício de 2010.
OBJECTIVOS	O objectivo principal consistiu na análise da sustentabilidade económica e financeira da empresa, a médio prazo, tendo em conta a evolução das principais receitas e despesas e as projecções futuras, em especial as relacionadas com a gestão das concessões e subconcessões e com os compromissos que decorrem da execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN).
METODOLOGIA	A metodologia e os procedimentos adoptados foram os normalmente seguidos pela IGF em situações idênticas, sendo de destacar os seguintes: Identificação e análise da informação relevante para os objectivos da acção; Reuniões com o Conselho de Administração (CA) e outros responsáveis pelos vários serviços da EP; Identificação do impacto, presente e futuro, das concessões e subconcessões nas contas da empresa, incluindo os decorrentes da introdução de portagens nas SCUT e dos pedidos de reequilíbrio económico e financeiro já outorgados com as concessionárias e previstos a curto prazo; Análise da situação económica e financeira da EP e da execução orçamental; Análise dos instrumentos previsionais de gestão de médio/longo prazo, incluindo as projecções económico-financeiras, respectivos pressupostos e base de sustentação, bem como outros estudos desenvolvidos no âmbito da análise/avaliação da sustentabilidade económica e financeira da EP.
CONTRADITÓRIO	Nos termos do artº 12º do DL nº 267/2007, de 31/Jul e do artº 100º do CPA, o relatório foi sujeito a contraditório formal, realizado em 11/Mai/2011, tendo a resposta da entidade auditada sido recebida, em 27/Mai/2011.
CICLO DE REALIZAÇÃO	O trabalho teve início em Setembro de 2010 e, após algumas interrupções, foi concluído em Junho de 2011.
DIRECÇÃO	IFD Heitor Reis Agrochão.
EQUIPA	Coordenação: CdE Fernando Lobo do Vale. Execução: Inspectores José Alvoeiro da Silva, Maria de Lurdes Tavares e Maria Alice Paulos.

Nota: Os conceitos, termos e expressões geralmente utilizados pela IGF nos seus produtos de controlo constam do «Glossário Geral da IGF», disponível na Informação Técnica / Glossários, no site <http://www.igf.min-financas.pt>.

Este Relatório não poderá ser reproduzido, sob qualquer meio ou forma, nos termos da legislação em vigor.



PARECER:

*À consideração superior, com
a minha concordância.
IGF, 13 de julho 2011
fide*

M. ISABEL CASTELÃO SILVA
Subinspectora-Geral

1. Concordo com o presente relatório, destacando-se no sumário executivo que se segue os aspectos principais.
2. Todavia, parece-me útil realçar o seguinte:
 - A empresa não dispõe de um modelo de financiamento que lhe permita assegurar a sustentabilidade económica e financeira;
 - Os *cash-flows* das ex-SCUT só serão positivos a partir de 2025, sendo que até esse ano geram necessidades de financiamento da ordem dos M€ 4 433;
 - As 7 subconcessões lançadas/adjudicadas nos últimos 3 anos, apenas a partir de 2039 terão *cash-flows* positivos, originando, até 2030, necessidades de financiamento de M€ 6 332;
 - Já em 2015 a dívida bancária deve atingir M€ 4 256, sendo que o período 2011-2015 responsável por M€ 2 255.
3. Nos termos do n.º 6 do art.º 15.º do DL n.º 276/2007, de 31 de Julho, o CA da EP deve, no prazo de 60 dias contados a partir da data de recepção do presente relatório, informar esta Inspeção-Geral sobre as medidas e decisões entretanto adoptadas para dar cumprimento às recomendações formuladas.

À consideração superior.

IGF, 12 de Julho de 2011

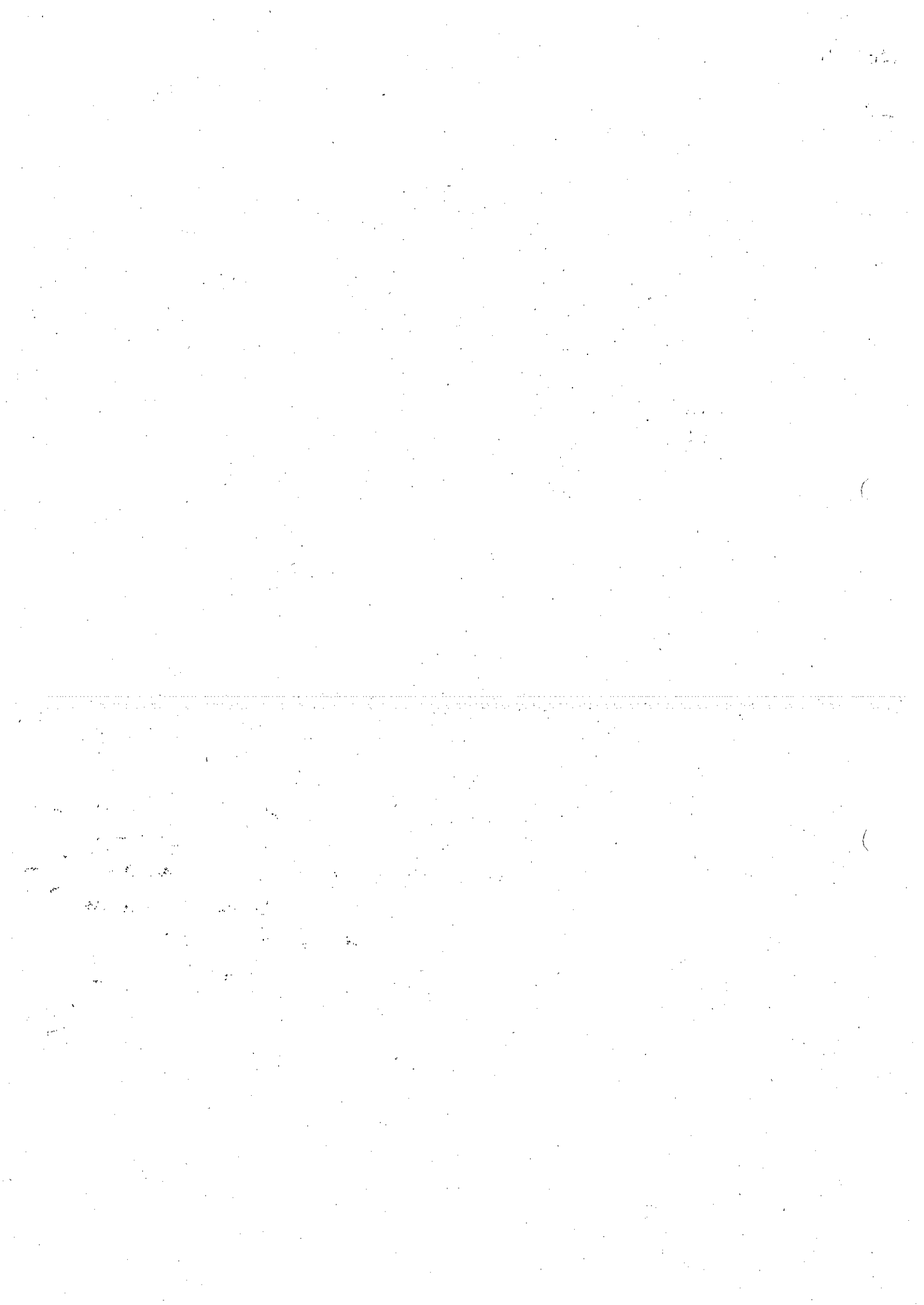
Heitor Agrochão
HEITOR DOS REIS AGROCHÃO
Inspector de Finanças Director

DESPACHO:

*Comando, encaminhando a
propriedade do art.º 62.
A consideração de S. Ex.ª, a
Secretaria de Estado do Território
e das Finanças.*

14.7.2011

João Maria Leite Martins
JOSÉ MARIA LEITE MARTINS
Inspector-Geral



SUMÁRIO EXECUTIVO

Este relatório apresenta os resultados da auditoria realizada à EP – Estradas de Portugal, SA, solicitada pela Comissão Parlamentar do Orçamento e Finanças da Assembleia da República ao Governo, em 15/Jun/2010, determinada pelo então Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, em 24/Jun/2010, e insere-se no âmbito do n.º 4 do artigo 62º da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), com o objectivo principal de analisar a sustentabilidade económica e financeira da empresa, a médio prazo, tendo em conta a evolução das principais receitas e despesas e as projecções futuras, em especial as relacionadas com a gestão das concessões e subconcessões.

Considerando as evidências obtidas, a análise e avaliação das mesmas, os principais aspectos a relevar desta acção são os seguintes:

1. 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, encontram-se ainda em fase de construção 544 km.
2. 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, sendo que, nas restantes (Beira Interior, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta e Algarve) a decisão de cobrança foi suspensa pelo Governo.

Esta medida vem aliviar os encargos com estas concessões, prevenindo-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 *cash-flows* negativos até 2025, no montante global de M€ 4 433,1.
3. Invocando à data da introdução de portagens nas ex-SCUT do Norte Litoral e da Costa da Prata 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. Estas situações carecem de ser urgentemente ultrapassadas dado que representam uma importante perda de receitas para a EP.
4. A projecção dos *cash-flows* 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 acumulado de M€ 6 332,1 até 2030)**, prevenindo-se que comecem a gerar receitas líquidas apenas a partir de 2039, momento em que ocorre o termo da maioria dos contratos.

O volume de investimento realizado nas PPP do sector rodoviário, até 2010, ascendeu M€ 9 579.

Entre 2011 e 2015 os encargos líquidos com as SCUT e ex-SCUT ultrapassarão os M€ 2 000.

Existem percursos nas ex-SCUT da Costa da Prata e do Norte Litoral onde ainda não são cobradas taxas de portagem.

Quanto às 7 subconcessões os *cash flow* líquidos previstos, para o período de 2010 a 2030, são negativos, em M€ 6 242.

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.

5. Está 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.

6. 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.

Os pagamentos anuais por disponibilidade, que já incluem os investimentos adicionais solicitados pela EP e que permitem uma aferição e monitorização do sistema *Multi-Lane Free Flow*, elevam-se a cerca de m€ 17 070, acrescidos dos custos anuais com a respectiva manutenção e operação de aproximadamente m€ 176.

7. 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 de portagens reais** nas ex-SCUT, no valor global de **M€ 1 018,4**. Salienta-se que o risco de tráfego passou para a EP.

Quanto às **concessões com portagem real, do grupo Ascendi, o risco de tráfego, também, foi transferido para a EP**. De facto, 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).

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, **crescimento económico**, comportamento do preço 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**.

8. 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 conces-

A concretização dos concursos a decorrer provocará um impacto significativo nas necessidades de financiamento.

As receitas provenientes das ex-SCUT, serão insuficientes, a curto e médio prazo, para equilibrar os pagamentos devidos pela EP a estas concessionárias e estarão sujeitas às mesmas variáveis macro-económicas que a Contribuição do Serviço Rodoviário.

O reequilíbrio financeiro das concessões do grupo Ascendi e Norscut implicou um custo de M€ 717.

sões, 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.

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.

9. O Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia, **recusou o visto** aos processos de **5 subconcessões da EP (Algarve Litoral, Baixo Alentejo, Douro Interior, Litoral Oeste e Transmontana)**, por violação de diversas disposições legais.

Após variados pedidos de esclarecimentos do Tribunal e 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 que implicavam a susceptibilidade de alteração do resultado financeiro do procedimento, isto é, se não tivessem ocorrido, era possível que tivessem sido alcançados resultados diferentes, com melhor protecção dos interesses financeiros públicos.

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

10. O Sistema de Informação delineado para o controlo de receitas de portagem nas vias em regime de *free flow* (ex-SCUT) 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.

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.

O circuito financeiro previsto no Sistema de Informação de controlo das portagens nas vias em regime de *free flow* ainda não se encon-

O Tribunal de Contas recusou a concessão de visto aos contratos de 5 subconcessões rodoviárias, em sede de fiscalização prévia.

Contudo, tendo em conta as circunstâncias e após diversos esclarecimentos o Tribunal de Contas veio, a título excepcional, conceder os vistos.

O Sistema de Informação do controlo das receitas de portagens em regime de *free flow* (ex-SCUT), ainda não está adequado a um rápido controlo das receitas, nem permite, ainda, apurar com exactidão a percentagem que representam os descontos/isenções e os inco-bráveis.

tra 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.

- 11.** Entre 2007 e 2009, foram contratados com a sociedade de advogados Sêrvulo 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

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.

- 12.** 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.

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 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).

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.

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).

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.

- 13.** 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

A EP pagou serviços de consultadoria encomendados pelo Estado, no montante de m€ 710.

No período de 2008 a 2010 verificou-se uma melhoria dos resultados, sendo que o principal contributo em 2010 deveu-se à aplicação do novo sistema contabilístico (IFRIC 12).

2010 foi de M€ 633,4 (sem IVA).

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).

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.

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).

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 *signing fee* da AE Centro (M€ 200,0).

14. 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.

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.

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.

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).

15. 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.**

A EP deve adequar os financiamentos aos activos financiados, medida que mais se justifica pelo elevado endividamento bancário.

Apesar da introdução de portagens em todas as SCUT, a EP prevê que o resultado líquido se degrade substancialmente a partir de 2014.

Atendendo à conjuntura actual, o investimento directo da EP manterá um nível baixo.

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.

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.

Caso venham a verificar-se maiores exigências em termos de investimento à EP por parte do concedente, a despesa de investimento irá necessariamente aumentar.

- 16.** As receitas de portagem irão atenuar a pressão em termos de necessidades de financiamento e, conseqüentemente, 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.

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.

- 17.** Em 29/Nov/2010, por despacho conjunto das tutelas ministeriais, foi criado um grupo de trabalho (MF, MOPTC e EP) 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 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 projecções até 2015, apesar das solicitações da IGF.

Apenas foram disponibilizadas as projecções dos *cash-flows* plurianuais relacionados com concessões e subconcessões até 2050, para além das projecções económico-financeiras para 2011-2012 incluídas no Plano de Actividades e Orçamento para 2011.

- 18.** 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.

Com base nas projecções da EP dos *cash-flows* plurianuais das concessões e subconcessões até 2015 (encargos líquidos), é possível antecipar o significativo acréscimo das **necessidades de finan-**

Desconhece-se o resultado do estudo elaborado pelo Grupo de Trabalho, nomeado em Novembro de 2010, sobre o financiamento da EP.

A EP não tem um modelo de financiamento viável, que permita demonstrar a sustentabilidade económico-financeira.

ciamento, 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).

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.

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.

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.

Em 2015 a dívida bancária deve ascender a cerca de M€ 4 256, sendo o período de 2011-2015 responsável por M€ 2 255.

Caso o Estado não intervenha com medidas adequadas, a empresa irá deparar com sérias dificuldades em se financiar até 2013 e, perspectiva-se, a sua insustentabilidade financeira a partir de 2014.

ÍNDICE

Pág.

