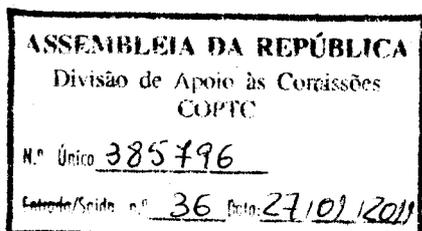




COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

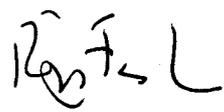


Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Orçamento e
Finanças

Data: 2011-01-27

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência o Parecer sobre a Conta Geral do Estado 2009, aprovado, com o voto a favor do PS, e a abstenção do PSD, CDS-PP e BE, na reunião de 27 de Janeiro de 2011.

Com os melhores cumprimentos.

○ PRESIDENTE DA COMISSÃO,

(José de Matos Correia)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Parecer

CONTA GERAL ESTADO 2009

Índice

I – Considerandos

1. Introdução
2. Enquadramento e execução orçamental de 2009
3. PIDDAC
4. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
 - a) PIDDAC no MOPTC
 - b) Indemnizações compensatórias
 - c) Parcerias público-privadas (PPPs)

II – Opinião do deputado autor do parecer

III – Conclusões

Relator: Deputado João Paulo Correia (GPPS)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Parte I – Considerandos

1. Introdução

No cumprimento do disposto no n.º 3 do artigo 205.º do Regimento da Assembleia da República a Conta Geral do Estado é remetida “à comissão parlamentar competente em razão da matéria para emissão de relatório, e às restantes comissões parlamentares permanentes, para efeitos de emissão de parecer”.

O Orçamento de Estado para o ano de 2009 foi aprovado através da Lei da Assembleia da República n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro.

Depois de apresentada a Conta Geral do Estado de 2009 pelo Governo, o Tribunal de Contas (TC) emitiu o seu parecer relativamente ao documento.

Todos estes documentos foram considerados na elaboração do presente parecer relativo à CGE de 2009.

É da competência da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações analisar o referido documento e emitir parecer focando os aspectos de especial relevância para o sector das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a remeter à Comissão de Orçamentos e Finanças.

Ressalva-se que até à data de elaboração deste parecer o Conselho Económico e Social ainda não se tinha pronunciado quanto à Conta Geral do Estado de 2009.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

2. Enquadramento e execução orçamental de 2009

2.1 Evolução da Situação Económica Internacional

Em 2009, assistiu-se a uma desaceleração profunda da economia mundial, a mais significativa desde a crise de 1929, tendo atingido sobretudo a maioria das economias avançadas, as quais apresentaram uma quebra do PIB em 3,2% (+0,5% em 2008).

As economias emergentes e em desenvolvimento também desaceleraram, embora a China e a Índia continuassem a apresentar taxas de crescimento económico elevadas. Para esta evolução contribuiu o contágio da crise dos mercados financeiros internacionais à economia real, a quebra do sector da construção no segmento imobiliário nos EUA e em algumas economias europeias (Reino Unido, Espanha e Irlanda) e, no que diz respeito às economias emergentes, também, o efeito da redução do preço das matérias-primas (petróleo e não energéticas).

O aumento da incerteza, a deterioração das perspectivas de crescimento e procura global e a verificação de condições mais restritivas na concessão do crédito, e a rápida deterioração do mercado de trabalho constituíram factores que favoreceram o enfraquecimento económico da generalidade dos países.

Após um período de forte crescimento registado no comércio mundial na última década (6,6%, em média, entre 2000 e 2008), as trocas comerciais desaceleraram significativamente em 2009, tendo apresentado uma quebra de 10,7% nesse ano. Reflectindo a recessão mundial, o total das importações mundiais de bens diminuiu 11,9% em 2009 (+6,6%, em média, entre 2000 e 2008), abrangendo tanto o grupo das economias avançadas como das economias emergentes e em desenvolvimento.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

No sentido de evitar o colapso do sistema financeiro internacional, de reforçar a confiança dos agentes económicos e de impedir o aumento rápido da taxa de desemprego, os Governos dos diferentes países e os respectivos bancos centrais intervieram no mercado.

Estes adoptaram medidas de relançamento económico e de restabelecimento do funcionamento regular dos mercados financeiros através da acção nos domínios das políticas orçamental, financeira e monetária, as quais contribuíram para a deterioração da situação das finanças públicas em todos os países da União Europeia, com a particularidade de todos terem apresentado um défice das Administrações Públicas em percentagem do PIB, em 2009, com especial relevo para a Irlanda, Grécia, Reino Unido e Espanha.

