

20

s u s t e n t a b i l i d a d e . s e r v i ç o . s t a k e h o l d e r s

13



Relatório das Parcerias Público Privadas 2013



2013
Relatório
Parcerias
Público
Privadas

ÍNDICE:

1.	ENQUADRAMENTO	4
1.1.	CONCESSÕES DO ESTADO	4
1.2.	SUBCONCESSÕES DA EP	5
1.3.	CONTRATOS DE CONCESSÃO E SUBCONCESSÃO: PRINCIPAIS RISCOS	8
2.	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS EM 2013	10
2.1.	RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO	10
3.	ABERTURAS AO TRÁFEGO EM 2013	13
4.	FLUXOS FINANCEIROS	15
4.1.	ENCARGOS LÍQUIDOS	15
4.2.	ABORDAGEM DAS RECEITAS	15
4.2.1.	TRÁFEGO	15
4.2.2.	RECEITAS	17
4.3.	ABORDAGEM DOS ENCARGOS	18
4.3.1.	ENCARGOS GLOBAIS	18
4.3.1.1.	Rendas	18
4.3.1.2.	Disponibilidade	19
4.3.1.3.	Custos com cobrança de portagens	20
4.3.1.4.	Outros (REFs, compensações e participações)	20
4.3.2.	TAXA DE COBERTURA DOS ENCARGOS	21
5.	PROSPETIVA	23
5.1 .	ORÇAMENTO 2013 E ANOS SEGUINTE	23
6.	QUADRO RESUMO DE ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO TC, AR E ERNEST & YOUNG	26

1. ENQUADRAMENTO

Em 2013 deu-se continuidade ao trabalho de renegociação dos contratos de concessão e de subconcessão.

De facto, esta componente da atividade da EP – Estradas de Portugal, S.A. (EP) assumiu particular importância atento o desfazamento criado a partir de 2010 entre as receitas previstas no modelo de negócio da EP e a realidade da saída da crise económica e financeira a partir desse ano.

Relembre-se que os ativos subjacentes aos atuais contratos de concessão do Estado, quer sejam os de portagem real, quer de portagem SCUT, migrarão para a EP após o seu termo inicial, integrando em pleno o seu universo de direitos e obrigações. Neste contexto a EP, explorará, a título de exemplo, o atual objeto da Lusoponte a partir de 2031 e da Brisa a partir de 2035. A transferência das remanescentes concessões ocorrerá entre 2028 e 2036.

A nível de custos envolvidos, a EP, para além de suportar os encargos de Capex (investimento de expansão e reposição) necessários ao desenvolvimento do objeto, substituiu-se ao Concedente no serviço dos encargos com as Concessões Ex. SCUT, Norte e Grande Lisboa. Em compensação, a EP, beneficia das receitas originadas nestas Concessões, nomeadamente as provenientes da introdução de portagens ocorrida em 15 de Outubro de 2010 nas Concessões da Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, e em 8 de Dezembro de 2012 na Beira Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve.

1.1. CONCESSÕES DO ESTADO

Relativamente às concessões do Estado, destaca-se, pelo impacto que se estima vir a trazer nas contas anuais do setor, o acordo preliminar alcançado com o grupo Ascendi, abrangendo os contratos das concessões Grande Porto, Costa de Prata e Beiras Litoral e Alta, inicialmente em regime SCUT, e também os contratos das concessões Grande Lisboa e concessão Norte em regime de portagem real. Os principais progressos destas negociações verificaram-se em maio com a assinatura de um protocolo.

Também em maio foram estabelecidos acordos preliminares com as concessionárias Norscut - concessão do Interior Norte, e Scutvias - concessão da Beira Interior.

Estima-se que a renegociação deste conjunto de 7 concessões venha a permitir uma redução dos encargos de disponibilidade de cerca de 2.500M€, no decurso das próximas três décadas.

As negociações com o grupo Euroscut, relativo às concessões do Algarve e do Norte Litoral, prosseguiram ao longo de 2013, não tendo sido estabelecido, porém, nenhum acordo preliminar.

A assinatura de acordos finais deverá ocorrer no decurso de 2014, sujeitando-se de seguida os novos contratos à fiscalização do Tribunal de Contas.

Ainda neste âmbito, é de realçar o facto da comissão de negociação, entidade criada pelo Despacho nº 16198-F/2012, publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 245, de 19 de dezembro de 2012, do coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), ter entregue o seu relatório ao Governo.

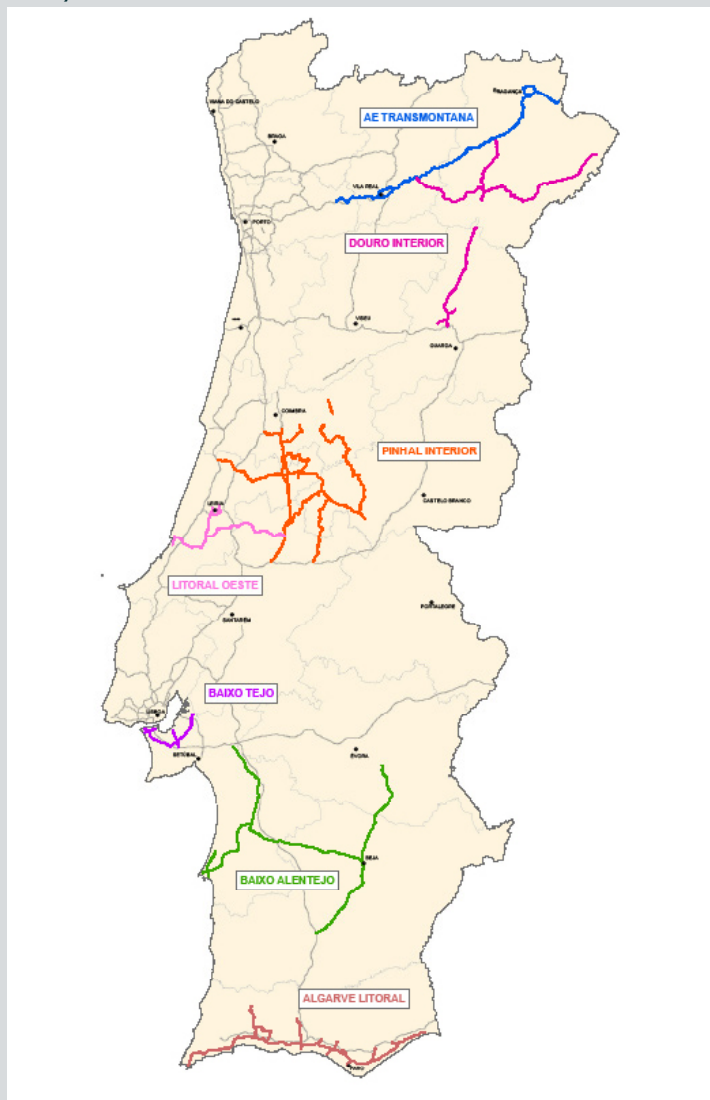
De notar que já se iniciaram as renegociações dos contratos de concessão da Lusoponte e da Brisa, mas as mesmas encontram-se ainda numa fase preliminar, não havendo por ora desenvolvimentos significativos.