SUMÁRIO EXECUTIVO	3
1. INTRODUÇÃO	13
1.1. FUNDAMENTAÇÃO	13
1.2. OBJECTIVOS	13
1.3. METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS	14
1.4. ENQUADRAMENTO GERAL DA ENTIDADE	15
2. RESULTADOS DA ACCÃO	16
2.1. GESTÃO DA ÁREA DAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES	16
2.1.1. <i>Intervenção do Estado no sector rodoviário</i>	16
2.1.2. <i>Parcerias Público-Privadas (PPP)</i>	17
2.1.3. <i>Concessões do Estado em regime SCUT e ex-SCUT</i>	18
2.1.4. <i>Subconcessões contratadas pela EP</i>	20
2.1.5. <i>Outras vias</i>	21
2.1.6. <i>Contratos de prestação de serviços de cobrança de portagens</i>	22
2.1.7. <i>Impacto financeiro das negociações com o Grupo Ascendi e com a Euroscut</i>	24
2.1.8. <i>Pedidos de reposição de equilíbrios financeiros e compensações</i>	25
2.1.9. <i>Recusas de visto pelo Tribunal de Contas</i>	28
2.1.10. <i>Impacto dos descontos e incobráveis na cobrança de portagens reais nas SCUT</i>	29
2.1.11. <i>Controlo das receitas de portagens em regime de free flow</i>	31
2.1.12. <i>Prestações de serviços pagas pela EP por ordem do Estado</i>	32
2.2. EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA 2008-2010	33
2.2.1. <i>Nota prévia</i>	33
2.2.2. <i>Situação económica</i>	33
2.2.3. <i>Situação Financeira</i>	35
2.3. EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DE 2010	37
2.3.1. <i>Orçamento de exploração</i>	37
2.3.2. <i>Investimentos e financiamento</i>	37
2.4. PROJECCÕES ECONÓMICO-FINANCEIRAS E ANÁLISE DA SUSTENTABILIDADE DA EP	38
2.4.1. <i>Projeções económico-financeiras de médio e longo prazo</i>	38
2.4.2. <i>Projeções económicas 2011-2012</i>	39
2.4.3. <i>Plano de investimentos 2011-2012</i>	44
2.4.4. <i>Dívida bancária e Necessidades de financiamento 2011-2012</i>	44
2.4.5. <i>Cash-flows plurianuais das concessões e subconcessões 2010-2030</i>	46
2.4.6. <i>Análise da sustentabilidade económico-financeira da EP</i>	47
2.5. CUMPRIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DE AUDITORIAS ANTERIORES	48
2.5.1. <i>Cumprimento das recomendações do relatório nº 1551/2008, da IGF</i>	48
2.5.2. <i>Cumprimento das recomendações do relatório nº 1700/2008, da IGF</i>	49
2.6. GESTÃO DE RISCOS DA EMPRESA	50
2.6.1. <i>Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas (PGRIC)</i>	50
2.6.2. <i>Relatório da execução do PGRIC no 1º semestre de 2010</i>	51

3. EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO	52
4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	52
5. PROPOSTAS	62

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AE	Autoestrada
AR	Assembleia da República
AT	Administração Tributária
CA	Conselho de Administração
CMVMC	Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas
CNC	Comissão de Normalização Contabilística
CSR	Contribuição de Serviço Rodoviário
DL	Decreto-lei
E	Estimativa
EBIT	<i>Earnings Before Interest and Taxes</i> (Resultado Operacional)
EBITDA	<i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i>
EP/Empresa	EP – Estradas de Portugal, SA
EPE	Entidade Pública Empresarial
Pág.	Folhas
FSE	Fornecimentos e serviços externos
IFRS	<i>International Financial Reporting Standard</i> (Normas Internacionais de Relato Financ.)
IGF	Inspeção-Geral de Finanças
InIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP
IP	Instituto Público
IRC	Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
LEO	Lei de Enquadramento Orçamental
LOPTC	Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas
m€	Milhares de euros
M€	Milhões de euros
MFAP	Ministério das Finanças e da Administração Pública
MLFF	<i>Multi-Lane Free Flow</i>
MOPTC	Ministério da Obras Públicas, Transportes e Comunicações
P	Previsão
PA	Plano de Actividades
PEC	Programa de Estabilidade e Crescimento
PGRCCIC	Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas
PPP	Parcerias Público Privadas
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PSRO	Plano Social de Racionalização de Quadros
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
SA	Sociedade Anónima
SCUT	Autoestrada Sem Custo Para os Utilizadores
Tribunal	Tribunal de Contas
Var.	Variação

1. INTRODUÇÃO

1.1. FUNDAMENTAÇÃO

A presente acção tem a sua génese numa solicitação da Comissão Parlamentar do Orçamento e Finanças da Assembleia da República ao Governo, de 15/Jun/2010, remetida à IGF pelo Gabinete do Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, em 24/Jun/2010, e insere-se no âmbito do n.º 4 do artigo 62º da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), que permite à Assembleia da República determinar ao Governo a realização de auditorias, no âmbito do controlo da despesa pública.

1.2. OBJECTIVOS

O trabalho realizado teve como **objectivo principal** analisar a sustentabilidade económica e financeira da EP – Estradas de Portugal, SA (EP), a médio prazo, tendo em conta a evolução das principais receitas e despesas e as projecções futuras, em especial as relacionadas com a gestão das concessões e subconcessões e com os compromissos que decorrem da execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN).

Para a prossecução deste objectivo foram definidos os seguintes **objectivos específicos**:

- a) Apurar o ponto de situação das concessões e subconcessões em exploração/adjudicadas e das novas subconcessões em concurso ou a lançar, incluindo a previsão do seu impacto financeiro futuro sobre as contas da EP;
- b) Aferir a razoabilidade e base de sustentação dos pressupostos subjacentes ao apuramento dos encargos líquidos plurianuais (2010-2030), relacionados com as concessões e subconcessões, em especial no que se refere às receitas decorrentes da introdução de taxas de portagens nas SCUT e outras vias concessionadas;
- c) Avaliar o impacto das medidas desenvolvidas no sentido da racionalização de custos e incremento de proveitos;
- d) Analisar os instrumentos previsionais de gestão de médio/longo prazo, incluindo as projecções económico-financeiras, respectivos pressupostos e base de sustentação, bem como outros estudos desenvolvidos no âmbito da análise/avaliação da sustentabilidade económica e financeira da EP.

Acessoriamente, foram feitas análises tendo em vista:

- a) Aferir o grau de cumprimento das recomendações resultantes das últimas auditorias realizadas pela IGF, constantes dos relatórios n.º 1551/2008, de 17/Dez/2008 (auditoria financeira nos termos do n.º 4 do artigo 62º da LEO), e n.º 1700/2008, de

12/Fev/2009 (auditoria aos sistemas de informação de controlo dos encargos com as SCUT);

- b) Verificar o cumprimento das obrigações de informação e reporte a que a EP está obrigada;
- c) Verificar a existência e conformidade do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas (PGRCCIC).

1.3. METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS

Tendo em conta os objectivos definidos, bem como a análise do risco e a avaliação preliminar do controlo interno relevante para o trabalho, a metodologia e os procedimentos adoptados para o desenvolvimento da auditoria foram os normalmente seguidos pela IGF em situações idênticas, resumindo-se nos seguintes:

- Identificação e análise da informação relevante para os objectivos da acção;
- Reuniões com o Conselho de Administração (CA) e outros responsáveis pelos vários serviços da EP;
- Levantamento, análise e avaliação do sistema de controlo interno e da gestão de riscos;
- Identificação do impacto, presente e futuro, das concessões e subconcessões nas contas da empresa, incluindo os decorrentes da introdução de portagens nas SCUT e dos pedidos de reequilíbrio económico e financeiro já outorgados com as concessionárias e previstos a curto prazo;
- Análise da situação económica e financeira da EP e da execução orçamental;
- Análise dos instrumentos previsionais de gestão de médio/longo prazo, incluindo as projecções económico-financeiras, respectivos pressupostos e base de sustentação, bem como outros estudos desenvolvidos no âmbito da análise/avaliação da sustentabilidade económica e financeira da EP;
- Análise das medidas implementadas no sentido da racionalização de custos e incremento de proveitos e dos resultados alcançados;
- Análise da razoabilidade e base de sustentação das projecções económicas e financeiras de médio/longo prazo, em especial as relacionadas com concessões;
- Verificação das medidas implementadas e a implementar com vista ao cumprimento das recomendações resultantes de anteriores auditorias da IGF.

As análises incidiram fundamentalmente sobre os anos de 2008, 2009 e 2010.

1.4. ENQUADRAMENTO GERAL DA ENTIDADE

A EP - Estradas de Portugal, SA (EP) é uma sociedade anónima de capitais integralmente públicos, que resultou da transformação da EP - Estradas de Portugal, EPE, operada através do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7/Nov.

A empresa tem por objecto a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da Rede Rodoviária Nacional, nos termos do **contrato de concessão** celebrado com o Estado, em 23/Nov/2007, pelo prazo de 75 anos, ou seja, até final de 2082.

Para além da conservação da actual rede de estradas sob sua gestão, a EP promove a construção de novas vias rodoviárias e gere um conjunto de concessões e subconcessões rodoviárias em regime de parcerias público-privadas (PPP).

O contrato de concessão integra-se no modelo de gestão e financiamento definido para o sector rodoviário, cujos princípios gerais se encontram plasmados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2007, de 11/Jul, através do qual o Estado pretendeu reforçar e consolidar os conceitos base da solidariedade intergeracional, da coesão nacional, da transparência dos custos das funções do Estado e da auto-sustentabilidade do sector rodoviário.

Em consequência da transformação da EP em sociedade anónima e da nova missão determinada pelo contrato de concessão, foi iniciado em 2008 um processo de profunda alteração e reorganização da macroestrutura da empresa visando garantir maior eficiência e redução de custos de funcionamento.

Neste momento, aguarda-se decisão por parte do Governo sobre as propostas apresentadas, no âmbito da **reavaliação do modelo de financiamento da EP**, pelo **grupo de trabalho** criado por despacho conjunto do Senhor Ministro de Estado e das Finanças e do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 29/Nov/2010, tendo em conta as metas em termos de redução do défice público e controlo da dívida pública impostas pelo **Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) para 2010-2013**.

2. RESULTADOS DA ACÇÃO

2.1. GESTÃO DA ÁREA DAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES

2.1.1. Intervenção do Estado no sector rodoviário

No que respeita ao sector rodoviário, o Governo tem vindo a adoptar medidas no sentido da conclusão da rede de autoestradas e da restante rede viária e avançar com o estabelecimento de um programa de monitorização, modernização e reparação das estradas nacionais e regionais existentes, bem como a contratualização da sua manutenção, e proceder à conclusão da reestruturação institucional do sector, separando as funções de regulação, de licenciamento e de fiscalização.

Em Jan/1997, foram criadas novas concessões rodoviárias em regime de portagem real, introduzindo no sistema rodoviário o regime de contratação em PPP.

Em Outubro desse ano, através do DL nº 267/97, de 2/Out, no sentido do aumento da oferta de infraestruturas rodoviárias e da aceleração do Plano Rodoviário Nacional, foi introduzido em Portugal o regime SCUT, isto é, concessões sem custos para o utilizador.

Em Jul/1998, foi aprovado o novo Plano Rodoviário Nacional, definindo o quadro de desenvolvimento das vias de comunicação de carácter nacional, o qual constituiu um instrumento de planeamento essencial para o País.

Do ponto de vista da organização institucional do sector, em 1999, foi refundada a antiga Junta Autónoma das Estradas (JAE), através da criação de três institutos (Instituto das Estradas de Portugal, IP, Instituto para a Conservação Rodoviária, IP e Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária, IP), sendo que, em 2002, as atribuições destes dois últimos vieram a ser transferidos e consolidados no Instituto da Estradas de Portugal, IP, o qual, por seu turno, em 2004, foi transformado numa entidade de natureza empresarial, a EP – Estradas de Portugal, EPE que iniciou actividade em 1/Jan/2005.

Pretendendo-se dotar esta entidade de uma maior agilidade e autonomia empresarial, com atribuição de objectivos de gestão, mais ampla e operacional, através do DL nº 374/2007, de 7/Nov, foi transformada em EP – Estradas de Portugal, SA, com um capital social de m€ 200 000, integralmente realizado pelo Estado.

A EP está sujeita a tutela conjunta dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos dos respectivos estatutos.

Um dos principais pilares em que assenta a reforma do relacionamento do Estado com o sector das infraestruturas rodoviárias consiste na atribuição à EP, da concessão, financiamento, concepção, projecto, construção, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, tornando-a concessionária geral da rede rodoviária nacional.

Deste modo, foi concedida à EP uma concessão de longo prazo a vigorar desde 2008 e durante 75 anos, conforme a RCM nº 174-A/2007, de 14/Nov, tendo em vista assegurar:

- Um maior envolvimento de investidores e financiadores privados em moldes mais competitivos;
- A transparência nos custos e tarifas aplicadas no sector;
- O controlo público do desempenho e da eficiência da empresa;
- A fixação de objectivos públicos e contratualizados no que se refere à qualidade de serviço das vias nacionais e à redução da sinistralidade;
- Um modelo de gestão empresarial que permita tornar o sector rodoviário auto-sustentável e geracionalmente equitativo.

Nos termos do contrato de concessão, passam a ser receitas próprias da EP, entre outras:

- As taxas de portagem nas vias portajadas;
- O produto da Contribuição de Serviço Rodoviário (CSR)¹;
- Os rendimentos provenientes da exploração do estabelecimento da concessão e do empreendimento concessionado, nomeadamente, através do subconcessão parcial da concessão.

Neste novo paradigma de relação com o Estado, foi criado o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP (InIR), que tem um papel regulador e fiscalizador do sector, visando assegurar uma maior transparência na relação do Estado com a EP.

2.1.2. Parcerias Público-Privadas (PPP)

Relativamente a determinadas actividades que são prosseguidas paralelamente por entidades privadas e por diversos serviços públicos, observou-se que é possível recolher proveito da melhor capacidade de gestão do sector privado com claras melhorias da qualidade do serviço prestado e poupanças na utilização de recursos públicos.

Uma das formas de obtenção pelo Estado de tais competências de gestão, consiste na contratação em regime de PPP (regime enquadrado pelo DL nº 86/2003, de 26/Abr), no âmbito da qual os parceiros privados se obrigam de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar o desenvolvimento de uma actividade visando a satisfação de uma necessidade colectiva, em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem, total ou parcialmente, ao parceiro privado, cabendo ao parceiro público o acompanhamento e o controlo da execução do objecto da parceria.

¹ Esta receita, criada pela Lei nº 55/2007, de 31/Ago, constitui a contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional e incide sobre a gasolina e o gasóleo rodoviário sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP), sendo o seu valor de € 64/1000 litros para a gasolina e de € 86/1000 litros para o gasóleo rodoviário.

No que respeita à partilha de riscos entre os parceiros, os mesmos devem ser repartidos entre as partes de acordo com a sua capacidade de gerir esses mesmos riscos, privilegiando-se uma significativa e efectiva transferência de risco para o sector privado.

Deste modo, no âmbito da realização do investimento público, o Estado tem vindo a recorrer a este modelo de gestão e financiamento em múltiplos sectores estratégicos para o desenvolvimento económico do país, com destaque para a energia, saúde e infraestruturas rodoviárias.

Contudo, decorridos três anos desde a entrada em vigor daquele diploma, verificou-se a existência de situações de acréscimo de onerosidade para o Estado, nomeadamente no que concerne à efectiva transferência de risco para os parceiros privados ou, casos em que o parceiro público assume compromissos ou assegura taxas de rendibilidade dos capitais próprios não proporcionais ao nível de risco efectivo do projecto, impunha-se uma intervenção legislativa, consubstanciada no DL nº 141/2006, de 27/Jul, que permitiu, entre outras, alterações ao modo de funcionamento das comissões de acompanhamento das parcerias em preparação, obrigatoriedade de se constituírem, em regra, Comissões de Negociações quando estejam em causa alterações a contratos de parcerias público-privadas já celebrados ou quando haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro dos mesmos, estabelecendo-se ainda procedimentos quando existam situações ou se pretendam tomar decisões susceptíveis de gerar novos encargos para o parceiro público ou para o Estado.