2.2 Evolução da Situação Económica Portuguesa

Em 2008 e 2009, e em particular entre o último trimestre de 2008 e o terceiro trimestre de 2009, a economia mundial foi confrontada com uma crise económica apenas comparável à crise de 1929.

Portugal, sendo uma pequena economia aberta, não ficou imune às repercussões directas e indirectas suscitadas por uma crise com estas características, com a situação conjuntural dos restantes países, especialmente dos principais parceiros comerciais de Portugal, a desempenhar um papel decisivo na contracção real da economia portuguesa ocorrida em 2009.

Ao nível da despesa, as variáveis que apresentaram uma quebra mais significativa foram as exportações e o investimento.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Contudo, como as importações também registaram uma contracção assinalável, e dado o maior peso desta componente na balança de bens, o contributo da procura externa para a variação do produto foi positivo.

Por outro lado, as medidas de estímulo, providenciadas de forma coordenada com os outros governos da União Europeia, ajudaram a que o consumo privado, apesar de apresentar uma evolução negativa (variação homóloga real de -0,8%) registasse uma quebra menos significativa, face ao inicialmente previsto.

Desta forma, após ter registado uma variação nula em 2008, o PIB, apresentou, em 2009, uma quebra de 2,7% em termos homólogos reais, o que constitui um resultado melhor do que o verificado quer na área do euro (- 4%), quer nos principais parceiros comerciais de Portugal.

Do lado da oferta, a retracção na indústria transformadora iniciou-se em 2008 e prolongou-se ao longo de 2009, com o índice de produção da indústria transformadora a apresentar uma quebra homóloga de 9,9% (que compara com - 4% em 2008).

Já no sector da construção, que vem apresentando quebras reais nos últimos anos, registou-se um comportamento contra-cíclico, por via dos efeitos da implementação do programa de estímulos à economia, destacando-se, neste contexto, o Programa de Modernização do Parque Escolar do Ensino Secundário.

A evolução da situação interna é retratada nos quadros abaixo, confrontando os resultados históricos de 2006, 2007 e 2008 com 2009.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Quadro I – Indicadores da Evolução Económica em Portugal

Designação	Unidade	2006	2007	2008	2009
Contas Nacionais¹					
Produto interno Bruto	Milhões de Euros	155446,0	163051,5	166435,3	163595,4
PIB e componentes da despesa	Taxa de variação real (%)				
PIB		1,4	1,9	0,0	-2,7
Consumo privado		1,9	1,6	1,7	-0,8
Consumo público		-1,4	0,0	1,1	3,5
Formação bruta de capital fixo		-0,7	3,1	-0,7	-11,1
Exportações de bens e serviços		8,7	7,8	-0,5	-11,6
Importações de bens e serviços		5,1	6,1	2,7	-9,2
Mercado de Trabalho					
População activa	Milhares	5587,3	5618,3	5624,9	5582,7
Emprego total	Milhares	5159,5	5169,7	5197,8	5054,1
Taxa de emprego (15-64 anos)	em %	67,9	67,8	68,2	66,3
Taxa de desemprego	em %	7,7	8,0	7,6	9,5
Preços e Salários					
Taxa de inflação (IPC)	Taxa de variação (%)	3,1	2,5	2,6	-0,8
Contratação colectiva	Taxa de variação (%)	2,7	2,9	3,1	2,8
Índice de custo do trabalho ²	Taxa de variação (%)	1,7	4,0	4,3	3,8
Salário mínimo nacional	Taxa de variação (%)	3,0	4,4	5,7	5,9
Contas das Administrações Públicas					
Receita corrente	em % do PIB	41,2	42,3	42,3	40,7
Impostos e contribuições p/ segurança social	em % do PIB	36,7	37,5	37,5	35,9
Despesa corrente	em % do PIB	42,9	42,3	43,2	47,0
Despesa primária	em % do PIB	43,5	42,9	43,2	48,1
Saldo global	em % do PIB	-3,9	-2,6	-2,8	-9,4
Dívida bruta	em % do PIB	64,7	63,6	66,3	76,8
Balança de Pagamentos					
Balança corrente + Balança de capital	em % do PIB	-9,3	-8,4	-10,2	-9,4
Balança Corrente	em % do PIB	-10,4	-9,8	-12,1	-10,5
Balança de Bens e Serviços	em % do PIB	-8,2	-7,5	-9,6	-7,6
Balança de Capital	em % do PIB	1,2	1,3	1,6	1,1
Agregados de Crédito Bancário³					
Crédito ao sector privado não financeiro	Variação, em % (Dez)	8,7	9,9	7,1	2,1
Crédito a sociedades não financeiras	Variação, em % (Dez)	7,1	11,2	10,5	1,9
Crédito a particulares (inclui emigrantes)	Variação, em % (Dez)	9,9	9,0	4,6	2,3
Taxas de Juro					
Taxa de rentabilidade das OT a taxa fixa a 10 anos	em % (Dez)	4,1	4,5	4,0	4,0
Taxa de juro sobre saldos					
Crédito a sociedades não financeiras	em % (Dez)	5,4	6,2	6,1	3,3
Crédito a particulares	em % (Dez)	5,5	6,2	6,5	3,1
Depósito a prazo, até 2 anos	em % (Dez)	2,7	3,6	4,0	1,7



