

Relatório n.º 14/2016 – FS/SRMTC

*Auditoria aos encargos da Região com PPP  
rodoviárias - 2012/2015*

Processo n.º 2/16 – Aud/FS

Funchal, 2016





**PROCESSO N.º 2/16-AUD/FS**

**“Auditoria aos encargos da Região com PPP  
rodoviárias” - 2012/2015**

**RELATÓRIO N.º 14/2016 – FS/SRMTC**  
**SECÇÃO REGIONAL DA MADEIRA DO TRIBUNAL DE CONTAS**

**Setembro/2016**





## *Índice*

<i>Índice</i> .....	1
<i>Ficha Técnica</i> .....	3
<i>Relação de Siglas e Abreviaturas</i> .....	3
<i>Glossário</i> .....	5
<b>1. SUMÁRIO</b> .....	<b>7</b>
1.1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS .....	7
1.2. CONCLUSÕES .....	7
1.3. RECOMENDAÇÃO .....	9
<b>2. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
2.1. FUNDAMENTO, ÂMBITO E OBJETIVOS .....	10
2.2. METODOLOGIA .....	10
2.3. ENTIDADE AUDITADA.....	10
2.4. RELAÇÃO NOMINAL DOS RESPONSÁVEIS.....	11
2.5. GRAU DE COLABORAÇÃO .....	11
2.6. PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO .....	11
2.7. ENQUADRAMENTO LEGAL DA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP) .....	12
<b>3. RESULTADOS DA ANÁLISE</b> .....	<b>17</b>
3.1. AS PPP RODOVIÁRIAS DA REGIÃO .....	17
3.1.1. <i>O modelo de contratação adotado na VIALITORAL</i> .....	17
3.1.2. <i>O modelo de contratação adotado na VIAEXPRESSO</i> .....	19
3.1.3 <i>Constituição da VIAEXPRESSO</i> .....	21
3.2. CARATERIZAÇÃO GERAL DAS PPP DA RAM .....	22
3.2.1. <i>Alguns dados económico-financeiros</i> .....	23
3.2.2. <i>A matriz da partilha de riscos</i> .....	26
3.3. OS ENCARGOS COM AS PPP RODOVIÁRIAS ENTRE 2012-2015.....	27
3.3.1. <i>Aspetos gerais</i> .....	27
3.3.2. <i>Mecanismos de controlo implementado</i> .....	28
3.3.3. <i>A evolução do volume de tráfego nas vias concessionadas</i> .....	29
3.3.4. <i>Encargos com a VIALITORAL</i> .....	30
3.3.5. <i>Encargos com a VIAEXPRESSO</i> .....	33
3.3.6. <i>Valores em dívida no final de 2015</i> .....	36
3.4. A RENEGOCIAÇÃO DAS PPP RODOVIÁRIAS DA RAM .....	37
3.4.1. <i>Perspetiva temporal do processo de renegociação</i> .....	40
3.4.2. <i>Efeitos da Renegociação</i> .....	41
3.4.3. <i>Encargos resultantes da renegociação</i> .....	45
3.5. OUTROS ENCARGOS ASSOCIADOS ÀS PPP .....	50

<b>4. EMOLUMENTOS .....</b>	<b>53</b>
<b>5. DETERMINAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>53</b>
ANEXOS .....	55
<i>Anexo I - Mapeamento e caracterização das vias.....</i>	<i>57</i>
<i>Anexo II - Histórico normativo e regulatório das concessões .....</i>	<i>59</i>
<i>Anexo III - Fórmulas gerais de cálculo.....</i>	<i>65</i>
<i>Anexo IV - Encargos PPP – Parâmetros e Resultados .....</i>	<i>69</i>
<i>Anexo V – Anexos ao contrato .....</i>	<i>87</i>
<i>Anexo VI – Nota de emolumentos e outros encargos .....</i>	<i>89</i>



### *Ficha Técnica*

<i>Supervisão</i>	
Miguel Pestana	Auditor-Coordenador
<i>Coordenação</i>	
Merícia Dias	Auditora-Chefe
<i>Equipa de auditoria</i>	
Paula Câmara	Consultora
Rui Rodrigues	Técnico Verificador Superior

### *Relação de Siglas e Abreviaturas*

SIGLA/ABREVIATURA	DESIGNAÇÃO
AD	Autorização de Despesa
ALM	Assembleia Legislativa da Madeira
Als.	Alínea(s)
Alt(s)	Alteração/Alterações
amort	amortização
AP	Autorização de pagamento
AP	Acordo de princípio
APR	Administração Pública Regional
AQ	Acordo Quadro
aquis.	aquisição
ARD	Acordo de Regularização de dívida
Art.º	Artigo
BPI	Banco Português de Investimentos
C/	Com
CB	Caso Base
CC	Contrato de concessão
CE	Comunidade Europeia
CCP	Código dos Contratos Públicos
CCTV	Sistema de Videovigilância e Gravação de Imagens
CE	Classificação económica
Cfr.	Conferir
CGR	Conselho do Governo Regional
cl.	Cláusula
conserv	conservação
CRP	Constituição da República Portuguesa
CSP	Comparador do Setor Público
CV	Contadoria do visto
DAI	Sistema de Detecção Automática de Incidências
DGO	Direcção-Geral do Orçamento
disp	disponibilidade
div	dívida
DL	Decreto-Lei
DLR	Decreto Legislativo Regional
Doc.	Documento
DR	Diário da República

SIGLA/ABREVIATURA	DESIGNAÇÃO
DR	Demonstração de resultados
DRE	Direção Regional de Estradas
DREM	Direção Regional de Estatística da Madeira
DROC	Direção Regional de Orçamento e Contabilidade
DROT	Direção Regional do Orçamento e Tesouro
DRR	Decreto Regulamentar Regional
DRT	Direção Regional do Tesouro
DS	Direção de Serviços
DSCP	Direção de Serviços de Concessão e Projetos
EPARAM	Estatuto Político-Administrativo da RAM
est.	estimada
equip	equipamento
equiv.	equivalente
ER	Estrada Regional
ext	extensão
fat	fatura
FMI	Fundo Monetário Internacional
FP	Fiscalização prévia
FS	Fiscalização Sucessiva
GR	Governo Regional da Madeira
imob	imobilizado
inform	informação
inv	investimento
IVA	Imposto sobre o valor acrescentado
JC	Juiz Conselheiro
JORAM	Jornal Oficial da RAM
LCPA	Lei dos Compromissos e dos Pagamentos em Atraso
Ldª	Limitada
LEOE	Lei de Enquadramento do Orçamento de Estado
LEORAM	Lei de Enquadramento do Orçamento da RAM
LFRA	Lei das Finanças das Regiões Autónomas

SIGLA/ABREVIATURA	DESIGNAÇÃO	SIGLA/ABREVIATURA	DESIGNAÇÃO
liq	líquido	<b>SRMTC</b>	Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas
<b>LO</b>	Lei Orgânica	<b>serv.</b>	serviço
<b>LOE</b>	Lei do Orçamento do Estado	<b>transf</b>	transferência
<b>LOPTC</b>	Lei de Organização e Processo do TC	<b>tx</b>	taxa
<b>LORAM</b>	Lei do Orçamento da RAM	<b>TMDA</b>	Tráfego médio diário anual
<b>LP</b>	Longo Prazo	<b>TMDAE</b>	Tráfego médio diário anual expresso em termos de veículos equivalentes
<b>manut</b>	manutenção	<b>TC</b>	Tribunal de Contas
<b>marg.</b>	marginal	<b>TIR</b>	Taxa interna de rendibilidade para os acionistas
<b>MF</b>	Ministério das Finanças	<b>UE</b>	União Europeia
<b>N.ºs</b>	Número(s)	<b>UG</b>	Unidade de Gestão
<b>NC</b>	Nota de crédito	<b>UTAP</b>	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
<b>Obs</b>	observações	<b>UAT</b>	Unidade de Apoio Técnico
<b>OE</b>	Orçamento do Estado	<b>var.</b>	variação
<b>ORAM</b>	Orçamento da Região Autónoma da Madeira	<b>vs</b>	versus
<b>Orç.</b>	Orçamento	<b>VIALITORAL</b>	VIALITORAL – Concessões Rodoviárias da Madeira, S.A.
<b>PAEF</b>	Programa de Ajustamento Económico e Financeiro	<b>VIAEXPRESSO</b>	Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A.
<b>PAP</b>	Pedido de autorização de pagamento	<b>VAL</b>	Valor Esperado Atual Líquido
<b>PD</b>	Processo de despesa	<b>VfM</b>	<i>Value for Money</i>
<b>PDES</b>	Plano de Desenvolvimento Económico e Social da RAM	<b>VR</b>	Via Rápida
<b>PEC</b>	Programa de Estabilidade e Crescimento	<b>VP/VPGR</b>	Vice – Presidência do Governo Regional / Vice-Presidente
<b>PG</b>	Plenário Geral		
<b>PGR</b>	Presidente do Governo Regional		
<b>PIDDAR</b>	Plano e Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Região Autónoma da Madeira		
<b>POCP</b>	Plano Oficial de Contabilidade Pública		
<b>p.p.</b>	Pontos percentuais		
<b>PPP</b>	Parcerias Público-Privadas		
<b>RA</b>	Regiões Autónomas		
<b>RAM</b>	Região Autónoma da Madeira		
<b>RCG</b>	Resolução do Conselho de Governo		
<b>RCSd</b>	Rácio de cobertura do serviço da dívida		
<b>REF</b>	Reequilíbrio Financeiro		
<b>S.A.</b>	Sociedade Anónima		
<b>S/</b>	Sem		
<b>SCCT</b>	Sistema de Contagem e Classificação de Tráfego		
<b>SCUT</b>	Sem cobrança para o utilizador		
<b>SCUTMADEIRA</b>	SCUTMADEIRA – Sistemas de Gestão e Controlo de Tráfego		
<b>SCV</b>	Sistema de Controlo e Vigilância		
<b>SEC</b>	Sistema Europeu de Contas		
<b>SFA</b>	Serviços e Fundos Autónomos		
<b>SI</b>	Serviços Integrados		
<b>sinistr</b>	Sinistro/sinistralidade		
<b>soft.</b>	software		
<b>SNC</b>	Sistema de Normalização Contabilístico		
<b>SRAPE</b>	Secretaria Regional dos Assuntos Parlamentares e Europeus		
<b>SRES</b>	Secretaria Regional do Equipamento Social/ Secretário Regional		
<b>SREST</b>	Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes		
<b>SRF</b>	Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública/ Secretário Regional		
<b>SRPF</b>	Secretaria Regional do Plano e Finanças/Secretário Regional		





## **Glossário<sup>1</sup>**

**Acordos de hedging** – Acordos a celebrar entre a mutuária e os bancos com vista a diminuir os riscos inerentes às variações de taxas de juro aplicável ao crédito de longo prazo (Ver também SWAP de taxas de juro).

**Agrupamento** – O conjunto de sociedades comerciais acionistas da concessionária constituído em agrupamento, para atribuição da concessão.

**Agente de financiamento** – A entidade bancária representante dos bancos financiadores, responsável por acompanhar e fazer cumprir os contratos de financiamento.

**Banda** – O intervalo de valores de tráfego, medido em veículos equivalentes por quilómetros diários, compreendido, para cada ano da concessão, entre um limite superior e um limite inferior.

**Bases da concessão** – O quadro legal da regulamentação da concessão aprovado pelo DLR n.º 21-A/99/M, de 24 de agosto, alterado pelos DLR n.º 27/2001/M, de 25 de agosto e DLR n.º 10/2016/M, de 3 de março e ainda pelo DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, alterado pelos DLR n.º 36/2008/M, de 14 de agosto e DLR n.º 9/2016/M, de 3 de março.

**Caso Base** – O conjunto de pressupostos, parâmetros e projeções económico-financeiras refletido no modelo financeiro, anexo ao contrato de concessão incluindo as suas alterações.

**Concedente** – Uma das partes intervenientes no contrato de concessão, a RAM, através da SREST.

**Contratos de financiamento** – Os contratos celebrados entre as concessionárias e os bancos financiadores, tendo por objeto o financiamento das atividades integradas nas concessões, bem como os demais documentos e instrumentos que a esse financiamento respeitem, os quais constarão de anexo ao Contrato de Concessão, incluindo as suas alterações.

**Concessionária** – As outras partes subscritoras do CC, a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO.

**Contrato de concessão** – Contrato celebrado entre a RAM, através da SREST, e a VIALITORAL, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo sofreu.

**Comparador do Setor Público** – avaliação de um projeto de investimento, seguindo a forma tradicional de gestão / contratação pública, de modo a poder ser estabelecido um modelo que permita evidenciar as eventuais vantagens financeiras (*Value for Money*) da opção por uma contratação PPP.

**Manual de Operação e Manutenção** – Documento contendo um conjunto de regras relativas à exploração e manutenção das Vias Concessionadas que constitui um anexo ao Contrato de Concessão.

**Manual de Exploração, Conservação e Manutenção** – Documento contendo um conjunto de regras relativas à exploração, manutenção e conservação da concessão, a elaborar pela concessionária e a aprovar pela Concedente.

**Plano de Controlo de Qualidade** – Documento que estabelece regras relativas ao controlo de qualidade e que constitui um anexo ao Contrato de Concessão, a elaborar pela concessionária e a aprovar pela Concedente.

**Portagem SCUT** – O montante que a concessionária tem a receber da concedente, em resultado do volume de tráfego registado na via concessionada.

**Sublanço** – Troço das vias concessionadas entre dois nós de ligação consecutivos.

**SWAP de taxa de juro** – derivado de crédito que, através de contrato, permite uma permuta de taxas de juro entre as contrapartes, para um determinado montante (nominal) e período tempo.

Utilizado na gestão do risco de taxa de juro, possibilita a conversão da taxa de um empréstimo de variável em fixa (ou vice-versa), protegendo-se desse modo da volatilidade do mercado.

**Vias concessionadas** – Conjunto de lanços que constituem o objeto da concessão.

**TIR** – A taxa interna de rentabilidade para os acionistas dos fundos por estes disponibilizados e do cash-flow que lhes é atribuído (designadamente, sob a forma de juros de suprimentos ou prestações acessórias de capital, reembolso de suprimentos, dividendos pagos ou reservas distribuídas) durante todo o período da concessão, a preços constantes do início da concessão, tal como resulta do Caso Base.

**TMDA** – Tráfego média diário anual. Medida de avaliação.

---

<sup>1</sup> De acordo com os termos e definições constantes do Anexo II, do DLR n.º 21-A/99/M, de 24 de agosto, que criou a VIALITORAL e aprovou as bases da concessão, e dos contratos de concessão da VIALITORAL e da VIAEXPRESSO.





## 1. SUMÁRIO

### 1.1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

O presente documento integra os resultados da “Auditoria aos encargos da Região com as PPP rodoviárias”, ao longo dos exercícios de 2012 a 2015, realizada junto da Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública (SRF), envolvendo a Direção Regional do Orçamento e do Tesouro (DROT).

### 1.2. CONCLUSÕES

Apresentam-se as principais conclusões da auditoria, remetendo-se o correspondente desenvolvimento para os pontos subsequentes deste relatório, onde se dá conta dos trabalhos, factos e critérios que suportam as apreciações efetuadas.

#### I - Aspetos Gerais dos Contratos de Concessão

1. Nos anos de 1999 e 2004, o Governo Regional da Madeira (GR) decidiu atribuir a privados a exploração, conservação e manutenção da Via Rápida (VR) e das Vias Expresso (VE), com recurso ao modelo de Parceria Público Privada (PPP), ancorado num contrato de concessão de serviço público, em regime de exclusivo e sem cobrança direta aos utilizadores (SCUT), baseado na técnica de estruturação financeira designada de “*Projet Finance*” (cfr. os pontos 3.1. e 3.2.).
2. Os serviços em apreço foram concessionados à VIALITORAL - Concessões Rodoviárias da Madeira, S.A. e à VIAEXPRESSO da Madeira, S.A., nas quais a Região detém a participação financeira de 20%. Para financiar os projetos, a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO contraíram empréstimos de médio e longo prazo de 368,8 milhões de euros e de 284,3 milhões de euros, respetivamente (cfr. o ponto 3.2.1.).
3. O modelo financeiro subjacente às concessões assentou na obrigação de as concessionárias pagarem à concedente pela transferência da totalidade dos lanços concessionados, o montante de 324,2 milhões de euros, no caso da VIALITORAL e de 250,0 milhões de euros, no caso da VIAEXPRESSO (cfr. os pontos 3.1 e 3.2.).
4. Pela exploração das vias, as concessionárias obtiveram o direito de cobrar ao GR uma verba anual, em função do volume de tráfego (portagem SCUT, em ambas as concessões) e pela disponibilização das vias em boas condições de operacionalidade (pagamento de disponibilidade), apenas na VIAEXPRESSO).

Além daquelas modalidades, os encargos com as vias envolvem ainda as reposições de equilíbrio financeiro (REF), nomeadamente, por variação das taxas de juro, e os prémios / multas de sinistralidade (apenas, na VIAEXPRESSO). [cfr. os pontos 3.2.2., 3.3.1. e 3.3.3.].

#### II – Encargos da Região com as PPP

5. Entre 2012 e 2015, os pagamentos globais do GR às concessionárias envolveram:
  - 5.1. Os encargos próprios do período com as vias concessionadas foram de 255,7 milhões de euros, na VIALITORAL, e de 192,5 milhões de euros, na VIAEXPRESSO, valores que englobam as portagens SCUT, os pagamentos de disponibilidade, as REF e a regularização dos prémios / multas de sinistralidade.

Os pagamentos às concessionárias foram, porém, superiores (280,6 e de 209,7 milhões de euros, na VIALITORAL e VIAEXPRESSO, respetivamente), dado que as REF (favoráveis à concedente) passaram a certa altura a deixar de ser refletidas (abatidas aos pagamentos por conta) na faturação (cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.5.).

**5.2.** Com efeito, ao longo do período, a Região beneficiou da evolução das taxas de juro (abaixo do previsto no Caso Base), que lhe proporcionou REF favoráveis (s/IVA) de 33,3 milhões de euros, na VIALITORAL, e de 12,7 milhões de euros, na VIAEXPRESSO (cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.5.).

**5.3.** As REF, normalmente abatidas à faturação, a partir de um determinado momento, passaram a ser objeto de notas de crédito e a ser canalizadas para a regularização da dívida às concessionárias (faturação de 2010 e 2011 e respetivos juros de mora). As últimas dessas notas de crédito foram inseridas nos ARD (cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.5.).

**5.4.** Da faturação transitada (de 2010 e 2011), e correspondentes juros de mora, foram regularizados 113,8 milhões de euros: à VIALITORAL, 51,1 milhões de faturação e 13,0 milhões de euros de juros; à VIAEXPRESSO, 37,7 milhões de faturação e 12,0 milhões de euros de juros.

Os pagamentos efetivos foram de respetivamente 61,6 milhões de euros (VIALITORAL) e de 47,1 milhões de euros (VIAEXPRESSO), não entrando nesse cômputo os perdões de juros (5,0 milhões de euros) [cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.5.].

**5.5.** Uma parte significativa daquela dívida foi liquidada em 2015, no âmbito dos ARD (78,2 milhões de euros), com recurso ao crédito detido pela RAM, proveniente de REF (6,6 milhões de euros), do perdão de juros de mora (5,0 milhões de euros) ou da antecipação de ganhos no ano (34,3 milhões de euros), resultantes da renegociação dos contratos de concessão.