Realça-se que, na cláusula 36.1 do **contrato de concessão** outorgado entre o Estado e a EP, é referido que **devem ser privilegiadas as PPP rodoviárias** como forma de execução do objecto do contrato. O **volume de investimento realizado até 2010** nas infraestruturas relativas às concessões rodoviárias contratadas pelo Estado e pela EP, em regime de PPP, ascende a cerca de **MC 9 579**, conforme quadro constante do Anexo I, a pág. 64.

2.1.3. Concessões do Estado em regime SCUT e ex-SCUT

Como já referimos, em 1997, o Governo optou por introduzir no sistema rodoviário a possibilidade de exploração de infraestruturas rodoviárias através do regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT). Este regime de **portagem virtual**, caracteriza-se pelo facto de o financiamento, o investimento e a exploração da rede rodoviária ficar a cargo da concessionária, recebendo esta como contrapartida uma renda paga pelo concedente Estado, calculada em função do volume de tráfego previsto/ocorrido nas respectivas vias.

Foram celebrados sete contratos de concessão neste regime (Beira Interior, Algarve, Costa de Prata, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta, Norte Litoral e Grande Porto), tendo o Estado suportado em **2008 e em 2009 os encargos de MC 533,7 e MC 539,9, respectivamente**.

Considerando a redução do défice público uma prioridade nacional e a introdução do paradigma do utilizador-pagador, o Governo tomou a decisão de introduzir portagens nas SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata, através do DL nº 67-A/2010, de 14/Jun, tendo

identificado os lanços e sublanços de autoestrada sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores que, de acordo com estudos técnicos efectuados, cumpriam os critérios definidos no Programa de Governo quanto ao desenvolvimento económico-social da região e à existência de alternativas.

Deste modo, por força da RCM nº 75/2010, de 9/Set, foi adoptado o princípio da universalidade na implementação do regime de cobrança de taxas de portagem em todas as autoestradas em regime SCUT, introdução de um regime efectivo de **cobrança de portagens, desde 15/Out/2010, nas SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata**, bem como aplicação do mesmo regime às restantes SCUT, isto é, **na Beira Interior, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta e Algarve, a partir de 15/Abr/2011**, nos termos de diploma legal a aprovar. Este 2º objectivo, cobrança a partir de meados de Abril, não se cumpriu porque o Governo, sendo de gestão, entendeu não ter competência para tal.

Este regime assenta numa discriminação positiva para os utilizadores locais das regiões mais desfavorecidas, consubstanciado na aplicação de um sistema misto de isenções e de descontos nas taxas de portagem para as populações e empresas locais.

Sublinha-se que aquela RCM, foi precedida de uma negociação realizada entre o Estado (representado por uma Comissão de Negociação)² e as concessionárias, tendo-se chegado a um acordo com a **Euroscut** (concessão SCUT Norte Litoral) e com o **Grupo Ascendi** (concessões SCUT Costa de Prata, Grande Porto e Beiras Litoral e Alta e concessões em regime de portagem real Grande Lisboa e Norte).

Este processo negocial foi condicionado pela necessidade de compatibilizar as expectativas dos accionistas das concessionárias, que determinaram a formação da vontade de contratar nos termos expressos dos contratos de concessão em vigor, e visou reduzir ou eliminar todos os processos que se encontravam pendentes entre as partes.

A referida comissão elaborou diversos relatórios intercalares, bem como dois relatórios finais, datados de Jun e Jul/2010, relativos ao Grupo Ascendi e Euroscut, respectivamente, nos quais são descritas todas as vertentes do processo negocial, bem como os fundamentos que se encontram subjacentes às soluções encontradas.

Quanto à introdução de portagens nas SCUT Beira Interior, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte e Algarve decorreram igualmente negociações, estava a sua entrada em vigor agendada para 15/Abr/2011, como se referiu anteriormente.

² As Comissões de Negociações foram criadas pelo DL nº 86/2003, de 26/Abr, mas foram tornadas obrigatórias, por via de regra, quando estejam em causa alterações a contratos de PPP já celebrados ou quando haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro dos mesmos, nos termos do DL nº 141/2006, de 27/Jul. As comissões são compostas por representantes do MFAP e do MOPT, a quem compete representar o parceiro público nas negociações que venham a ocorrer com o parceiro privado.

De acordo com a previsão da EP dos *cash-flows* plurianuais das concessões e subconcessões³ (conforme Anexo II, a pág. 65) estima-se que as SCUT e ex-SCUT gerem **cash-flows anuais negativos** (encargos superiores às receitas) até 2025, no valor global de m€ 4 433 115.

	Unid.: m€						
Concessões - SCUT/ex-Scut	2011	2012	2013	2014	2015	...	2025
Cash-flows (receitas - encargos)	- 480 183	- 456 614	- 368 979	- 361 301	- 343 038	...	- 31 817

É de assinalar, no entanto, **uma tendência de descida**, em resultado da cobrança de **portagens** em todas as concessões SCUT a partir de Abr/2011.

Considerando que **a partir de 2026**, a EP deixará de efectuar pagamentos por disponibilidade das vias, estas concessões passarão a gerar **cash-flows positivos** (receitas superiores aos encargos), donde se conclui, que só a partir daquela data se tornaram fonte de receita para o concedente.

Note-se que já a partir de 2013, em relação às ex-SCUT Costa de Prata e Norte Litoral, os proveitos previstos superam os encargos, atingindo, naquele exercício, os montantes de m€ 9 207 e m€ 257, respectivamente.

É ainda de salientar que, conforme referido na Informação nº 862/2010 da IGF, de 15/Jun, sobre a introdução de portagens nas ex-SCUT, não estão a ser cobradas portagens em diversos sublanços das concessões do Norte Litoral e da Costa de Prata, no total de 24,2 km, nomeadamente nos percursos compreendidos entre a N104-Vila do Conde e Maceda-Cortegaça. Em Junho de 2010, a justificação invocada era razões técnicas, que dificilmente compreendemos ainda não estar ultrapassada, pois implica uma perda de receitas importante para a EP, que não foi possível quantificar.

2.1.4. Subconcessões contratadas pela EP

No âmbito do programa da EP em **regime de subconcessão**, iniciado há **menos de três anos**, encontram-se em construção cerca de 544 kms que representam uma parte expressiva do total da rede a construir neste regime, conforme se esquematiza no quadro seguinte:

³ Valores a preços correntes sem IVA.

Subconcessões	Construído/ Em serviço (km)	Em Construção (km)	Em Projecto (km)	Total (km)	Investimento (M€)	Cash-flow líquido (M€)
Transmontana	56,0	138,0	0	194,0	801,0	- 780,0
Douro Interior	41,8	195,2	0	237,0	826,0	- 1 426,2
Baixo Alentejo	220,0	66,0	61,0	347,0	687,0	- 638,3
Baixo Tejo	36,4	23,6	10,4	70,4	370,0	- 691,1
Litoral Oeste	31,9	79,1	0	111,0	492,0	- 1 026,2
Algarve Litoral	237,5	8,0	28,0	273,5	518,0	- 665,8
Pinhal Interior	357,1	33,8	129,0	519,9	1 316,0	- 1 013,4
Total	980,7	543,7	228,4	1 752,8	5 010,0	- 6 241,0

Fonte: Relatório da Direcção de Concessões referente a 2010, Plano de Actividades e Orçamento de 2009 e projecções da EP dos *cash-flows* líquidos das concessões e subconcessões a preços correntes

Do conjunto das vias inscritas na coluna “Construído/Em serviço”, uma parte significativa respeita a lanços já construídos à data da celebração dos contratos de concessão e integrados nos mesmos.

Por outro lado, verifica-se que a previsão do valor dos investimentos relativos às subconcessões referidas atinge cerca de M€ 5 010,0, ao passo que o montante dos *cash-flows* líquidos previstos para o período de 2010 a 2030, estima-se que serão negativos em cerca de M€ 6 241.

Com base na previsão dos *cash-flows* plurianuais das subconcessões³, elaborada pela EP, verifica-se que entre 2011 e 2013, a EP registará *cash-flows* positivos (receitas superiores aos encargos), no montante global de cerca M€ 91,3, em todas as subconcessões, com destaque para as subconcessões Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior. Após aquele período, os *cash-flows* médios **anuais** serão **negativos**, num montante próximo de **M€ 400**, até 2030.

A partir de 2014, com o início do pagamento das rendas por parte da EP, previstas nos respectivos contratos, serão registados **cash-flows negativos** (encargos superiores às receitas) cujo montante acumulado **até 2030** é de cerca de **m€ 6 332 108**.

Subconcessões	2014	2015	2016	...	2020	...	2030
Cash-flows (receitas - encargos)	- 289 177	- 371 827	- 505 370		- 525 370	...	- 483 108

Unid.: m€

De acordo com aquela previsão, **só a partir de 2039 as subconcessões deverão gerar receitas líquidas para a EP**, momento em que ocorrerá o termo da maioria dos contratos de concessão.

2.1.5. Outras vias

Relativamente à A23 (lanço que precede a SCUT da Beira Interior – pertencente à rede concessionada à EP) previa-se a cobrança de portagens a partir de 15/Abr/2011 o que geraria **cash-flows positivos** (receitas líquidas) para a empresa, que no período de **2011 a 2030**,

totalizariam cerca de **m€ 161 037**, dado os únicos gastos serem a instalação de pórticos e os custos administrativos com a cobrança.

Quanto às vias constantes do quadro seguinte, que serão transferidos pela EP para as futuras concessionárias, cerca de 602 kms de vias já estão construídas, encontrando-se em fase de projecto e de construção cerca de 305 kms e 6 kms, respectivamente.

Outras vias	Em Serviço (km)	Em Construção (km)	Em Projecto (km)	Total (km)	Investimento (MC)
Autoestradas do Centro ⁴	192,0	6,0	186,0	384,0	1 104,0
Rota do Oeste ⁵	108,9	0	8,8	117,7	276,0
Alto Alentejo ⁵	301,0	0	110,0	411,0	510,0
Total	601,9	6,0	304,8	912,7	1 890,0

Fonte: Direcção de Concessões

2.1.6. Contratos de prestação de serviços de cobrança de portagens

Nos relatórios finais já aludidos são também abordadas as negociações ocorridas com vista à elaboração dos projectos de contratos de prestação do serviço de cobrança de portagens a serem celebrados entre a EP e as concessionárias, envolvendo as condições económicas e financeiras associadas ao serviço de cobrança de portagens e à gestão dos diversos riscos associados, bem como à fixação das datas e condições de pagamento das diversas situações pendentes.

De acordo com o regime fixado nas Bases das Concessões do Grande Porto, Costa da Prata e Norte Litoral e nos termos dos respectivos contratos de concessão, foi previsto a celebração de contratos de prestação de serviços entre a EP e as concessionárias, tendo por objecto a disponibilização do sistema de cobrança de portagens, bem como a prestação do respectivo serviço de cobrança de taxas de portagem aos utentes nas autoestradas. As concessionárias ficam ainda autorizadas a ceder as suas posições contratuais a entidades por elas escolhidas⁶, desde que observem o cumprimento de determinados requisitos.

Efectivamente, foram assinados em 9/Jun/2010, três contratos de prestação de serviços entre a EP e a Euroscut Norte, a Ascendi Costa de Prata e Ascendi Grande Porto, tendo sido estipulados, entre outros, os seguintes termos e condições:

- Os investimentos relativos aos equipamentos e sistemas são da responsabilidade da prestadora do serviço, sendo pagos conjuntamente com a respectiva instalação, gestão, manutenção, substituição e financiamento através da remuneração pela disponibilidade do sistema;

⁴ Parte em fase de concurso.

⁵ Parte em concurso a lançar

⁶ A Euroscut Norte cedeu a sua posição contratual à VIALIVRE, SA e o Grupo Ascendi à EQUIMETRAGEM - Operação e Manutenção de Infraestruturas de Transportes, Lda.

- A EP é titular do direito ao exercício da actividade de cobrança de portagens, assumindo integralmente o risco de tráfego associado a esse direito;
- As taxas de portagem devidas pelos utentes constituem receita da EP;
- O sistema de cobrança de portagens segue uma solução exclusivamente electrónica do tipo *Multi-Lane Free Flow* (MLFF), permitindo a interoperabilidade com o sistema de portagens electrónico actualmente em utilização nas concessões nacionais;
- As tarifas de portagem são aplicadas em função da classe do veículo tal como definido no Código da Estrada;
- A cada transacção corresponde uma taxa de portagem, devendo proceder-se à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias transacções, no caso de as mesmas corresponderem a uma só viagem;
- São devidos custos administrativos, calculados de forma a cobrir os custos adicionais com a cobrança, no caso de ter sido efectuada uma transacção agregada que não tenha sido objecto de cobrança primária;
- Todas as actividades de cobrança primária e secundária competem à prestadora do serviço, bem como as notificações e demais actos relativos à cobrança coerciva, cabendo ao InIR, a instauração do processo de contra-ordenação;
- A remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens engloba dois valores: um, pago anualmente, pela disponibilidade do sistema de cobrança, e, outro, pelo serviço de cobrança de taxas de portagens propriamente dito. Constituem ainda receitas da prestadora, os custos administrativos relativos às cobranças secundárias e coerciva, o produto das coimas e o produto da partilha de benefícios decorrentes da melhoria potencial de eficácia, relativamente ao período anterior, de cobranças, custos e despesas;
- O pagamento pela disponibilidade do sistema de cobrança engloba dois valores: a **componente A**, que visa remunerar os investimentos já realizados com os equipamentos necessários ao funcionamento do sistema (*pórticos, road side equipment, back office*), sendo que todos eles passam a integrar o estabelecimento da concessão e revertem para o concedente no termo da mesma, e a **componente B**, que remunera os custos de reposição dos equipamentos, os custos de estrutura e de manutenção associados à disponibilidade do sistema, sendo que o seu valor assenta em proposta da concessionária;
- O pagamento pela prestação do serviço, que se traduz numa tarifa de cobrança de portagem a pagar por cada transacção cobrada, visa remunerar os custos de operação de cobrança, tendo sido acordado uma tarifa, a vigorar durante um período transitório de dois anos, de 7,6 cêntimos, correspondente ao valor actualmente praticado pela Via Verde, acrescido do valor unitário que reflecta o custo de actividade de cor-

recção de discrepância na classificação de veículos e do valor unitário do encargo com o Sistema de Identificação Electrónica de Veículo (SIEV). Este valor inclui todos os custos internos da concessionária e os custos com entidades externas, designadamente as entidades de cobrança e SIBS.

Os pagamentos anuais por disponibilidade, que já incluem os investimentos adicionais solicitados pela EP e que permitem uma aferição e monitorização do sistema MLFF, constam do quadro a seguir apresentado:

Unid.: m€

Pagamentos anuais	Grupo EuroScut	Grupo Ascendi		Total
	SCUT Norte Litoral	SCUT Costa de Prata	SCUT Grande Porto	
Componente A	2 366,8	1 796,8	2 210,4	6 374,0
Componente B	1 600,0	2 647,4	3 256,8	7 504,2
Sub-total	3 966,8	4 444,2	5 467,2	13 878,2
IVA	912,4	1 022,2	1 257,5	3 192,1
Total	4 879,2	5 466,4	6 724,7	17 070,3

Refira-se que o acréscimo de custos anuais com a respectiva manutenção e operação será de m€ 62,3 para a SCUT Norte Litoral e de m€ 56,8 para as outras duas SCUT.