Por outro lado e pela primeira vez no quadro recente das concessões estatais, por intermédio do Despacho Conjunto nº 7841-C/2013, publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 114, de 17 de junho de 2013, o Estado rescindiu um contrato de concessão, no caso, do Túnel do Marão, e atribuiu os ativos à responsabilidade da EP. Em paralelo, decorrem ações arbitrais interpostas pelas duas partes com os respetivos pedidos indemnizatórios.

As restantes concessões do Estado, designadamente a Concessão Oeste, a Litoral Centro, e Douro Litoral têm em curso processos arbitrais, nos quais, a EP, é por vezes chamada a prestar assistência testemunhal ou pericial ao regulador IMT.

1.2. SUBCONCESSÕES DA EP

Encontram-se em execução sete contratos de subconcessão, totalizando cerca de 1.800km de vias, dos quais, mais de 1.600km, já se encontram em serviço.



As subconcessões a que respeita o mapa atrás indicado, são caracterizadas pelo seguinte:

Subconcessão do Douro Interior, liga os distritos de Vila Real, Bragança e Guarda através:

- IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), entre Macedo de Cavaleiro e Celorico da Beira;
- IC5, entre Murça e Miranda do Douro (Duas Igrejas).

Esta subconcessão não foi objeto de renegociação do contrato, dado que é constituída quase integralmente por troços novos e foi concluída em 2012.

Subconcessão AE Transmontana, liga os distritos de Vila Real e Bragança através:

- A4/IP4 (eixo rodoviário transeuropeu E82), entre Vila Real e a fronteira de Quintanilha.

Subconcessão do Baixo Alentejo, liga os distritos de Setúbal e Beja através:

- A26/IP8, autoestrada parcialmente executada entre a zona portuária/industrial de Sines a Beja;
- IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), requalificação do itinerário entre Évora e Castro Verde;
- IC1, conservação e beneficiação, entre Marateca e Grândola;
- ER261-5, autoestrada entre Sines e Santo André;
- IC33, conservação, entre Santiago do Cacém e Grândola.

Subconcessão do Baixo Tejo, que se situa no distrito de Setúbal e abrange, principalmente:

- A33/IC32, entre Casas Velhas e Barreiro, na continuidade do IC32 entre Alcochete e Barreiro, interligando o IC20 (Via rápida da Costa de Caparica), o IC21 (Via rápida do Barreiro) e a A2/IP7.

Subconcessão do Algarve Litoral, situa-se no distrito de Faro e abrange:

- A requalificação da EN/ER125, com construção de variantes em Lagos, Almancil e Faro.

Subconcessão do Litoral Oeste, situa-se no distrito de Leiria e abrange:

- IC9, entre a Nazaré e Tomar, permitindo a ligação à A13/IC3;
- IC36, a sul de Leiria, permite ligação da A8/IC1 à A1/IP1;
- IC2 - Variante da Batalha;
- Circular Oriental de Leiria;
- Via de Penetração de Leiria;
- EN242 - Variante da Nazaré.

Subconcessão do Pinhal Interior, liga os distritos de Leiria, Coimbra, Castelo Branco e Santarém. Abrange uma vasta extensão de estradas e autoestradas na zona centro do país, destacando-se:

- A13/IC3, entre a A23 e o IP3/IC2, em Coimbra;
- A13-1/EN342, entre Condeixa e Almalaguês.

(km)

Subconcessão	Em serviço / Obra concluída	Construção nova	Requalificação/Beneficiação	Obras suspensas	Não construir	Total
Douro Interior	242				0	242
AE Transmontana	194				0	194
Baixo Alentejo	40			233	69	342
Baixo Tejo	42		18		14	74
Algarve Litoral	0			256	26	282
Litoral Oeste	104		8		0	112
Pinhal Interior	206	8	284		22	520
Total	828	8	310	489	131	1.766

Nota: não construir (pré-acordo de renegociação).

Os valores relativos a estas extensões podem sofrer atualização.

Figura 1 – Ponto de situação de execução de obra

Sublinha-se que no final de 2013 ainda se encontravam em fase de construção e requalificação/beneficiação cerca de 310km de estrada (18% da rede subconcessionada).

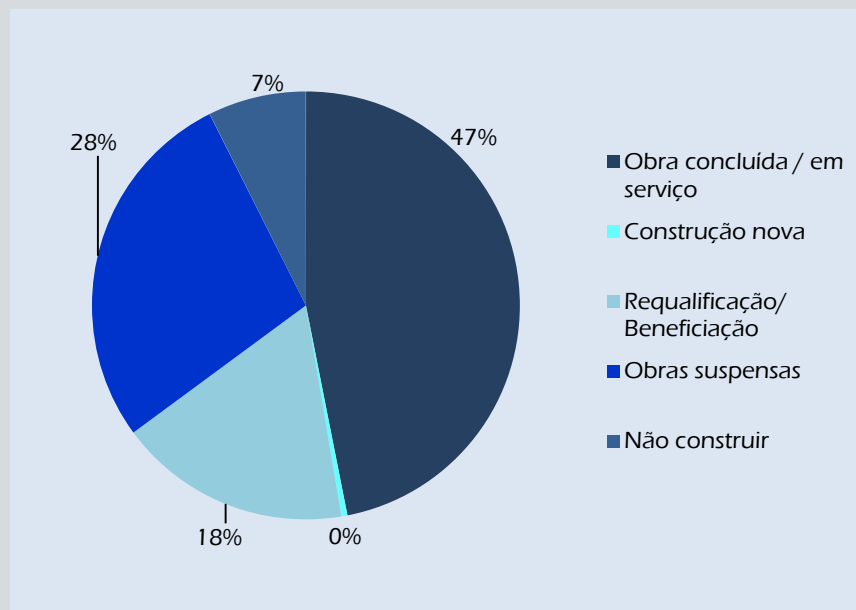


Figura 2 – Nível de execução

No final de 2013 a generalidade das subconcessões já se encontrava em operação, estando ainda em fase de construção, ou com obras suspensas, as seguintes:

- Pinhal Interior** – fim da fase de construção previsto para o 1º trimestre de 2014;
- Baixo Alentejo e Algarve Litoral** - obras suspensas.