O plano de pagamentos dos ARD, que se estende até 2018, apresenta, no fim de 2015, ainda valores em dívida (capital e juros) de 48,6 milhões de euros (VIALITORAL) e de 47,4 milhões de euros (VIAEXPRESSO) [cfr. os pontos 3.3.4., 3.3.5. e 3.3.6.].

### **III – Renegociação das PPP**

**6.** No final de 2012, na sequência do PAEF-RAM, o GR, com o apoio da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), conduziu o processo de renegociação dos contratos de concessão, que implicou não só a redefinição do objeto das mesmas, como também a revisão dos padrões e dos níveis de serviço da rede concessionada, a par da flexibilização das condicionantes financeiras resultantes dos correspondentes contratos de financiamento, refletindo-se no decréscimo do valor das tarifas SCUT pagas pela concedente (cfr. o ponto 3.4.).

**7.** No quadro da renegociação, o GR celebrou, em julho de 2015, um Memorando de Entendimento com cada uma das concessionárias, o qual integra, igualmente, um Acordo de Regularização de Dívidas (ARD), referente ao incumprimento dos pagamentos de 2010 e 2011 (mais os respetivos juros de mora), nos montantes de 88,4 milhões de euros (VIALITORAL) e de 79,9 milhões de euros (VIAEXPRESSO) [cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.6.].

**8.** Nos termos do Memorando de Entendimento, os novos contratos e os respetivos efeitos financeiros (refletidos nos novos Casos Base), designadamente em matéria de descida nos valores das portagens, revertem os seus efeitos ao exercício económico de 2015 (cfr. os pontos 3.3.4. e 3.3.5.).

**9.** Em resultado da renegociação dos contratos de concessão de serviço público de exploração, conservação e manutenção do troço rodoviário da VR1 (Ribeira Brava e Machico) e dos diversos troços de estradas regionais identificados no art.º 1.º, n.º 1, do DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, celebrados com a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO, respetivamente, o esforço financeiro da Região com os encargos advenientes dos mesmos compreende uma diminuição (direta) na ordem dos 233,9 milhões de euros (c/IVA), até ao fim dos ciclos de vida dos contratos (cfr. o ponto 3.4.2.).



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

---

10. Sobrepondo as poupanças (diretas e indiretas) e os novos encargos, resultantes da reversão da jurisdição de vias, o GR estimou uma poupança líquida para a RAM de 250,9 milhões de euros (cfr. os pontos 3.4.2.1/2 e 3.4.3.3).

### **1.3. RECOMENDAÇÃO**

No contexto da matéria exposta no relatório e resumida nas observações da auditoria, o Tribunal de Contas recomenda à Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública que monitorize e controle rigorosamente a execução financeira e física dos contratos de concessão e de manutenção por forma a maximizar os serviços prestados à população a um custo mínimo.

## 2. INTRODUÇÃO

### 2.1. FUNDAMENTO, ÂMBITO E OBJETIVOS

Inscrita no Programa Anual de Fiscalização da SRMTC para 2016<sup>2</sup>, a auditoria aos encargos com as PPP rodoviárias da RAM, insere-se na Linha de Ação Estratégica (LAE) 1.2. do Plano Trienal da SRMTC (2014-2016), direcionada para *“Apreciar a sustentabilidade das finanças públicas e controlar o endividamento das administrações públicas”*.

Para contextualizar o âmbito da ação, importa sublinhar que o Governo Regional, no âmbito do PAEF-RAM, assinado com o Governo da República, em 27 de janeiro de 2012, que vigorou no quadriénio 2012/2015, assumiu o compromisso de *“promover as alterações legislativas que se afigurem necessárias, designadamente no que respeita ao regime jurídico regional das PPP, em linha com as modificações que sejam introduzidas no âmbito das PPP estaduais, em cumprimento dos compromissos a este nível assumidos pelo Estado Português, no âmbito do PAEF”* (medida 68), *“não concretizar novas PPP até que seja finalizada a revisão das PPP existentes e as reformas legais e institucionais propostas”* (medida 69) e *“aceitar que a avaliação das PPP que está em curso no âmbito do PAEF abrangerá a Vialitoral e a Viaexpresso, com vista à inventariação das medidas conducentes à redução dos custos, renegociando os contratos vigentes, se tal for favorável”* (medida 70).

A auditoria teve por objetivo apreciar a legalidade e a regularidade financeira, bem como a gestão e o nível de empenhamento da administração direta regional no acompanhamento de uma matéria com uma dimensão expressiva nas finanças públicas regionais, ao longo dos exercícios de 2012/2015, através da prossecução dos seguintes objetivos:

- Delimitação do quadro legal, regulamentar e contratual associado às parcerias público-privadas.
- Caracterização das PPP rodoviárias da Região.
- Identificação da organização administrativa, e da eventual contribuição de entidades privadas, no acompanhamento e execução dos encargos com as parcerias público-privadas.
- Determinação e apreciação dos encargos com as PPP no quadriénio 2012-2015.

### 2.2. METODOLOGIA

A auditoria foi desenvolvida de acordo com o respetivo Plano Global, aprovado por despacho da Exma. Juíza Conselheira da SRMTC<sup>3</sup>, e teve em conta as metodologias (princípios, procedimentos e normas técnicas internacionalmente aceites) adotadas pelo Tribunal de Contas e acolhidas no seu *Manual de Auditoria e de Procedimentos*, tal como se deu conta naquele Plano.

### 2.3. ENTIDADE AUDITADA

A Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública, em face das suas atribuições e competências orgânicas, foi a entidade especialmente visada na auditoria, dado o papel central

<sup>2</sup> Aprovado ao abrigo da Resolução n.º 02/2015 – PG (em reunião de 15 de dezembro), publicada no DR, II Série, n.º 250, de 23 de dezembro, como Resolução do TC n.º 45/2015.

<sup>3</sup> De 4 de fevereiro de 2016, refletido na Informação n.º 05/2016 – UAT II, de 3 de fevereiro.



## Tribunal de Contas

### Secção Regional da Madeira

desempenhado pela DROT, enquanto entidade responsável pela coordenação e execução financeira dos encargos que resultam dos correlativos contratos de concessão<sup>4</sup>.

#### 2.4. RELAÇÃO NOMINAL DOS RESPONSÁVEIS

A identificação dos responsáveis pelos Serviços da SRF abrangidos pela auditoria consta do quadro seguinte:

**Quadro 1 – Relação nominal dos responsáveis**

RESPONSÁVEL	CARGO	PERÍODO
José Manuel Ventura Garcês	Ex-Secretário Regional do Plano e Finanças	De 14 de novembro de 2004 até 19 de abril de 2015
Rui Manuel Teixeira Gonçalves	Ex- Diretor Regional do Tesouro	Até 19 de abril de 2015
	Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública	A partir de 20 de abril de 2015
Duarte Nuno Nunes de Freitas	Diretor Regional do Tesouro	De 21 de abril de 2015 até 3 de junho de 2015
	Diretor Regional do Orçamento e Tesouro	A partir de 4 de junho de 2015 até à data
Andreia Sofia L. Bernardo	Diretora de Serviços de Coordenação, Património e Apoios Financeiros	A partir de 10 abril de 2008 até 31 de maio de 2016

#### 2.5. GRAU DE COLABORAÇÃO

A execução dos trabalhos da auditoria decorreu dentro da normalidade, sendo de realçar a boa colaboração e disponibilidade demonstradas pelos responsáveis e funcionários contactados, tanto na prestação dos esclarecimentos como na preparação e compilação da documentação solicitada.

#### 2.6. PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO

Para efeitos do contraditório, procedeu-se à audição do Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, do Diretor Regional do Orçamento e Tesouro e da Diretora de Serviços de Coordenação, Património e Apoios Financeiros e ainda dos anteriores Secretário Regional do Plano e Finanças e Diretor Regional do Tesouro, relativamente ao conteúdo do relato da auditoria<sup>5</sup>, em observância do preceituado nos art.ºs 13.º e 87.º, n.º 3, ambos da LOPTC<sup>6</sup>.

Apenas respondeu ao contraditório o atual Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública<sup>7</sup>, tendo o anterior Secretário Regional do Plano e Finanças subscrito as alegações do atual Secretário Regional<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Cfr. a orgânica da DROT, aprovada pelo DRR n.º 12/2015/M, de 17 de agosto, designadamente o seu art.º 11.º, n.º 2, al. a) que dispõe competir-lhe: “Acompanhar e produzir relatórios, de índole financeira, sobre as participações da Região Autónoma da Madeira em sociedades, sobre as concessões e sobre as parcerias público-privadas, por forma a permitir que sejam tomadas as medidas necessárias para zelar pelos ativos e pela função acionista da Região Autónoma da Madeira e para garantir a sua sustentabilidade”.

<sup>5</sup> Cfr. os ofícios da SRMTC, n.ºs 1231, 1232, 1233 e 1234, todos de 07/6/2016. Através do ofício n.º 2.353, de 22/6/2016, o Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública solicitou a prorrogação (por mais cinco dias úteis) do prazo inicialmente concedido para o exercício do contraditório (10 dias úteis). Por despacho da Juíza Conselheira, proferido em 23/6/2016, foi concedida a prorrogação solicitada que lhe foi comunicada, através do ofício da SRMTC, n.º 1378, de 23/6/2016.

<sup>6</sup> Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aprovada pela Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 87-B/98, de 31 de dezembro, 1/2001, de 4 de janeiro, 55 -B/2004, de 30 de dezembro, 48/2006, de 29 de agosto, 35/2007, de 13 de agosto, 3 -B/2010, de 28 de abril, e 61/2011, de 7 de dezembro, e Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro.

<sup>7</sup> Através de ofício do Gabinete do Secretário Regional n.º 2.425, de 28/06/2016, com o registo de entrada na SRMTC n.º 1765, na mesma data.

<sup>8</sup> Através do ofício registado na SRMTC, com o n.º 1796, de 30/6/2016.

As alegações apresentadas, conjuntamente com a documentação que as acompanhou, foram apreciadas e tomadas em consideração na fixação da matéria de facto e de direito deste relatório, através da transcrição das questões controvertidas ao longo dos seus pontos, às quais se adicionaram os comentários pertinentes.

## 2.7. ENQUADRAMENTO LEGAL DA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP)

Na década de noventa, o “*procurement*” tradicional perdeu espaço de influência em favor de um novo instrumento de intervenção pública - a parceria público-privada - mercê do qual as autoridades públicas se associam, de forma duradoura, a agentes privados no domínio do desenvolvimento infraestrutural e da prestação de serviços públicos com vista à satisfação das necessidades coletivas, e em cujo âmbito são mobilizadas as capacidades de financiamento e de gestão privadas.

Num contexto marcado pela desintervenção do Estado na economia e da reconfiguração do papel e das funções do sector público, a participação da iniciativa privada na esfera do “*new public management*”, através da parceria público-privada, afirma-se como uma alternativa na provisão e financiamento dos serviços públicos, na medida em que permitiria compaginar a realização das tarefas públicas essenciais com o imperativo decorrente da necessidade de conter o crescimento do endividamento público ditado pelo Pacto de Estabilidade da União Europeia.

Apoiando-se numa estrutura de repartição dos investimentos, dos riscos, das responsabilidades e dos ganhos, com vista a “*mitigar uma falha de mercado no domínio da provisão de infraestruturas ou serviços públicos distinguindo-se da provisão pública tradicional e da provisão privada*”<sup>9</sup>, a figura da parceria público-privada facilita a captação do “*know-how*” técnico e tecnológico, a eficiência e a flexibilidade de gestão, a capacidade financeira e o envolvimento ativo e prolongado do setor privado na execução de políticas públicas, deixando o parceiro privado de ser um fornecedor ou prestador de serviços do setor público para assumir a partilha da responsabilidade pela boa gestão pela qualidade dos ativos e dos serviços públicos que fornece ou presta<sup>10</sup>.

A solução preconizada pela parceria público-privada privilegia a técnica financeira do “*private finance initiative*” (PFI), à qual subjaz um relacionamento de longo prazo entre o Estado, os patrocinadores do sector privado (os investidores de capital) e os financiadores (as instituições financeiras que oferecem os empréstimos para a operação), baseado na otimização do risco e na capacidade de o projeto objeto de apoio gerar, ao longo do seu período de vida útil, o volume de receitas (*cash flows* previsíveis) necessário ao reembolso do financiamento e à remuneração adequada (ponderada pelos riscos) dos capitais investidos, em vez dos ativos gerais ou dos créditos dos investidores, uma vez que os financiamentos são protegidos por todos os ativos do projeto, incluindo os contratos de receita<sup>11</sup>.

A alocação dos fluxos monetários gerados pelo projeto ao serviço da dívida permite, assim, a conciliação das competências empresariais privadas com o interesse de grandes instituições financeiras, já que o mesmo assenta numa forte alavancagem financeira proporcionada, normalmente, por uma “*pool*” de instituições bancárias, que asseguram, em mais de 70%, o volume do investimento,

---

Mediante o ofício registado na SRMTC, sob o n.º 1733, de 23/6/2016, o ex-Secretário Regional do Plano e Finanças solicitou a prorrogação (por mais cinco dias úteis) do prazo inicialmente concedido para o exercício do contraditório (10 dias úteis). Por despacho da Juíza Conselheira, proferido em 24/6/2016, foi concedida a prorrogação solicitada que lhe foi comunicada, através do ofício da SRMTC, n.º 1387, de 24/6/2016.

<sup>9</sup> Cfr. “*As Parcerias Público-Privadas: Instrumento de uma nova governação Pública*”, de Maria Eduarda Azevedo, pags 427 a 430.

<sup>10</sup> A parceria público-privada implica um feixe de contratos: o contrato de concessão, o contrato de conceção e construção, o contrato de operação e manutenção, o contrato de financiamento, o contrato de garantias, o acordo interbancário de proteção do risco de taxa de juro.

<sup>11</sup> Referir que os ativos do projeto (incluindo a tesouraria da sociedade veículo) são frequentemente oferecidos como garantia aos bancos credores, funcionando as relações contratuais com terceiros (fornecedores, seguradoras, compradores, entidades públicas e os mais diversos prestadores de bens, serviços e competências) como elementos importantes na atenuação do risco e, por conseguinte, na viabilidade do financiamento do próprio projeto.





## Tribunal de Contas

### *Secção Regional da Madeira*

---

desenrolando-se, por seu turno, o projeto dentro de uma entidade jurídica autónoma, criada especificamente com esse propósito (sociedade veículo do projeto), ficando a sua estrutura económico-financeira completamente separada de quaisquer outros interesses dos promotores (“fora de balanço”), a qual responde, prioritariamente, pela regularização do financiamento bancário (dívida sénior), e só depois pelo restante financiamento privado (dívida subordinada) e pela remuneração acionista.

Sem embargo das suas vantagens, a escolha da parceria público-privada pelo Estado pressupõe uma análise do “*value for money*” da despesa pública, tendo por base o comparador do setor público (CSP), destinada a avaliar a obtenção de mais-valias face às práticas de financiamento do investimento do setor público típicas da gestão pública tradicional.

Sobre a delimitação concetual da parceria público-privada, o ordenamento jurídico comunitário não fornece um conceito comum nem tão pouco um quadro normativo específico, considerando-a uma “*forma de cooperação entre as autoridades públicas e as empresas, tendo por objectivo assegurar o financiamento, a construção, a renovação, a gestão ou a manutenção de uma infra-estrutura ou a prestação de um serviço*”<sup>12</sup>, remetendo para cada Estado-Membro a definição das regras do modelo da parceria público-privada a adotar no respetivo país, de acordo com o seu direito nacional, salvaguardados, no entanto, os princípios e as regras constantes do Tratado, quanto à transparência, à igualdade de tratamento, à proporcionalidade e ao reconhecimento mútuo (art.ºs 43.º e 49.º do Tratado).

À semelhança de outros países europeus, também Portugal - e a própria Região -, com fundamento em constrangimentos orçamentais e na necessidade de conter o crescimento do endividamento público recorreu (em grande medida) a esta nova abordagem da gestão pública, muito embora, na altura do lançamento das primeiras parcerias tanto a nível nacional como regional, não existisse o adequado suporte legal.

Este vazio legislativo foi suprido com a definição de regimes setoriais específicos para cada projeto ou grupo de projetos, com particular enfoque na figura da concessão e em procedimentos tradicionais de contratação de obras públicas, envolvendo a componente relativa ao procedimento por negociação, dada a natureza e a complexidade contratual inerente aos respetivos projetos<sup>13 14</sup>.

No plano nacional, a Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, que aprovou a Lei de Enquadramento Orçamental, trouxe um conjunto de disposições aplicáveis às PPP, que se consubstanciaram,

---

<sup>12</sup> Segundo Maria Eduarda Azevedo, in “*As Parcerias Público-Privadas: Instrumento de uma nova governação Pública*”, foi “*da Comissão Europeia o propósito de criar um conceito comum de PPP, a fim de assegurar a compatibilização dos modelos de parceria nacionais com as regras do mercado interno. Um objetivo que veio a ser abandonado, substituído pela descrição da figura como resulta do Livro Verde [sobre as “Parcerias público-privadas e o direito comunitário em matéria de contratos públicos e concessões” da Comissão Europeia, de 30 de abril de 2004, (COM 327/2004)], que assenta “ num corpo nuclear de características que representam uma referência obrigatória e evidenciam um núcleo-duro de atributos que merecem a adesão de Países e Organizações Internacionais” e que são os seguintes:*

- A duração de longa duração da cooperação entre o parceiro do sector público e o parceiro do sector privado, sobre os diferentes aspetos do projeto.
- O modo de financiamento do projeto, assegurado em parte pelo sector privado, por vezes através de complexas montagens jurídico-financeiras envolvendo os diversos intervenientes.
- O papel importante do agente económico, que participa em diferentes fases do projeto (conceção, realização, aplicação, financiamento).
- O parceiro do sector público concentra-se essencialmente na definição dos objetivos a atingir em termos de interesse público, de qualidade dos serviços propostos, de política dos preços, e assegura o controlo do cumprimento destes objetivos.
- A distribuição dos riscos entre o parceiro do sector público e o parceiro do sector privado, para o qual são transferidos riscos habitualmente suportados pelo sector público.

<sup>13</sup> A primeira referência legislativa às PPP surge na área da saúde com o DL n.º 185/2002, de 20 de agosto.

<sup>14</sup> O recurso formal a PPP ocorreu, pela primeira vez, em 1994, com a Concessão Lusoponte, ligada à construção, o funcionamento, a exploração e manutenção da Ponte Vasco da Gama e a exploração e manutenção da Ponte 25 de Abril. Ela volta a ressurgir, em datas mais próximas do contrato com a VIALITORAL (de janeiro de 2000), com as concessões rodoviárias do Oeste (de dezembro de 1998) do Norte (de julho de 1999) e da Beira Interior (de setembro de 1999).

fundamentalmente, na obrigatoriedade de, previamente à contratação, se proceder a uma análise do *value for Money (VFM)* da despesa pública face a outras alternativas de contratação, através da elaboração do comparador do sector público (CSP), a sua sujeição a uma programação plurianual, a observância do princípio da equidade intergeracional, e o estabelecimento de um limite máximo para este género de despesas no diploma que aprova o orçamento do Estado<sup>15</sup>.

A primeira iniciativa legislativa, especificamente orientada para a parceria público-privada, emergiu do DL n.º 86/2003, de 26 de abril, através do qual o Estado e os outros entes públicos procuraram “*desenvolver modelos alternativos e experiências inovadoras de relacionamento com entidades privadas*” com vista a aproveitar a capacidade de gestão do setor privado e com isso melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços públicos prestados e gerar poupanças na utilização dos recursos públicos.