2.1.7. Impacto financeiro das negociações com o Grupo Ascendi e com a Euroscut

Como já foi referido anteriormente, concluídas a fase de negociações com as concessionárias do Grupo Ascendi e com a Euroscut, relativas às alterações a introduzir nos contratos de concessões, foi elaborado pela Comissão de Negociações, um quadro donde consta a estimativa do benefício financeiro a obter pela EP, em resultado da introdução de portagens reais nas vias com portagens virtuais, a confirmarem-se os tráfegos estimados.

Assim, o benefício estimado para a EP decorrente daquele processo negocial será de m€ 1 018 437, conforme consta no quadro seguinte:

Unid.: m€

Concessão	Valor
Grande Porto	400 587
Beiras Litoral e Alta	(232 750)
Costa de Prata	837 124
Total SCUT Grupo Ascendi	1 004 961
Concessão Norte Litoral (Grupo Euroscut)	537 945
Total concessões SCUT	1 542 906
Concessão Norte	(571 060)
Concessão Grande Lisboa	46 591
Total concessões com portagem real	(524 469)
Total global	1 018 437

Fonte: Relatório da Comissão de Negociação (Anexo X - Quadro 5)

Considerando apenas as três concessões SCUT do Grupo Ascendi, as estimativas mostram que a introdução de portagens se poderá reflectir, num cenário central de tráfego estimado,

num benefício para o concedente de m€ 1 004 961. Note-se, que este cálculo não considera o impacto potencial decorrente da introdução de portagens na SCUT Beiras Litoral e Alta prevista para 15/Abr/2011, o que de facto não veio a suceder, por decisão do Governo da altura.

Este benefício é substancialmente acrescido do impacto favorável da concessão Norte Litoral (do Grupo Euroscut) no valor de m€ 537 945, perfazendo a totalidade das concessões SCUT consideradas o montante de m€ 1 542 906.

Este valor é reduzido para m€ 1 018 437, tendo em conta o impacto negativo gerado pela inclusão das concessões com portagem real em especial devido à concessão Norte (m€ 571 060)⁷.

Uma vez que o concedente passa a pagar em regime de disponibilidade, revertendo as receitas de portagem e a totalidade do 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 (o desvio será positivo se ocorrer uma evolução de tráfego mais favorável ou negativo num cenário de tráfego menos favorável) em relação aos tráfegos projectados.

Importa salientar que em termos de partilha de riscos, no caso das SCUT, o Estado já partilhava o risco de tráfego com as concessionárias, por força do mecanismo de bandas previsto nos respectivos contratos.

Quanto às concessões com portagem real a situação é bem distinta, porquanto os riscos de tráfego, que se encontravam integralmente incluídos na esfera das concessionárias, são transferidos para o Estado/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 desfavorável visto o Estado assumir o risco de tráfego e os *cash-flows* previstos serem negativos para a EP.

De qualquer forma, a relação 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, crescimento económico, comportamento do preço dos combustíveis, desenvolvimento regional, evolução da rede viária e de outros meios de transporte, que afectarão a evolução da procura destas vias.

2.1.8. Pedidos de reposição de equilíbrios financeiros e compensações

Nos termos das bases das concessões celebradas com a Ascendi Norte, com a Norscut e a LUSOPONTE, as concessionárias terão direito à reposição do equilíbrio financeiro quando

⁷ Este valor resulta da diferença entre os valores actualizados das portagens a cobrar e dos pagamentos por disponibilidade. Refira-se que, relativamente a esta concessão, o tráfego real verificado se encontra muito abaixo do que estava subjacente à celebração do contrato de concessão e que está reflectido no caso base.

ocorra uma modificação unilateral, imposta pelo concedente, das condições de desenvolvimento das actividades integradas nas concessões, desde que, em resultado directo da mesma, se verifique, para a concessionária, aumento de custos ou perda de receitas, apurado com referência ao caso base.

Assim, em resultado das negociações ocorridas entre o concedente (através de representantes do MFAP e do MOPTC) e as concessionárias foi acordado o pagamento dos valores constantes do quadro infra⁸:

Concessionárias	Unid.: MC Valor(*)
Grupo Ascendi	
Acordo Quadro AENOR (cláusula 6ª, nº 3) (vd. Anexo VI – cláusula 1ª)	267 194
Acordo Quadro AENOR (cláusula 2ª, nº 4 a) (vd. Anexo VI – cláusula 2ª)	115 705
Acordo Quadro AENOR (cláusula 2ª, nº 4 a)	35 000
Acordo Quadro AENOR (cláusula 2ª, nº 4 b)	7 367
Sub-total	425 265
Norscut- Concessionária de Autoestradas, SA	
SCUT Interior Norte	291 872
Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, SA	
Compensação FRA VIII	16 493
Compensação referente a monovolumes 2010	860
Descontos de utilizadores frequentes –DUF 2010	-1 335
Sub-total	16 018
Total	733 155

Fonte: Direcção de Concessões (*)Valor acordado, incluindo juros

Em cumprimento do estipulado no nº 3 da Cláusula 6ª do Acordo Quadro AENOR celebrado em 14/Jun/2006, o concedente obriga-se ao pagar ao grupo **Ascendi**, ou a quem ela venha a ceder o seu crédito, até 31/Mai/2011, cerca de m€ 267 194, valor que inclui todos os montantes em dívida (capital, juros e impostos) ao abrigo do Contrato de Financiamento Intercalar A.

O montante devido pelo concedente às concessionárias a título de compensação pela reposição do equilíbrio financeiro das respectivas concessões ao abrigo de todos os pedidos apresentados até 16/Jul/2009 e de compensação à Ascendi Norte decorrente da sentença proferida no âmbito do processo respeitante à Sobreposição de Braga (Compensação Global), tal como acordado no Protocolo de Acordo e no Acordo Global (designadamente, nos parágrafos 2.º, 4.º e 6.º do Acordo Global), ascende nesta data a m€ 152 520, acrescido de juros compensatórios, calculados à taxa anual de 4,496% pelo período decorrido entre 1/Jan/2010 até à data do efectivo pagamento.

⁸ Estes elementos foram fornecidos pela EP, não tendo a empresa conhecimento da existência de quaisquer outros pedidos de reposição de equilíbrios financeiros e compensações. Refira-se, ainda, que os valores a pagar são da responsabilidade do Estado, sendo que a EP apenas prestou assistência técnica no âmbito das negociações efectuadas. Até ao findar dos actuais contratos a EP só tem o dever do pagamento das rendas SCUT.

Relativamente à Compensação Global e respectivos juros compensatórios, em 2010, foram liquidados pelo Estado à Ascendi Norte, cerca de m€ 150 705, correspondentes às parcelas de m€ 115 705⁹ e de m€ 35 000¹⁰.

O montante de m€ 7 367¹¹ é pago nos termos da alínea b) da Cláusula 4ª, mediante a atribuição às concessionárias dos valores das receitas de portagem cobradas pela Ascendi Norte até 5/Fev/2010, relativas aos troços de ligação à EN14 - Nó de Celeirós e Nó de Celeirós - Nó de Braga Circular e a 400 metros cobrados por conta da exploração, operação e manutenção da Circular Sul de Braga.

Nos termos do Acordo de 28/Jul/2008, celebrado entre o Estado e a Norscut, foi previsto o pagamento, a título de reposição do equilíbrio financeiro a esta concessionária, de m€ 267 240, acrescendo encargos financeiros¹², os quais, reportado a 30/Jun/2008, ascendem a m€ 29 622, deduzidos de m€ 4 990 de poupanças geradas na concessão decorrentes do diferimento de reembolsos.

Conforme disposto na cláusula 4ª daquele documento, o Estado autorizou a Norscut a contrair um empréstimo intercalar (*Subordinated Bridge Loan Agreement*)¹³, por um período de 18 meses, destinando-se à satisfação das necessidades de financiamento adicional decorrentes dos factos constantes dos pedidos de reequilíbrio financeiros acordados. Como o refinanciamento da concessão não ocorreu até Jan/2010 (fim do prazo de 18 meses), o Estado terá de pagar à concessionária o valor máximo de m€ 311 000, acrescido de encargos financeiros.

Este processo, conforme informação da EP, continua em curso, tendo-se vindo a verificar a renovação (*roll-over*) da linha de crédito garantida pelo Estado.

O valor de m€ 16 018, a pagar em 2011, refere-se ao acordo de reequilíbrio financeiro da concessão (FRA VIII), celebrado em 28/Nov/2008 entre o Estado e a Lusoponte, decorrente de alterações unilaterais por parte do Estado da Base LII do anexo ao DL nº 168/94, de 15/Jun, bem como modificação da classificação de veículos monovolumes da classe 2 para a classe 1, impacto resultante da implementação do sistema de utilizadores frequentes - DUF, despesas com a colocação de redes de protecção no viaduto norte da Ponte 25 de Abril e encargos com a Fundação Salinas do Samouco.

Em sede de contraditório, a empresa vem esclarecer que os valores de compensação pela modificação dos veículos monovolumes e descontos de utilizadores frequentes - DUF, inseridos no quadro antes apresentado, eram, à data da inspecção valores previsionais, tendo-se

⁹ m€ 111 085 do remanescente da Compensação Global e m€ 4 620 de juros compensatórios.

¹⁰ m€ 34 231 referente a parte da Compensação Global e m€ 769 a juros compensatórios.

¹¹ m€ 7 204 referente a parte da Compensação Global e m€ 162 a juros compensatórios.

¹² Calculados à taxa anual correspondente à Euribor a 3 meses, mais um spread de 1,3%.

¹³ Com o CREDIP - Instituição Financeira de Crédito, SA.

apurado já no decorrer de 2011, os valores reais de cerca de m€ 867,8 e m€ 1 496, respectivamente.

2.1.9. Recusas de visto pelo Tribunal de Contas

Cinco subconcessões da EP, ¹⁴ viram os seus **processos recusados pelo Tribunal de Contas em sede de fiscalização prévia**, em regra, por violação das seguintes disposições legais:

- Alínea c) do artº 6º do DL nº 86/2003, de 26/Abr, com a redacção dada pelo DL nº 141/2006, de 27/Jul (ausência de estudo sustentado que a lei exige, demonstrando que a modalidade de parceria público-privada é mais adequada que as soluções alternativas para atingir os mesmos fins, designadamente as tradicionais para a realização de obras públicas - estudo de comparador público);
- Nºs 1, a) e d), e 4, do mesmo normativo, decorrente de o lançamento e a contratação da parceria não terem sido precedidos da obtenção das autorizações e pareceres administrativos exigidos, designadamente em matéria ambiental, dos quais dependia a elaboração e o desenvolvimento do projecto em causa;
- Nº 28 do Programa de Concurso, dos nºs 1 e 2 do artº 100º do DL nº 59/99, de 2/Mar e do nº 1 dos artºs 7º e 14º do DL nº 197/99, de 8/Jun (degradação das considerações oferecidas ao concedente na fase final de negociações, contrariando as regras que a própria EP estabeleceu no Programa de Concurso);
- Nº 4 do artº 62º, também do DL nº 59/99, de 2/Mar (fixação de um valor ilegal e desproporcionado para a aquisição das peças contratuais).

Após diversos pedidos de esclarecimentos daquele Tribunal e apresentadas respostas pela EP (com junção de contratos reformados das subconcessões), **mantiveram-se a maioria das ilegalidades referidas**, nomeadamente, a **ausência de estudo de comparador público** com a *virtualidade suficiente para poder comprovar que a opção tomada seria a que foi adoptada*, ou seja, **que a modalidade de PPP é a mais adequada**. As restantes violações, 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***¹⁵.

Contudo, tendo em conta as concretas circunstâncias dos casos, as correcções introduzidas e o sério compromisso de correcção das situações que se apresentam desconformes com a lei, aquele Tribunal entendeu usar, a título excepcional, a faculdade prevista no nº 4 do artº 44º, da LOPTC, na convicção de que, com o estabelecimento de veementes recomendações, seria expectável que se venha, em novos casos, a cumprir a lei.

¹⁴ Algarve Litoral, Baixo Alentejo, Douro Interior, Litoral Oeste e Transmontana.

¹⁵ Em itálico extractos do Ofício do Tribunal de Contas, referência DECOP/UATI/4008/10 15.07.2010, sobre o Processo de fiscalização prévia n.º 727/10 - Subconcessão do Algarve Litoral.

Com efeito, foi decidido conceder o visto àqueles contratos, sendo recomendado em regra, no entanto, à EP que, no futuro:

- Dê rigoroso cumprimento ao disposto nos artºs 4º e 6º do DL nº 86/2003, na redacção dada pelo DL nº 141/2006, de 27/Jul;
- Garanta a observância do disposto nos nºs. 3 e 4, do artº 152º do Código dos Contratos Públicos, de acordo com os quais, em concursos em que haja negociação de propostas, não podem ser escolhidas propostas finais cuja pontuação global seja inferior à das respectivas versões iniciais;
- Tenha em conta que a decisão de contratar é aferida em função das circunstâncias que se verificam à data em que é tomada;
- Fixe o montante do fornecimento das peças contratuais, de acordo com o disposto no artº 133º, nº 3, do Código dos Contratos Públicos e tendo em conta o estabelecido na Lei nº 46/2007, de 24/Ago;
- Instrua os processos que remete àquele Tribunal com o devido cuidado e com toda a documentação pertinente para comprovação das situações de facto relevantes.

No exercício de resposta ao procedimento do contraditório, a EP discorda com a afirmação da IGF de que "...mantiveram-se a maioria das ilegalidades, nomeadamente a ausência de estudo de comparador público...", uma vez que a forma e o conteúdo dos estudos económico-financeiros realizados antes do lançamento das concessões, tinha servido sempre até à data, para aquele fim.

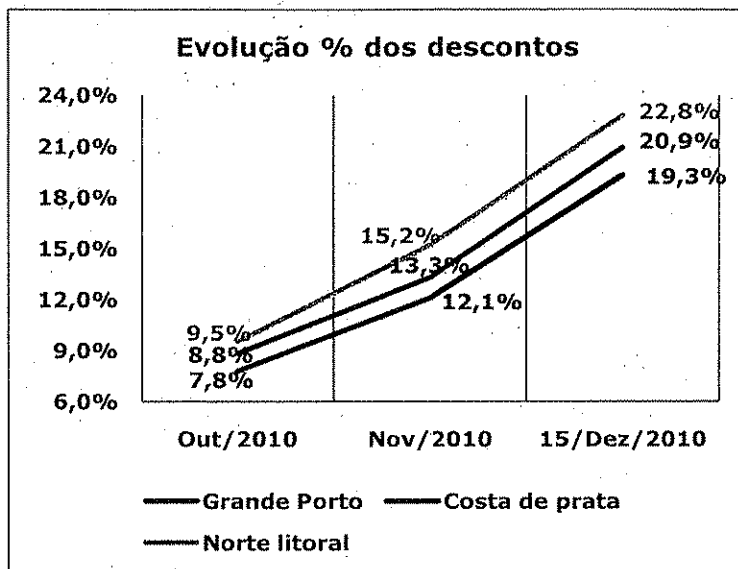
Contudo, cabe-nos informar que a afirmação da IGF é baseada na análise que fez aos processos de visto do Tribunal de Contas existentes na EP, que considera insuficiente a apresentação dos referidos estudos para cumprimento do requisito da elaboração de comparador público, não tendo sido observado qualquer elemento documental que corrobore a posição da empresa.

2.1.10. Impacto dos descontos e incobráveis na cobrança de portagens reais nas SCUT

Através da RCM n.º 75/2010, 22/Set, foi introduzido um regime de **discriminação positiva** para os utilizadores locais das regiões mais desfavorecidas que se traduz em descontos nas taxas de portagem¹⁶ nas ex-SCUT.