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Fontes: Banco de Portugal, INE, Ministério das Finanças e da Administração Pública e Ministério da Segurança Social e do Trabalho.

¹ INE - Contas Nacionais Trimestrais. ² Excepto Administração Pública e corrigido de dias úteis.

³ As taxas de variação anual são calculadas com base na relação entre saldos de empréstimos bancários em fim de mês, ajustados de operações de titularização, e transacções mensais, as quais são calculadas a partir de saldos corrigidos de reclassificações.

Quadro II – Taxas de crescimento do Produto Interno Bruto e das componentes da despesa, variação do emprego e tx de desemprego, deflactor do PIB e tx de inflação

	OE/2009	Cenário Base OE/2009	2009 (verificado) ^(a)	Desvios (p.p.)
1. Despesa e PIB (variação em volume, em %)				
Procura Interna	1,3	0,9	-3,0	-3,9
Consumo Privado	1,3	0,8	-1,0	-1,8
Consumo Público	-0,2	0,2	2,9	2,7
Investimento (FBCF)	1,7	1,5	-14,1	-15,6
Exportações	2,4	1,2	-11,8	-13,0
Importações	3,4	1,8	-10,9	-12,7
PIB	0,8	0,6	-2,6	-3,2
2. Emprego e desemprego				
Emprego Total (taxa de variação, em %)	0,8	0,4	-2,6	-3,0
Taxa de Desemprego (%)	7,6	7,6	9,5	1,9
3. Preços (taxas de variação, em %)				
Deflactor do PIB	2,4	2,5	1,2	-1,3
Taxa de Inflação ^(b)	2,9	2,5	-0,8	-3,3

(a) Base 2006.

(b) Medida pela variação média anual do Índice de Preços no Consumidor. (p.p.) pontos percentuais.

Fonte: MFAP, Relatório do Orçamento de Estado para 2009; INE, Contas Nacionais - base 2006 (8/9/2010); INE, Estatísticas do Emprego - 4.º trimestre de 2009.

Fonte: Tribunal de Contas

O ambiente de incerteza quanto à evolução da economia portuguesa, essencialmente devido à crise internacional, teve expressão na alteração das previsões para 2009, apresentadas pelas diversas entidades nacionais e internacionais, entre o primeiro e segundo semestres de 2008.

Pese embora as previsões na segunda parte do ano fossem substancialmente mais pessimistas do que as da primeira metade, nenhuma entidade foi capaz de antever a diminuição do PIB em 2,6% que se veio a verificar.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

3. Programa de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC)

O PIDDAC inicial para 2009 totalizava € 4.061,0 milhões, tendo o mesmo sido objecto de alterações orçamentais ao longo do ano que se traduziram num reforço de € 1.571,9 milhões, fixando-se a dotação ajustada em € 5.632,6 milhões.

Esta dotação foi objecto de cativações no montante de € 66,2 milhões situando-se a dotação disponível em € 5.566,7 milhões.

O valor total das alterações orçamentais representou 38,7% do valor do PIDDAC inicial sendo que 46,6% destas alterações foram em projectos com financiamento comunitário. Regista-se ainda com significado relevante a alteração relativa à criação do P031 no valor de € 300,0 milhões (19,1%). Só estes dois grupos de alterações representaram, por si só, cerca de 66% no valor reforçado ao PIDDAC inicial.

Assim, a execução global do PIDDAC ascendeu em 2009 a 3.415,6 M€, valor que representou um aumento de cerca de € 534,8 milhões (18,6%) relativamente ao executado em 2008. Para aquele acréscimo, contribuiu essencialmente a execução de projectos co-financiados pelo Quadro Comunitário de Apoio III, em fase de encerramento, bem como a execução da Iniciativa para o Investimento e o Emprego, criada pela Lei n.º 10/2009, de 10 de Março, com enquadramento orçamental no P031- Iniciativa para o Investimento e o Emprego.