O diploma em causa teve a virtualidade de instituir no ordenamento jurídico nacional o conceito de parceria público-privada e de estabelecer as normas gerais a aplicar pelo Estado na definição, conceção, preparação, concurso, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global da parceria, em cujo âmbito conflui o princípio da subsidiariedade, segundo o qual a parceria apenas se justifica quando se revela vantajosa em confronto com o comparador de sector público.

Em 2006, a arquitetura legal da parceria público-privada gizada pelo DL n.º 86/2003, foi aperfeiçoada<sup>16</sup>, acabando, por ser revogada em 2012, no quadro da vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, com a publicação do DL n.º 111/2012, de 23 de maio.

Em concreto, a revisão do regime visou responder às exigências daquele Programa, sobretudo na parte em que obrigava o Estado Português a introduzir no ordenamento jurídico um quadro legal e institucional reforçado, no âmbito do Ministério das Finanças, que permitisse um efetivo e rigoroso controlo dos encargos, bem como dos riscos, associados às PPP.

Tendo em vista o reforço da tutela do interesse financeiro público, o diploma em causa postula não só o alargamento do seu âmbito de aplicação (que se estende às empresas públicas e às entidades por estas constituídas que passam a considerar-se parceiros públicos), como a adoção de medidas de transparência dos processos relacionados com as parcerias (mediante a publicitação obrigatória dos documentos conexos com as mesmas), a exigência da realização de análises de comportabilidade orçamental e de sensibilidade (através de uma análise custo-benefício e da elaboração de uma matriz de partilha de riscos, com uma clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros), no respeitante às decisões suscetíveis de gerar encargos.

---

<sup>15</sup> Cfr. os art.ºs 10.º, 18.º, 19.º, 31.º, al. 1.) e 37.º, alíneas c) e d), da Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, alterada pela Lei Orgânica n.º 2/2002, de 28 agosto, e pelas Leis n.ºs 23/2003, de 2 de julho, 48/2004, de 24 de agosto, 48/2010, de 19 de outubro, 22/2011, de 20 de maio, 52/2011, de 13 outubro, 37/2013, de 14 de junho e 41/2014, de 10 de julho. Revogada pela Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro.

Referir que, nos termos do art.º 2.º, n.º 6, da LEO “*são aplicáveis aos orçamentos dos subsectores regional e local os princípios e as regras contidos no título II, bem como, com as devidas adaptações, o disposto no artigo 17.º, devendo as respectivas leis de enquadramento conter as normas adequadas para o efeito*”. Assim como o Título V que versa a estabilidade orçamental (art.º 83.º).

A contabilização no orçamento de todos os encargos com as PPP, isto é, a classificação económica das despesas com PPP consta do DL n.º 26/2002 de 14 de Fevereiro.

<sup>16</sup> Através do DL n.º 141/2006, de 27 de julho, o qual visou “*instituir princípios gerais de eficiência e economia, designadamente através de uma mais cuidada avaliação da possível repartição do risco e da criação de incentivos à definição de parcerias financeiramente sustentáveis e bem geridas (...), corrigindo deficiências ou fragilidades do regime originário e introduzindo um conjunto de inovações*”, designadamente, em matéria de alargamento do âmbito de aplicação do regime, do modo de funcionamento das comissões de acompanhamento das parcerias em preparação, da obrigatoriedade de se constituírem, via de 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, e da definição dos procedimentos a observar quando existam situações ou se pretendam tomar decisões suscetíveis de gerar novos encargos para o parceiro público ou para o Estado (cfr. o preâmbulo do diploma antes citado).



## Tribunal de Contas

### *Secção Regional da Madeira*

---

Concomitantemente, o invocado diploma estabilizou o conceito de parceria público-privada<sup>17</sup> e procedeu à criação da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, com particular responsabilidade na preparação, desenvolvimento, execução e acompanhamento global de processos de parcerias, e na prestação de apoio técnico ao Ministério das Finanças em matérias de natureza económico-financeira.

De permeio, o Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo DL n.º 18/2008, de 18 de janeiro, aplicável às parcerias, *ex vi* dos artigos 2.º, n.º 7, 15.º, 45.º do DL n.º 111/2012, trouxe algumas melhorias no processo de avaliação das propostas e simplificou alguns procedimentos, mas não disciplinou todas as matérias relativas às PPP, em particular as que se referem aos procedimentos internos a observar pelo setor público, quer na fase da preparação e desenvolvimento dos projetos, quer na fase de execução e acompanhamento dos contratos.

No respeitante ao normativo inserto no Código dos Contratos Públicos (de 2008) sobre PPP, relevam-se as matérias relacionadas com os direitos de *step in* e *step out* (pela entidade financiadora, no âmbito de um *projet finance*), as questões sobre partilha de riscos e de reposição do equilíbrio financeiro, ou a execução e modificação de PPP, e em particular, o exercício do direito de sequestro pela entidade financiadora (no âmbito de um “*projet finance*”).

Hoje é consabido que as PPP possibilitaram a construção de infraestruturas (saúde, transportes rodoviários, ferroviários) sem impactar, substancialmente, os critérios do défice e da dívida pública decorrentes do Pacto de Estabilidade e Crescimento através da diluição do esforço financeiro associado às elevadas despesas de capital dos projetos infraestruturais pelas gerações futuras<sup>18</sup>.

Não obstante, o recurso à PPP obriga a uma aprofundada ponderação prévia tendo em atenção a sua sustentabilidade orçamental e a análise da eficiência da despesa pública, por confronto com outras opções próprias do modelo tradicional, sob pena de se colocar em risco o equilíbrio das finanças públicas, em resultado da falta de transparência na repartição futura daqueles encargos, da sua comportabilidade orçamental e da remuneração excessiva do parceiro privado.

Situação que, de resto, a crise internacional, financeira e das dívidas soberanas europeia, de 2008 e 2011, que atingiu fortemente os países do sul da Europa, e em particular Portugal, confirmou, quando denotou o acentuado desequilíbrio macroeconómico das finanças públicas<sup>19</sup> que obrigou à negociação

---

<sup>17</sup> Definindo-a como “ *o contrato ou a união de contratos, por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar, mediante contrapartida, o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, em que a responsabilidade pelo investimento, financiamento, exploração, e riscos associados, incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado*” (art.º 2.º, n.º 1).

<sup>18</sup> Neste sentido, o preâmbulo do DLR n.º 21-A/99/M, que criou a VIALITORAL, entidade abrangida pela presente auditoria, enfatiza que “*A sobrecarga repetida do orçamento regional com os encargos de construção e conservação de troços rodoviários de relevante interesse regional carece de ser substituída por uma lógica mais conforme às soluções de financiamento que, de resto, têm sido preferidas em todo o espaço da União Europeia e merecido um incremento muito significativo em Portugal*”. Assim como a RCG, n.º 1474/99, que define os procedimentos para a escolha das entidades interessadas em participar no capital social da VIALITORAL quando se refere à “*necessidade de substituir a sobrecarga existente no orçamento regional com os encargos de construção e conservação de troços rodoviários de relevante interesse regional, por uma lógica de financiamento mais conforme e que, de resto, tem sido a preferida quer para o todo nacional, quer para todo o espaço da União Europeia*”. Cfr., também, as “*Linhas de Orientação (Guide Lines) e Procedimentos para o desenvolvimento de Auditorias Externas a PPP*”, Tribunal de Contas, 2008.

Referir que o EUROSTAT, só em 2004, por força da decisão n.º 18/2004, de 11 de Fevereiro, estabeleceu regras para mitigar a desorçamentação dos encargos do Estado com as PPP.

<sup>19</sup> Em 2003, a CE já manifestava preocupação com a possibilidade de a única motivação para a crescente difusão das PPP se encontrar na vontade de serem contornadas as limitações orçamentais, impostas pelo Pacto de Estabilidade e Crescimento, em matéria de défice e dívida pública (cfr. a comunicação da Comissão Europeia ao Conselho e Parlamento Europeu, COM (2003), de 21/05).

da República Portuguesa com a União Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, em maio de 2011, de um programa de assistência económica e financeira (PAEF)<sup>20</sup>.

Entre as medidas orçamentais assumidas expressamente pelo Governo Português, no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, na sua versão de 15 de março de 2013, figura o compromisso de executar o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, assumindo expressamente o dever de rever os contratos de parceria público-privada (PPP) do sector rodoviário com o objetivo de reduzir os encargos que deles resultam para o erário público.

Outrossim, a Região Autónoma da Madeira, no PAEF-RAM, assinado em janeiro de 2012 com a República Portuguesa, comprometeu-se, no que respeita às PPP regionais, a tomar as medidas, incluindo de natureza legislativa, que se revelassem necessárias, tendo por referência as modificações em curso no universo das PPP estaduais com vista a assegurar o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Estado Português ao abrigo do Programa de Assistência Económica e Financeira a Portugal. Entre essas medidas, destaca-se a necessidade de renegociar os contratos de PPP rodoviárias vigentes (a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO), com vista à redução das responsabilidades financeiras que daí emergem para a Região Autónoma da Madeira (medidas 68 a 70 do Programa).

---

<sup>20</sup> Em 17 de maio de 2011, foram assinados entre o Governo Português, o Banco Central Europeu (BCE), a CE e o FMI os seguintes Memorandos de Entendimento: o Memorando de Políticas Económicas e Financeiras (MEFP), o Memorando de Entendimento Técnico (MET), e o Memorando sobre as Condicionalidades de Política Económica (MoU), estabelecendo este último, no seu ponto 3.20, a necessidade de “*Pôr em prática um quadro legal e institucional reforçado, no âmbito do Ministério das Finanças e da Administração Pública, para a avaliação de riscos ex-ante da participação em PPP, concessões e outros investimentos públicos, bem como a monitorização da respetiva execução (...)*”.



### 3. RESULTADOS DA ANÁLISE

Os resultados do trabalho efetuado são apresentados através da identificação dos principais aspetos associados aos encargos da Região resultantes dos (dois) contratos de parceria público-privada da Região, no setor rodoviário, e à renegociação dos aludidos contratos determinada pelo PAEF-RAM<sup>21</sup>.

As apreciações realizadas apoiam-se na documentação de suporte remetida pela Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública e, ainda, na informação coligida durante os trabalhos de campo<sup>22</sup>.

#### 3.1. AS PPP RODOVIÁRIAS DA REGIÃO

As concessões atribuídas visaram a exploração, conservação e manutenção de alguns troços de estradas regionais, tendo sido atribuídas em regime de concessão de serviço público [(cláusula 5.ª (VIALITORAL) e 9.ª (VIAEXPRESSO) dos contratos)], em que os encargos com a construção das infraestruturas foram suportados pelo orçamento regional.

Em termos de direito positivo, o Código dos Contratos Públicos define a concessão de serviço público como o contrato pelo qual o co-contratante se obriga a gerir, em nome próprio e sob sua responsabilidade, uma atividade de serviço público, durante um determinado período, sendo remunerado pelos resultados financeiros dessa gestão ou, diretamente, pelo contraente público (cfr. o art.º 407.º).

##### 3.1.1. O modelo de contratação adotado na VIALITORAL

O contrato de concessão de serviço público de exploração e manutenção do troço rodoviário da VR1 (anteriormente designada de Estrada ER101) compreendido entre a Ribeira Brava e Machico, em regime de exclusivo e sem cobrança direta aos utilizadores, celebrado com a VIALITORAL, remonta ao início de 2000<sup>23</sup>, numa época em que não existia suporte legal sobre a matéria.

<sup>21</sup> Referir que a minuta de “*Alteração parcial de pacto e aumento de capital da VIALITORAL*” foi visada pelo TC, em 29 de junho de 2000 (processo de fiscalização prévia n.º 91/00), conforme resulta do ofício n.º CV/377/00, de 3 de julho de 2000, remetido ao Gabinete do Secretário Regional do Plano e da Coordenação. Quanto ao “*contrato de concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais sem cobrança aos utilizadores, celebrado entre a RAM e a Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A.*” (processo de fiscalização prévia n.º 173/2004), o mesmo foi devolvido definitivamente com os fundamentos constantes da Decisão n.º 63/FP/2004, de 16 de dezembro.

Salientar ainda que a SRF, em sintonia com o disposto nos respetivos Memorandos de Entendimento e nos Acordos Quadro, remeteu ao TC as alterações dos CC em apreço “*formalizadas em 15 de março do corrente ano*” (Processo de visto n.ºs 37 e 38/2016), Sobre os referidos processos, o Tribunal pronunciou-se no seguinte sentido: “*Devolva-se definitivamente uma vez que o presente instrumento jurídico, que introduz modificações objetivas num contrato de concessão anteriormente celebrado, encontra-se dispensado de fiscalização prévia, nos termos previstos na al. d) do n.º 1 do art.º 46.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, no texto fixado pelo texto fixado pela Lei n.º 61/2011, de 7 de dezembro (...)*”. Os elementos instrutórios dos respetivos processos de fiscalização prévia foram tidos em consideração no presente documento, na medida da sua pertinência.

<sup>22</sup> Através dos ofícios da SRF, n.ºs 430, de 19 de junho de 2015, e 844, de 1 de setembro de 2015, e respetivos anexos, e ainda dos mails de 15 e 23 de março; e de 5 e 15 de abril, todos de 2016.

<sup>23</sup> Concretamente, a 28 de janeiro daquele ano, com a duração de 25 anos. Mais tarde, e na sequência da publicação do DLR n.º 27/2001/M, de 25/08, o referido contrato foi objeto de um aditamento (celebrado em 11 de outubro de 2002), do qual resultou a integração do lanço Machico Sul – Caniçal na concessão, com a extensão de cerca de 7 Km. Do aditamento resultaram alterações ao contrato, designadamente, nas bandas e tarifas, no reforço do financiamento bancário, na equação financeira (designada de Caso Base Extensão), no reforço da capital social da concessionária (de € 3.750,0 mil) e nas regras do equilíbrio financeiro, por alterações das taxas de juro.

Neste circunstancialismo, a prática seguida pela Região foi em tudo semelhante à adotada no plano nacional, criando legislação específica para o efeito, ao abrigo dos poderes e competências consagrados na CRP e no Estatuto Político Administrativo da Região<sup>24</sup>.

No que aqui interessa, referir que o lançamento desta parceria não foi precedido de qualquer análise de sustentabilidade económico-financeira do modelo para o erário público regional, situando-se a montagem da concessão em momento anterior à entrada em vigor do quadro legal que instituiu a obrigatoriedade de demonstração da mais-valia do projeto, por oposição à forma alternativa pública (o DL n.º 86/2003, de 26 de abril)<sup>25</sup>.

Constituiu uma singularidade do processo o facto da infraestrutura rodoviária se encontrar quase integralmente construída, razão pela qual a PPP resultou mais numa entrada de capital para a concedente com a transferência da exploração para o parceiro privado do que na disponibilização de um novo bem público.

Em síntese, o procedimento envolveu, numa primeira fase, a constituição da empresa, a delimitação da concessão, a determinação das respetivas bases e a adjudicação da concessão através de diploma dimanado da Assembleia Legislativa da Madeira<sup>26</sup>. A empresa concessionária adquiriu a forma de sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos, permitindo, no entanto, o diploma que a criou (no seu art.º 3.º) a realização de futuros aumentos de capital, a serem subscritos por potenciais interessados na exploração da concessão, com a condição de a participação da RAM não ficar abaixo dos 20% (art.º 4.º)

A fase subsequente - escolha e seleção dos acionistas da concessionária -, processou-se nos termos da RCG n.º 1474/99, de 07/10, com a publicitação de anúncio<sup>27</sup>, onde era dado a conhecer a todos os potenciais interessados a possibilidade de apresentarem uma declaração de intenções para participar no aumento especial de capital social da concessionária, nos termos e condições estabelecidos na aludida Resolução, nos estatutos da concessionária e nas Bases da Concessão.

A aceitação das condições de subscrição do capital social pelo agrupamento que *“reun[iu] todos os requisitos estabelecido pelo Governo Regional e ainda oferec[eu] as garantias de boa execução quer em termos técnicos, quer em termos financeiros dos serviços a concessionar [e que] integra a grande maioria das empresas que construíram ou estão a construir os lanços a concessionar”* consta da RCG n.º 95/2000, de 20/01.

Seguiu-se o cumprimento de uma sequência de formalismos, com destaque para a outorga do contrato de concessão, a responsabilidade pelo financiamento da operação, nos termos e condições dos Anexos ao CC (o Contrato de Financiamento e o Acordo de Subscrição e Realização de Capital), o pagamento à concedente de um determinado montante pela transferência das vias (a qual poderia ser aumentada, no caso da extensão do objeto concessão, na proporção da quilometragem acrescida), o direito a receber da concedente determinados montantes anuais, em função da utilização e / ou disponibilidade

---

<sup>24</sup> No caso, o DLR n.º 21-A/99/M, que cria a VIALITORAL, autoriza a adjudicação da concessão da exploração e manutenção, em regime de serviço público, de exclusividade e de portagem sem cobrança aos utilizadores do troço rodoviário da ER 101 compreendido entre Ribeira Brava e Machico, e aprova as respetivas bases de concessão.

<sup>25</sup> Esta conduta foi já objeto de reparo pelo Tribunal de Contas, nos Relatórios n.ºs 21/2004-FS/SRMTC, de 28/5, e 9/2005-FS/SRMTC, de 18/6, para onde se remete para maior desenvolvimento.

<sup>26</sup> Especificamente, o DLR n.º 21-A/99/M, de 24/08. A adjudicação foi realizada através da RCG n.º 100/2000, de 27 de janeiro, publicada no JORAM, I Série, n.º 8, de 2 de fevereiro.

<sup>27</sup> Em dois jornais de circulação regional (Diário de Notícias e Jornal da Madeira) e outro nacional (Diário Económico), todos de 11 de outubro de 1999, como se infere da RCG n.º 95/2000, de 17 de janeiro de 1999, publicada no JORAM, I Série, n.º 5, de 20 de janeiro.



da via e a aceitação do modelo de exploração e de repartição de riscos (a equação de equilíbrio financeiro), refletido no Caso Base<sup>28</sup>.

Conjuntamente com a aprovação da proposta apresentada pelo agrupamento de empresas, foi aprovado o aumento extraordinário de capital e a minuta do contrato de concessão e respetivos Anexos.

O procedimento culminou com a outorga do contrato, entre a RAM e a empresa concessionária, esta já na posse de capitais maioritariamente (80%) privados, em 28 de janeiro de 2000.

Uma nota ainda para referir que a linha evolutiva do contrato de concessão até à data da auditoria encontra-se detalhada no Anexo II, para onde se remete para ulteriores desenvolvimentos assim como para os Relatórios da SRMTC, n.ºs 21/2004-FS/SRMTC, de 28/5 e 9/2005-FS/SRMTC, de 18/6, que incidiram sobre o mencionado contrato.

No mais, as novidades surgidas em 2012, após a vigência do PAEF-RAM, são transversais ao contrato de concessão da VIAEXPRESSO, pelo que serão tratadas em conjunto, nos pontos subsequentes deste documento.

### **3.1.2. O modelo de contratação adotado na VIAEXPRESSO**

Entrando na análise do segundo contrato objeto da auditoria, o contrato de concessão do serviço público de exploração, conservação e manutenção de determinados lanços de via e conjuntos viários associados, em regime de exclusivo e sem cobrança direta aos utilizadores, formalizado com a concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, importa sublinhar que o modelo adotado pela Região na situação compendiada no ponto precedente foi aqui replicado.