A introdução desta discriminação positiva traduz-se numa redução da receita da EP, que tem vindo a aumentar (*vide* gráfico infra) sendo que na primeira quinzena de Dez/2010 a percentagem de isenções/descontos ronda os 19,3%, 20,9% e 22,8% do total da receita teórica nas ex-SCUT Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, respectivamente.

¹⁶ Isenção de pagamento nas primeiras 10 utilizações mensais e num desconto de 15% nas utilizações seguintes na via onde o automobilista goza do direito a este regime de discriminação positiva.



Em termos globais, entre **15/Out a 15/Dez/2010**, observa-se um diferencial 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€ 2 742,1 (-13,9%)** resultante do valor de **descontos e isenções aos utilizadores das vias**.

Receita de portagens virtuais

Unid.: m€

Concessões	Receita teórica ¹⁷ (A)	Receita potencial ¹⁸		Total (B)	Descontos/ Isenções (A - B)
		Valor cobrado	Valor não cobrado		
Out/2010	5 420,6	3 923,1	1 032,0	4 955,1	465,5
Costa de Prata	2 206,8	1 618,5	416,1	2 034,6	172,2
Grande Porto	1 519,6	1 097,6	288,9	1 386,5	133,1
Norte Litoral	1 694,2	1 207,0	327,0	1 534,0	160,2
Nov/2010	9 604,5	6 493,0	1 821,5	8 314,5	1 290,0
Costa de Prata	3 811,1	2 664,5	684,4	3 348,9	462,2
Grande Porto	2 732,3	1 862,0	508,1	2 370,1	362,2
Norte Litoral	3 061,1	1 966,5	629,0	2 595,5	465,6
15/Dez/10	4 721,7	2 037,5	1 697,6	3 735,1	986,6
Costa de Prata	1 819,3	940,3	528,1	1 468,4	350,9
Grande Porto	1 370,1	682,4	401,0	1 083,4	286,7
Norte Litoral	1 532,3	414,8	768,5	1 183,3	349,0
Total	19 746,8	12 453,6	4 551,1	17 004,7	2 742,1

Nota: Valores respeitantes ao período entre 15/Nov e 15/Dez/2010

No que se refere aos **valores incobráveis** e tal como se pode observar no quadro supra, o valor não cobrado de taxas de portagens acumulado até **15/Dez/2010** ascendia a **m€ 4 551,1**. De salientar que este montante **não traduz directamente situações de incumprimento** uma vez que pode incluir valores de portagem que de acordo com o meio de pagamento escolhido pelo utilizador, por

¹⁷ **Receita teórica** – verbas de portagem a que a EP teria direito caso não existissem descontos ou isenções.

¹⁸ **Receita potencial** – verbas de portagem a que a EP têm direito, após dedução dos valores correspondentes a isenções/descontos.



exemplo o pós-pago, eram devidos à data do reporte mas que não correspondem a situações de incumprimento.

No que se refere a **procedimentos de recuperação de dívida** em processos coercivos, no reporte datado de 15/Dez/2010 a Ascendi comunicou à EP a **recuperação de m€ 94,1** (m€ 53,7 referente à concessão **Costa de Prata** e m€ 40,4 relativos ao **Grande Porto**) o que corresponde a **3,3% do total** não cobrado nas duas concessões. Até esta data, não tinha ainda ocorrido qualquer comunicação de situações de não pagamento ao InIR, visto não ter ainda decorrido o prazo necessário para que a mesma ocorra.

Relativamente à concessão **Norte Litoral**, até 31/Dez/2010, a concessionária **não tinha ainda informado a EP de qualquer recuperação de dívida** coerciva desconhecendo, portanto, quais e se os procedimentos necessários foram levados a cabo pela concessionária.

No momento de realização da presente auditoria, não é possível saber se existem ou não **dívidas incobráveis**, dado a introdução de portagens ser recente.

De acordo com a resposta no âmbito do contraditório, a EP informa que a operação de cobrança coerciva na concessão Norte Litoral já teve início, já tendo sido recuperados m€ 171,4 (valor sem IVA), correspondente às transacções efectuadas entre 15/Out. e 31 de Dez. de 2010.

2.1.11. Controlo das receitas de portagens em regime de *free flow*

Dada a recente implementação das portagens virtuais e os atrasos na implementação do sistema de informação electrónico de reporte e controlo destas, a análise efectuada no âmbito da presente auditoria apenas se refere ao modelo teórico desenvolvido e não à sua implementação prática.

Em termos conceptuais (ver Anexo III, a pág. 66) **o sistema de informação está, em regra, adequadamente desenhado** e permite o acompanhamento das transacções assim como a realização de alguns cruzamentos de informação que aumentam o controlo de potencial fraude.

A excepção prende-se com a reconciliação entre a receita potencial e os montantes transferidos para a EP. Esta validação, apresenta deficiências ao nível conceptual uma vez que não permite a identificação unívoca entre a transacção que deu origem ao direito ao recebimento de taxa de portagem e o depósito das verbas, o que inviabiliza a verificação do cumprimento dos prazos de transferência de fundos e torna a monitorização da transferência de verbas mais complexa.

Em termos de auditoria da qualidade estão previstos **dois métodos de controlo**:

- 1º** Aproveitamento dos sensores já instalados nas vias, para controlo do tráfego nas SCUT, com o objectivo de a EP dispor de informação necessária para calcular o valor da receita teórica com base no tráfego registado, considerando os percursos percor-

ridos. Estes sensores na via também continuam a ser utilizados para o controlo de tráfego nos mesmos moldes que se verifica nas actuais SCUT;

- 2º Instalação de câmaras de filmar junto dos pontos de portagens virtuais, de modo a dotar a EP de mecanismos de controlo sobre o número de veículos e a respectiva classe.

Estes métodos de controlo ainda não se encontravam em funcionamento em Dez/2010 porque, por um lado, as concessionárias ainda não disponham de condições tecnológicas que o permitissem, o que não inviabiliza a operacionalização do segundo método, e por outro, a EP ainda não tinha uma versão definitiva da tabela de cruzamento entre ponto de entrada-ponto de saída e respectiva taxa de portagem a pagar, o que inviabiliza o primeiro método. De acordo com a EP, as razões para estes atrasos prendem-se com o facto de ter sido dada prioridade ao circuito de cobrança e transferência de verbas.

Tal como o anterior, no final de Dez/2010 também o circuito financeiro ainda não se encontrava concluído estando as concessionárias 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 correio electrónico em folhas de cálculo ao departamento financeiro da EP que reconcilia esta informação com os extractos bancários e, caso a informação esteja correcta, insere os respectivos montantes na aplicação informática.

2.1.12. Prestações de serviços pagas pela EP por ordem do Estado

No período de 2007 a 2009, a EP contratou **serviços de assessoria de natureza técnica, financeira e jurídica** às empresas, KPMG II - Consultores de Negócios, SA, PWC - Assessoria de Gestão, Lda, VTM - Consultores de Engenharia, SA e Sérvulo Correia & Associados - Sociedade de Advogados, RL, no montante global de cerca de **m€ 3 142**, no âmbito do acompanhamento de concursos de diversas concessões, programa de reestruturação das concessões em regime SCUT e estudos de impacto ambiental.

Contudo, salienta-se que, e de acordo com informação transmitida pela EP, em relação aos contratos n.ºs. 413/2007/PSE/ACC, 214/2009 e 163/2010/AQS/DJA, celebrados com a sociedade de advogados Sérvulo Correia & Associados já acima referida, nos montantes de, respectivamente, m€ 200, m€ 190 e m€ 320, relativos à **prestação de serviços de natureza jurídica de acompanhamento da reestruturação das SCUT**, os mesmos foram **impostos pelo Estado, tendo a EP assumido o compromisso do seu pagamento**, procedendo, no período de 2008 a 2010, à liquidação de cerca de **m€ 631**.

Ora tendo sido o Estado (representado pelo MFAP e pelo MOPTC) a encomendar e beneficiar da prestação do referido serviço (uma vez que as SCUT eram concessões estatais), parece-nos mais correcto e apropriado ser aquele a suportar tal despesa, tanto mais que a EP apenas colaborou no desenvolvimento das negociações efectuadas, **pelo que se recomenda, relativamente a futuras situações**

de idêntica natureza, que a despesa seja assumida e paga pela entidade que beneficie directamente da sua prestação.

2.2. EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA 2008-2010

2.2.1. Nota prévia

As demonstrações financeiras de 2010¹⁹ foram preparadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS)²⁰. A EP procedeu também à conversão das demonstrações financeiras de 2009, preparadas de acordo com as normas contabilísticas em vigor naquela data²¹, para o formato IFRS, de forma a manter a comparabilidade entre exercícios.

A adopção das IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo de determinação das políticas contabilísticas adoptadas, com **impacto significativo na valorização dos activos e passivos e no reconhecimento de rendimentos e gastos**.

Por este motivo, a análise da evolução da situação económica e financeira da EP foi separada em dois períodos, 2008-2009 e 2009-2010.

2.2.2. Situação económica

Período 2008-2009

Unid.: m€

Rubricas	2008	2009	Var. Valor	Var. %
Proveitos operacionais	594 185,4	587 407,0	- 6 778,5	-1,1%
Custos operacionais s/ amortizações	132 854,7	128 008,1	- 4 846,6	-3,6%
Amortizações e provisões	416 735,4	386 980,7	- 29 754,6	-7,1%
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%
Resultados extraordinários	57 773,4	57 993,3	220,0	0,4%
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

Tendo por base os dados acima apresentados (mais detalhes no Anexo IV, a pág. 70), verifica-se a **melhoria da situação económica da EP** em 2009, reflectida no **aumento do resultado líquido** em 39,8% (m€ 21 214,4), devido ao efeito conjugado das seguintes situações:

¹⁹ Contas estimadas em Nov/2010, incluídas no Plano de Actividades e Orçamento da EP para 2011.

²⁰ Por nessa data a EP ser detentora de valores mobiliários admitidos à negociação em mercado regulado.

²¹ Plano Oficial de Contabilidade (POC) e Directrizes Contabilísticas emitidas pela CNC.

- **Contabilização em 2008 de custos com reforço/constituição de provisões**, para fazer face às contingências do Plano Social de Racionalização de Quadros (m€ 11 662,7) e a riscos gerais (m€ 9 076,7), não verificados em 2009;
- **Menores custos com amortizações (m€ 8 651,0);**
- **Poupança nos custos com o pessoal (m€ 5 737,6)**, em resultado da implementação do plano de racionalização de quadros, e nos **gastos com obras de conservação** e de reposição da segurança na rede rodoviária (m€ 5 275,7);
- **Menores encargos financeiros (m€ 1 883,4)** devido à redução das taxas de juro, apesar do acréscimo do endividamento bancário no ano (m€ 597 617,0);
- **Diminuição da receita líquida da Contribuição de Serviço Rodoviário (CSR) em m€ 12 803,2**, devido a menores receitas (m€ 8 167,8) em resultado da descida do consumo de combustível e maiores custos de cobrança (m€ 4 635,4), cuja taxa aumentou de 1% para 2% em 2009.

Período 2009-2010

Unid.: m€

Rubricas	2009	2010E	Var. Valor	Var. %
Rendimentos operacionais	1 116 805,5	2 007 348,3	890 542,8	79,7%
Gastos operacionais	686 028,1	1 644 562,7	958 534,6	139,7%
Amortizações	297 563,0	185 729,0	- 111 834,0	-37,6%
EBIT (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%
Resultado antes de imposto	129 264,6	155 280,6	26 016,0	20,1%
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

Os dados apresentados caracterizam a **situação económica da EP em 2010** (mais detalhes no Anexo V, a pág. 71) e reflectem a adopção do novo normativo contabilístico, o qual implica o reconhecimento de rendimentos e gastos sem impacto no resultado líquido do período (tal como evidenciado no Anexo VI, a pág. 72), mas que explicam o **acréscimo de m€ 886 846,2 tanto nos rendimentos, como nos gastos operacionais**.

A **melhoria do resultado líquido (m€ 6 927,0)** deve-se à redução das amortizações (m€ 111 834,0) decorrente da aplicação da IFRIC12²² nas contas de 2010, bem como da redução da previsão das necessidades de investimento da EP. Excluindo este efeito, o resultado sem impostos seria inferior ao de 2009 (m€ 85 818,0), devido a:

- **Maiores gastos com conservação de estradas e obras de arte (m€ 50 179,4)**, incluindo gastos com **conservação corrente** e segurança rodoviária (m€ 32 812,4),

²² Método das unidades equivalentes e incidentes sobre o valor do investimento total já realizado e estimado realizar no futuro no âmbito da Contrato de Concessão entre a EP e o Estado.

em resultado dos contratos plurianuais adjudicados e da imputação do IVA a partir de 2010, e gastos com **conservação periódica** (m€ 17 367,0) que, de acordo com o novo normativo contabilístico, passam a onerar o resultado do período, apurados com base na estimativa do investimento anual necessário para manter o nível de serviço das vias, não reflectindo a despesa efectivamente realizada;

- Custos com **correção do IVA suportado** (m€ 23 012,7) relativo a gastos não relacionados directamente com vias portajadas em 2008 a 2009;
- **Acréscimo dos gastos financeiros** (m€ 17 868,2), nomeadamente, registo da variação do justo valor de aplicações financeiras (*swap* do Deutsche Bank) (m€ 11 922,0) e de outros encargos financeiros não capitalizáveis;
- **Aumento dos rendimentos operacionais** não relacionados com contratos de construção e cobrança de portagens de concessões do Estado (m€ 3 696,6), para o qual contribuíram, positivamente, os ganhos da alienação de imóveis (m€ 13 363,9) e as receitas de portagens das vias em administração própria (m€ 2 000,0) e, negativamente, as receitas da CSR (m€ 8 737,7) e do Fundo de Garantia Automóvel²³ (m€ 3 424,2);
- Variação do imposto sobre o rendimento do período (mais m€ 19 089,1).

2.2.3. Situação Financeira

Período 2008-2009

Unid.: mC

Rubricas	2008	2009	Var. Valor	Var. %
Activo Líquido	15 231 070,0	16 157 426,0	926 356,0	6,1%
Imobilizado	14 939 934,0	15 792 777,0	852 843,0	5,7%
Activo circulante	291 136,0	364 649,0	73 513,0	25,3%
Capital Próprio	293 398,0	367 879,0	74 481,0	25,4%
Capital social	200 000,0	200 000,0	0,0	0,0%
Reservas e resultados transitados	40 132,0	93 398,0	53 266,0	132,7%
Resultado líquido do exercício	53 266,0	74 481,0	21 215,0	39,8%
Passivo	14 937 672,0	15 789 547,0	851 875,0	5,7%
Passivo de longo prazo	0,0	200 659,0	200 659,0	
Passivo de curto prazo	14 937 672,0	15 588 888,0	651 216,0	4,4%

Fonte: Relatório e Contas de 2009

Os dados acima apresentados reflectem a **situação patrimonial** da EP em 31/Dez/2009 (para mais detalhe ver Anexo VII, a pág. 73), sendo de salientar:

- O **aumento do activo líquido** correspondente ao investimento anual realizado (m€ 934 886,0), do qual m€ 562 129,3 relativo a encargos com concessões;

²³ Em consequência da revogação do diploma que previa a transferência destas receitas para a EP.

- O aumento de passivo motivado pelo **acréscimo de endividamento bancário (m€ 597 617,0)**, do qual m€ 200 659,0 de longo prazo, e pelas amortizações do ano dos investimentos afectos à Concessão²⁴ (m€ 343 203,0).