No gráfico seguinte pode-se observar o ponto de situação por subconcessão:

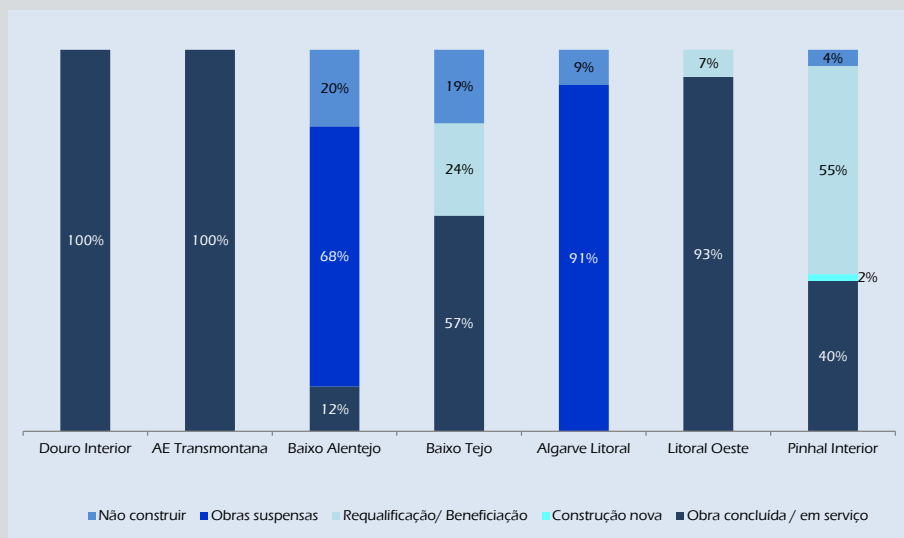


Figura 3 – Execução por subconcessão

1.3. CONTRATOS DE CONCESSÃO E SUBCONCESSÃO: PRINCIPAIS RISCOS

Os principais tipos de risco e respetiva distribuição são, em síntese, os seguintes:

i) Concessão/construção, exploração, e Operação e Manutenção (O&M) - integralmente alocado às concessionárias;

ii) Financiamento - integralmente alocado às concessionárias;

iii) Ambiental - após entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, o lançamento de qualquer parceria pressupõe a existência de Declaração de Impacto Ambiental (DIA) válida. A exceção é o risco arqueológico que, tradicionalmente, está alocado ao parceiro público;

iv) Procura - este risco é partilhado nas subconcessões através da componente de remuneração por serviço, embora em grande parte seja assumido pelo parceiro público, uma vez que a componente disponibilidade representa uma parcela muito significativa da remuneração das subconcessionárias. Nas concessões, com a alteração do regime para disponibilidade, esse risco que anteriormente estava alocado aos privados, foi transferido para o parceiro público. Nas concessões de portagem real e que não foram objeto de alteração do regime (Concessão Litoral Centro, Concessão Douro Litoral, Brisa, Lusoponte e Concessão Oeste) este risco continua alocado ao parceiro privado;

v) Disponibilidade - alocado ao parceiro privado, sendo aferido através, entre outros, dos níveis de serviço, segurança e padrões de qualidade. A indisponibilidade da via acarreta para o parceiro privado penalidades traduzidas em deduções aos pagamentos;

vi) Legislativo - o risco inerente às alterações legislativas de carácter geral encontra-se alocado ao parceiro privado;

vii) Força Maior - este risco encontra-se tradicionalmente alocado ao parceiro público.



2. PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS EM 2013

Em junho, o Estado rescinde o contrato da concessão do Túnel do Marão.

Em setembro foi publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 179, de 17 de setembro de 2013, através do Despacho n.º 11991-A/2013, a providência cautelar interposta pelo Município de Ferreira do Alentejo contra a EP, na qualidade de concessionária.

Durante o 3.º trimestre ficaram concluídos os últimos lotes da A4, da sub-concessão AE Transmontana, estando ao serviço desde setembro de 2013 a totalidade dos 133km da referida autoestrada.

2.1 RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

A título de enquadramento, importa referir que a comissão de negociação nomeada conforme despacho atrás referido, tendo presentes os objetivos que lhe foram fixados, definiu um conjunto de linhas estratégicas de negociação com vista à redução do esforço financeiro futuro do Estado Português/EP, que submeteu à discussão com os parceiros privados e que se reconduzem, sumariamente, ao seguinte:

- i) À revisão dos níveis de serviço e correspondente redução de encargos com operação e manutenção das infraestruturas;
- ii) À assunção pela EP das responsabilidades inerentes ao financiamento das grandes reparações - e consequente redução dos respetivos custos -, com apropriação dos respetivos saldos de contas de reserva pelo concedente;
- iii) À redução das TIR acionistas;
- iv) À revisão do modelo remuneratório.

Nesta linha, a comissão apresentou aos parceiros privados dois modelos alternativos: modelo com risco de disponibilidade e modelo com risco de tráfego.

Em qualquer destes modelos, refira-se, considerou a comissão que seria importante assegurar a convergência de interesses na procura de tráfego adicional, pelo que propôs às concessionárias um mecanismo de partilha de upsides de receita.

No caso específico do modelo de remuneração por disponibilidade, e com o objetivo de contribuir para uma segurança adicional destes pagamentos, certamente bastante considerada pelas entidades financiadoras – as quais, lembre-se, são essenciais às alterações contratuais pretendidas –, foi ainda apresentado às concessionárias um mecanismo de set-off de receitas de cobrança de taxas de portagem.

Neste quadro, as concessionárias do Grupo Ascendi e do Interior Norte optaram pelo modelo de remuneração assente na disponibilidade das vias, com set-off das receitas de cobrança de taxas de portagem e partilha de eventuais upsides de receitas. Estas concessionárias acordaram ainda em reduzir significativamente os custos de operação e manutenção, em linha com os novos níveis de serviço europeus, assim como em rever o mecanismo de financiamento das grandes reparações.

Por seu turno, a concessionária da Beira Interior optou por um modelo de remuneração assente em risco de tráfego, com partilha dos eventuais upsides de receita de cobrança de taxas de portagem que se venham a registar, continuando a assumir a responsabilidade pelas grandes reparações. No entanto, a concessionária acordou ainda em reduzir estes encargos bem como os custos de operação e manutenção, face aos valores previstos em caso base.

Foi ainda alcançado um consenso com todas as concessionárias no sentido da redução significativa das respetivas TIR acionistas previstas em caso base.

No quadro seguinte podem-se observar os valores alcançados com a redução de encargos das PPP:

(m€, a preços correntes, com IVA)			
Disponibilidade infraestrutura – Pagamentos realizados	Caso base	Encargos reais	Redução de encargos
Concessões do Estado - Portagem Real	173.073	115.217	57.856
Concessões do Estado - Portagem SCUT e ex-SCUT	726.052	654.544	71.508
Subconcessões EP + TM	22.594	-1.367	23.961
Sub-Total	921.719	768.394	153.325
Outros Encargos – Pagamentos Realizados			
Custos de cobrança de portagens ex-SCUT	88.035	52.086	35.949
Comparticipações e compensações	4.654	-13.861	18.515
Sub-Total	92.688	38.225	54.463
Total Encargos - Pagamentos Realizados	1.014.407	806.619	207.788

Concessões de Portagem Real = Norte + Grande Lisboa.

Figura 4 – Redução de encargos

Refira-se que estes procedimentos de otimização dos níveis de serviço das autoestradas portuguesas e de alteração do modelo regulatório do setor rodoviário, bem como a renegociação dos contratos de parcerias público privadas, são considerados como fatores imprescindíveis para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo, salvaguardando sempre a prossecução do interesse público.