Contudo, a atribuição da concessão à VIAEXPRESSO, concretizada pelo DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, deu-se na plena vigência do DL n.º 86/2003, de 26 de abril, que aprovou o regime jurídico das parcerias público-privadas, o qual (já na sua versão originária) obrigava a Administração Pública a respeitar um conjunto de pressupostos antes da decisão de lançamento da PPP (art.ºs 6.<sup>º</sup> e 10.<sup>º</sup> daquele diploma), nomeadamente, a avaliação das suas vantagens relativamente a outras formas de alcançar os mesmos fins, implicando também uma avaliação financeira comparativa das PPP, por confronto com o comparador do sector público (art.º 6.<sup>º</sup>, n.º 1, al. c); art.º 8.<sup>º</sup>, n.º 10, art.º 9.<sup>º</sup>, n.º 2, e art.º 11.<sup>º</sup>, n.ºs 1 e 3, todos do mencionado diploma).

Acresce ainda que, de acordo com aquele regime, a avaliação do mérito da PPP devia verificar-se em três momentos: antes do lançamento da PPP [(cfr. o art.º 6.<sup>º</sup>, n.º 1, al. c)], durante o procedimento de formação da PPP (art.º 9.<sup>º</sup>, n.º 2 e art.º 11.<sup>º</sup>, n.º 3); e antes do ato de adjudicação (art.º 11.<sup>º</sup>, n.ºs 1 e 2).

Referir que, à data dos factos, a Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, que aprovou a Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), cujo Título II e art.º 14.<sup>º</sup>, era (já, e à época) aplicável aos orçamentos das Regiões Autónomas, por força do disposto no seu art.º 2.<sup>º</sup>, n.º 5, determinava que as

<sup>28</sup> O agrupamento era constituído por 8 empresas: Somague- Engenharia, S. A., Construtora do Tâmega S.A., Tecnovia – Madeira, Sociedade de Empreitadas Limitada, Zagope-Empresa Geral de Obras Públicas Terrestres e, Marítimas S.A., Tecnorocha-Sociedade de Escavações Desmonte de Rochas, S.A., Avelino Farinha & Agrela, Lda, Somague- Concessões e Serviços, S.A. e Finpro SGPS, S.A.

<sup>29</sup> Enuncia os pressupostos para o lançamento e a contratação da parceria público-privada (no seu art.º 6.<sup>º</sup>), entre os quais se destacam os seguintes:

- O cumprimento, quando for o caso, das normas relativas à programação financeira plurianual constantes da lei de enquadramento orçamental [al. a)];
- A clara enunciação dos objetivos da parceria, definindo os resultados pretendidos e permitindo uma adequada atribuição das responsabilidades das partes [al. b)];
- A quantificação e comparação das vantagens da parceria relativamente a formas alternativas de alcançar os mesmos fins, avaliadas nos termos previstos no n.º 2 do art.º 19.<sup>º</sup> da LEOE [al. c)];
- A prévia adequação às normas legais e demais instrumentos normativos bem como a obtenção das autorizações e pareceres administrativos exigidos [al. d)];
- Evitar a excessiva oneração das gerações futuras (e a limitação da atuação de governos futuros) por via de compromissos insustentáveis no longo-prazo [al. e)].

despesas correspondentes a formas de parceria dos setores público e privado estavam sujeitas à disciplina orçamental, o que implicava a obrigação de se proceder à especificação orçamental dos encargos das mesmas, e ainda que tais projetos deviam ser estruturados por programas e sujeitos à elaboração de programas alternativos de financiamento, com o objetivo, entre outros, de avaliar a economia, a eficiência e a eficácia da sua realização (cfr. o art.º 16.º do mencionado diploma).

Contudo, a informação coligida na auditoria evidencia que o regime jurídico das parcerias público-privadas não foi observado no caso vertente, visto ter sido entendimento da SRF<sup>30</sup> “*aquando da constituição da parceria público-privada com a VIAEXPRESSO da Madeira, S.A que não seria aplicável o DL n.º 86/2003, de 26 de abril.*”

*Efetivamente, foi considerado que o Decreto-lei n.º 86/2003, de 26 de abril, não era uma Lei Geral da República, já que na parte final do preâmbulo daquele diploma apenas está invocada disposição constitucional que habilitou o Governo à aprovação do mesmo, e nenhuma referência é feita quanto à audição das Assembleias Legislativas Regionais, como seria obrigatório, caso nas Regiões Autónomas aquele Decreto-Lei tivesse aplicação.*

*O Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, foi aprovado ao abrigo Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma da Madeira, legislação regional específica, tendo sido de acordo com o normativo contido naquele diploma regional que foi estabelecido os termos em que se processou a constituição da parceria público-privada.”*

Sobre a inaplicabilidade do regime jurídico constante daquele diploma às PPP lançadas pela Região, interessa salientar que semelhante argumentação foi já sustentada no Relatório da “*Auditoria à concessão, exploração, conservação e manutenção dos lanços de estradas regionais atribuídos à VIAMADEIRA, S.A*” (Relatório n.º 14/2012-FS/SRMTC, de 15 de novembro), para onde se remete para ulterior desenvolvimento.

No contexto do aludido Relatório, o Tribunal defendeu que “*Quanto à invocada inaplicabilidade do RJPPP à RAM, assinala-se que, na falta de legislação regional própria sobre matéria não reservada à competência dos órgãos de soberania, aplicam-se nas regiões autónomas as normas legais em vigor no todo nacional como estabelece o n.º 2 do art.º 228.º da CRP.*”

Entendimento que de resto aqui se reitera. O qual induz à conclusão de que a inobservância do disposto no DL n.º 86/2003, de 26 de abril no lançamento da PPP adjudicada à VIAEXPRESSO se mostraria suscetível de tipificar uma infração financeira, punível com multa, em sede de responsabilidade sancionatória, face à previsão do art.º 65.<sup>o31</sup>, n.º 1, al. b), da LOPTC<sup>32</sup>. Não obstante, o decurso do prazo decorrido desde a data da prática da infração (2004) até ao início da presente auditoria (14/05/2015) conduziu à extinção do procedimento tendente à efetivação da responsabilidade financeira, por prescrição, por força do disposto no art.º 69.º, n.º 2, al. a), conjugado com o n.º 1 do art.º 70.º da citada LOPTC.

Afora a questão acima exposta, os trâmites relacionados com a constituição da concessionária até à celebração do contrato de concessão seguiram de perto o *iter* percorrido pela concessão da VIALITORAL que se sintetiza, nos pontos subsequentes, para uma melhor dilucidação da matéria em debate.

---

<sup>30</sup> Cfr. o teor da mensagem eletrónica remetida pela SRF ao Tribunal, em 23/3/2016.

<sup>31</sup> Segundo a qual o Tribunal de Contas pode aplicar multas “*Pela violação das normas sobre a elaboração e execução dos orçamentos, bem como da assunção, autorização ou pagamento de despesas públicas ou compromissos*”.

<sup>32</sup> Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aprovada pela Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 87-B/98, de 31 de dezembro, 1/2001, de 4 de janeiro, 55 -B/2004, de 30 de dezembro, 48/2006, de 29 de agosto, 35/2007, de 13 de agosto, 3 -B/2010, de 28 de abril, e 61/2011, de 7 de dezembro, 2/2012, de 6 de janeiro, e 20/2015, de 9 de março.





### **3.1.3 Constituição da VIAEXPRESSO**

A VIAEXPRESSO foi criada pelo DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro<sup>33</sup>, que lhe atribuiu a concessão de serviço público de exploração, conservação e manutenção de diversos troços de estradas regionais, em regime de exclusivo, sem cobrança direta aos utilizadores (SCUT) e aprovou os estatutos da empresa e as bases da concessão.

A VIAEXPRESSO assumiu a forma de uma sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos até à realização do aumento do capital, nos termos previstos no seu art.º 4.º, cuja subscrição foi aberta à participação de entidades privadas, para ações do tipo B, nos moldes definidos na RCG n.º 151/2004, de 6 de fevereiro, divulgada por anúncio publicado no Jornal da Madeira, no Diário Económico, e no Diário de Notícias da Madeira, todos de 16 de fevereiro de 2004.

Na sequência, candidatou-se um agrupamento de (seis) empresas, tendo “*a grande maioria [delas] construí[do] ou estão a construir os troços concessionados, conhecendo desta forma as obras dos troços das estradas regionais em causa [e] têm experiência na exploração de outras vias rodoviárias, nomeadamente, na exploração e manutenção em regime de concessão de serviço público, em exclusivo e sem cobrança direta aos utilizadores, esta[ndo] assim em condições de proceder à manutenção e exploração dos troços [a par da] credibilidade que merece, objetivamente, as Empresas do Agrupamento em causa, tendo em conta a capacidade de manter a coesão e a perenidade da participação acionista de modo a assegurar a estabilidade da concessão, oferecendo garantias de boa execução quer em termos técnicos, quer em termos financeiros dos serviços (...)*”, conforme se alcança do conteúdo de (alguns) dos considerandos da RCG n.º 1676/2004, de 9 de dezembro, em que se estribou a adjudicação<sup>34</sup>.

Foi através daquela Resolução que o Conselho do Governo selecionou e aceitou a proposta do agrupamento, composto pelas empresas: Construtora do Tâmega, S.A., Tecnorocha- Sociedade de Escavação e Desmonte de Rochas, S.A., Zagope - Construções e Engenharia, S.A., Avelino Farinha & Agrela, S.A., Somague - Engenharia Madeira, S.A., e Tecnovia - Madeira, Sociedade de Empreitadas, S.A., bem como autorizou que a Assembleia Geral da concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A. procedesse a um primeiro aumento especial de capital de € 400 000 a subscrever, exclusivamente, pelas empresas que integram agrupamento, mantendo-se intacta a participação da Região Autónoma da Madeira (20% do capital social)<sup>35</sup>.

A referida reunião (de 9 de dezembro) serviu ainda para o CG aprovar a minuta da versão integral do contrato de concessão e todos os seus Anexos, que dele fazem parte integrante (incluindo o contrato de financiamento com todos os seus Anexos, bem como as suas garantias, assumindo para a Região Autónoma da Madeira todas as obrigações inerentes) que, no seu conjunto, titulam a sobredita concessão de serviço público.

A formalização do contrato de concessão deu-se a 10 de dezembro de 2004<sup>36</sup>, com o objeto circunscrito à exploração, conservação e manutenção dos seguintes lanços de estradas regionais, na extensão total de 80 km, e de outros a eles associados, na extensão total de 13 Km, melhor identificados no Anexo 3 do contrato de concessão, em regime de exclusivo e sem cobrança direta aos

---

<sup>33</sup> Pelo DLR n.º 36/2008/M, de 14 de agosto, foram alteradas as bases da concessão XIV e XXVII anexas ao DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro.

<sup>34</sup> A declaração de intenção do agrupamento de participar no aumento especial de capital da VIAEXPRESSO consta do ofício registado na (então) SREST, sob o n.º 10802, de 4 de maio de 2004, conforme documentos remetidos pela SRF, por mail, em 24 de março de 2016.

<sup>35</sup> Com referência a 31 de dezembro de 2014, a posição dos acionistas da concessionária é a seguinte: Região Autónoma da Madeira (20%), Construtora do Tâmega, S.A. (15,6%), Construtora do Tâmega Madeira, S.A. (14,0%), ZAGOPE – Construções e Engenharia, S.A. (14,0%), AFAVIAS – Engenharia e Construções, S.A. (14,0%), SOMAGUE Engenharia, S.A. (11,2%), TECNOVIA Madeira – Sociedade de Empreitadas, S.A. (11,2%).

<sup>36</sup> No ato, a RAM foi representada pelos Secretários Regionais do Plano e Finanças e do Equipamento Social e Transportes, mandatados pelo CG, através da RCG n.º 1676/2004, de 9 de dezembro.

utilizadores (SCUT): Ribeira Brava- Raposeira do Lugarinho; São Vicente – Porto Moniz; Serra de Água-Rosário; Machico – Ribeira de S. Jorge; Caniço – Camacha; e Túnel do Curral das Freiras<sup>37</sup>.

Do respetivo instrumento contratual fazem parte 15 Anexos, identificados no Anexo V deste documento, tendo o prazo de duração da concessão sido fixado em 25 anos contados a partir da data da celebração do contrato de concessão (cláusula 14.ª), findo o qual reverte de forma automática e gratuita, para a concedente todos os bens afetos à concessão, em estado que satisfaça as condições definidas na cláusula 14.4. do contrato, bem como as ações representativas do capital social da concessionária (cláusula 14.6).

O modelo financeiro subjacente à concessão assentou na obrigação de a VIAEXPRESSO, pela transferência da totalidade dos lanços da concessão, pagar à concedente o montante de € 250.000.000, nos prazos fixados na cláusula 19.ª do contrato e no direito de a concessionária receber as importâncias relativas às portagens SCUT, devidas em função dos volumes de tráfego registados e as demais importâncias previstas no CC e, bem assim, quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da concessão.

Nos pontos seguintes, apresentam-se os demais aspetos dos contratos em apreço conexos com o objeto da auditoria.

### 3.2. CARATERIZAÇÃO GERAL DAS PPP DA RAM

Para uma melhor explanação da matéria em análise, o quadro infra reproduzido sintetiza os principais aspetos que enformam as concessões.

**Quadro 2 - Memória descritiva dos contratos de concessão (CC)**

DESCRIÇÃO	VIALITORAL (VL)		VIAEXPRESSO (VE)	
<b>Data do Contrato de Concessão</b>				
<b>Inicial</b>	28/01/2000		10/12/2004	
<b>Extensão</b>	11/10/2002		-	
<b>Objeto</b>				
<b>Tipo</b>	Exploração, Conservação e Manutenção da Via SCUT		Exploração, Conservação e Manutenção das Vias SCUT	
<b>Vias:</b>				
<b>Global</b>	Troço da ER 101 (VL)	44,2 km	VE + Troços associados	93,4 km
<b>Inicial</b>	Entre R. Brava e Machico	36,9 km	7 VE	80,4 km
<b>Extensão</b>	Lanço Machico - Caniçal	7,3 km	Troços associados a 2 VE	13,0 km
				n.a.
<b>Duração</b>				
<b>Termo</b>	25 anos 28/01/2025		25 anos 10/12/2029	
<b>Montante pago pelo concessionário:</b>				
<b>Inicial</b>	€ 249,4 M		€ 250 M	
<b>Extensão</b>	€ 74,8 M		-	
<b>Pagamentos pela concedente</b>				
<b>Período inicial</b>	Nenhum pagamento (até 31/12/2001)		Disponibilidade Anual (até 31/12/2008)	
<b>Pós período inicial</b>	Portagem SCUT		Disponibilidade Anual + Portagem SCUT	

<sup>37</sup> Cfr. a cláusula 6.ª do contrato de concessão.



## Tribunal de Contas

### Secção Regional da Madeira

As transferências dos lanços para a VIALITORAL, numa extensão de 44,2 km, e para a VIAEXPRESSO, numa extensão de 93,4 km, permitiram à Região uma arrecadação de verbas na ordem dos 324,2 milhões e de 250 milhões de euros, respetivamente.

As rendas suportadas pela Região, ao longo do período da concessão (25 anos), remuneraram a atividade de exploração e manutenção das vias e o seu financiamento, de maneira a garantir às concessionárias a cobertura dos custos operacionais e dos encargos financeiros e também a remuneração dos capitais investidos pelos respetivos acionistas

Durante o período inicial da concessão<sup>38</sup>, a VIAEXPRESSO teve direito a receber da Região uma remuneração fixa. Após aquele período, e até ao final da concessão, ambas passaram a dispor do direito de cobrar um valor anual de portagem SCUT. No caso da VIAEXPRESSO, a remuneração anual, foi repartido entre uma portagem SCUT e um montante de disponibilidade, que é independente do volume de tráfego.

Entretanto, em 2009, em conformidade com o previsto no Anexo 11 do contrato de concessão, houve um ajustamento das tarifas e bandas de tráfego a serem aplicadas na determinação da portagem SCUT da VIAEXPRESSO<sup>39</sup>. O contrato previa essa possibilidade de revisão (caso as estimativas de tráfego de 2008 fossem inferiores a 80% dos valores inicialmente previstos), de forma a permitir que a equação financeira da concessão se mantivesse viável, a qual passou, desde então, a tomar a designação de Caso Base Revisto. As projeções de tráfego foram igualmente revistas, tendo sofrido uma redução média próxima dos 32%.

#### 3.2.1. Alguns dados económico-financeiros

A estruturação financeira das PPP rodoviárias na RAM seguiu uma técnica de *projet finance*, com as empresas concessionárias a funcionarem como sociedades veículo do projeto e o financiamento dos projetos a ser fortemente sustentado pela banca comercial.

Os quadros seguintes apresentam as origens e aplicações de fundos, mais os custos de financiamento dos projetos, conforme os respetivos casos base atualizados<sup>40</sup>.

**Quadro 3 - Origem de fundos**

ORIGENS DE FUNDOS	(EMEUSOS)					
	VIA LITORAL (CB Extensão)			VIA EXPRESSO (CB Revisto)		
<b>Capitais próprios</b>	<b>33.750.000</b>	<b>4,7%</b>	<b>8,4%</b>	<b>15.195.222</b>	<b>1,7%</b>	<b>5,1%</b>
Capital Social	18.750.000	2,6%	4,7%	500.000	0,1%	0,2%
Suprimentos	15.000.000	2,1%	3,7%			
Prestações Acessórias				7.147.611	0,8%	2,4%
Dívida Subordinada				7.547.611	0,8%	2,5%
<b>Capitais alheios</b>	<b>368.795.568</b>	<b>50,9%</b>	<b>91,6%</b>	<b>284.309.211</b>	<b>31,8%</b>	<b>94,9%</b>
<b>Empréstimos Bancos LP</b>						
Inicial	292.295.568	40,4%		284.309.211	31,8%	
Extensão	76.500.000	10,5%		n.a.		
<b>Subtotal</b>	<b>402.545.568</b>		<b>100,0%</b>	<b>299.504.433</b>		<b>100,0%</b>
<b>Autofinanciamento*</b>	<b>321.386.778</b>	<b>44,4%</b>		<b>594.469.290</b>	<b>66,5%</b>	
<b>Total</b>	<b>723.932.346</b>		<b>100,0%</b>	<b>893.973.723</b>		<b>100,0%</b>

\*Inclui: VIALITORAL: Desinvestimento em Fundo Maneio - Amortização de empréstimos e dívida subordinada.

VIAEXPRESSO: Fluxos IVA Investimento Dedutível + Juros sobre depósitos - Reembolso de empréstimos e de dívida subordinada.

<sup>38</sup> Período que culminou com a transferência e entrada em operação de todos os lanços de Estradas Regionais concessionados, construídos ou em construção na data de celebração do contrato de concessão.

<sup>39</sup> Ver Carta da VIAEXPRESSO, c/ a ref.ª n.º 430/09/ADM, de 26/02, onde consta em anexo as novas tarifas e bandas.

<sup>40</sup> Os quais foram parametrizados com uma taxa (normal) de IVA de 13%, e de inflação de 2,0%, em ambas as concessões.

As fontes de financiamento previstas nos Casos Base, tanto na ótica económica, como particularmente na dos capitais aportados aos projetos (sem o autofinanciamento), revelam uma estrutura dominada, em mais de 90%, pelos empréstimos bancários.