As **necessidades de financiamento de 2009 (m€ 597 575,0;** mais m€ 146 531,0 do que em 2008), foram supridas com recurso a endividamento bancário.

Período 2009-2010

Rubricas	2009	2010E	Var. Valor	Var. %
Activo	14 069 831,0	16 268 891,0	2 199 060,0	15,6%
Activo não corrente	13 704 821,0	15 781 537,0	2 076 716,0	15,2%
Activo corrente	365 010,0	487 354,0	122 344,0	33,5%
Capital Próprio	415 042,0	642 312,0	227 270,0	54,8%
Capital Social	200 000,0	330 000,0	130 000,0	65,0%
Reservas e resultados transitados	83 840,0	153 706,0	69 866,0	83,3%
Ajustamentos	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%
Passivo	13 654 789,0	15 626 579,0	1 971 790,0	14,4%
Passivo não corrente	11 930 421,0	13 764 208,0	1 833 787,0	15,4%
Passivo corrente	1 724 368,0	1 862 371,0	138 003,0	8,0%

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

Os dados acima apresentados caracterizam a **situação patrimonial** da EP em 31/Dez/2010 (para mais detalhes ver Anexo VIII, a pág. 74), sendo de referir:

- O aumento dos **activos fixos (m€ 2 076 640,0)** devido ao acréscimo dos contratos de construção (m€ 1 332 885,7), dos encargos do ano com concessões (m€ 675 612,0²⁵) e do registo do activo de exploração da A21²⁶ (m€ 210 000,0);
- O **activo corrente** inclui m€ 362 354,0 de valores a receber de **IVA²⁷ (m€ 132 498,0 relativos a 2010)**, tendo sido constituída uma **provisão de m€ 285 343,1** (passivo não corrente) em 2010, relativa ao valor que a EP poderá não receber, dadas as divergências com a AT sobre esta matéria;
- **O aumento do capital social de m€ 130 000,0** realizado pelo Estado;
- O passivo inclui os **subsídios ao investimento²⁸** (m€ 10 378 107,5) e as dívidas bancárias no valor de **m€ 2 000 749,0** (m€ 450 659,0 de médio longo prazo), das quais **m€ 493 447,1 contraídas em 2010;**

²⁴ De acordo com a Directriz Contabilística nº 4.

²⁵ Excluindo os encargos com cobrança de portagens.

²⁶ Com base no protocolo assinado com a Câmara Municipal de Mafra e a Mafratlântico, em 10/Set/2010, a A21 passou a integrar o património da EP, que assumiu as dívidas associadas à construção desta via a essa data.

²⁷ Corresponsável a pedidos de reembolsos de IVA que a EP deduziu na sua actividade, por considerar que tem direito a esta dedução devido ao facto do Estado ter arrecadado IVA sobre a CSR que lhe foi entregue pelas petrolíferas, os quais não foram aceites pela administração tributária.

²⁸ A reconhecer como rendimento ao longo da vida da Concessão.

- Para além das dívidas bancárias, concorreram para o **aumento do passivo (m€ 1 971 790,0)**, o registo em contas a pagar dos contratos de construção de subconcessões (+m€ 1 114 877,6) e da dívida à Mafratlântico relativa à A21²⁶ (m€ 210 000,0), bem como, a já referida provisão para reembolso de IVA.

As **necessidades de financiamento de 2010 (m€ 622 881,0)**, mais m€ 25 306,0 do que em 2009), foram colmatas com recurso a **crédito bancário** e às entradas em dinheiro para aumento de capital (m€ 130 000,0).

2.3. EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DE 2010

2.3.1. Orçamento de exploração

Rubricas	Unid.: m€			
	PA2010	2010E	Desvio	Desvio %
Rendimentos operacionais	1 946 130,0	2 007 348,3	61 218,3	3,1%
Gastos operacionais	1 607 137,0	1 644 562,7	37 425,7	2,3%
Amortizações	117 462,0	185 729,0	68 267,0	58,1%
EBIT (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: Planos de actividades de 2010 e 2011

A execução orçamental de 2010 (ver Anexo IX, a pág. 75) mostra um **desempenho abaixo do previsto (desvio de -18,2% do resultado líquido face ao estimado)**, determinado, essencialmente, pela maior volume de amortizações (mais m€ 68 267,0) e pela não concretização de rendimentos previstos (em menos m€ 53 587,4), nomeadamente, com a alienação de imóveis e parcelas sobrantes, compensados, em parte, pela poupança nos gastos com conservação de estradas e pontes (m€ 77 267,8) e nos encargos financeiros (m€ 15 813,0).

De notar que, parte significativa dos desvios dos rendimentos e gastos refere-se a contratos de construção (mais m€ 280 979,7) e ao resultado líquido da actividade de portagens de concessões do Estado (menos m€ 141 768,0) que não têm efeito no resultado líquido.

2.3.2. Investimentos e financiamento

A execução do Plano de Investimentos para 2010 situou-se em 94,8% (menos m€ 50 259,1), devido, essencialmente, ao **menor volume de investimentos em expansão e conservação da rede de estradas**.

Não obstante o menor nível de investimento, as **necessidades de financiamento, em 2010, foram superiores às estimadas em m€ 642 287,0**, em resultado, sobretudo, da não concretização de pressupostos quanto aos seguintes recebimentos:

	Unid.: m€
Pressupostos de recebimentos não concretizados	2010
Portagens (atraso na introdução de portagens nas concessões SCUT)	140 000,0
Reembolsos de IVA (em contencioso com a administração tributária)	350 000,0
Signing fee da subconcessão AE Centro (anulação do concurso)	200 000,0
Total	690 000,0

Esta situação foi colmatada pelo **maior recurso a dívida bancária** face ao previsto (**mais m€ 512 287,0**) e por entradas em dinheiro realizadas pelo Estado para **aumento do capital social da EP (m€ 130 000,0)**.

2.4. PROJECCÕES ECONÓMICO-FINANCEIRAS E ANÁLISE DA SUSTENTABILIDADE DA EP

2.4.1. Projecções económico-financeiras de médio e longo prazo

Através do Despacho Conjunto n.º 18332/2010, do Senhor Ministro de Estado e das Finanças e do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 29/Nov/2010, foi constituído um **grupo de trabalho** com o objectivo **rever o modelo de financiamento da EP**, de forma a ajustá-lo ao acréscimo de exigências contratuais, à nova estratégia de consolidação orçamental e de sustentabilidade das finanças públicas reflectida no PEC 2011-2013 e às condições de mercado.

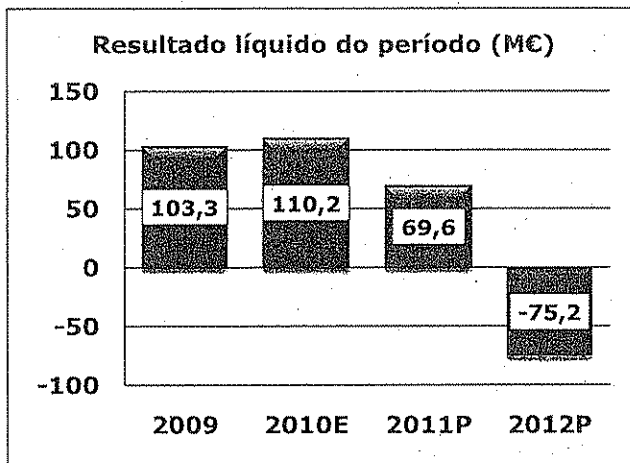
Até à data da conclusão da presente auditoria, ainda não eram conhecidos os resultados do grupo trabalho e respectivas propostas, cujo relatório, de acordo com informações obtidas junto da EP, terá sido entregue em Fev/2011, aguardando a decisão do Governo.

O CA da EP informou que está a elaborar um plano económico-financeiro a médio e longo prazo mas que a sua conclusão está pendente das orientações do accionista, nomeadamente as que resultarem do referido grupo de trabalho, mostrando-se indisponível para avançar com projecções até 2015, apesar das solicitações da IGF.

Apenas nos foi facultada a **projecção dos cash-flows plurianuais relacionados com os contratos de concessões do Estado e das subconcessões para o período 2010-2050**, para além das **projecções económico-financeiras incluídas no Plano de Actividades e Orçamento da EP para o período 2011-2012**.

2.4.2. Projecções económicas 2011-2012

2.4.2.1. Evolução do resultado líquido



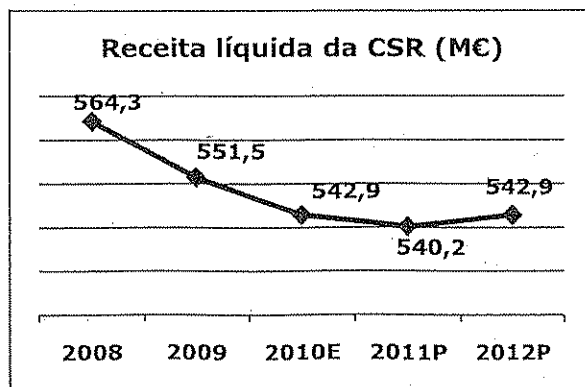
A EP prevê uma **acentuada degradação do resultado líquido**, a partir de 2011, que assumirá um **prejuízo de m€ 75 187,3 em 2012** (ver Anexo X, a pág. 76).

Esta degradação da situação económica resulta, essencialmente, do **acréscimo de gastos com conservação periódica e encargos financeiros** relacionados com **vias subconcessionadas** que entrarão em serviço, de forma gradual, a partir de 2011. O registo destes gastos, que não geram qualquer fluxo financeiro, decorre da aplicação do novo normativo contabilístico (ver ponto 2.4.2.3, a pág. 42).

2.4.2.2. Evolução dos principais rendimentos

Contribuição de Serviço Rodoviário

A CSR, que constitui a principal fonte de receitas da EP, tem vindo a registar significativas reduções da respectiva **receita líquida**, a qual **diminuiu cerca de m€ 21 366,6 (-3,8%) entre 2008 e 2010**, em resultado quer da diminuição da receita bruta devido à descida do consumo de combustível, quer ao aumento da taxa de cobrança, que passou de 1% para 2% da receita total, a partir de 2009.

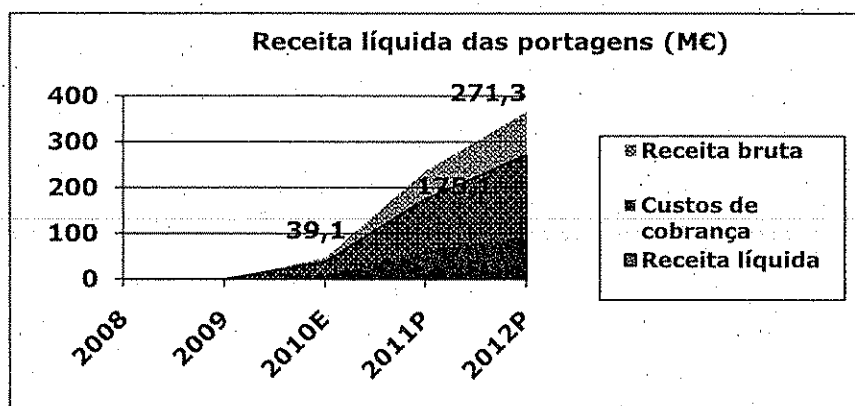


Para **2011 e 2012** a EP estima **acréscimos anuais de 0,5% da receita da CSR**, devendo a receita líquida diminuir em 2011, dado o **agravamento da taxa de cobrança para 3%** (previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2011), e aumentar em 2012 retomando o valor de 2010.

Portagens

No 2º semestre de 2010, a EP passou a beneficiar de receitas de portagens em consequência da introdução de portagens em 3 concessões SCUT²⁹, a partir de Out/2010, bem como da renegociação dos contratos relativos às concessões Norte e Grande Lisboa (a partir de Jul/2010)³⁰ e da transferência para a EP da exploração da A21 (a partir de Set/2010). Estava, ainda prevista a introdução de portagens nas restantes 4 concessões SCUT³¹ (em Abr/2011), bem como na A23 entre Abrantes e Torres Novas (Nó da A1) (em Jan/2011).

De acordo com as previsões da EP a **receita líquida** deverá atingir **m€ 271 255,7 em 2012**, com a seguinte evolução:



Contabilmente, a **receita líquida da cobrança de portagens das concessões do Estado (m€ 221 701,3 em 2012)**, é deduzida ao activo do Direito de Concessão e, por esse facto, não é reflectida no resultado líquido do período, o qual apenas reflecte o resultado da **cobrança de portagens nas vias subconcessionadas ou em administração directa (m€ 49 554,4 em 2012)**.

A **receita líquida** está deduzida dos **custos de cobrança**, os quais se prevê que absorvam cerca de **26%** da receita de portagens prevista cobrar em 2011 e 2012.

A **receita bruta** está afectada pelas **medidas de discriminação positiva** (descontos) aplicáveis nas concessões SCUT, que, de acordo com os pressupostos da EP, deverão oscilar, consoante a concessão, entre os 18% (concessão Costa de Prata) e os 49% (concessão Beira Interior). A EP considerou ainda o fim das medidas de discriminação positiva a partir

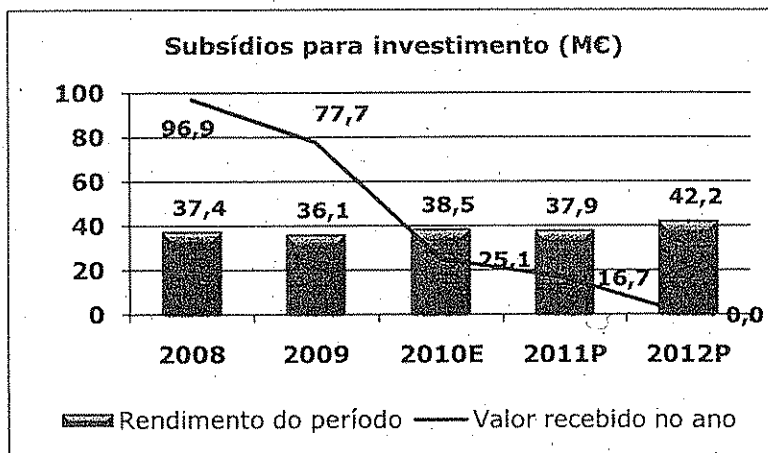
²⁹ Costa de Prata, Norte Litoral e Grande Porto.

³⁰ Verificou-se a alteração do modelo de exploração destas concessões, para um modelo de remuneração por disponibilidade da via, por oposição aos modelos anteriores baseados em tráfego, passando as receitas de portagem destas vias a reverter para a EP, a qual assume também o risco de tráfego.

³¹ Algarve, Beira Interior, Beira Litoral e Alta e Interior Norte

de 1/Jul/2012 em 4 concessões SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto e Algarve) e nas restantes a partir de 2016.

Subsídios para investimento



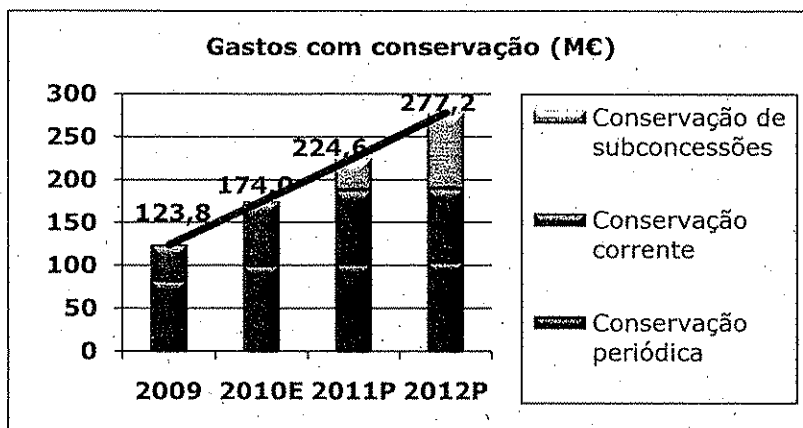
A EP tem vindo a beneficiar de **subsídios comunitários para investimento (m€ 25 088,0 em 2010)**, não se prevendo o recebimento de qualquer valor em 2012. O valor reconhecido como rendimento do período corresponde à amortização do ano do total dos subsídios recebidos.