3. ABERTURAS AO TRÁFEGO EM 2013

Durante 2013 abriram ao tráfego cerca de 84 km, dos quais, 36 km são portajados:

Subconcessão AE Transmontana (Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, S.A.)				
AE	Laço/ Sublaço	Ext. (km)	Entrada em serviço	Portagem
A4/IP4	Justes / Murça (Alargamento)			
	troço Nó de Pópulo / Nó de Murça	7,0	1-mar-13	não
A4/IP4	Nó de Sta Comba de Rossas / Bragança Poente	14,2	19-jul-13	não
A4/IP4	Nó de Vila Real Sul / Nó com a A24/ IP3	3,0	2-ago-13	sim
A4/IP4	Nó com a A24/ IP3 / Nó de Vila Real Nascente	4,0	2-ago-13	não
A4/IP4	Amendoeira / Vale Nogueira	15,0	2-ago-13	não
A4/IP4	Vale Nogueira / Nó de Sta Comba Rossas	2,8	2-ago-13	não
A4/IP4	Vila Real (Parada de Cunhos) / Nó de Vila Real Sul	4,0	6-set-13	sim
	Subtotal (AE Transmontana)	50		

Subconcessão Pinhal Interior (Ascendi Pinhal – Estradas do Pinhal Interior, S.A.)				
AE	Laço/ Sublaço	Ext. (km)	Entrada em serviço	Portagem
A13/IC3	IC 3 Tomar / Avelar Sul (IC8)			
	troço Alvaiázere / Avelar Sul (IC8)	9,9	1-fev-13	sim
A13/IC3	Avelar Sul (IC8) / Avelar Norte (Penela)	10,9	1-fev-13	sim
A13/IC3	Variante a Tomar (Nó com a EN110 / Nó com IC9)	8,0	1-mar-13	sim
EN238	Sertã / Oleiros (km 3,4 - km 8,7)	5,3	31-mai-13	não
	Subtotal (Pinhal Interior)	34,1		

Nota: As extensões dos sublaços encontram-se sujeitas a atualização

Figuras 5 – Aberturas ao tráfego em 2013



4. FLUXOS FINANCEIROS

4.1. ENCARGOS LÍQUIDOS

Óptica: <i>cash flow</i> .	(M€, sem IVA)			
	2012	2013	Desvio	%
Encargos	697,5	656,1	-41,4	-6
Concessões Portagem Real	88,3	94,3	6,0	7
SCUT-I + SCUT-II	609,2	574,5	-34,7	-6
Subconcessões	0,0	-12,8		
Outros	0,0	0,0		
Receitas de portagem	207,8	235,7	27,9	13
Concessões Portagem Real	56,9	59,5	2,6	5
SCUT-I + SCUT-II	147,5	165,2	17,8	12
Subconcessões	3,4	11,0	7,6	220
Outras receitas	2,5	5,5	3,0	122
Concessões Portagem Real (Lusoponte)	1,9	1,9	0,0	0
SCUT-I + SCUT-II	0,0	3,0	3,0	
Subconcessões (TGC)	0,6	0,7	0,1	11
Encargo líquido	487,2	414,9	-72,4	-15
Concessões Portagem Real	29,5	32,9	3,4	12
SCUT-I + SCUT-II	461,7	406,4	-55,4	-12
Subconcessões	-4,0	-24,4	-20,4	504
Outros	0,0	0,0		
Taxa de cobertura	30%	37%		
Concessões Portagem Real	67%	65%		
SCUT-I + SCUT-II	24%	29%		
Subconcessões	n.a.	n.a.		
Outros	n.a.	n.a.		
Necessidade de financiamento	70%	63%		
Concessões Portagem Real	33%	35%		
SCUT-I + SCUT-II	76%	71%		
Subconcessões	n.a.	n.a.		
Outros	n.a.	n.a.		

Figura 6 – Fluxos financeiros

O comportamento positivo, quer na evolução dos custos, quer na evolução das receitas, permite uma comparação positiva contra o homólogo mas obriga a duas notas adicionais.

Primeiro recordando que a redução dos encargos já beneficiou de poupanças parciais e intercalares obtidas durante as negociações.

Segundo que este ano é o último onde os encargos das subconcessões são positivos, dado que os pagamentos contratuais apenas se iniciam em 2014.

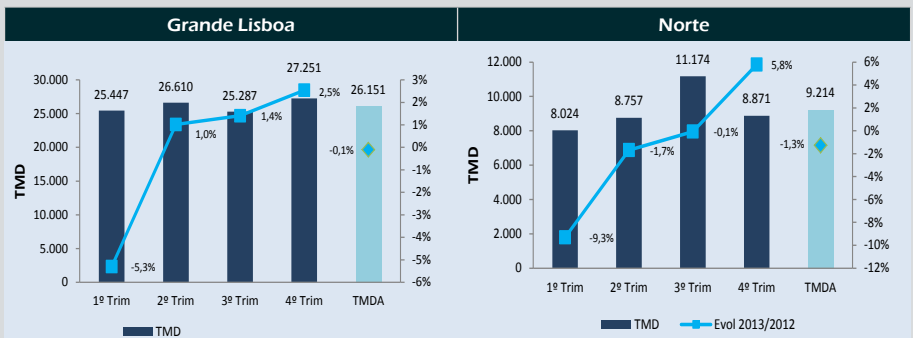
4.2. ABORDAGEM DAS RECEITAS

4.2.1. TRÁFEGO

Os gráficos seguintes apresentam o tráfego médio diário (TMD) nos três primeiros trimestres de 2013 e as respetivas variações homólogas.



Figuras 7 – Evolução TMD nas ex-SCUT



Figuras 8 – Evolução TMD portagens reais

Comparativamente ao período homólogo, constata-se ainda uma redução generalizada do tráfego. No entanto, no 4.º trimestre verifica-se uma inversão desta tendência, com todas as concessões a registar evoluções positivas, excepto a concessão das Beiras Litoral e Alta. O TMDA (tráfego médio diário anual) mantém-se ainda negativo.

Na generalidade, o tráfego foi mais intenso nos 2.º e 3.º trimestres, correspondendo aos períodos da Páscoa e das férias grandes, respetivamente.

Pode-se, ainda, constatar que com o fim das medidas de discriminação positiva e a sua substituição pela redução das taxas de portagem em outubro de 2012, houve perda de receita teórica (tráfego), mas ganho em receita potencial, traduzida, igualmente, num aumento da receita recebida.

4.2.2. RECEITAS

No final de 2013 as receitas de portagem ascenderam a 235,7M€, representando um acréscimo de 6% face ao orçamentado.