Na perspetiva das aplicações de fundos, nota-se que os valores pagos (à concedente) pela transferência dos ativos concessionados constituem a parcela mais significativa do investimento, que na VIAEXPRESSO representam 28,0% do global, mas que na VIALITORAL chegam a atingir os 44,8%.

**Quadro 4 - Aplicação de fundos**

(EM EUROS)

VIA LITORAL (CB Extensão)			VIA EXPRESSO (CB Revisto)		
<b>Investimento ativo fixo</b>	<b>448.042.334</b>	<b>61,9%</b>	<b>Investimento</b>	<b>406.820.186</b>	<b>45,5%</b>
Aquisições /Transf. ativos	324.218.634	44,8%	Aquisições/Transf. ativos	250.000.000	28,0%
Grandes reparações	34.852.174	4,8%	Grandes reparações	73.496.943	8,1%
Imob. incorpóreas	1.365.424	0,2%	Equip. de Exploração	65.957.852	7,4%
Outras imob. incorpóreas	46.002.963	6,4%	Equip Transp.,Inf. e Software	4.322.831	0,5%
Juros intercalares	41.603.138	5,7%	Outro investimento*	13.042.560	1,5%
<b>Outros</b>	<b>340.313.936</b>	<b>38,1%</b>	<b>Outros</b>	<b>487.153.537</b>	<b>54,5%</b>
Investim. ativo circulante	57.317.696	7,9%	Necessidade cap. circulante (1)	141.353.932	15,8%
Impostos s/ lucros pagos	58.028.128	8,0%	Juros, Comissões, Impostos (2)	239.326.903	26,8%
Dividendos	139.997.187	19,3%	Dividendos e equivalentes (3)	93.023.714	10,4%
Aplicações líquidas fundos	20.547.001	2,8%	Aplicações líquidas fundos (4)	13.448.988	1,5%
<b>Total</b>	<b>723.932.346</b>	<b>100,0%</b>	<b>Total</b>	<b>893.973.723</b>	<b>100,0%</b>

(1) Inclui: os fluxos de IVA liquidado (apresentado no mapa em Impostos).

(2) Nos impostos, inclui apenas: Impostos sobre o rendimento + Emolumentos Capital.

(3) Resulta de: Amortização de quase-equity (Aplicações) - Entrada de quasi-equity (Origens).

(4) Inclui: Saldo mínimo caixa<sup>41</sup> + Saldo anual - Aplicações de tesouraria (Outras origens de fundos).

Da restante estrutura, na VIALITORAL destacam-se as aplicações em ativo circulante (7,9%), em imobilizado incorpóreo (6,0%) e nas grandes reparações (4,8%). Enquanto na VIAEXPRESSO, as necessidades de capitais circulantes (15,8%) e as grandes reparações (8,1%) assumem, igualmente, a primazia, seguidas do equipamento de exploração (7,4%).

No que respeita ao custo do capital, levando em conta tanto os capitais próprios, como os outros fundos disponibilizados pelos sócios privados (suprimentos, prestações acessórias ou outra dívida subordinada), as taxas de remuneração nominal dos acionistas previstas nos modelos eram de 13,23% e de 13,66%, respetivamente, para a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO<sup>42</sup>.

**Quadro 5 - Fontes de financiamento**

FONTES DE FINANCIAMENTO	CAPITAL	C. CONCESSÃO		C. BASE
<b>VIALITORAL</b>				
<b>Capitais próprios</b>	<b>TIR nominal acionista</b>			<b>13,23%</b>
Capital Social	18.750.000			
Suprimentos	15.000.000			
<b>Capitais alheios</b>		<b>Tx juro base</b>	<b>+ Margem</b>	
<b>Empréstimos Bancos LP</b>				
Inicial	292.295.568	Euribor 6M	1,00%	6,50%
Extensão	76.500.000	Idem	1,30%	6,80%

<sup>41</sup> As contas de reservas, em origens e aplicações de fundos, anulam-se mutuamente.

<sup>42</sup> Não contando, neste caso, com o valor da participação da RAM (100,0 mil euros).



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

FONTES DE FINANCIAMENTO	CAPITAL	C. CONCESSÃO	C. BASE
<b>VIAEXPRESSO</b>			
<b>Capitais próprios</b>	<b>TIR nominal acionistas</b>		<b>13,66%</b>
Capital Social	500.000		
Prestações acessórias	7.147.611		
Dívida subordinada	7.547.611		
<b>Capitais alheios</b>	<b>Tx juro base</b>	<b>+ Margem</b>	
Empréstimos Bancos LP	284.309.211	Euribor 6M	1,30%
			4,2975%

No período inicial da Concessão, as taxas de juro dos empréstimos bancários negociadas para a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO foram de 6,5% e 4,2975%, respetivamente. Os CB de cada concessão foram parametrizados com essas mesmas taxas, razão pela qual elas tomam a designação de Taxas de Referência.

Após o período inicial, os contratos de financiamento previam a fixação de novas taxas em intervalos máximos (períodos de maturidade) de 5 anos - as designadas Taxas Efetivas. As taxas e maturidades a aplicar a prazo, são negociadas (entre o agente de financiamento, a concedente e a mutuária), no final do período em vigor, tendo por base a taxa Euribor a 6 meses, acrescida de uma margem (de 1%, para a VIALITORAL inicial, e de 1,3%, para a VIAEXPRESSO e a VIALITORAL extensão), e por referência, as condições prevalentes no mercado<sup>43</sup> até à nova maturidade.

A taxa efetiva (Euribor + margem) a ser aplicada em cada período de referência, deveria corresponder a uma taxa fixa, resultante de acordos de *hedging* (para a taxa Euribor), a celebrar entre a concessionária e os bancos, tendo por referência o capital em dívida nesse momento.

Nos termos do CC, o risco de taxa de juro é partilhado entre a concessionária (até ao valor da Taxa de Referência, subjacente ao CB) e a concedente (além desse limite), cabendo a esta última cobrir todos os potenciais acréscimos entre a Taxa Efetiva e a Taxa de Referência, através da designada reposição do equilíbrio financeiro ou REF (cfr. o Anexo 10, de cada um dos CC).

A obrigatoriedade de serem firmados acordos de *hedging*, nos termos dos Contratos de Financiamento<sup>44</sup>, permitia a limitação do risco da concedente, até ao valor da taxa fixa negociada, através de contratos *swap* de taxas de juro.

Até final de 2011 (VIALITORAL) e de 2012 (VIAEXPRESSO), esses instrumentos foram regularmente utilizados. Contudo, a partir dessas datas, por iniciativa do GR (na sequência do PAEF-RAM) foi suspensa a celebração de quaisquer novos contratos de *swaps*, passando as Taxas Efetivas a serem estabelecidas a partir da Euribor a 6 meses em vigor, na data de negociação. Em consequência dessa suspensão, a forma de cálculo da REF na VIAEXPRESSO teve de ser alterada, através da aprovação de um novo procedimento<sup>45</sup>.

No período em causa, as taxas aplicadas estiveram sempre abaixo das implícitas nos CB (originando REF favoráveis à concedente), tendo os respetivos valores variado dentro do intervalo compreendido entre os 4,541% e os 1,473%.

A suspensão dos acordos de cobertura de risco de taxa de juro manteve-se até final de 2015, tendo ficado prevista a revogação da sua obrigatoriedade com a renegociação e entrada em vigor do novo CC.

<sup>43</sup> Cfr. as cláusulas 8.ª do Contrato de Financiamento da VIALITORAL, alterado pelo aditamento de 11/10/2002, e do Contrato de Financiamento da VIAEXPRESSO, de 10/12/2004.

<sup>44</sup> Na VIALITORAL, cfr. a cl.21.7 do aditamento ao contrato, e na VIAEXPRESSO, cfr. a al. y, da cl. 21.2.).

<sup>45</sup> Refletido na carta com a Ref.ª 1901/13/ADM, de 05/11/2013.

Entretanto, de acordo com os Acordos Quadro, de 15 de março de 2016, e com os Contratos de Concessão Alterados, a obrigatoriedade de serem realizados novos acordos de *hedging* na VIALITORAL, ficou suspensa até 30 de dezembro de 2019, enquanto na VIAEXPRESSO, foi revogada.

No contraditório, a SRF clarificou que, vigorando a suspensão dos contratos de *hedging* na Vialitoral *“até ao termo da amortização da Dívida Sénior (30.12.2019), tal significa que também foram revogados”*.

### 3.2.2. A matriz da partilha de riscos

Preponderante no modelo de contratação PPP são os mecanismos de atribuição de responsabilidades e partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados, seguindo o princípio orientador de que os diferentes riscos devem ser alocados às partes melhor capacitadas para os gerir, não deixando tal de implicar uma significativa e efetiva transferência de risco para o setor privado.

O levantamento e a identificação prévia da natureza dos riscos, na fase de lançamento de um determinado projeto, a sua posterior e integral cobertura contratual, na fase de adjudicação, bem como o acompanhamento sistemático desses elementos ao longo da vida do projeto, constituem, por conseguinte, um dos requisitos básicos de boas práticas associadas a este tipo de contratação.

O regime das PPP, fora a enunciação de princípio acima reproduzida, não fornece nenhum modelo de como é que deve ser executada a identificação, estabelecida a tipologia ou elaborada a metodologia de valoração (pricing) dos riscos. Limitando-se a acrescentar que o risco de insustentabilidade financeira, por causa não imputável ao parceiro público *“deve ser, tanto quanto possível, transferido para o parceiro privado”* e que (cfr. o atual regime em vigor, de 2012) os *“contratos devem incluir um Anexo com a matriz de riscos, em formato de tabela ou de outra natureza semelhante, donde consta uma descrição sumária daqueles (...)”*.

No caso das PPP da RAM, a matriz de (repartição dos) riscos pode ser descrita seguindo a estrutura geral abaixo exposta.

**Quadro 6 - Matriz de Partilha de Riscos**

TIPO DE RISCOS	VIALITORAL	VIAEXPRESSO	OBSERVAÇÕES
<b>Construção</b>	Responsabilização pelo cumprimento das especificações do projeto, construção, eventuais custos adicionais (ex.: extensão dos ativos), deficiências técnicas, aspetos ambientais, expropriações e financiamento da construção		
<b>Gerais</b>	RAM	RAM	Da esfera da concedente. Até porque as concessões não envolveram a conceção e construção das vias
<b>Deficiências técnicas</b>	Privado	Privado	O concessionário é responsável pelo acompanhamento das garantias inerentes aos contratos de construção, as quais foram transferidas para a sua esfera jurídica
<b>Procura</b>	Responsabilização pelo volume de negócio, rentabilidade do projeto e reembolso dos acionistas		
<b>Gerais</b>	Privado	Partilhada	Remuneração depende exclusivamente das portagens SCUT (volume de tráfego) Na medida em que inclui um significativo pagamento pela Disponibilidade da via (próxima dos 50% do total), independente do volume de tráfego.
<b>Disponibilidade</b>	Responsabilização / Remuneração pela disponibilização das vias aos utentes, em boas condições de operacionalidade e segurança. Penalização por falhas		
	Privado	Partilhada	A concessionária não beneficia de uma remuneração pela Disponibilidade. É garantido pela RAM um determinado nível mínimo de receitas, através de um pagamento anual de Disponibilidade - próximo dos 50% do total da remuneração



TIPO DE RISCOS	VIALITORAL	VIAEXPRESSO	OBSERVAÇÕES
<b>Exploração</b>	Responsabilização pelo nível de prestação de serviços e dos critérios de qualidade definidos; pela manutenção e melhoria das instalações e infraestruturas; extracontratual perante terceiros. Penalização por falhas		
	Privado	Privado	Em relação aos sistemas de conservação e manutenção das vias e obras de arte, de monitorização, controlo e informação de tráfego, de sinalização e segurança rodoviária, de vigilância e socorro aos utentes, de monitorização e controlo ambiental e da administração patrimonial
<b>Financiamento</b>	Responsabilização pelo pagamento / condições acordadas		financiamento da concessão e pelo cumprimento das
<b>Geral</b>	Privado	Privado	A concessionária é responsável pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento da atividade
<b>De variação taxa de juro</b>	Partilhado	Partilhado	Do concessionário, até à Taxa de Referência, refletida no CB. Da concedente, para Taxas Efetivas superiores à Taxa de Referência
<b>Acordos de <i>hedging</i></b>	RAM	RAM	De forma a restringir o risco de variação de taxa de juro da sua responsabilidade
<b>Força Maior</b>	Eventos imprevisíveis ou cujos efeitos se mostrem irresistíveis, exteriores às partes, com impacto direto na concessão		
<b>Geral</b>	RAM	RAM	Exonera a concessionária de responsabilidades, dando direito a reposição do equilíbrio financeiro da concessão
<b>Riscos sujeitos a seguro</b>	Privado	Privado	Danos acidentais com as infraestruturas, equipamentos e máquinas; Responsabilidade civil (decorrente da atividade) e civil automóvel; Acidentes de trabalho
<b>Políticos e outros</b>	Alterações legislativas ou contratuais, decisões ou alterações administrativas e outras situações com impacto significativo no equilíbrio financeiro da concessão		
	RAM	RAM	Modificação, rescisão unilateral ou resgate do contrato, por manifesto interesse público; Criação ou beneficiação de vias concorrentes
	Partilhado	Partilhado	Sequestro ou rescisão unilateral por culpa da concessionária
	Privado	Privado	Licenças de atividade e regime fiscal

Fontes: Contratos de concessão e de Financiamento

### 3.3. OS ENCARGOS COM AS PPP RODOVIÁRIAS ENTRE 2012-2015

#### 3.3.1. *Aspetos gerais*

Pela prestação dos serviços públicos rodoviários, as concessionárias adquiriram o direito de cobrar anualmente à RAM um determinado valor de portagem SCUT (P t), acrescido de um pagamento de disponibilidade (MFD t)<sup>46</sup>, no caso da VIAEXPRESSO.

Os montantes de disponibilidade [estabelecidos no Anexo 9 do CC, a preços de janeiro de 2004 (D t)] são independentes do volume de tráfego e devem ser objeto de atualização ao ano da cobrança, através da aplicação de um índice de revisão (IP t), de acordo com a fórmula abaixo indicada (para mais detalhes, ver o Anexo III, ao presente documento).

$$MFD\ t = IP\ t \times D\ t$$

As portagens SCUT, pelo seu lado, resultam do somatório dos valores cobrados por bandas de tráfego [(PB t (i))], em obediência à fórmula geral abaixo indicada (ver detalhes no Anexo III).

$$P\ t = \sum PB\ t\ (i)$$

<sup>46</sup> Inseridas nas cláusulas 20.<sup>a</sup> (para o período inicial da concessão – 2005 a 2008) e 21.<sup>a</sup> (após o período inicial da concessão) do contrato celebrado com a VIAEXPRESSO.

Ambas as concessões contam com três bandas de tráfego (i), definidas por limites de banda (VS), às quais se encontram associadas tarifas próprias (T), publicadas também em Anexo aos CC<sup>47</sup>. O volume global de tráfego (resultante das leituras obtidas em cada ponto de contagem), é distribuído pelos intervalos de banda, para que lhes possa ser aplicado as tarifas correspondentes.

As tarifas encontram-se igualmente fixadas a preços de um determinado período base<sup>48</sup>. Por conseguinte, o respetivo valor necessita de ser atualizado ao ano de aplicação, seguindo o mesmo método (índice de revisão) utilizado para os pagamentos de disponibilidade.

O volume de tráfego médio diário anual (TMDA) encontra-se sujeito, para efeitos de aplicação das tarifas de portagem, a um limite máximo, por ponto de contagem - de 40.000 veículos, na VIALITORAL, e de 14.000 veículos, na VIAEXPRESSO.

### **3.3.2. Mecanismos de controlo implementado**

A monitorização, acompanhamento e controlo das PPP está submetida a uma dupla tutela. A entidade pública responsável pela gestão financeira dos contratos de concessão é a SRF, enquanto a sua gestão técnica-operacional pertence à SRAPE através da Direção de Serviços de Concessões e Projetos (DSCP) que integra a Direção Regional de Estradas (DRE). Esta direção assegura o acompanhamento dos planos operacionais das concessionárias, e emite pareceres técnicos sobre os Autos de Cálculo enviados pelas empresas, remetendo-os de seguida para a SRF/DROT.

Durante algum tempo, a DRE contou com a assessoria externa da empresa *ECGPLAN – Engenharia, Gestão e Planeamento, Lda* que assegurava o controlo diário das vias concessionadas incluindo<sup>49</sup> o registo de tráfego das Concessões.

As prestações de serviços, em vigor desde 13 de dezembro de 2002 (VIALITORAL) e 19 de outubro de 2005 (VIAEXPRESSO), foram terminadas em 2014, na sequência do PAEF-RAM, como medida de contenção de custos e aguardando o processo de renegociação das parcerias. Somente a partir de fevereiro de 2015, é que voltou a ser contratualizada uma assessoria com a *EP – Estradas de Portugal, SA*. Nesse interregno, devido à escassez de meios, a fiscalização das concessões cingiu-se ao registo e controlo do tráfego das concessões.

O exercício das competências da SRF encontra-se distribuído por três serviços:

- O Gabinete do Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública (GSRF) acompanha a atividade corrente das matérias relacionadas com as concessões rodoviárias.
- O Gabinete Jurídico e da Zona Franca (GJZF) proporciona o apoio jurídico.
- A DROT responde pela análise e acompanhamento da atividade financeira das duas concessionárias, em matéria de cálculo dos pagamentos de disponibilidade, das portagens SCUTS, de reposição do equilíbrio financeiro, dos prémios de sinistralidade e dos juros de mora.

O controlo da faturação apresentada tem por base<sup>50</sup> a relação discriminada dos cálculos subjacentes aos encargos resultantes dos CC que as concessionárias devem remeter à concedente, com 60 dias de

---

<sup>47</sup> Nos respetivos Anexos 9.

<sup>48</sup> Preços de janeiro de 1999, para a VIALITORAL, e de janeiro de 2004, para a VIAEXPRESSO.

<sup>49</sup> A contratação previa a realização de uma vistoria diária às vias concessionadas e a produção de um Registo de Inspeção Diária (RID), onde eram identificadas as anomalias detetadas. Paralelamente, a empresa elaborava a ficha de levantamento de anomalias (onde constava a descrição da anomalia, a responsabilidade da reparação, a data em que foi detetada, entre outros) que era enviada à concessionária no caso das anomalias da sua responsabilidade. Após a correção da anomalia a ficha de levantamento de anomalias era atualizada com a data da correção.

Mensalmente era produzido um relatório onde eram descritos os trabalhos desenvolvidos pela concessionária e efetuado o registo de tráfego da Concessão. Por fim, era produzido um relatório anual sobre a sua atividade.





antecedência à data de liquidação. Esse Auto é rececionado pelo Gabinete do SRF e reencaminhado para o Gabinete do SRAPE, a fim de que os dados de tráfego, índices de atualização, índices de sinistralidade, valores de disponibilidade, preços, limites de banda e fórmulas utilizadas sejam submetidos ao parecer técnico e validação da DRE/ DSCP.

Também, até 45 dias antes do início de cada ano, a concessionária deve apresentar à concedente as tarifas de bandas atualizadas a vigorar nesse período, para serem submetidas a parecer técnico da DRE.

Realizada a validação operacional, o parecer é reencaminhado para a SRF/DROT, para que o auto seja apreciado na sua vertente financeira, através da verificação de cada um dos encargos em cobrança a realizar pela Direção de Serviços de Coordenação, Património e Apoios Financeiros (DSCPAF). Quaisquer erros ou emissões são comunicados às concessionárias para ser promovida a respetiva correção.