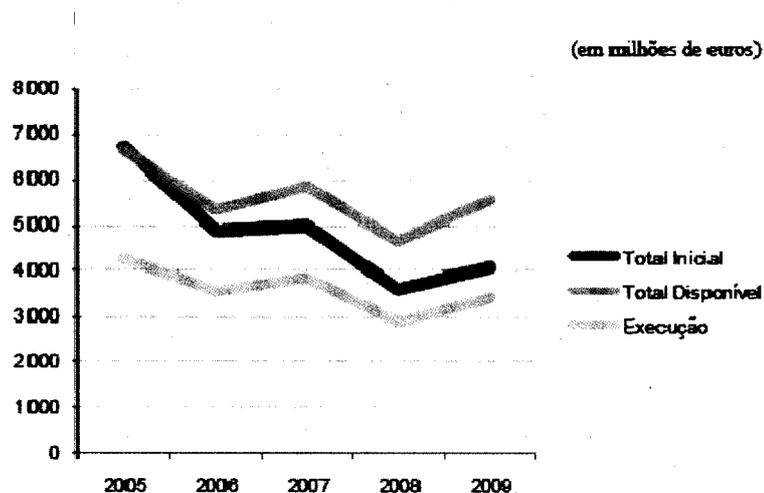
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Entre 2005 a 2009, a fonte de financiamento nacional foi sempre a mais expressiva, indiciando, assim, dificuldades por parte dos organismos públicos na execução dos projectos co-financiados.

Com excepção dos anos de 2007 e de 2009 em que se verificaram acréscimos face aos anos anteriores o PIDDAC orçamentado e executado, ao longo dos últimos cinco anos, apresenta uma tendência decrescente, conforme se pode constatar no gráfico seguinte.

Quadro III – PIDDAC orçamentado e executado 2005 a 2009



Fonte: DGO (CGE e SIPIDDAC de 2005 a 2009).

A despesa agregada em termos das Grandes Opções do Plano (GOP's), concentrou-se sobretudo (78% do total) na 1ª e 3ª opção, designadamente, nas áreas: da modernização e internacionalização da economia; investigação científica, tecnológica e inovação; transportes e agricultura e desenvolvimento rural.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

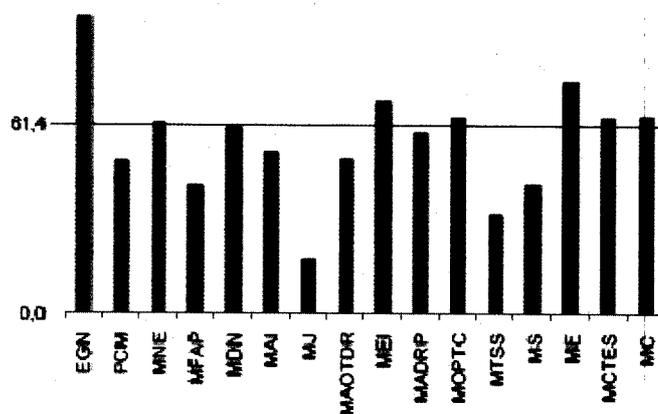
Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

A execução do PIDDAC em 2009 concentrou-se essencialmente em cinco ministérios, MEID, MCTES, MADRP, MOPTC, e ME que representaram 83,8% do executado (€ 2.938,9 milhões).

A taxa de execução dos vários Ministérios relativamente à dotação disponível variou entre 18,4% (MJ) e 97,57% (EGE).

O quadro seguinte mostra o desvio das taxas de execução de cada ministério face à taxa de execução global do PIDDAC.

Quadro IV – Taxa de execução do PIDDAC por Ministério/Desvio da taxa



Fonte: DGO (CGE e SIPIDDAC).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

4. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Analisam-se seguidamente de forma sintética algumas das questões abordadas na Conta Geral do Estado de 2009 referente ao Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações:

a) PIDDAC no MOPTC

O Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC) constitui um importante instrumento de política económica e abrange a quase totalidade da despesa de investimento da Administração Central, bem como as transferências deste sector institucional para outros sectores, designadamente para empresas públicas e privadas, sob a forma de apoios ao investimento concedidos no âmbito do QREN e FEP.

A despesa pública de investimento associada ao PIDDAC constitui um importante instrumento para a modernização do país, sendo de referir que, no tocante ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, representa 17,7% da despesa global do PIDDAC.