	(M€, sem IVA)		
	2012	2013	Variação 2013/2012 (%)
Portagem real	56,9	59,5	5
Norte	43,8	44,6	2
Grande Lisboa	7,4	7,2	-2
A21	5,7	5,5	-3
Brisa	0,0	2,2	
SCUT-I	61,6	69,7	13
Costa de Prata	23,5	25,9	10
Norte Litoral	20,2	23,7	17
Grande Porto	17,9	20,2	13
SCUT-II	85,9	95,5	11
Beira Interior	26,5	28,8	9
Algarve	16,6	19,2	16
Interior Norte	12,0	13,0	8
Beiras Litoral e Alta	30,7	34,5	12
Subconcessões	3,4	11,0	220
AE Transmontana	0,1	0,4	212
Baixo Alentejo	0,0	0,0	
Baixo Tejo	0,7	2,9	297
Litoral Oeste	1,2	1,5	24
Pinhal Interior	1,4	6,3	345
Total	207,8	235,7	13

Figura 9 – Receitas de portagem

Comparativamente ao período homólogo, 2013 apresenta um crescimento global de receita de 13%, com a generalidade das concessões ex-SCUT a crescer acima dos 10%. A exceção verifica-se nas concessões de portagem real da Grande Lisboa (A16) e da A21 (via explorada pela EP), onde se registaram decréscimos.

No que respeita às concessões SCUT-II o desvio verificado face ao previsto, de mais 24%, reflete, em parte, a resposta positiva dos utilizadores destas autoestradas à redução de tarifa introduzida em outubro de 2012 e que se

No caso das subconcessões, verificou-se um crescimento significativo, seja por via da entrada em serviço de novos sublanços (AE Transmontana e Pí-nhal Interior), seja pela consolidação de novos percursos, nomeadamente, no Baixo Tejo.

4.3. ABORDAGEM DOS ENCARGOS

4.3.1. ENCARGOS GLOBAIS

Os encargos com concessões e subconcessões apresentam a seguinte de-composição por natureza de custo:

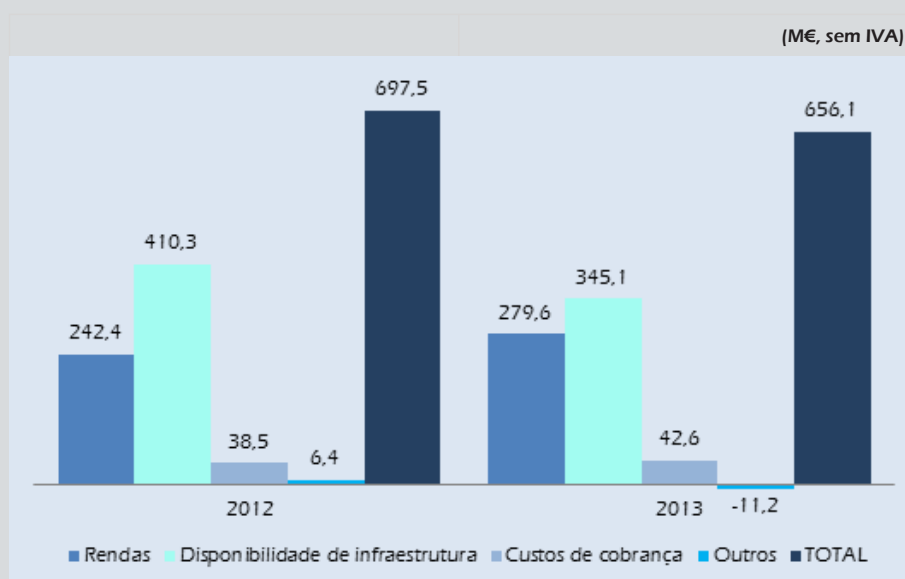


Figura 10 – Encargos globais

O total de encargos no período ascendeu a 656,1 milhões de euros, valor superior em 61 milhões de euros ao orçamentado.

Nas tabelas seguintes são apresentados os encargos por natureza e período homólogo.

4.3.1.1. Rendas

O montante de rendas pagas, no período, ascendeu a 279,6M€, representando um desvio negativo de 24%, face ao orçamentado.

Este desvio decorre do facto de em 2013, e apesar dos acordos alcançados, não ter sido possível alocar as poupanças geradas com o processo negocial, no montante de 57M€ e 41M€, das concessões da Beira Interior e do Interior Norte, respetivamente, o que se traduziria numa redução do rácio de execução, passando este a ser positivo em cerca de 19%.

(M€, sem IVA)

Concessões	2012			2013		
	Paga-mentos de recon-ciliação	Paga-mentos por conta	Total	Paga-mentos de recon-ciliação	Paga-mentos por conta	Total
Beira Interior	40,1	77,0	117,1	56,2	88,9	145,1
Algarve	11,6	23,2	34,8	15,5	25,8	41,3
Interior Norte	26,6	63,9	90,5	30,4	62,8	93,2
Total	78,3	164,1	242,4	102,1	177,5	279,6

Figura 11 – Encargos com rendas

Não é aplicável a comparação com o período homólogo, uma vez que as rendas, a partir de 8 de dezembro de 2011 (data da introdução de cobrança de portagem), passaram a ser calculadas nos termos dos Despachos Conjuntos MF/MOPTC, de 7 de dezembro de 2011, para as concessões Beira Interior e Algarve, e do Acordo Tripartido de 18 de janeiro de 2011, para a concessão do Interior Norte.

4.3.1.2. Disponibilidade

Os encargos com disponibilidade de infraestrutura ascenderam a 345M€, representando um acréscimo de 29,7M€ (9%), face ao orçamentado.

	(M€, sem IVA)	
	2012	2013
PORTAGEM REAL	84,9	92,6
Norte	62,5	77,2
Grande Lisboa	19,5	16,5
Túnel do Marão (*)	2,9	-1,1
SCUT-I	187,1	154,8
Costa de Prata	70,4	38,6
Norte Litoral	37,0	47,5
Grande Porto	79,7	68,7
SCUT-II	138,2	97,8
Beira Interior	0,0	0,0
Algarve	0,0	0,0
Interior Norte	0,0	0,0
Beiras Litoral e Alta	138,2	97,8
Total	410,3	345,1

(*) Incluídos encargos com "Serviço".

Figura 12 – Disponibilidade de infraestrutura

Como já antes referido, não foi possível fazer refletir no exercício de 2013 a totalidade dos efeitos financeiros decorrentes das negociações, o que se traduziria numa redução do desvio verificado em cerca de 6 pontos percentuais (-19M€).

Os encargos pagos em 2013 já incorporam uma redução de 3,8M€ relativa a deduções aplicadas pelo IMT, por indisponibilidade das vias em 2012, bem como o efeito da rescisão da concessão do Túnel do Marão.