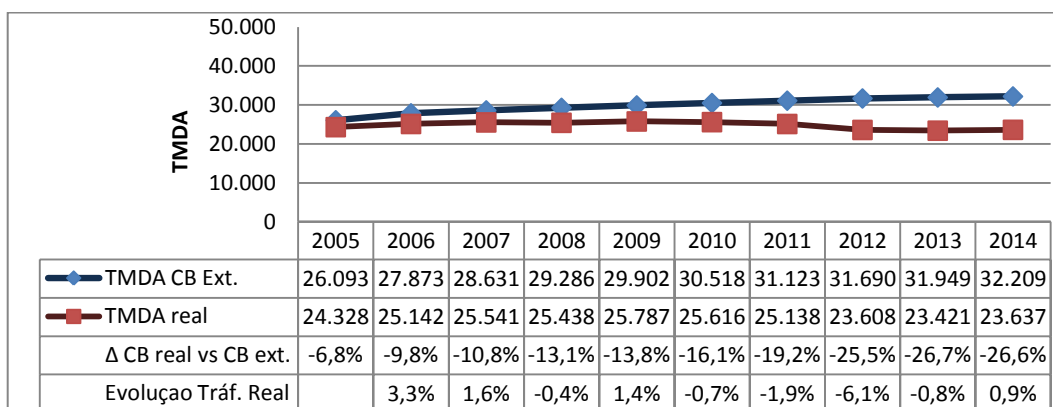
Concluído o processo de confirmação, o Gabinete do SRF formaliza a validação do Auto (certificação), comunicando-a ao concessionário que, na sua posse, fatura os encargos.

### 3.3.3. A evolução do volume de tráfego nas vias concessionadas

O volume de tráfego, que constitui o elemento central na determinação dos encargos com as portagens SCUT, é normalmente representado pela medida TMDA (Tráfego Médio Diário Anual), a qual é obtida a partir das contagens realizadas em cada sublanço/troços das vias, ponderadas pelos correspondentes quilómetros<sup>51</sup>.

Os gráficos seguintes espelham a evolução registada nas TMDA correspondentes à VIALITORAL e às Vias Expresso, bem como o diferencial face aos respetivos Casos Base mais atualizados, tendo em atenção os limites máximos de contagem para efeitos de cobrança de portagem.

Gráfico 1 – Tráfego real na VIALITORAL vs Projeções CB



As projeções de tráfego para a VIALITORAL (Caso Base Extensão), revelaram-se demasiado otimistas, havendo um crescente distanciamento (sobretudo a partir de 2010) dos registos reais.

No último triénio (2012-2014)<sup>52</sup>, as quebras no tráfego real foram em média de -26,3%, face ao previsto no Caso Base Extensão. Em relação à evolução anual, observa-se que as vias concessionadas

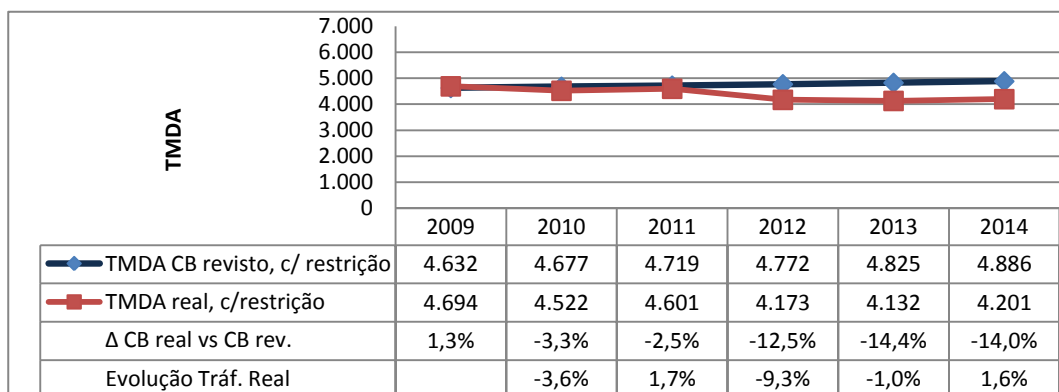
<sup>50</sup> Em cumprimento das cláusulas 35.7 a 35.9 do CC da VIALITORAL (cfr. procedimento disposto no ofício da extinta SRES, com a ref.ª S 6578, de 2011/07/25, e das cláusulas 22.8/9/10 do CC da VIAEXPRESSO, cfr. protocolos de entendimento celebrados a 20/11/2007 e 30/11/2009).

<sup>51</sup> A VIALITORAL tem 27 pontos de contagem de trânsito (1 por cada sublanço), enquanto as Vias Expresso apresentam 17.

<sup>52</sup> Os dados reais de 2015 não estavam disponíveis aquando da elaboração do relato.

passaram de um volume de tráfego diário médio na ordem dos 25.300 veículos, entre 2005 e 2011, para os 23.500 veículos no triénio seguinte (2012-2014).

**Gráfico 2 – Tráfego real nas Vias Expresso vs Projeções CB**



As estimativas de tráfego das Vias Expresso (Caso Base), revelaram-se igualmente demasiado otimistas, se bem que com desvios menos acentuados do que na VIALITORAL. No triénio em apreço, o tráfego real variou em média -13,6%, face ao previsto no Caso Base Revisado.

A evolução no registo de tráfego revela-se muito semelhante à da VIALITORAL com uma quebra significativa no tráfego em 2012 (-9,3%) do patamar dos 4.600 veículos diários, entre 2009 e 2011, para os 4.150 no triénio seguinte.

### 3.3.4. Encargos com a VIALITORAL

Entre 2012 e 2015, os pagamentos globais à VIALITORAL envolveram os encargos próprios do período com as vias concessionadas que foram de 255,7 milhões de euros, valores que englobam as portagens SCUT e as REF. Os pagamentos foram, porém, superiores, ascendendo a 280,6 milhões de euros dado que as REF (favoráveis à concedente) passaram a certa altura a deixar de ser refletidas (abatidas aos pagamentos por conta) na faturação<sup>53</sup>.

O valor apresentado em contraditório (306,8 milhões de euros) pelos responsáveis, adiciona aos encargos do período (255,7 milhões de euros), a regularização da faturação em dívida de 2010 e 2011, valores que foram tratados separadamente na nossa abordagem. Não leva, porém, em conta os juros de mora corridos, associados a essa faturação, que foram igualmente objeto de uma análise separada.

Trata-se, aliás, da sistemática replicada na VIAEXPRESSO, que não suscitou quaisquer dúvidas em contraditório.

#### A) PORTAGEM SCUT

Por impossibilidade de contagem oportuna do volume real de tráfego, a liquidação do valor anual das portagens SCUT (P t) é realizada em dois períodos distintos (cláusula 35.<sup>a</sup>). No ano correspondente (t), são feitos dois pagamentos por conta (PC t), com base numa estimativa do valor da portagem e no início do ano seguinte, na posse do volume de tráfego real (TMDA t), é executado o pagamento de reconciliação (PR t+1).

$$P t = 2 \times PC t + PR t+1$$

<sup>53</sup> Os pagamentos indicados englobam as REF do período retidas (não descontadas) pela concessionária (NC n.ºs 3/2013, 1 e 2/2014, e 1 e 4/2015, referidas no Anexo III C), posteriormente utilizadas na regularização de faturação de anos anteriores e respetivos juros de mora.



## Tribunal de Contas

### *Secção Regional da Madeira*

---

Cada pagamento por conta (PC<sub>t</sub>) corresponde a metade do valor resultante da aplicação das tarifas de banda do ano [T<sub>t</sub>(i)], ao tráfego registado no ano anterior por banda [TB<sub>t-1</sub>(i)], devendo os mesmos serem regularizados (cláusula 35.5) até 30 março e 30 de setembro (ou o 1.º dia útil seguinte), respetivamente.

$$PC_t = \{\sum TB_{t-1}(i) \times T_t(i)\} / 2$$

O pagamento de reconciliação (PR<sub>t+1</sub>), que procede ao acerto entre o valor da portagem SCUT do ano (P<sub>t</sub>) e os pagamentos por conta realizados (PC<sub>t</sub>), deve ser regularizado até março do ano seguinte ao do período da portagem.

#### **B) OUTROS ENCARGOS / BENEFÍCIOS**

Para além da portagem SCUT, o contrato prevê outras ocorrências suscetíveis de gerar encargos ou benefícios para a concedente, como sejam: as penalizações pelo encerramento da via (cláusulas 26.1 e 34), o regime de multas e prémios por sinistralidade (cláusulas 26.2 a 26.5) ou os casos passíveis de desencadear a reposição do equilíbrio financeiro (REF, cláusula 50.<sup>a</sup>).

No período em apreço, só foram concretizadas REF por variação da taxa de juro, conforme prevê o Anexo 10 ao contrato<sup>54</sup>, que estabelece que uma variação da taxa de juro aplicável nos termos do contrato de financiamento (J), face à prevista no CB (j), origina uma reposição, a favor da concessionária ou da concedente. Variações que acarretem uma subida dos encargos com o financiamento bancário da concessão (serviço da dívida), não compensadas por um eventual acréscimo das receitas de portagem da concessão, determinam uma REF favorável à concessionária na exata medida da diferença entre aquelas duas grandezas. Inversamente, descidas nos encargos do financiamento, superiores a uma eventual perda de receitas pela concessionária, determinam uma compensação favorável à concedente na dimensão desse diferencial.

Nos termos do contrato de financiamento, a taxa de juro e o prazo de referência deveriam ser definidos pelo agente de financiamento, a coberto de um contrato de *swap*, para uma maturidade não superior a 5 anos (cláusula 8.<sup>a</sup> do CC). Todavia, no final de 2011, na sequência do PAEF-RAM, as partes decidiram não negociar “*no imediato*” qualquer novo instrumento de cobertura de risco de variação da taxa de juro. Assim, a partir desse momento passou a vigorar, como taxa e período de referência, a Euribor a 6 Meses, renovada no segundo dia útil ao final de cada maturidade.

#### **C) OUTRAS SITUAÇÕES RELEVANTES**

As dificuldades de tesouraria da RAM que culminaram com o pedido de assistência financeira ao Governo da República (PAEF-RAM, de 27/01/2012), levaram a que a RAM tivesse interrompido o pagamento das portagens, em 2010 e em 2011, à VIALITORAL com a acumulação de uma dívida que, à data do ARD (25/07/2015), era de 88,4 milhões de euros, incluindo juros de mora, no valor de 2,8 milhões.

Na sequência da entrada em vigor da Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (Lei n.º 8/2012, de 21/02), foi celebrado um acordo de princípio (em dezembro de 2012) para a regularização da dívida às concessionárias que, não obstante, só culminou num Acordo de Regularização de Dívida (ARD), em 25 de julho de 2015, no âmbito do processo de renegociação das concessões rodoviárias.

O Memorando de Entendimento então estabelecido previu a necessidade de ser implementado um novo Caso Base (cláusula 10.<sup>a</sup>), refletindo os impactos financeiros da revisão (nomeadamente, novos

---

<sup>54</sup> A REF desenvolve-se em dois momentos distintos. No início de cada período da taxa de referência, é apurada uma REF provisória, cobrindo o período de aplicação da mesma, em que o cálculo da variação da receita é feito a partir de uma estimativa do tráfego. Essa REF deve ser liquidada na data prevista para cada pagamento de reconciliação, ou seja, anualmente, até março. Ao final de cada período de referência, na posse do volume real de tráfego, é determinado o valor definitivo da receita, realizando-se de seguida o correspondente movimento de acerto, dentro daquele mesmo prazo. Atrasos superiores a 30 dias, com as obrigações de pagamento previstas no contrato, dão lugar a juros de mora (cláusula 35.13), obtidos a partir da taxa Euribor a 6 meses, acrescida de 2%.

valores para as tarifas e bandas), com reflexo ao início do ano de 2015 (cláusula 12.<sup>a</sup>, n.º 2), o qual passaremos a denominar de CB Renegociado, e estabeleceu os termos gerais para a regularização da dívida vencida (cláusulas 1.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup>), apresentando o próprio ARD em Anexo.

O Memorando foi aprovado pelos bancos financiadores a 30 de dezembro de 2015, através da Carta de Consentimento, emitida pelo agente do financiamento (BPI), depois da aceitação pela concessionária das condições estabelecidas naquela, passando a Carta a integrar os contratos de financiamento da Concessão, com a designação de Contrato de Financiamento. Nessa sequência o ARD entrou em plena execução (cláusulas 11.<sup>a</sup> e 12.<sup>a</sup>, n.º 1), passando a ser aplicados (cláusula 12.<sup>a</sup>, n.ºs, 2 e 4), embora provisoriamente, até à entrada em vigor do novo CC, os novos valores anuais de remuneração da concessionária.

A suspensão da celebração de contratos de cobertura do risco de variação da taxas de juro da mutuária foi igualmente aceite pelos bancos financiadores<sup>55</sup>, na Carta de Consentimento (Ponto 7.), desde que a concessionária se mantivesse neutral ao risco, mantendo-se aquele coberto pelo princípio de partilha, constante do Anexo 10 ao CC.

## D) A EXECUÇÃO FINANCEIRA

### D.1) DOS ENCARGOS DO PERÍODO COM SCUT E REF

No quadriénio de 2012-15, a despesa global da RAM com os serviços rodoviários prestados pela VIALITORAL (rubrica de CE 02.02.21 – *Utilização de infraestruturas de transporte*), específica daquele período, foi de 255,7 milhões de euros (cfr. os detalhes dos cálculos nos Anexos III e IV, al. A)).

#### Quadro 7 - Despesa com os serviços prestados pela VIALITORAL

	(MILHÕES DE EUROS)				
	2012	2013	2014	2015	TOTAL
PORTAGENS VIRTUAIS	61,01	63,69	64,01	63,49	252,20
REF *	-7,73	-10,19	-9,14	-6,23	-33,28
IVA	10,10	11,77	12,07	12,60	46,54
NOTA DE CRÉDITO 7/2015				-9,71	-9,71
<b>TOTAL</b>	<b>63,37</b>	<b>65,27</b>	<b>66,95</b>	<b>60,15</b>	<b>255,74</b>

\* Reflete valor global das REF liquidadas no período, abatidas à faturação ou suportadas em NC. Houve dois ajustamentos favoráveis à concedente, referentes ao 2.º semestre de 2012 e de 2014, nos valores (s/ IVA) de 30.177,9 € e 101.390,8 € (ver anexo A.2.1.3, pág. 76), respetivamente, os quais só foram regularizados (por NC) em 2016. Levando em consideração esses valores, as REF subiriam para os 33,5 milhões de euros.

Da análise à evolução das portagens SCUT e das REF, destaca-se que:

- Depois de uma subida de 6%, entre 2012 e 2013, o valor anual das portagens estabilizou nos cerca de 64 milhões de euros;
- Embora ainda se desconheça o montante do pagamento de reconciliação (PR t+1, apurado em 2016), existem indícios de uma descida das portagens em 2015, na sequência da renegociação que originou a emissão da nota de crédito n.º 7/2015 no valor de 9,7 milhões de euros.
- Com a suspensão dos acordos de *hedging*, e a renovação semestral das taxas de juro do financiamento abaixo da taxa de referência dos CB a RAM acabou por beneficiar de REF de 33,3 milhões de euros no período em apreciação.

<sup>55</sup> Previamente à entrada em vigor do Contrato de Concessão Alterado, a revogação da obrigatoriedade de celebração de acordos de hedging antes prevista na Carta de Consentimento, foi alterada (por Carta de 4 de março de 2016) para uma autorização de não celebração desses acordos até 30 de dezembro de 2019.



Até ao 1.º semestre de 2013, as REF foram abatidas à faturação. A partir daí, por decisão do agente de financiamento<sup>56</sup>, essas importâncias foram direcionadas para a regularização da dívida vencida.

#### **D.2) DOS ENCARGOS COM JUROS DE MORA VENCIDOS ENTRE 2012 E 2015**

Os encargos suportados com os juros de mora entre 2012 e 2015 (processados pela rubrica de CE D. 03.05.02.J0 – *Juros de mora*), por atraso no pagamento das portagens de 2010 e 2011, acumularam valores na ordem dos 13,0 milhões de euros<sup>57</sup> dos quais 9,4 milhões foram regularizados pelas notas de crédito emitidas pela VIALITORAL<sup>58</sup>, sobre as REF.

A parte sobrança (3,6 milhões de euros)<sup>59</sup> foi abrangida pelo ARD, o qual incluiu um perdão de juros (NC n.º 5/2015), no montante de 2,5 milhões de euros.

#### **D.3) DOS ENCARGOS COM PORTAGENS ANTERIORES A 2012**

Ao longo do período em análise, foi regularizada dívida respeitante às portagens de 2010 e de 2011, no montante de 51,1 milhões de euros, através:

- das NC acima referenciadas ao abrigo das quais foram abatidos 11,9 milhões de euros à faturação em dívida<sup>60</sup>.
- do ARD, cuja execução determinou, em 2015, a regularização de dívidas no montante de 39,2 milhões de euros (24.882.002,40 €, saldando a Fatura n.º13/2010<sup>61</sup> e 14.307.541,40 €, regularizando parcialmente a Fatura n.º 3/2011).

O Plano de Pagamentos incluiu ainda uma outra parcela de 3,6 milhões de euros, relacionada com a regularização de juros de 2013 e 2015, cujo montante mais significativo (2,5 milhões euros) foi obtido através de um perdão de dívida.

Note-se que a execução (do ARD) de 2015 beneficiou em grande medida dos créditos disponibilizados quer pelo Memorando de Entendimento<sup>62</sup> quer pela REF do 2.º semestre de 2015 (3,6 milhões de euros). O verdadeiro esforço de tesouraria que o ARD acrescentou à despesa do ano com a PPP foi a verba de 23,0 milhões de euros.

No final de 2015, os valores ainda em dívida, abrangidos pelo ARD (48,6 milhões de euros), diziam respeito à faturação de 2011, mais os juros do Acordo.

#### **3.3.5. Encargos com a VIAEXPRESSO**

Pela exploração (e manutenção) das vias concessionadas, a VIAEXPRESSO tem a particularidade de conjugar com a cobrança de portagens SCUT, um recebimento fixo anual de disponibilidade, que é

<sup>56</sup> Nos termos das condições impostas pelos bancos para aceitarem a não celebração de acordos de *hedging*.

<sup>57</sup> Assim anualizados:

(em euros)					
JUROS DE MORA	2012	2013	2014	2015	TOTAL
<b>Cobrados</b>	1.022.862,39	5.980.284,09	3.313.870,68	2.727.577,15	<b>13.044.594,31</b>

<sup>58</sup> Parciais das NC n.º 3/2013, NC n.º 1/2014, NC n.º 2/2014 e NC n.º 1/2015, nos montantes de, respetivamente, 3.930.730,10 €, 1.698.114,92 €, 1.658.869,21€, 2.125.544,60 €.

<sup>59</sup> Parcial da NC n.º 4/2015 (referente à REF do 2.º semestre de 2015) e a NC n.º 5/2015, nos montantes de, respetivamente, 660.101,19 € e 2.500.000,00 €, e o PAP n.º 1105/2005, de 471.234,29 €.