De acordo com o GPERI, relativamente a 2008, o ano de 2009 registou-se um ligeiro acréscimo passando de 17,0% para 17,7% em virtude do financiamento comunitário registar um acréscimo substancial (passou de 9,5% para 13,6%), apesar dos decréscimos verificados nas Outras Fontes (passou de 57,3% para 43,4%) e Receitas Gerais (passou de 12,5% para 11,4%).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Quadro V – PIDDAC por fonte de Financiamento

Valores em milhares de euros

	Financiamento Nacional		Financiamento Comunitário	TOTAL
	Cap. 50 OE (Receitas Gerais)	Outras Fontes		
Total PIDDAC - Mapa XV	1 373 439	664 964	2 022 636	4 061 039
Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações	156 075	288 796	274 988	719 859
Em % do Total do PIDDAC	11,4	43,4	13,6	17,7

Esta evolução é determinada fundamentalmente pelo acréscimo registado na fonte “Financiamento Comunitário” motivada, essencialmente, pela inscrição novamente em PIDDAC de projectos de investimento da responsabilidade da REFER e pelo acréscimo registado nesta fonte no Metro do Porto.

A evolução da componente nacional da despesa pública realizada no âmbito do PIDDAC está, naturalmente, relacionada com a prioridade dada ao investimento contemplado no QREN.

Neste contexto é de referir que cerca de 59% (262,4 milhões de euros) do valor total do Financiamento Nacional do MOPTC destina-se a assegurar a contrapartida nacional ao financiamento comunitário, do qual cerca de 67 milhões de euros no âmbito do Cap. 50 do Orçamento do Estado.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Com efeito, começou a assumir alguma importância o recurso a outras formas de financiamento de projectos de investimento público, designadamente através do “project finance”, opção que tem contribuído, no curto prazo, para a transferência de algumas responsabilidades do Estado para o sector empresarial público e privado e que se tem reflectido na evolução do PIDDAC deste Ministério nos anos mais recentes.

b) Indemnizações compensatórias

Os serviços e fundos autónomos foram responsáveis por € 3.537,9 milhões (66,9%) e os serviços integrados por € 1.750,9 milhões (33,1%) desses apoios financeiros.

No subsector dos serviços integrados, a Direcção-Geral do Tesouro e Finanças pagou € 892,4 milhões, dos quais € 551,7 milhões relativos a subsídios e indemnizações compensatórias, incluindo, designadamente, € 261,6 milhões para o sector dos transportes e € 160,9 milhões para a comunicação social.

Pelo quadro seguinte, constata-se que o montante de subsídios e indemnizações compensatórias para o sector dos transportes tornou a aumentar em 2009, atingindo os € 261,6 milhões, o que representa um aumento de 10,14% face a 2008.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Quadro VI – Evolução dos Subsídios e Indemnizações Compensatórias no Sector dos Transportes (milhões de euros)

	2007	2008	2009	Var % 08-09
CTT	6,3	n.d.	n.d.	n.d.
Transporte Ferroviário	104,5	123,5	134,1	+8,6
Transporte Rodoviário	66,8	81,4	92,9	+14,1
Transporte Aéreo	35,8	21,6	22,7	+5,0
Transporte Marítimo e Fluvial	10,2	11	11,9	+8,2
Total	223,7	237,5	261,6	+10,14

c) Parcerias Público-Privadas (PPP)

O universo de Parcerias Público-Privadas (PPP) e concessões inclui 120 projectos em regime de concessão ou subconcessão, de entre as quais 96 se encontram em exploração, 18 em fase de investimento/construção e 6 em fase de concurso.

Os sectores portuários e ambientais (águas, saneamento e resíduos) concentram o maior número de projectos desenvolvidos: no primeiro caso, para exploração de áreas portuárias sob domínio das administrações portuárias (32 unidades em exploração) e, no segundo, através de concessões de exploração de sistemas multimunicipais de águas e tratamento de resíduos (31 unidades em exploração).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Num contexto macroeconómico menos favorável para o arranque de novos projectos, 2009 representou a contratação de 11 parcerias, visando a implementação de investimentos em infra-estruturas de interesse público em vários sectores de actividade (5 no sector rodoviário, 4 no sector da saúde e 2 no sector do ambiente.

Importa referir ainda, como facto relevante, a decisão anunciada pelo Governo de reforçar a capacidade do Estado no acompanhamento da preparação e no desenvolvimento dos investimentos implementados na modalidade de PPP, através da criação de uma unidade especificamente dedicada a essas matérias, como vem referido no relatório do OE 2010 e confirmado no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010 – 2013.

Ao longo de 2009 as PPP envolveram pagamentos do Estado que totalizaram € 898,4 milhões, valor cerca de 62,1% superior aos encargos suportados pelo Estado com as PPP em 2008, e cobriram 95,1% dos montantes orçamentados tal como consta do quadro seguinte.