	(M€, sem IVA)
Concessão	Dedução
Norte	0,1
Grande Lisboa	0,1
Túnel do Marão	2,6
Costa de Prata	0,5
Grande Porto	0,2
Beiras Litoral e Alta	0,3
Total	3,8

Figura 13 – Deduções

4.3.1.3. Custos com cobrança de portagem

A tabela seguinte apresenta o rácio entre custos de cobrança e receitas de portagem, em cada concessão:

(M€, sem IVA)						
	2012			2013		
	Custos cobrança	Receitas portagem	% Custos cobrança	Custos cobrança	Receitas portagem	% Custos cobrança
PORTAGEM REAL						
A21	0,6	5,7	11	0,3	5,5	5
SCUT-I						
Costa de Prata	6,0	23,5	26	7,3	25,9	28
Norte Litoral	5,9	20,2	29	6,6	23,7	28
Grande Porto	7,8	17,9	43	9,6	20,2	48
SCUT-II						
Beira Interior	7,3	26,5	28	7,0	28,8	23
Algarve	4,9	16,6	29	4,9	19,2	25
Interior Norte	4,9	12,0	41	4,6	13,0	34
Beiras Litoral e Alta	5,4	30,7	17	5,1	34,5	14
Rácio de eficiência de cobrança	42,8	153,2	28	45,4	173,7	26

Nota: Os rácios de 2013 do Interior Norte e das Beiras Litoral e Alta foram alterados por forma a retirar o efeito dos recebimentos ocorridos em janeiro de 2013.

Figura 14 – Rácio custo cobrança/receita portagem

Em termos globais, o rácio de eficiência de cobrança reduz ligeiramente face a 2012, situando-se em 26% no final de 2013.

O total de custos de cobrança de 2013 inclui fluxos relativos a 2012, cujo impacto líquido é de 1,9M€.

Relativamente ao segundo conjunto de Concessões ex-SCUT portajadas em 2011, ou seja, as Concessões da Beira Interior, Algarve, Interior Norte e Beiras Litoral e Alta, não estando ainda assinados os contratos de concessão, os custos refletidos são ainda provisórios. O valor contabilizado é o equivalente à receita retida por cada concessionária nos termos do despacho conjunto que regula esta fase transitória.

4.3.1.4. Outros (REFs, Compensações e Comparticipações)

Em 2013 esta rubrica apresenta um saldo positivo para a EP de 11,2M€, devido:

- i. Ao recebimento de 12,7M€ da subconcessionária AE Transmontana, relativos à compensação devida ao concedente, nos termos da cláusula 91 do contrato de subconcessão;
- ii. Ao encerramento do processo do alargamento da A8 CRIL/Loures, cuja comparticipação do Estado era assegurada pela EP, com contabilização de trabalhos a menos de cerca de 1,6M€.

O montante registado na concessão Lusoponte corresponde à execução do FRA IX (Acordo Global para a Reposição do Equilíbrio Financeiro).

(m€, sem IVA)				
	Compensações/Comparticipações			
	Execução 2012	Execução 2013	Orçt.º 2013	% Execução 2013
Lusoponte	528	2.936	2.987	98%
Oeste	2.083	-1.424	136	-1.047%
Litoral Centro	180	0	0	
Beira Interior	1.051	0	36	0%
Algarve	199	0	43	0%
Norte Litoral	1.448	63	101	63%
Interior Norte	147	0	0	
Beiras Litoral e Alta	134	0	0	
AE Transmontana ⁽¹⁾	0	-12.764	0	
Total	5.770	-11.189	3.302	-339%

(1) Recebido da AE Transmontana:
i) 1 M€ relativo a indemnização por receitas perdidas devido a atraso PT;
ii) 15,7M€ (c/ IVA) relativo a compensação ao concedente - cláusula 91 do CSC.

Figura 15 – Compensações/Comparticipações

4.3.2. TAXA DE COBERTURA DOS ENCARGOS

Em 2013 a receita total corresponde a 37% dos encargos totais. De relevar, contudo, que no total dos encargos está deduzida a compensação extraordinária de 12,7M€ recebida da AE Transmontana.

	2012			2013		
	Total de encargos	Total de receitas	Taxa de cobertura	Total de encargos	Total de receitas	Taxa de cobertura
PORTAGEM REAL	88,3	58,8	67%	94,3	61,4	65%
Norte	62,5	43,8	70%	77,2	44,6	58%
Grande Lisboa	19,5	7,4	38%	16,5	7,2	44%
Outros	6,3	7,6	120%	0,7	9,6	1.434%
SCUT-I	204,5	61,6	30%	178,4	69,7	39%
Costa de Prata	75,9	23,5	31%	45,9	25,9	56%
Norte Litoral	42,0	20,2	48%	54,2	23,7	44%
Grande Porto	86,7	17,9	21%	78,3	20,2	26%
SCUT-II	404,7	85,9	21%	396,1	98,5	25%
Beira Interior	125,5	26,5	21%	152,0	30,1	20%
Algarve	39,8	16,6	42%	46,2	19,2	42%
Interior Norte	95,6	12,0	13%	96,2	13,7	14%
Beiras Litoral e Alta	143,7	30,7	21%	101,7	35,5	35%
SUBCONCESSÕES	0,0	4,0	0%	-12,8	11,7	-91%
Total	697,5	210,3	30%	656,1	241,2	37%

Figura 16 – Taxa de cobertura dos encargos

Em comparação com o orçamentado, e pelos motivos já antes mencionados, a taxa de cobertura dos encargos degrada-se em cerca de 1 ponto percentual.

Relativamente ao período homólogo, em termos globais, a taxa de cobertura evoluiu favoravelmente 7 pontos percentuais, justificada pelo incremento de 15% verificado nas receitas e por um decréscimo de 6% nos encargos.



5. PROSPETIVA

5.1. ORÇAMENTO 2013 E ANOS SEQUENTES

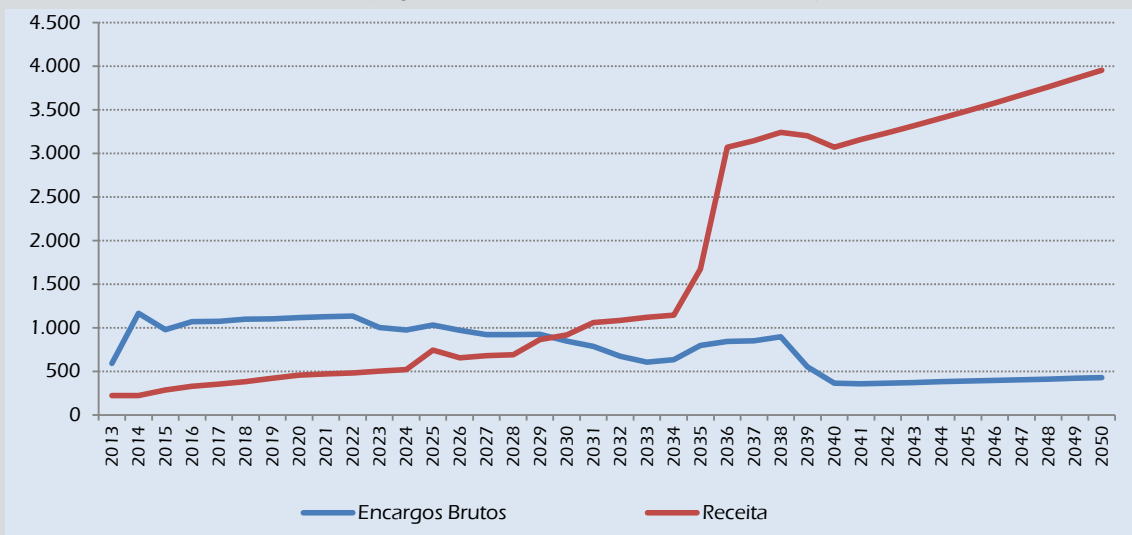
Na tabela e gráfico seguintes apresenta-se a estimativa de encargos líquidos para o período 2013-2050, a esta data.