<sup>60</sup> Pela NC n.º 3/2013, NC n.º 1/2014, NC n.º 2/2014, NC n.º 1/2015 foram abatidos, respetivamente, 2.229.403,77 €, 4.070.928,96 €, 3.716.909,13 € e 1.861.072,25 €, respeitantes às faturas n.º 2/2010 (1.º PC), n.º 4/2010 e 13/2010 (2.º PC).

<sup>61</sup> Através de uma parcela (15.169.965,10 €) da transferência do ORAM (de 23,0 milhões de euros) e da NC n.º 7/2015 (9.712.037,32 €), referente à redução das portagens de 2015.

<sup>62</sup> Revisão dos pagamentos SCUT (9,7 milhões de euros), antecipação de dividendos (4,0 milhões de euros) e perdão de juros (2,5 milhões de euros).

independente do volume de tráfego e representa, no global da concessão, cerca de 48% dos proveitos de exploração previstos no CB.

#### **A) PORTAGEM SCUT E DISPONIBILIDADE**

Os encargos com as portagens SCUT (cfr. cláusulas 21.2 a 7, 22.3 a 11) seguem a mesma metodologia seguida na VIALITORAL. A liquidação do valor anual da portagem (P T) envolve dois pagamentos por conta (PC t) no próprio ano, seguido de um pagamento de reconciliação (PR t+1) no ano seguinte, a serem concretizados até 30 de janeiro e 30 de julho, os primeiros, e 30 de março, o último.

A determinação dos PC t é diferente dos da VIALITORAL visto que a projeção de tráfego é feita com os dados reais de janeiro a Outubro do ano anterior sendo estimada para os dois últimos meses do ano.

O encargo pela disponibilidade das Vias (MFD t), emana diretamente dos valores fixados no Anexo 9 do CC, a preços de janeiro de 2004 (D t), os quais devem ser atualizados ao ano de execução, através da aplicação da fórmula geral enunciada no ponto 3.3.1 (cfr. cláusula 21.1/6 e 22.2) e detalhada nos Anexos III e IV.

A liquidação do montante de disponibilidade também é executada em dois pagamentos anuais (cláusula 22.6), em datas coincidente com os das portagens SCUT (pagamentos por conta).

#### **B) OUTROS ENCARGOS / BENEFÍCIOS**

Os outros encargos / benefícios previstos no CC celebrado com a VIAEXPRESSO, englobam as Reposições do Equilíbrio Financeiro por motivo de variação da taxa de juro (REF) e prémios/multas anuais decorrentes do índice de sinistralidade.

A REF (Anexo 10 do CC), embora tenha a mesma natureza e finalidade da contratada com a VIALITORAL, apresentava diferenças na forma de apuramento que a tornavam mais complexa<sup>63</sup>. Entretanto, com a suspensão, no final de 2012, dos acordos de *hedging*, a aplicação do Anexo 10 foi interrompida (por impraticável), tendo as partes acordado numa nova forma metodologia de cálculo das REF, que suprime a utilização de uma taxa efetiva estimada.

Os prémios / multas de sinistralidade (cláusulas 29.3 a 29.5), que visam incentivar a concessionária a implementar medidas de redução da sinistralidade, começaram a ser aplicados a partir de 2011 e correspondem a 2% da receita de portagem, ponderada pela evolução anual do índice.

Atrasos superiores a 30 dias, com as obrigações de pagamento previstas no contrato, darão lugar a juros de mora (cláusula 22.14), calculados à taxa remuneratória prevista no contrato de financiamento, acrescida da sobretaxa de 2%.

#### **C) OUTRAS SITUAÇÕES RELEVANTES**

À semelhança do que aconteceu com a VIALITORAL a RAM celebrou com a VIAEXPRESSO, também em 25 de julho de 2015, um Memorando de Entendimento e um Acordo de Regularização de Dívidas que foi aprovado pelos bancos financiadores a 30 de dezembro desse mesmo ano.

Entre as alterações a introduzir nos futuros Acordo Quadros e Contrato de Concessão Alterado, encontra-se a modelação de um novo Caso Base (doravante designado de Renegociado), com a definição de novas tarifas de tráfego (com os seus efeitos a retroagirem ao início de 2015) e a revogação da obrigação de celebração de contratos de *hedging*.

---

<sup>63</sup> Uma delas, tem a ver com a necessidade do apuramento da variação do serviço da dívida, para o período seguinte da taxa efetiva, ter de ser reconciliado, no final do período da taxa de referência, uma vez que a taxa efetiva utilizada inicialmente é estimada. Obrigando por conseguinte a um acerto, correspondente ao diferencial de encargos entre a taxa estimada e a efetivamente aplicada.

Enquanto na VIALITORAL, a compensação provisória derivava da variação do serviço da dívida, ajustada da variação da receita estimada. No caso da VIAEXPRESSO, esse ajustamento era líquido dos custos variáveis induzidos pela variação dessa mesma receita.



## D) EXECUÇÃO FINANCEIRA

### D.1) DOS ENCARGOS COM SCUT, DISPONIBILIDADE, REF E PRÉMIO DE SINISTRALIDADE DO PERÍODO

A despesa do GR com a concessão VIAEXPRESSO (CE 02.02.21 – *Utilização de infraestruturas de transporte*), específica do quadriénio, ascendeu no global aos 192,5 milhões de euros, tendo os valores sido liquidados dentro dos prazos acordados.

A decomposição dos encargos consta do quadro que evidencia a faturação por disponibilidade da via, a portagem SCUT, os prémios / multas de sinistralidade e as reposições do equilíbrio financeiro por variação das taxas de juro (REF).

#### Quadro 8 - Despesa com os serviços prestados pela VIAEXPRESSO

(MILHÕES DE EUROS)

	2012	2013	2014	2015	Total
Serviços prestados	42,61	42,30	49,12	54,29	188,32
Disponibilidade	22,1	23,0	22,4	21,9	89,4
Portagem virtual	20,5	19,3	26,7	32,4	98,9
REF	0,62	0,75	-5,46	-8,60	-12,70
Prémio / Multa Sinistralidade	0,13	0,12	-0,12	0,16	0,29
IVA	8,21	9,50	9,58	10,09	37,37
NC n.º 30/2015	-	-	-	-20,76	-20,76
<b>Total</b>	<b>51,58</b>	<b>52,66</b>	<b>53,11</b>	<b>35,18</b>	<b>192,53</b>

Da análise à evolução das despesas destaca-se que:

- A cobrança pela disponibilidade da via, que em média anual rondou os 22,3 milhões de euros, manteve-se muito próxima (99,8%) do montante previsto nos CB.
- O valor anual das portagens que, entre 2012 e 2013, era da ordem dos 20 milhões de euros (sem IVA) subiu acentuadamente em 2014 (+36,3%, ou +7,2 milhões de euros) e em 2015 (21,3%, ou 5,7 milhões de euros).

Esse crescimento foi travado pela renegociação do contrato (redução no tráfego, tarifas e limites de banda) que deu origem a um diferencial favorável à RAM, que se traduziu no crédito (NC n.º 30/2015), abatido à faturação do 2.º semestre de 2015, de cerca de 20,8 milhões de euros.

Os pagamentos SCUT acumulados ao longo do período (81,8 milhões de euros<sup>64</sup>) representaram 97,2% do previsto nos CB (84,1 milhões de euros).

- A suspensão dos acordos de *hedging* na VIAEXPRESSO, permitiu à RAM beneficiar de REF favoráveis, mas somente a partir de janeiro de 2013<sup>65</sup>, altura em que as taxas de juro passaram a ser fixadas semestralmente e em que foi introduzida uma nova metodologia de cálculo das REF,

<sup>64</sup> Pagamentos por conta das portagens virtuais do período (s/ IVA), corrigidos dos acertos realizados no ano seguinte e da redução resultante da renegociação de 2015.

<sup>65</sup> Entre 2009 e 2012, foi aplicada, ao financiamento da concessão, uma taxa fixa negociada por *swap* (4,535%) superior à do CB (4,2975%), da qual resultou uma reposição em benefício do concessionário.

O diferencial do serviço da dívida (REF provisória), favorável à concessionária, foi sendo estimado e regularizado no início de cada ano, ao longo do período de maturidade da taxa, conjuntamente com o pagamento de reconciliação (PR t-1).

A REF de 619,8 mil euros, liquidada através da fatura n.º 37/2012, de 23 de janeiro, corresponde ao valor da última prestação (4.ª) do período de referência. O valor final e definitivo da REF só foi apurado em 2013, passado o período de maturidade da taxa, do qual resultou um movimento de acerto (a favor do concessionário) de 750,7 mil euros.

dando origem à emissão de notas de crédito, que totalizaram, entre 2014 e 2015, os 17,2 milhões de euros (sem IVA)<sup>66</sup>, aplicadas na regularização de dívida vencida<sup>67</sup>.

## D.2) DOS ENCARGOS DO PERÍODO COM JUROS DE MORA

Apesar da Região ter cumprido com os pagamentos à concessionária entre 2012 e 2015, subsistia do período imediatamente anterior à celebração do PAEF-RAM uma dívida significativa (77,4 milhões de euros), que resultou da suspensão dos pagamentos à concessionária em 2010 e 2011.

A concessionária, *em conformidade*, liquidou juros de mora que foram processados pela rubrica de CE D. 03.05.02.J0 – *Juros de mora*, dos quais cerca de 12,0 milhões de euros<sup>68</sup> foram regularizados entre 2012 e 2015, neles estando incluído o perdão de 2,5 milhões de euros concedido aquando da celebração do ARD.

A maioria dos encargos foi regularizada através das NC emitidas até ao 1.º Semestre de 2015. O restante, foi liquidado ao abrigo do ARD, incluindo o perdão de juros (NC n.º 27/2015) acima referido.

## D.3) DOS ENCARGOS ANTERIORES A 2012

Ao longo do período em análise, foi regularizada dívida referente à faturação de 2010 e 2011, no montante de 37,7 milhões de euros, dos quais:

- 28,5 milhões de euros, por via dos créditos da RAM sobre a concessionária, com origem nas REF favoráveis não abatidas à faturação de 2014 e 2015<sup>69</sup> e da redução das portagens de 2015 (NC n.º 30/2015), conseguida ao abrigo do Memorando de Entendimento.
- 9,2 milhões de euros, relacionados diretamente com a execução do ARD<sup>70</sup>, através de transferência do ORAM (PAP n.º 2065).

### 3.3.6. Valores em dívida no final de 2015

Em 25 de julho de 2015, foi celebrado um Acordo de Regularização de Dívida com cada uma das concessionárias, em que a RAM reconheceu ter uma dívida de 88,4 milhões de euros, para com a VIALITORAL, e de 79,9 milhões de euros, para com a VIAEXPRESSO.

O valor total em dívida compreende uma componente de capital, correspondente aos encargos SCUT em falta de 2010 e 2011, sobre a qual acresceram juros de mora.

<sup>66</sup> Notas de Crédito n.º 20/2014, 21/2014, 22/2015, 25/2015 e 26/2015, nos montantes de, respetivamente, 5.187.710,9€, - 275.622,3€, -486.799,0€, -5.677.590,2€ e 2.440.542,5€, a que acresce IVA à taxa de 22%.

Em virtude da aprovação da nova metodologia de cálculo se ter prolongado no tempo, as REF de 2013 e 2014 (NC n.º 20, 21, 22 e 25), acabaram por ser determinadas conjuntamente. A NC n.º 26, respeita ao 1.º semestre de 2015.

<sup>67</sup> As NC dos 1.ºs semestres de 2014 e 2015 (n.ºs 20 e 21/2014, 1 e 22 e 25/2015) foram utilizadas na liquidação de dívida vencida anterior a 2012, seguindo a gestão normal estabelecida no CC – i.e., dando prioridade à regularização dos juros de mora. A NC do 2.º semestre de 2015 (n.º 26/2015), acabou por ser integrada no ARD.

<sup>68</sup> Assim anualizados:

(em euros)					
JUROS DE MORA	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Pagos	1.517.471,4	3.021.316,8	2.984.981,80	1.926.350,80	9.450.120,80

A regularização das importâncias em causa foi efetuada ao abrigo das NC n.º 20/2014, NC n.º 21/2014, NC n.º 22/2015, NC n.º 25/2015, NC n.º 27/2015 (Perdão de juros) e NC n.º 30/2015, nos montantes de, respetivamente, 4.538.788,2€, 336.259,2€, 593.894,8€, 2.721.034,5€, 2.500.000,0€ e 221.034,5€.

<sup>69</sup> Pela NC n.º 20/2014, NC n.º 25/2014, NC n.º 26/2015 e NC n.º 30/2015 foram abatidos, respetivamente, 1.790.219,13€, 3.166.515,85€, 2.977.461,83€ e 20.535.748,28€ às faturas n.º 28/2010 (respeitante ao 1.º PC), 29/2010 (respeitante ao PR de 2009) e 30/2010 (respeitante ao 2.º PC).

<sup>70</sup> Respeita ao pagamento parcial da fatura n.º 30/2010 (2.º PC<sub>2010</sub>) e da fatura n.º 31/2011 (1.º PC<sub>2011</sub>), nos montante de, respetivamente, 2.677.665,9€ e de 6.522.334,1€.





Nos termos dos ARD, as concessionárias renunciaram ao crédito sobre os juros, no montante de 2,5 milhões de euros cada, comprometendo-se a RAM a regularizar a dívida de capital, segundo um calendário de pagamentos que se iniciou logo em 2015, e se estende até 2018, sob a qual incide uma taxa de juro de 3,7%.

#### Quadro 9 – ARD com a VIALITORAL

(EM EUROS)

Plano de Pagamentos	Total	Capital	Juros
2015	40.320.879,27	39.189.543,79	1.131.335,48
2016	21.196.714,58	19.924.788,57	1.271.926,01
2017	22.816.804,06	22.027.573,72	789.230,34
2018	4.596.922,57	4.512.968,81	83.953,76
<b>Total</b>	<b>88.931.320,48</b>	<b>85.654.874,89</b>	<b>3.276.445,59</b>

O valor em dívida à VIALITORAL<sup>71</sup>, líquido do perdão de juros, era à data da celebração do ARD de 85,6 milhões de euros<sup>72</sup>. A RAM cumpriu o Plano de Pagamentos previsto para 2015, apresentando no final desse ano, uma dívida de 48,6 milhões de euros, toda ela referente à faturação de 2011 (capital e juros), não havendo juros de mora por regularizar.

O escalonamento acordado para a regularização da dívida à VIAEXPRESSO que, à data da celebração do ARD era de 77,4 milhões de euros<sup>73</sup>, consta do quadro seguinte.

#### Quadro 10 – ARD com a VIAEXPRESSO

(EM EUROS)

Plano de Pagamentos	Total	Capital	Juros
2015	32 934 244,58	32 713 210,11	221 034,47
2016	19 062 640,81	17 593 256,76	1 469 384,05
2017	18 024 016,40	17 061 509,42	962 506,98
2018	10 305 669,47	9 983 693,09	321 976,38
<b>Total</b>	<b>80 326 571,26</b>	<b>77 351 669,38</b>	<b>2 974 901,88</b>

Até o final de 2015, em cumprimento do Plano de Pagamento, a dívida foi reduzida para os 47,4 milhões (capital e juros), não havendo juros de mora por saldar.

### 3.4. A RENEGOCIAÇÃO DAS PPP RODOVIÁRIAS DA RAM

No quadro do PAEF-RAM assinado com a República Portuguesa, em 27 de janeiro de 2012, a Região assumiu o compromisso de “a avaliação das PPP em curso no âmbito do PAEF abrange[sse] a Vialitoral e a Viaexpresso, com vista à inventariação das medidas conducentes à redução dos custos, renegociando os contratos vigentes, se tal for favorável” (medida70).

<sup>71</sup> Em consonância com os aditamentos de 4 de setembro e 18 de dezembro de 2015, resultante de uma antecipação de um pagamento por parte da RAM (de € 23,0 milhões de euros, pagos a 25/08/2015, quando o acordado era 30/09/2015) e da alteração da base de cálculo dos juros de 365 para 360 dias.

<sup>72</sup> Respeitantes às Faturas: n.º 13/2010 (SCUT 2010), no valor de 24.882.002,44€; n.º 3/2011 (SCUT 2011), no valor de 25.405.651,40€ e n.º 14/2011 (SCUT 2011), no montante de 35.367.221,06€. Reporta-se ainda aos juros de mora de 2013 e 2014 e 2015 no valor de 2.716.809,03 € (respetivamente de 1.950.272,64€, 549.727,36€ e 216.809,03€).

<sup>73</sup> A dívida apurada respeita à faturação da disponibilidade e das portagens de 2010 e de 2011: Fatura n.º 29/2010 (PR t-1); Fatura n.º 30/2010 (2.º PC); Fatura n.º 31/2011 (1.º PC); Fatura n.º 33/2011 (2.º PC); Fatura n.º 32/2011 (REFt - PR t-1) nos montantes de, respetivamente, 234 737,55€, 25 956 138,5€, 25 404 974,31€, 25 404 974,31€, 350 844,7€. Os juros de mora liquidados pela concessionária no montante de 2,5 milhões de euros (277 689,73€ de 2012 e 2 222 310,27€ de 2013) foram perdoados com data de referência a 31/08/2015.

No ano em referência, e já no contexto da vigência da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro (que estabeleceu as regras aplicáveis à assunção de compromissos e aos pagamentos em atraso das entidades públicas), foram dados os primeiros passos tendentes à renegociação dos contratos de PPP com a assinatura dos “Acordos de Princípio” (em 28 de dezembro de 2012), entre a Região e as concessionárias VIALITORAL e VIAEXPRESSO, tendo em vista “estabelecer um procedimento para a regularização e a liquidação das dívidas da Região, a título de capital e juros, reportadas a 31 de dezembro de 2011”, calculadas em cerca de 188 milhões de euros.

A Região, com o apoio da UTAP, conduziu o processo de renegociação das PPP (até 2016<sup>74</sup>), o qual “envolv[eu] múltiplas entidades com interesses e prioridades não coincidentes e com diferentes sensibilidades, desde os representantes das concessionárias e os seus consultores, as respetivas estruturas acionistas, as entidades financiadoras, incluindo os diferentes sindicatos bancários, onde numa das concessões está presente uma entidade bancária estrangeira com diferentes perspetivas quanto ao interesse de manter exposição em Portugal e em particular na Região Autónoma da Madeira”.

Condicionalismos diversos, porém, “protelaram as negociações”, com destaque para a “A urgência, face à necessidade de obter poupanças significativas com a maior brevidade conjugado com a situação de dívidas por regularizar”, “A necessidade, face à insustentabilidade evidente das responsabilidades futuras com as parcerias público-privadas do setor rodoviário” e “A multidisciplinaridade, face à complexidade dos contratos existentes e à sua singularidade, quer técnica, quer financeira, quer mesmo jurídica”<sup>75</sup>.

As “Linhas orientadoras da renegociação das PPP” elaboradas pela SRF, em 19 de junho de 2015<sup>76</sup>, revelam as componentes consideradas relevantes pela Região para alcançar a redução do esforço financeiro público com os sobreditos contratos. Da análise do referido documento, sobressai, assim, a necessidade de “rever os níveis de serviço exigíveis, otimizando-os e ajustando-os em função, designadamente, das características das vias, da realidade do sector e dos padrões e práticas europeias, em todo o caso, sem comprometer os níveis de segurança rodoviária recomendáveis”.