Quadro VII - PPP pagamentos líquidos em 2009

(em milhões de euros)

		Orçamentado	Executado	Desvio	Reequilíbrios	Total	Exec/OE
Concessão Scut do Algarve	Portagens virtuais	43,3	43,3			43,3	100%
Concessão Scut da Beira Interior	Portagens virtuais	138,6	138,6			138,6	100%
Concessão Scut Interior Norte	Portagens virtuais	109,1	109,2	0,1		109,2	100%
Concessão Scut da Costa de Prata	Portagens virtuais	72,1	72,1			72,1	100%
Concessão Scut Grande Porto	Portagens virtuais	79,8	79,8			79,8	100%
Concessão Scut Norte Litoral	Portagens virtuais	42,6	42,6			42,6	100%
Concessão Scut das Beiras Litoral e Alta	Portagens virtuais	162,3	162,3			162,3	100%
Sub-concessão Douro Litoral	Portagens reais				0,7	0,7	n.a.
Concessão Lusooponte	Portagens reais	21,5			21,5	21,5	100%
Concessão Grande Lisboa	Portagens reais	4,4			1,9	1,9	43%
Oeste (AEA)	Portagens reais	16,0			2,1	2,1	13%
Eixo Ferroviário Norte Sul	Concessões ferroviárias	10,5	8,1	-2,4		8,1	77%
Metro Sul do Tejo	Concessões ferroviárias	77,5	0,0	-77,5	81,1	81,1	105,5%
Hospital de Cascais	Concessões Saúde	43,8	43,9	0,1		43,9	100%
Centro Medicina Física e Reabilitação do Sul	Concessões Saúde	5,3	5,6	0,3		5,6	106%
Centro Atendimento do SNS	Concessões Saúde	12,1	18,8	5,3		18,8	155%
Hospital de Braga	Concessões Saúde	64,8	28,1	-36,7		28,1	43%
SIFESP - Sistema Integrado de Rede de Emerg. Segurança Portugal	Concessões Segurança	41,0	38,7	-2,3		38,7	94%
	Total	944,7	791,1	-153,6	107,3	898,4	95,1%

Fonte: Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, Ministério das Finanças e Administração Pública (2009).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Até 2050, prevê-se que estes encargos totalizem € 48.274,9 milhões, sendo 2015 o ano com maior volume de encargos.

Deve-se sublinhar que a previsão de encargos plurianuais com PPP, relativamente ao ano de 2009, sofreu diversas alterações que conduziram, na prática, a uma redução acentuada dos encargos líquidos anuais com PPP em resultado da introdução de portagens em todas as concessões SCUT (a partir de 2011), bem como do diferimento de prazos ocorridos em importantes projectos de PPP da área da saúde (como é o caso, por exemplo, do Hospital de Vila Franca de Xira) e do adiamento de outras PPP face à actual crise económico-financeira.

Ainda assim, o valor total líquido dos encargos suportados pelo conjunto das PPP rodoviárias ficou em 98% das previsões para 2009.

Comparativamente ao ano de 2008, verificou-se um decréscimo (-2,2%) dos encargos líquidos pagos pelo Estado.

O sector rodoviário continua a representar a maior parcela de investimentos implementados na modalidade de concessões, com um peso de 41%.

Os novos investimentos, contemplados nos contratos celebrados em 2009, representam um acréscimo de 1 649 milhões de euros face ao exercício anterior, no qual o sector rodoviário representa 74% do total, seguido pelos projectos lançados na modalidade de PPP nas áreas da Saúde e do Ambiente, com 15% e 11% do total, respectivamente.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

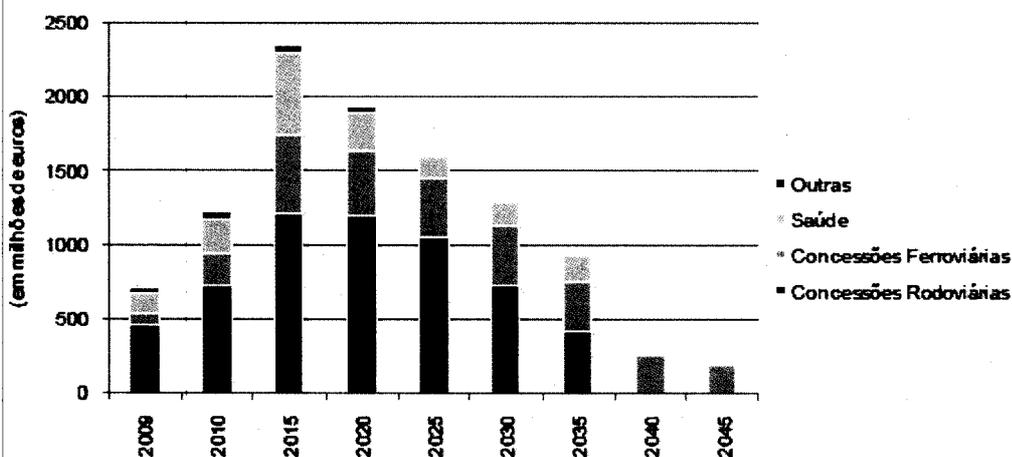
Em 2009, os encargos líquidos globais suportados directamente pelo Estado (ou através da Estradas de Portugal, S.A., no que respeita às concessões rodoviárias), ascenderam a 840 milhões de euros – 5% abaixo do previsto para o respectivo período, o que advém fundamentalmente do facto de o contrato relativo à exploração do Hospital de S. Marcos (Braga) se ter iniciado mais tarde do que o previsto.