Outras receitas

Destacam-se os ganhos previstos com a **venda de património imobiliário da EP (m€ 26 984,1 em 2011 e m€ 15 000,0 em 2012)**, cuja concretização depende do sucesso da actividade de venda de imóveis e parcelas sobrantes, **que tem ficado sistematicamente aquém do previsto** (em 2010 apenas foram realizados m€ 13 459,9 dos m€ 64 627,0 previstos).

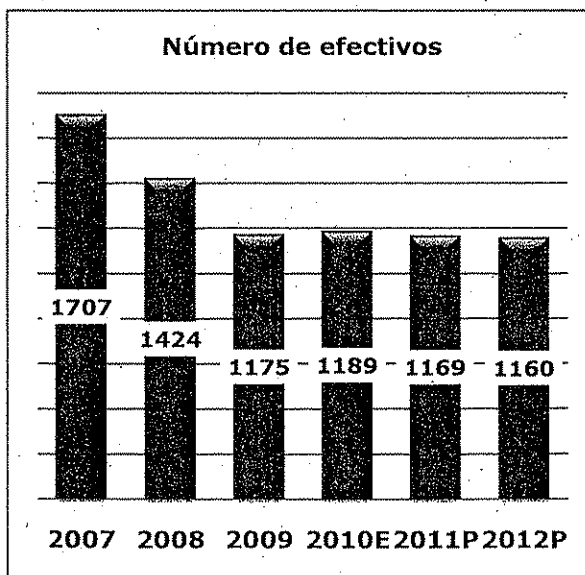
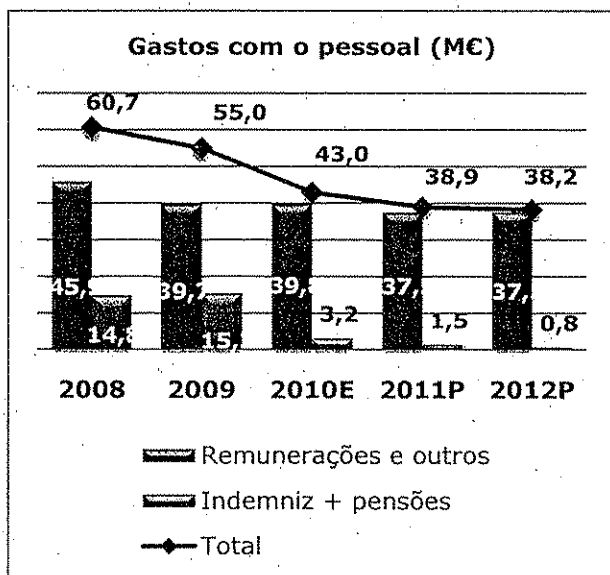
2.4.2.3. Evolução dos principais gastos

Gastos com conservação das vias³²



Os gastos de 2011 e 2012 são agravados pelo registo dos gastos com conservação de vias subconcessionadas que entram em serviço, gradualmente, a partir de 2011. Este registo decorre do novo normativo contabilístico e corresponde à estimativa do investimento anual necessário para manter o nível de serviço das vias e não aos gastos efectivos com obras de conservação, que são da responsabilidade das subconcessionárias (m€ 87 831,2 em 2012).

Gastos com o pessoal



Entre 2008 e 2010 verificou-se uma **redução de 13,3%** dos gastos com pessoal, excluindo gastos com indemnizações associadas ao Plano Social de Racionalização de Quadros (PSRQ)

³² Nesta análise não se incluiu o ano de 2008 dadas as alterações significativas no registo contabilístico dos gastos com **conservação periódica** que deixaram de ser imobilizados e passaram a ser registados como gastos do período, com base numa estimativa dos custos anualizados necessários para manter as vias.

e com pensões (**poupança anual de m€ 3 058,4**), e de 29,2% se incluirmos estes gastos (ver Anexo XI, a pág.77).

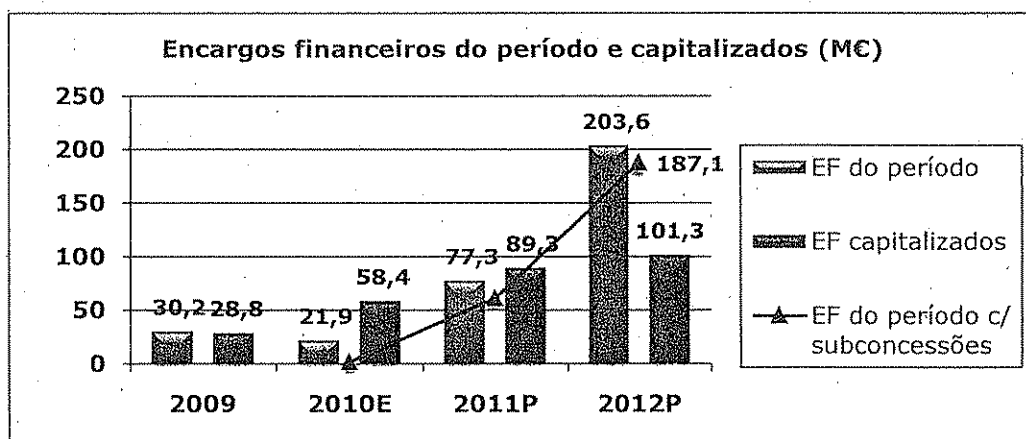
Comparando o **número de efectivos** em 31/Dez/2007 e 31/Dez/2010, verifica-se uma **redução de 518 efectivos (-30,3%)** em três anos.

Estas reduções resultam das medidas implementadas, a partir de 2008, com o objectivo de diminuir os gastos com pessoal, nomeadamente o PSRQ que representou um custo total de **m€ 21 584,9, entre 2008 e 2010, envolvendo 489 rescisões.**

No final de 2010, o CA da EP aprovou uma **nova edição do PSRQ**, não estando ainda disponível à previsão do número de rescisões e encargos.

O orçamento da EP para 2011 aponta para uma **redução de 5,9% nos gastos com pessoal (-m€ 2 333,6)**, excluindo indemnizações e pensões, devido, sobretudo, às reduções salariais que decorrem do Orçamento de Estado para 2011, sem grande evolução para 2012. Os dados de 2011 e 2012 não contemplam qualquer efeito da implementação da nova edição do PSRQ, embora se preveja que tenham um impacto menor que as anteriores edições.

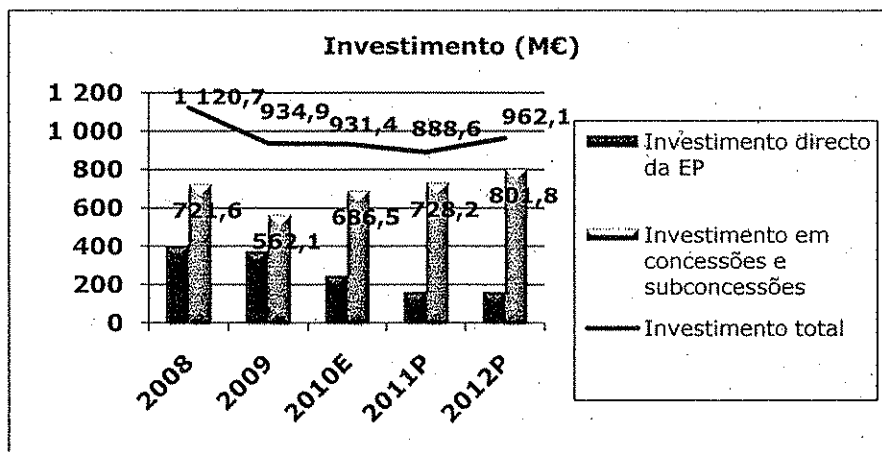
Encargos financeiros



Com base no novo normativo contabilístico, a EP procede à **capitalização dos encargos financeiros** (EF) incorridos com o financiamento da construção da rede concessionada e subconcessionada, nesta última apenas durante a fase de construção das vias. A EP prevê o aumento gradual dos encargos financeiros capitalizados em consequência do acréscimo da dívida bancária, considerando um custo de financiamento de 4,2%/ano, os quais deverão ascender a **m€ 101 308,3 em 2012.**

Os **encargos financeiros do período** (não capitalizados) são agravados a partir de 2011 pelo registo dos **encargos financeiros com subconcessões** correspondentes à actualização financeira dos passivos de médio e longo prazo relacionados com contratos de subconcessões, que de acordo com o novo normativo contabilístico são obrigatoriamente relevados como gastos do período na fase de exploração das vias (**m€ 187 138,0 em 2012**).

2.4.3. Plano de investimentos 2011-2012



A EP prevê a **redução de 34,5% do investimento directo** entre 2010 e 2012 (60% se compararmos com 2008), em especial no investimento em **expansão e modernização da rede** que se reduz **56,6%**, de m€ 172 322,7 em 2010, para m€ 74 810,9 em 2012 (ver Anexo XII, a pág. 78).

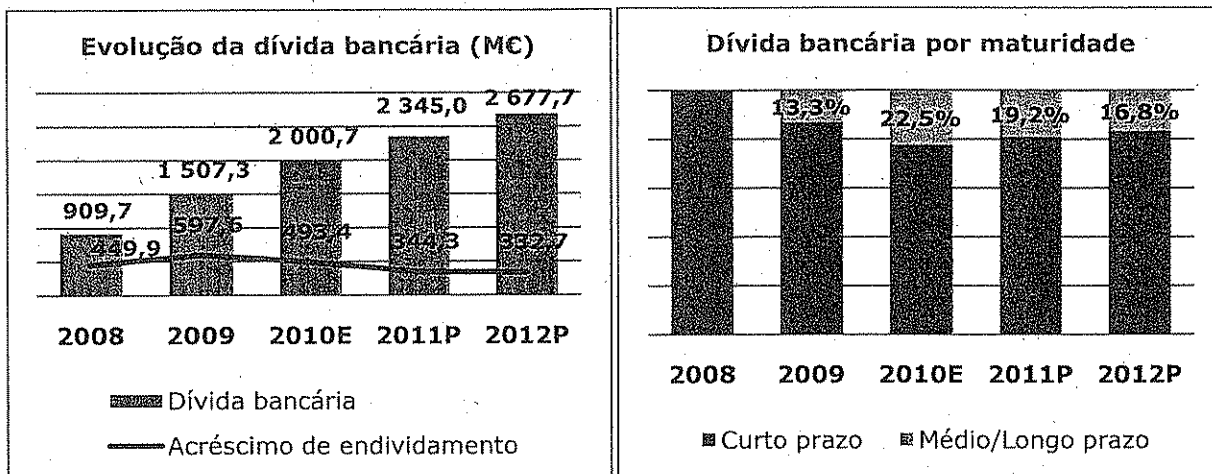
O nível de investimento no Programa de Execução da Rede Rodoviária Nacional depende das instruções transmitidas pelo concedente Estado, conforme previsto no Contrato de Concessão. Nos últimos anos estas instruções foram sendo dadas de forma avulsa à EP, **não existindo, neste momento, orientações específicas sobre os investimentos a realizar no futuro.**

Faça a esta situação e às restrições que a empresa enfrenta em termos de recursos financeiros, o **investimento directo** previsto para **2011 e 2012**, contemplou uma **redução significativa na requalificação e construção de novas vias**, circunscrevendo-se a obras de conservação periódica e obras de arte. Caso venham a verificar-se **maiores exigências em termos de investimento à EP por parte do concedente**, a despesa de investimento irá necessariamente aumentar.

Os **investimentos em concessões e subconcessões** reflectem os compromissos assumidos ou a assumir com os contratos de concessão/subconcessão, prevendo-se que aumentem em 2011 e 2012, sobretudo, devido aos **custos de cobrança de portagens e ao aumento das rendas/pagamento de disponibilidade da rede SCUT**, atingindo cerca de m€ 801 789,1 em 2012.

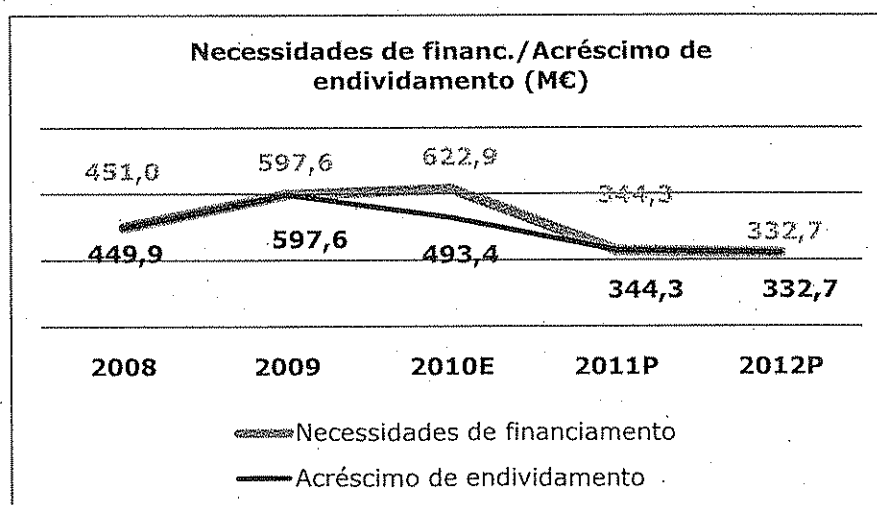
2.4.4. Dívida bancária e Necessidades de financiamento 2011-2012

A EP prevê que a **dívida bancária** ascenda a m€ 2 677 691,0 no final de 2012, em consequência da acumulação de dívida de m€ 2 217 902,0 desde 2008, o que corresponde a um **acréscimo anual médio de m€ 443 580,4** (ver Anexo XIII, a pág. 79).



Em 2009 e 2010 a EP contratou **empréstimos de médio/longo prazo**, no total **m€ 450 659,0**, o que permitiu ajustar um pouco a maturidade da dívida. No entanto, o **peso desta dívida em 2010** representava apenas **22,5%** do total, o que ainda se mostra desadequado face ao perfil de médio/longo prazo da actividade da empresa e aumenta o risco de refinanciamento, não estando prevista a alteração desta situação até 2012.