Nesta projeção encontram-se já refletidos os efeitos das renegociações dos contratos de concessão e subconcessão, bem como o impacto do novo modelo de portagens, de acordo com a melhor estimativa realizada à data de outubro de 2013.

(M€, a preços correntes, sem IVA)

Encargos concessões	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Encargos brutos	656	1.223	1.167	1.266	1.155	1.169	1.163	1.234	1.203
Receitas	241	290	242	303	324	348	373	407	428
Encargos líquidos	415	934	926	963	831	821	790	828	775
Encargos concessões	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Encargos Brutos	1.198	1.113	1.062	1.074	1.010	893	884	883	726
Receitas	450	476	502	648	648	682	717	939	975
Encargos Líquidos	748	636	560	425	362	211	168	-56	-249
Encargos concessões	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Encargos Brutos	691	508	419	439	427	390	363	356	135
Receitas	1.114	1.149	1.182	1.216	1.504	2.532	2.600	2.683	2.671
Encargos Líquidos	-423	-642	-764	-778	-1.077	-2.143	-2.237	-2.327	-2.536
Encargos concessões	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Encargos Brutos	110	113	116	118	120	123	125	128	130
Receitas	2.727	2.782	2.838	2.895	2.953	3.012	3.072	3.134	3.197
Encargos Líquidos	-2.616	-2.669	-2.722	-2.777	-2.832	-2.889	-2.947	-3.006	-3.067
Encargos concessões	2049	2050							
Encargos Brutos	133	136							
Receitas	3.261	3.326							
Encargos Líquidos	-3.128	-3.191							

Fonte: OE 2014 (Projeções 14102013_Corr Receita A23 e BI em 2029).



Figuras 19 – Estimativa de encargos líquidos 2013-2050

O crescimento dos encargos para o período 2013-2014 decorre do facto de em 2014 se iniciarem os pagamentos por disponibilidade e serviço das sub-concessionárias.

Na próxima década a média de encargos brutos ascende a 1.189M€, enquanto a média dos proveitos é de apenas de 364M€, correspondendo a uma taxa de cobertura de somente 31%.

A partir de 2029, com o início do regresso das concessões para o Estado (Oeste, Norte, Lusoponte e Brisa) prevê-se uma inversão nos encargos líquidos que se estima passem a ser positivos para a EP.



6. QUADRO RESUMO DE ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO TC, AR E ERNEST & YOUNG

Recomendações				Observações
	S	N	NA(1)	
Relatório n.º 10/2008 do Tribunal de Contas – 2.ª Secção, Volume I – Auditoria à Gestão das Parcerias Público Privadas				
1. O reforço dos meios e das competências técnicas das entidades que assumem responsabilidades no âmbito da gestão dos contratos de PPP.	X			Criadas em 2008 as Gestões de Contrato e os Departamentos Financeiro e Jurídico para reforço das valências multidisciplinares de acompanhamento e gestão dos contratos. O redimensionamento das equipas encontra-se em estudo, não obstante as fortes restrições à contratação de novos colaboradores.
2. No âmbito do outsourcing, o estabelecimento de critérios para avaliação do trabalho dos consultores e a implementação de mecanismos tendo em vista uma maior internalização dos conhecimentos por parte das entidades do sector público.	X			
3. O estabelecimento de uma metodologia/ckeck list uniforme e coerente para o desenvolvimento de programas de fiscalização e vistorias, quer durante a fase de construção quer na fase de exploração.	X			Criados procedimentos de fiscalização.
4. O reforço da fiscalização dos parâmetros qualitativos nucleares que afetam o desempenho do serviço prestado pelas concessionárias.	X			
5. A avaliação global da qualidade do serviço prestado pelas concessionárias, nomeadamente, através da publicação de rankings de qualidade e de satisfação dos utentes.		X		
6. O acionamento dos mecanismos contratuais de penalização das concessionárias, em caso de incumprimento contratual.	X			
7. A realização do controlo aos mecanismos de pagamento do contrato associados à sinistralidade e disponibilidade das vias.	X			Criados procedimentos de Controlo das componentes inerentes à sinistralidade e disponibilidade de via.
8. A implementação de um modelo formal de gestão dos riscos de contratos de PPP.	X			Identificados os riscos de gestão contratual e respetivas ações de minimização/ atuação.
9. A concretização de um sistema de reporte público, nomeadamente através da elaboração e publicação de relatórios de ponto de situação sobre cada concessão.			X	A EP produz um relatório anual com o ponto de situação dos contratos de subconcessão.
10. A elaboração e publicação, ao nível do setor público, de guide lines para as diversas áreas e valências da contratação e gestão de projectos de PPP.			X	
11. O prosseguimento, sobretudo, no âmbito dos novos contratos, da implementação de mecanismos de partilha de benefícios financeiros.	X			

12. O reforço das due diligences, no âmbito do processo de audição dos stakeholders, tendo em vista minimizar potenciais processos de REF.	X			Entre as várias ações desenvolvidas destacam-se os processos de consulta/discussão do projeto com as entidades locais.
--	---	--	--	--

Relatório Final - Comissão Parlamentar de Inquérito à Contratualização, Renegociação e Gestão de todas as Parcerias Público Privadas do setor Rodoviário e Ferroviário

1. O Estado deve sempre elaborar o CSP assim como o respetivo estudo de viabilidade económico-financeira dos projetos PPP assim como deve sempre atualizá-los, caso seja necessário, até à celebração dos contratos de concessão.	X			
2. Tendo em consideração os elevados encargos destes projetos e sendo eles na sua maioria assumidos pelas gerações futuras as contratações em regime PPP devem ser sempre validadas pela Assembleia da República.			x	
3. Deve ser obrigatória a comprovação da comportabilidade orçamental dos projetos PPP.	X			
4. O Estado deve ponderar munir-se de quadros técnicos qualificados e com experiência neste tipo de contratação por forma a fortalecer a sua posição negocial com os parceiros privados.	X			No âmbito da EP foram criadas em 2008 as Gestões de Contrato e os Departamentos Financeiro e Jurídico para reforço das valências multidisciplinares de acompanhamento e gestão dos contratos. O redimensionamento das equipas encontra-se em estudo, não obstante as fortes restrições à contratação de novos colaboradores.
5. O Estado deve criar condições para um sistema de regulação mais independente, mais transparente, mais eficiente e mais eficaz dos projetos PPP.			x	
6. O Estado deve incumbir as entidades reguladoras para um acompanhamento periódico e efetivo dos projetos PPP, obrigando-as a elaboração de relatórios regulares sobre o desenvolvimento do projeto e suas implicações.			x	
7. O Estado deve tornar público e de fácil consulta aos cidadãos todos os processos negociais, contratos, estudos, relatórios de reguladores, relatórios de fiscalizadores, pedidos de reequilíbrio financeiro das concessionárias, e demais informação sobre os projetos PPP, contribuindo com isso para um aumento da transparência de todos os processos.			x	
8. O Estado deve promover junto das concessionárias um conjunto de mecanismos contratuais que impeçam no futuro a existência de benefícios contingentes e/ou benefícios sombra, por forma a tornar este modelo de contratação ainda mais transparente.	X			