Relativamente ao ano anterior, assistiu-se a um acréscimo global de 19%, devido ao impacto do reequilíbrio financeiro verificado no sector ferroviário (concessão do metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo) e às novas parcerias na saúde, com a entrada em funcionamento das unidades de gestão dos estabelecimentos hospitalares de Cascais e de Braga.

Destaca-se, neste domínio, os adiamentos da “PPP2” relativos ao troço de alta velocidade e da concessão Auto-estradas do Centro.

No quadro seguinte pode-se verificar a previsão dos encargos plurianuais decorrentes das PPP acordadas.

Quadro VIII – gastos previstos com PPP até 2045



Fonte: DGTF (Relatório do GASEPC), 2009.

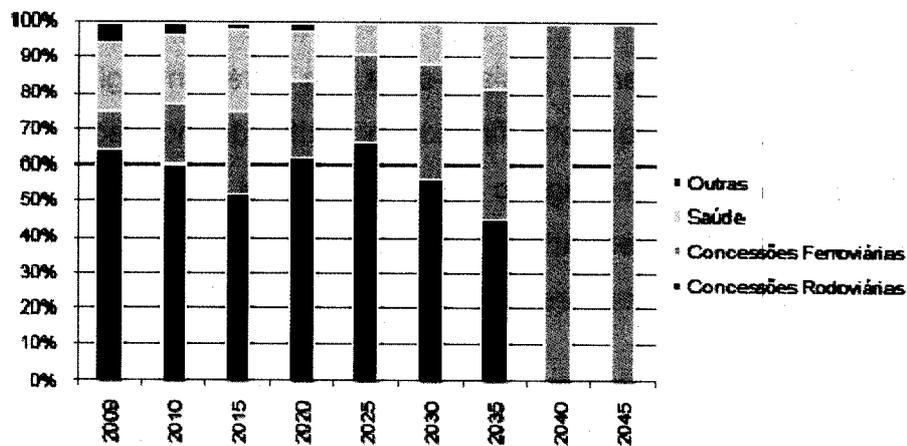


ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

É de salientar que, conforme se observa no gráfico abaixo, 60% deste montante de encargos orçamentais deriva das concessões rodoviárias e 27% das concessões ferroviárias.

Quadro IX – Distribuição de gastos previstos com PPP



Fonte: DGTF (Relatório do GASEPC), 2009.

O Quadro da página seguinte apresenta as várias parcerias público-privadas (PPP) que se encontram actualmente em exploração, em investimento ou construção, ou ainda em concurso. A última coluna indica o valor do investimento respectivo.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Quadro VIII – Parcerias público-privadas, em exploração, em investimento e em concurso