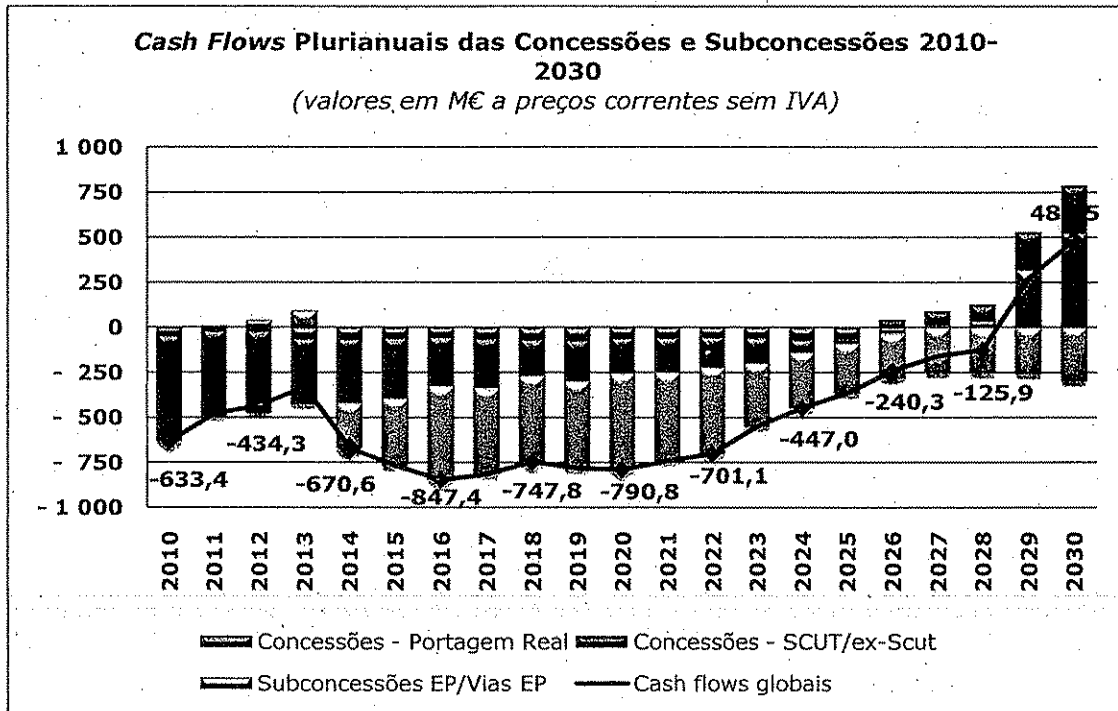
O crescimento da dívida acompanha as **necessidades de financiamento** (ver Anexo XIII, a pág. 79), apenas atenuado em 2010 pelo **aumento de capital** realizado pelo Estado, no montante de **m€ 130 000,0**. Refira-se que a empresa beneficiou de financiamentos comunitários para investimento entre 2008 e 2010 de m€ 199 700,0 (m€ 25 088,0 em 2010), não estando previsto o recebimento de qualquer verba em 2012.



A introdução de **portagens em todas as concessões SCUT**, a partir de 2011, vem aliviar a pressão sentida em termos de necessidades de financiamento e, conseqüentemente, um **abrandamento do crescimento do endividamento bancário**, também atenuado pelo aumento de capital realizado pelo Estado em 2010 (m€ 130 000,0). Ainda assim, a EP estima ter que contrair **novos financiamentos anuais** de **m€ 344 264,0** em 2011 e **m€ 332 678,0** em 2012.

As previsões da EP para 2011 assentam em pressupostos de recebimentos de IVA (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 em 2011.

2.4.5. Cash-flows plurianuais das concessões e subconcessões 2010-2030



De acordo com as estimativas da EP (ver Anexo II, a pág. 77), as concessões e subconcessões originarão **cash-flows negativos até 2028** (encargos superiores às receitas), atingindo o **máximo em 2016 (-m€ 847 369,5)**.

As concessões **SCUT** serão responsáveis pela maior fatia dos encargos líquidos até 2014, passando as **subconcessões** a representar o maior encargo após esta data.

A partir de 2029, a EP estima que as receitas das concessões e subconcessões serão suficientes para fazer face aos encargos, isto é, serão gerados **cash-flows positivos**, em consequência do termo dos pagamentos relativos a concessões SCUT e da prevista reversão para a EP das concessões do Estado com portagem real (nomeadamente, Autoestrada do Oeste em 2028, Lusoponte em 2030 e Brisa em 2035).

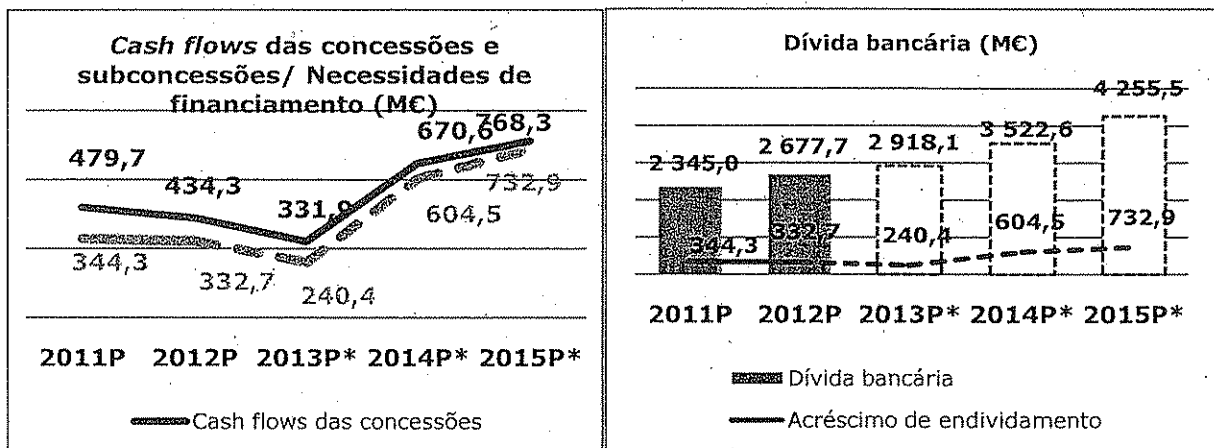
Grande parte das projecções de encargos e receitas assenta em **previsões de tráfego a longo prazo**, com o conseqüente **grau de incerteza** quanto à sua evolução futura, que está dependente de um conjunto de factores, nomeadamente, crescimento económico, comportamento do preço dos combustíveis, desenvolvimento regional, evolução da rede viária e de outros meios de transporte, que afectarão a evolução da procura das vias.

Nos casos em que ainda não existem estudos de tráfego, nomeadamente para as concessões SCUT da Beira Interior, do Algarve, do Interior Norte e das Beiras Litoral e Alta, nas quais estava prevista a introdução de portagens a partir de 15/Abr/2011, a projecção de receitas de portagens **não teve em linha de conta qualquer evolução da procura**, o que muito dificilmente terá aderência à realidade.

2.4.6. Análise da sustentabilidade económico-financeira da EP

Conforme referido, a EP apenas apresentou projecções económico-financeiras até 2012, dada a incerteza quanto ao modelo de financiamento futuro da empresa, e projecções dos *cash-flows* previsionais gerados pelas concessões e subconcessões até 2050.

Com base nas projecções destes *cash-flows* até 2015 (que correspondem a encargos líquidos), **estimamos que as necessidades de financiamento e a dívida bancária da EP apresentem a seguinte evolução** (ver Anexo XIV, a pág. 80):



Verifica-se um **aumento significativo das necessidades de financiamento a partir de 2014**, em resultado do início dos pagamentos de **subconcessões**, devendo em **2015** ascender a **m€ 732 927,8** e a **dívida bancária** atingir **m€ 4 255 498,0**.

O **valor médio anual das necessidades de financiamento em 2014 e 2015** deverá duplicar face ao previsto para o período de 2011-2013, passando de **m€ 305 776,7**, para **m€ 668 709,9**.

As **previsões da IGF para 2013-2015** têm por base as necessidades de financiamento previstas pela EP para 2012, acrescidas da variação anual dos encargos líquidos com concessões e subconcessões, bem como dos encargos financeiros correspondentes ao acréscimo de endividamento daí resultante, considerando um custo de financiamento idêntico ao estimado pela EP para 2011-2012 (4,2%/ano).

As estimativas apresentadas não tiveram em conta qualquer evolução da actividade não relacionada com concessões e subconcessões, pressupondo-se a **manutenção da situação prevista pela EP para 2012**, nomeadamente, que estas actividades permitem libertar *cash-flows* líquidos de m€ 209 365,9 (antes de encargos financeiros). De salientar que nestas previsões a EP considerou níveis muito baixos de investimento para expansão e conser-

vação da rede de estradas, o qual se circunscreve, praticamente, a conservação e obras de arte, conforme referido no ponto 2.4.3, a pág. 44.

Com base nos dados disponíveis, verifica-se que **a sustentabilidade futura da EP depende da capacidade de obter novos financiamentos anuais (m€ 344 265,0 em 2011 e m€ 732 927,8 em 2015), bem como, em se refinar para fazer face à amortização da dívida vencida (m€ 1 306 642,0 em 2011 e m€ 3 071 911,2 em 2015).**

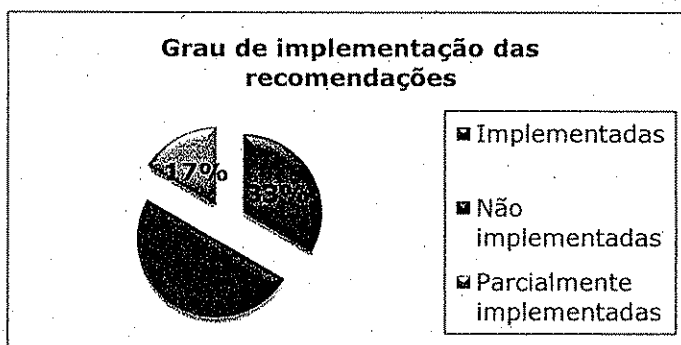
As necessidades de financiamento poderão aumentar caso venham a verificar-se **maiores exigências por parte do concedente Estado, em termos de investimento na rede de estradas, face ao previsto pela EP para 2011/2012.**

Na **actual conjuntura dos mercados financeiros** e inerentes 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, face ao início dos pagamentos das subconcessões contratadas nos últimos 3 anos.**

2.5. CUMPRIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DE AUDITORIAS ANTERIORES

2.5.1. Cumprimento das recomendações do relatório nº 1551/2008, da IGF

No âmbito do relatório nº 1551/2008, de 17/Dez/2008, da IGF (**auditoria financeira nos termos do n.º 4 do artigo 62º da LEO**), foram formuladas **6 recomendações**, tendo a EP implementado 2 na sua totalidade (33%), 1 de modo parcial e 3 não implementadas.



Relativamente às **4 recomendações não integralmente implementadas**, é de referir o seguinte:

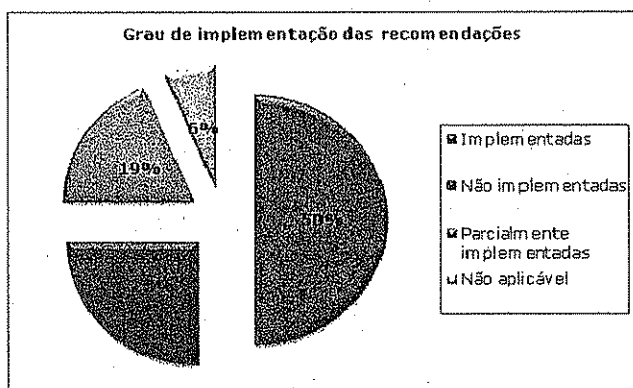
- A recomendação de **elaboração de projecções económico-financeiras de longo prazo**, considerando diferentes cenários, não foi implementada pela empresa, já que esta apenas dispõe de projecções de receitas e encargos com concessões e subconcessões para um único cenário. Dada a relevância deste instrumento continua-se a considerar como essencial para uma correcta e adequada gestão da empresa;
- Foi recomendado à EP que diligenciasse no sentido da rápida e definitiva clarificação do **regime do IVA aplicável aos valores cobrados a título de CSR**. Até ao

momento a empresa ainda não resolveu por completo esta questão tendo a EP, em Nov/2010, intentado uma acção judicial contra a Administração Tributária, desconhecendo-se a decisão final do caso, pelo que, considerou-se esta recomendação como parcialmente implementada;

- O "**Plano de Reconstituição Patrimonial**" na componente das parcelas sobrantes de processos de expropriação, iniciado em 2008, não se encontra ainda concluído pelo que não é, ainda, relevado contabilisticamente. Assim, tendo em conta a expectativa de valorização destes activos e o impacto nas contas da EP, considera-se urgente a sua rápida conclusão, tal como recomendado pela IGF;
- O processo de **alienação de bens não afectos à actividade** tem ficado aquém dos objectivos devido a obstáculos diversos, nomeadamente, a demora no processo de legalização das propriedades e, mais recentemente, a dificuldade em encontrar compradores. Em 31/Dez/2010 o **stock de imóveis** nesta situação registava um valor global de avaliação de **ME 49,5**, o que tendo em consideração as necessidades financeiras da EP é uma verba com um impacto significativo nas contas da empresa. Verificou-se igualmente que a dívida vencida a mais de 60 dias, relacionada com a alienação de imóveis ascendia, em 30/Nov/2010, a ME 4,4.

2.5.2. Cumprimento das recomendações do relatório nº 1700/2008, da IGF

No âmbito do relatório nº 1700/2008, de 12/Fev/2009, da IGF (**auditoria aos sistemas de informação de controlo dos encargos com as SCUT**), foram formuladas **16 recomendações**; tendo a EP implementado 8 na sua totalidade (50%), 3 de modo parcial e 4 não implementadas, sendo considerada 1 recomendação como não aplicável devido a alterações legislativas.



Das **8 recomendações não integralmente implementadas**, destacam-se as seguintes:

- No âmbito da **construção do centro único de controlo de tráfego** utilizado pelas concessões da Beira Litoral e Alta e Costa de Prata, não tivemos evidência de que tenha havido uma partilha efectiva dos ganhos obtidos pelas concessionárias, nomeadamente, pela diminuição dos custos de manutenção.

- O acompanhamento do **processo de pagamento às SCUT** continua a ser efectuado de modo manual;
- O **sistema de backup** dos dados do **Gabinete de Telemática** continua a apresentar deficiências, nomeadamente, os CD/DVDs onde são armazenadas as vídeo-verificações realizadas são guardados no interior das instalações deste gabinete, sem qualquer mecanismo de segurança adicional, acrescendo o circunstância de se ter detectado que em Nov/2010 não foi possível a salvaguarda das vídeo-verificações por indisponibilidade dos suporte de armazenamento;
- Ao nível da **continuidade do serviço**, verifica-se que apesar de a EP ter registado progressos tecnológicos no sentido de minorar o risco, conclui-se pela manutenção de lacunas ao nível da segurança física, ausência de redundância dos equipamentos, planos de recuperação de dados e serviços, pelo que ainda persistem áreas críticas a este nível;
- A EP continua sem dispor de uma **política formal de segurança da informação** nem do respectivo **plano de segurança**, o que se considera grave face à relevância que estes dois instrumentos apresentam em matéria de protecção de dados e continuidade do serviço.

2.6. GESTÃO DE RISCOS DA EMPRESA

2.6.1. Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas (PGRIC)

Este documento foi aprovado em 30/Dez/2009 e actualizado em 17/Mar/2010, com vista à sua complementação com as propostas de planos de gestão de riscos individualizados para as estruturas descentralizadas da empresa (Centros Operacionais e Delegações Regionais), tendo sido elaborado em conformidade com as recomendações do Conselho de Prevenção para a Corrupção, e pretende identificar os principais riscos a que a EP está sujeita na sua actividade, bem como as principais medidas preventivas implementadas ou a implementar para o seu controlo.

Resultou da integração das propostas de planos de gestão das diversas unidades orgânicas, constituindo um instrumento essencial na gestão de riscos a que a organização está sujeita sendo um elemento potenciador do sistema de controlo interno da empresa, apresentando a seguinte estrutura:

- Parte I – Caracterização da EP;
- Parte II – Metodologia utilizada para elaboração do Plano;
- Parte III – Acompanhamento, Avaliação e Actualização do Plano;
- Anexo – Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas da EP.