9. O Estado deve proceder a uma reorçamentação plurianual dos encargos públicos com as PPP, especialmente com os encargos das PPP rodoviárias cuja responsabilidade recai sobre a EP,S.A..			X	
10. O Estado deve ser prudente quanto às estimativas de receita de portagem que interfiram diretamente com os encargos líquidos das PPP, que são suportados pelos contribuintes portugueses.	X			
Estudo de 36 contratos de PPP do Estado Português - ERNST & YOUNG, 15.06.2012 (2)				
1. Adequidade da equipa no que respeita à monitorização e gestão dos contratos de PPP, sendo de primordial importância em todas as ocasiões - por contribuir diretamente para a eficiência das operações e salvaguarda do interesse público, adquire maior nível de relevância quanto mais complexo e oneroso for o contrato.	X			Está em curso um estudo de redimensionamento de equipas e benchmarking do cargo de Gestor de Contrato.
2. Centralização de responsabilidades sobre a criação e acompanhamento de PPP. Instituir um modelo de referência no que respeita à preparação, desenvolvimento, contratação e gestão das PPP, em Portugal, prevendo responsabilidades centralizadas, uniformização de procedimentos, e estabelecendo fluxos de comunicação formais entre a entidade centralizadora e as outras entidades envolvidas nos processos.			X	
3. Scorecard para avaliação do acompanhamento de PPP. Implementar um modelo de scorecard para a avaliação e classificação das parcerias no que respeita ao seu acompanhamento por uma unidade centralizadora (ou outra com responsabilidades de gestão), que permita uma visão transversal da situação atual das mesmas.			X	
4. Plataforma de Gestão Contratual. Desenho e implementação de um sistema integrado de gestão de contratos de PPP, que possibilite o registo e a atualização atempados da informação contratual, e reflita formalmente as atribuições e responsabilidades em vigor, bem como os fluxos de informação e comunicação e mecanismos de monitorização instalados.	X			No âmbito da gestão de PPP da responsabilidade da EP foi implementada a aplicação "Sistema de Gestão de Subconcessões" (SGS) que responde à recomendação em causa.
5. Plano de avaliação e incentivos para Gestores de Contrato. Desenvolvimento de um plano de avaliação, incentivos e integração de pacotes de compensações salariais, diretamente relacionados com a avaliação do desempenho dos Gestores de Contrato.		X		Estes colaboradores foram igualmente abrangidos pela redução da massa salarial nas empresas públicas.

7. Uniformização dos Contratos de PPP. Desenvolvimento de mecanismos de standardização de contratos de PPP, considerando a transversalidade dos requisitos contratuais exigidos para PPP, e as especificidades e imposições setoriais, nomeadamente através de: elaboração de templates contratuais e checklists de procedimentos concursais; manutenção de um registo completo e atualizado de alterações ao caderno de encargos e variações autorizadas ao serviço prestado e contratualizado; harmonização (potencialmente setorial) de cláusulas contratuais críticas; introdução de mecanismos (ferramentas, responsabilidades, etc.) de revisão periódica dos parâmetros de desempenho/níveis de serviço contratualizados.			X	
8. Manual de Gestão de Contratos de PPP. Elaborar, aprovar e divulgar pelas Entidades Públicas Gestoras (unidade centralizadora ou outras com responsabilidades de acompanhamento), um Manual que formalize as práticas de referência no que respeita às responsabilidades e atividades inerentes à gestão do contrato de PPP.	X			No âmbito da gestão de PPP da responsabilidade da EP foi desenvolvido o Manual de Gestão de Contratos de Subconcessão.
9. Programa de acompanhamento anual da PPP. Implementar, no contexto da monitorização prevista contratualmente para cada parceria, e considerando a envolvente de gestão do contrato (unidade centralizadora ou entidade pública gestora), um plano de curto prazo, que preveja as ações de acompanhamento/auditoria, de uma forma operacional e sistematizada.			X	No âmbito da gestão de PPP da responsabilidade da EP foi desenvolvido o Manual de Gestão de Contratos de Subconcessão.
10. Plano de formação para Gestores de Contrato. Promover a formação contínua dos Gestores de Contrato (sejam eles colaboradores da unidade centralizadora ou técnicos nomeados noutras entidades), enquadrando a aquisição de conhecimentos especializados numa envolvente de maior comunicação com pares e parceiros privados, através da promoção de ações conjuntas.	X			Aplicável à UTAP. No âmbito da gestão de PPP da responsabilidade da EP foi desenvolvido o Manual de Gestão de Contratos de Subconcessão.

(1) Entende-se como não aplicável à EP, quando o cumprimento da recomendação não depende de ação a promover pela EP.

(2) O Relatório da ERNEST & YOUNG, referente ao Estudo de 36 Contratos de PPP do Estado Português em várias áreas, conclui que a monitorização e acompanhamento dos contratos de PPP a cargo da EP resultam na Best in class. De forma geral as recomendações destinam-se a uma “Unidade centralizadora” de acompanhamento de PPP, ou seja, à UTAP.

Almada, 28 de maio de 2014

O Conselho de Administração,

António Manuel Palma Ramalho

Presidente

José Serrano Gordo

Vice-Presidente

Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira

Vogal

Créditos fotográficos



Capa - Nuno Filipe Ferreira - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



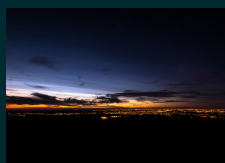
p. 9 - Pedro Rodrigues da Silva - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 12 - Nuno Pinto e Costa - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 14 - José Rosário - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 22 - Agostinho Fernandes - 3º Prémio Categoria Qualidade Técnica no "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 47 - António Tedim - 2º Prémio Categoria Qualidade Técnica no "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



Ficha Técnica

Organização

Estradas Portugal, S. A.

Texto

Estradas Portugal, S. A.

Coordenação, Selecção e Revisão

Secretaria Geral e Compliance (SGC)

Design Gráfico e Paginação

António Borges - DGA-UDSA

Paginado em Adobe InDesign®

Fontes: Eras Medium ITC; Eras Demi ITC; Eras Bold ITC.