Investimento (preços correntes, sem IVA) M€					
Sector	Concessão	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento
T r a n s p o r t e s	Concessão Lusoporto	Lusoporto, SA	1995	30	867,0
	Concessão Norte	AENOR, SA	1999	36	879,2
	Concessão Oeste	A-E Atlantico, SA	1999	30	453,5
	Concessão Brisa	Brisa	2000	35	2 623,8
	Concessão Litoral Centro	Brisal, SA	2004	30	550,7
	Concessão Scut da Beira Interior (IP2/IP6)	ScutVias SA	1999	30	628,3
	Concessão Scut da Costa de Prata (IC1/IP5)	LusoScut Costa de Prata, SA	2000	30	320,7
	Concessão Scut do Algarve (IC4/IP1)	EuroScut, SA	2000	30	228,5
	Concessão Scut Interior Norte (IP3)	NorScut, SA	2000	30	504,1
	Concessão Scut das Beiras Litoral e Alta (IP5)	LusoScut Beiras Litora e Alta, SA	2001	30	718,4
	Concessão Scut Norte Litoral (IP9/IC1)	EuroScut Norte, SA	2001	30	318,6
	Concessão Scut Grande Porto (IP4/IC24)	LusoScut, SA	2002	30	492,5
	Concessão Grande Lisboa	Lusolishna, SA	2007	30	180,0
	Sub-concessão Douro Litoral	AEDL, SA	2007	27	777,7
	Sub-concessão AE Transmontana	A-E 21, SA	2008	30	535,9
	Sub-concessão Douro Interior	Aenor Douro, SA	2008	30	641,7
	Sub-concessão Tuncel do Marão	A-C Marão, SA	2000	30	340,2
	Sub-concessão Baixo Alentejo	SPER SA	2009	30	381,9
	Sub-concessão Baixo Tejo	AEBT, SA	2009	30	270,1
	Sub-concessão Litoral Oeste	AELO, SA	2009	30	443,6
	Sub-concessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	165,1
	Gestão Sist. Identificação Electrónica	SIEV - Sist. Id. Elect. de Veículos, SA	2009	25	n.a.
Metro Sul Tejo (1)	MTS, SA	2001	30	268,7	
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (2)	Fertagus SA	1999	11	900,0	
P o r t u á r i a s	Terminal de Contentores de Leixões	Terminal de Contentores de Leixões SA	2000	25	68,6
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	Terminal de Carga Geral e de Graneis de Leixões SA	2001	25	42,8
	Silos de Leixões	Silos de Leixões, unipessoal Lda	2007	25	6,2
	Terminal Produtos Petrolíferos	Petrogal, SA	2006	25	n.d.
	Terminal de Graneis Líquido Alimentares	E.D. & F. Man Portugal Lda	2001	15	n.d.
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	SECIL - Comp. Geral de Cal e Cimento, SA	2001	15	n.d.
	Serviço de Descarga, Venda e Expedição de Pescado	Docapesca - Portos e Lotas SA	1995	25	n.d.
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	Marina de Leixões - Associação de Clubes	1985	25	n.d.
	Exploração Turística-Hoteleira	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.
	Exploração Restaurante e Bar	Companhia de Cervejas Portuárias, SA	2000	20	n.d.
	Terminal Sul Aveiro	Socarpor - Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	6,3
	Serviço de Reboque Aveiro	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2004	10	2,8
	Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores SA	1985	57	362,2
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	2001	20	60,8
	Terminal Multipurpose de Lisboa	Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, SA	1995	15	n.p.
	Terminal Multiusos do Beato	TMB - Terminal Multiusos do Beato Op. Portuárias, SA	2000	20	7,3
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	Empresa de Tráfego e Estiva, SA	2000	20	3,3
	Terminal de Graneis Alimentares da Trafaria	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Graneis Alimentares da Beato	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Graneis Alimentares de Palença	Sovena Oilseeds Portugal, S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal do Barreiro	ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Graneis Líquidos do Barreiro	LBC - TANQUIPOR, S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal do Seixal - Baía do Tejo	Baía do Tejo, S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal Multiusos Zona 1	Tersado - Terminais Portuários do Sado, SA	2004	20	11,9
	Terminal Multiusos Zona 2	Sadoport - Terminal Marítimo do Sado, SA	2004	20	13,7
	Terminal de Graneis Sólidos De Setúbal	Sapac - Terminais Portuários, SA	1995	25	6,0
	Terminal de Graneis Liq. De Setúbal	Sapac - Terminais Portuários, SA	2003	25	3,7
	Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminal de Contentores, SA	1999	30	336,5
	Terminal Multipurpose de Sines	Portisines - Terminal Multipurpose de Sines, SA	1992	25	103,6
	Terminal de Petróleo e Petroquímico	Petróleos de Portugal - Petrogal, SA	2003	10	n.d.
Serviço de Reboque e Amarração Sines	Reboport-Soc.Portuguesa Reboques Marítimos, SA	2002	20	n.d.	
Terminal de Graneis Liq. e Gestão de Resíduos	CLT - Companhia Logística de Terminais Marítimos, SA	2008	30	n.d.	

n.p. - não previsto; n.d. - não disponível

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Observação: Valor do Investimento é referente aos Casos-base (quando aplicável) para construção, infra-estruturas e expropriações.

(1) Investimento em Infraestruturas suportada pelo Estado

(2) Estimativa do Investimento realizado pela REFER



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

PARTE II - Opinião do Deputado autor do parecer

O relator do presente Parecer reserva, nesta sede, a sua posição sobre a proposta em apreço, a qual é, de resto, de “*elaboração facultativa*” conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

PARTE III - Conclusões

Face ao exposto, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações entende que o presente relatório deve ser remetido à Comissão de Orçamento e Finanças, reservando os vários grupos parlamentares as suas posições para o debate em plenário.

Palácio de São Bento, 27 de Janeiro de 2011

O Deputado Relator

João Paulo Correia

O Presidente da Comissão

José de Matos Correia