Destarte, a revisão do “modelo regulatório” das concessões concretizada pela Região permitiu-lhe reduzir os custos com a operação e manutenção das mesmas, nas seguintes rubricas: iluminação, sinalização, patrulhamento, manutenção vegetal, sistema de gestão de obras de arte, telemática, ruído, áreas de serviço e pavimentos, uma vez que “constitui[am] a terceira aplicação de fundos mais relevante das concessões em negociação (...), conjuntamente com os investimentos previstos nos respetivos casos base, relativos à conservação e reparação das vias, [sendo] responsáveis por uma fatia considerável de recursos gerados nas concessões. Acresce que na realidade das concessões é possível constatar que o esforço financeiro efetivo das concessionárias neste tipo de aplicações tem sido significativamente inferior ao previsto nos casos base. Embora se tenha de reconhecer que parte desta poupança passada estará associada a ganhos de eficiência e poupanças operacionais, pelo que se afigura inquestionável ser importante contributo para obtenção de poupanças futuras, contextualizada na reforma regulatória, tendo em vista a promoção de maiores eficiências no sector, em linha com os standards e práticas europeias”.

---

<sup>74</sup> No decurso do trabalho de campo, o processo de renegociação encontrava-se a ser ultimado, faltando (à data) a publicação dos diplomas referentes às alterações das bases das concessões e da classificação de estradas e consequentemente a assinatura dos contratos e o seu envio ao Tribunal de Contas.

<sup>75</sup> Conforme documento entregue pelo Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, na reunião de 23/2/2016, intitulado “Memorando-Condicionantes inerentes à renegociação dos contratos de PPP”.

<sup>76</sup> Entretanto, e segundo o documento entregue pelo Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, na reunião de 23/2/2016, intitulado “Memorando-Condicionantes inerentes à renegociação dos contratos de PPP”, foram efetuadas “reuniões sucessivas, muitas delas de assinalável extensão, e outras restritas a determinadas matérias (jurídicas, financeiras e técnicas) entre todos os representantes de ambas as partes e ainda outras mais alargadas onde participam todos os membros da concedente, representantes de cada uma das concessionárias e os consultores das concessionárias”.



## Tribunal de Contas

### *Secção Regional da Madeira*

Através do DLR n.º 15/2016/M, de 14 de março, foram adequados “os níveis de serviço legalmente previstos para a rede viária regional às reais características geométricas e funcionais das vias, em consonância com o que aliás sucede nas estradas da rede rodoviária nacional” (conforme resulta do preâmbulo do diploma), passando as “estradas regionais principais a assegurar condições de circulação relativamente estáveis, embora com restrita liberdade quanto a velocidade e a ultrapassagens”, compatíveis com o “nível de serviço C)” e as “estradas regionais complementares a assegurar condições de circulação relativamente estáveis, embora com restrita liberdade quanto a velocidade e a ultrapassagem (nível de serviço D), nos termos dos art.ºs 8.º e 11.º, ambos daquele diploma, respetivamente<sup>77</sup>.

Concomitantemente, foram introduzidas alterações nos diplomas que criaram as concessionárias e aprovaram as respetivas bases das concessões, em ordem a acolher as redefinições introduzidas no objeto das mesmas (cuja abordagem consta do ponto 3.4.3. deste documento, para onde se remete), e as revisões dos correspondentes níveis de serviço, através dos DLR n.ºs 9/2016/M e 10/2016/M, ambos de 3 de março<sup>78</sup>. Os termos da renegociação dos contratos de concessão da VIALITORAL e da VIAEXPRESSO foram ainda aprovados pelas respetivas entidades financiadoras, e pelos acionistas das concessionárias.

Por via do processo de renegociação dos contratos de concessão, cuja conclusão se encontrava iminente no decurso da presente auditoria, a Região conseguiu, de facto, almejar o objetivo subentendido na medida 70 do PAEF-RAM, na parte em que aconselhava à redução dos encargos do erário público regional, como se evidencia nos pontos seguintes deste documento.

Contudo, e sem perder de vista o propósito definido pelo PAEF-RAM sobre estes contratos e as soluções contidas no estudo (de avaliação das PPP) apresentado pela Ernst & Young, em 5 de novembro de 2012, impõe-se referir que (uma boa) parte da poupança obtida pela Região assentou, de facto, não só na redução do objeto de ambas as concessões, mercê da qual se operou a transferência para a concedente, quer do Lanço da Extensão que integrava a concessão da VIALITORAL, quer dos vários troços (VE 5, 6 e 7)<sup>79</sup> incluídos na concessão da VIAEXPRESSO, como também na revisão dos respetivos níveis de serviço, fatores que relevam no decréscimo dos pagamentos da Região às concessionárias, a título das portagens SCUT.

Porém, o ingresso dos vários troços abrangidos pelo objeto das concessões na esfera dominial da Região trouxe para o erário público diversos encargos advenientes, nomeadamente, dos custos com as operações de manutenção e conservação dos troços excluídos das concessões, com a eletricidade, a

<sup>77</sup> Foram implementados novos limites de velocidade, na VR1 concessionada à VIALITORAL, no sentido de a reduzir, “no máximo, em 20 km/h”, sendo que a “média ponderada da redução proposta, pela consideração da extensão aproximada de cada troço sobre os quais se propõe aplicar, a redução média de velocidade na concessão é de cerca de 15 km/h”. O que “corresponde a elevar o tempo de percorrer toda a VRI, circulando à velocidade máxima legal, correspondente à velocidade média ponderada de cerca de 95 km/h, dos atuais 27 minutos de viagem para uma duração de 33 minutos”. Cfr., a propósito, a Nota Técnica n.º 2 (Análise do Perfil de Velocidades na VR 1 - Geometrização do Traçado), de dezembro de 2015, elaborada pela CENOR-Consultores, S.A.

Quanto às vias que integram a Concessão da VIAEXPRESSO, o limite máximo de circulação foi reduzido de 90 km/h para 80 km/h, havendo troços da via com limites de circulação inferiores, em função do traçado. A lógica subjacente aos (quatro) documentos da CENOR, Consultores, S.A. referentes à “Análise dos Limites de Velocidades na VE 1; VE 2; VE 3; e 4- Uniformização da Sinalização das Vias Integradas na Concessão” foi a de que a redução geral dos valores da velocidade permitiria ajustar melhor as condições de circulação reais às condições ideais, resultando daí um ganho bastante significativo em termos de segurança e conforto (...) uma redução dos custos de manutenção, na medida em que é expectável uma redução do número de ocorrências (acidentes ou incidentes)”. E ainda que “a diminuição de velocidade permitida pode também em termos de manutenção eventualmente levar a que a exigência em termos de atrito transversal mobilizável necessário para o equilíbrio em relação ao deslizamento lateral seja reduzido, bem como seja reduzida a exigência em termos de atrito em contínuo (resistência à derrapagem)”.

<sup>78</sup> Os novos padrões e requisitos de serviço que passam a vigorar até ao final do período da concessão obrigaram igualmente à modificação e/ou à elaboração de novos Anexos que integram ambos os instrumentos contratuais. Cfr. a propósito o Anexo V do presente documento.

<sup>79</sup> Os troços mencionados no n.º 1 da cláusula 5.ª do Memorando de Entendimento são desafetados da concessão, nos termos do DLR n.º 1/2013/M, de 2 de janeiro, passando a integrar o domínio público municipal.

água, os pavimentos, a pintura, a limpeza, as condições de circulação, a assistência aos utentes, os equipamentos e demais componentes do SCV, incluindo o SCCT<sup>80</sup>.

Quantificados, na data da auditoria, apenas estavam os encargos resultantes da continuidade da prestação dos serviços de monitorização e informação das condições de circulação dos troços mencionados no n.º 2 da cláusula 5.ª do Memorando de Entendimento pela VIAEXPRESSO, tudo como melhor se aquilatará nos pontos seguintes.

Em sede de contraditório, o SRF, apresentou a estimativa dos encargos com a reversão das vias, bem como da poupança líquida para a RAM (cfr. o ponto 3.4.3.3.), enfatizando que a obrigação da RAM “ (...) era pois a de obter a maior redução de encargos possível, sem prejuízo das limitações legais, nacionais e comunitárias, aplicáveis e, *sublinhe-se*, em linha com o previsto no PAEF quanto às PPP (cf. medida 70 do PAEF-RAM). Note-se que tendo em atenção esta integração do PAEF-RAM no PAEF da República Portuguesa, não pode ser esquecido que o objetivo de redução de encargos (também) teria de ser alcançado no quadro do programa de assistência, sem prejuízo dos direitos contratuais dos parceiros privados, isto é, “without expropriating investors” (cfr. ponto 14, página 7, da versão de 17 de maio de 2011 do memorando de Políticas Económicas e Financeiras subscrito no quadro do PAEF).”

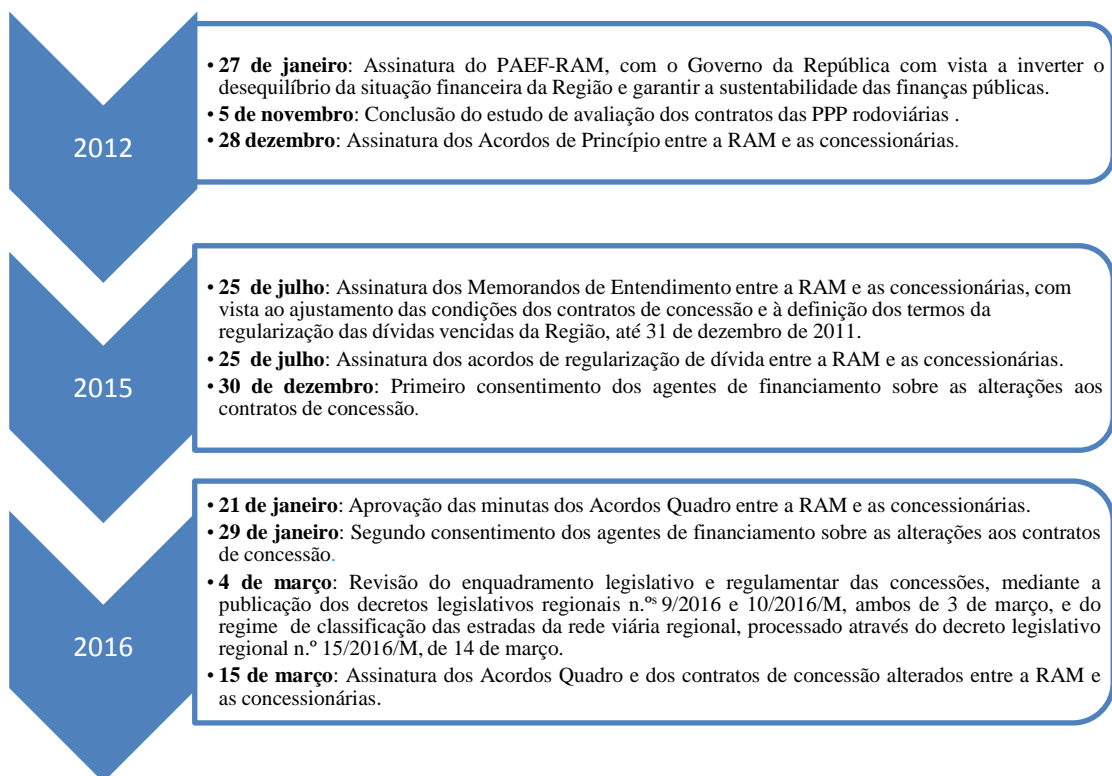
Expressou ainda que era imprescindível que se percebesse que, para além da redução de encargos conseguida, obtiveram-se ainda benefícios reais e estimados que não podiam deixar de ser relevados no cotejo dos benefícios financeiros obtidos pela RAM na renegociação dos contratos e que se referem no ponto 3.4.2. (efeitos da renegociação).

### **3.4.1. Perspetiva temporal do processo de renegociação**

As principais etapas do processo de renegociação dos contratos de concessão de serviço público rodoviário da Região celebrados com a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO, no período sinalizado entre a assinatura do PAEF-RAM (27 de janeiro de 2012) e os trabalhos da auditoria encontram-se sintetizadas no cronograma, em cuja elaboração foi tida em conta a documentação constante dos processos de fiscalização prévia (n.ºs 37/2016 e 38/2016), remetendo-se o seu desenvolvimento para o Anexo II deste documento.

---

<sup>80</sup> Conforme consta do “Manual de prestação de serviços de operação e exploração do sistema de gestão e controlo de tráfego do Lanço da Extensão- Relação das partes e procedimentos operacionais” (Anexo 8-C), da VIALITORAL, e do Manual de Procedimentos de Monitorização e Informação (Anexo 8, Parte 4), da VIAEXPRESSO.



### 3.4.2. Efeitos da Renegociação

#### 3.4.2.1. REFLETIDOS NOS CASOS BASE

Na ótica da metodologia adotada no ponto 3.2.1. deste documento, os quadros espelham os efeitos estimados da renegociação nos Casos Base.

Em termos de origens de fundos, o único efeito observado ocorre ao nível do autofinanciamento das concessionárias, onde se verificam decréscimos de -38,8 milhões de euros (na VIALITORAL) e de -87,9 milhões de euros (na VIAEXPRESSO).

**Quadro 11 - Origens dos fundos**

ORIGENS DE FUNDOS	(EM EUROS)			
	VIA LITORAL		VIA EXPRESSO	
	CB Renegociado	Varição	CB Renegociado	Varição
<b>Capitais próprios</b>	<b>33.750.000</b>		<b>15.277.267</b>	<b>+ 82.045<sup>81</sup></b>
Capital Social	18.750.000		500.000	
Suprimentos	15.000.000			
Prestações Acessórias			7.147.611	
Dívida Subordinada			7.629.656	+ 82.045
<b>Capitais alheios</b>	<b>368.795.568</b>		<b>284.309.211</b>	
Empréstimos Bancos - Inicial	292.295.568		284.309.211	
Empréstimos Bancos-Extensão	76.500.000		n.a.	
<b>Subtotal</b>	<b>402.545.568</b>		<b>299.586.478</b>	
<b>Autofinanciamento</b>	<b>321.386.778</b>	<b>-38.800.155</b>	<b>506.483.074</b>	<b>-87.986.216</b>
<b>Total</b>	<b>723.932.346</b>	<b>-38.800.155</b>	<b>806.069.552</b>	<b>-87.904.171</b>

Fonte: Casos Base (originário e renegociado)

<sup>81</sup> O reforço de 82,0 mil euros nos capitais aportados aos projetos é anterior ao processo de renegociação reportando-se ao exercício de 2006.

No tocante às aplicações de fundos, os maiores impactos esperados verificam-se ao nível do investimento a cargo das concessionárias, com diminuições na ordem dos 21,7 milhões de euros na VIALITORAL (imputadas às grandes reparações e às outras imobilizações corpóreas com, respetivamente, menos 34% e 21% que o previsto no CB) e de 63,8 milhões de euros na VIAEXPRESSO (associados às grandes reparações, equipamento de exploração com, respetivamente, menos 51% e 39% do que os gastos previstos no CB).

Merece ainda referência o decréscimo no pagamento de dividendos aos sócios da VIALITORAL (-15,4 milhões de euros), por contraposição ao reforço na remuneração do capital e quase capital (+3,8 milhões de euros<sup>82</sup>) observado na VIAEXPRESSO.

#### Quadro 12 - Aplicação de fundos

(EMEuros)

VIA LITORAL	CB Renegociado	Variação	VIA EXPRESSO	CB Renegociado	Variação
<b>Investimento (não inclui IVA)</b>	<b>426.305.428</b>	<b>-21.736.906</b>	<b>Investimento (inclui IVA 13%)</b>	<b>343.036.761</b>	<b>-63.783.425</b>
Aquis./Transf. ativos	324.218.634	0	Aquis./Transf. ativos	250.000.000	0
Grandes reparações	22.872.532	-11.979.643	Grandes reparações	36.019.969	-37.476.974
Imob. Incorporáveis	1.204.650	-160.774	Equip. de Exploração	40.430.762	-25.527.090
Outras imob. corp.	36.406.474	-9.596.489	Equip Transp., Inf. e Soft.	3.578.054	-744.777
Juros intercalares	41.603.138	0	Outro investimento*	13.007.976	-34.584
<b>Outros</b>	<b>258.826.763</b>	<b>-17.063.249</b>	<b>Outros</b>	<b>463.032.791</b>	<b>-24.120.746</b>
Inv. ativo circulante	54.685.158	-2.632.537	Necess. cap. circulante <sup>83</sup>	126.125.193	-15.228.740
Impostos s/ lucros	53.271.444	-4.756.684	Juros, Comissões, Imp. <sup>84</sup>	226.392.443	-12.934.460
Dividendos	124.611.967	-15.385.220	Dividendos e equiv. <sup>85</sup>	96.870.605	+ 3.846.891
Var. Líq. Fundos	26.258.194	+ 5.711.192	Var. Líq. Fundos <sup>86</sup>	13.644.550	+ 195.563
<b>Total</b>	<b>685.132.191</b>	<b>-38.800.155</b>	<b>Total</b>	<b>806.069.552</b>	<b>-87.904.171</b>

\* Investimento em: Beneficiações na rede transferida, custos de arranque do projeto, estudos e projetos, equipamento administrativo e Sede + CAM

Fonte: Casos Base (originário e renegociado)

Até ao fim do ciclo de vida dos contratos revistos estima-se que o esforço financeiro direto da Região diminua cerca de 191,7 milhões de euros (s/IVA), o qual se repercute, igualmente, na redução dos proveitos (-65,9 milhões de euros na VIALITORAL e -120 milhões de euros na VIAEXPRESSO) e dos custos das concessionárias, como evidencia o quadro seguinte.

#### Quadro 13 - Efeitos financeiros diretos (refletidos nos CB renegociados)

	Concedente (C.RAM)	Unidade: milhares euros		
		VIA LITORAL (DR)	VIAEXPRESSO (DR)	Total Concessionárias
<b>Proveitos</b>		<b>-65.899</b>	<b>-120.972</b>	<b>-186.871</b>
Portagens SCUT		-72.488	-119.237	-191.725

<sup>82</sup> Não obstante ter havido uma redução dos dividendos, de 635,0 mil euros, houve um reforço de 4,5 milhões de euros na remuneração do quasi-equity (prestações acessórias e dívida subordinada).

<sup>83</sup> Inclui: os fluxos de IVA liquidado (apresentado no mapa em Impostos).

<sup>84</sup> Nos impostos, inclui apenas: Impostos sobre o rendimento + Emolumentos Capital.

<sup>85</sup> Resulta de: Amortizações de quase-equity (Aplicações) – Entrada de quasi-equity (Origens).

<sup>86</sup> Inclui: Saldo mínimo caixa (as contas de reservas, em origens e aplicações de fundos, anulam-se mutuamente) + Saldo anual – Aplicações de tesouraria (Outras origens de fundos).



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

	Concedente (C.RAM)	VIA LITORAL (DR)	VIAEXPRESSO (DR)	Total Concessionárias
Outros Proveitos		+ 6.589	-1.735*	+ 4.853
Custos	-191.725	-55.688	-120.814	-176.502
Encargos c/ portagens SCUT	-191.725			
De exploração				
Pessoal		-3.284	-7.262	-10.546
Manut. e Conserv.		-26.257	-48.644	-74.901
Amortiz. Investim.:				
Grandes reparações		-11.980	-33.165	-45.145
Equip. exploração e outros		-9.575	-23.280	-33.037
Financeiros:				
Banca comercial		0	-8.667	-8.667
Dívida subordinada		-6	+ 6.476	+ 6.470
Outros		-4.404	-6.271	-10.675
Saldo global	-191.725	-10.211	-158	-10.369
+ IVA	22%			
	-233.904			

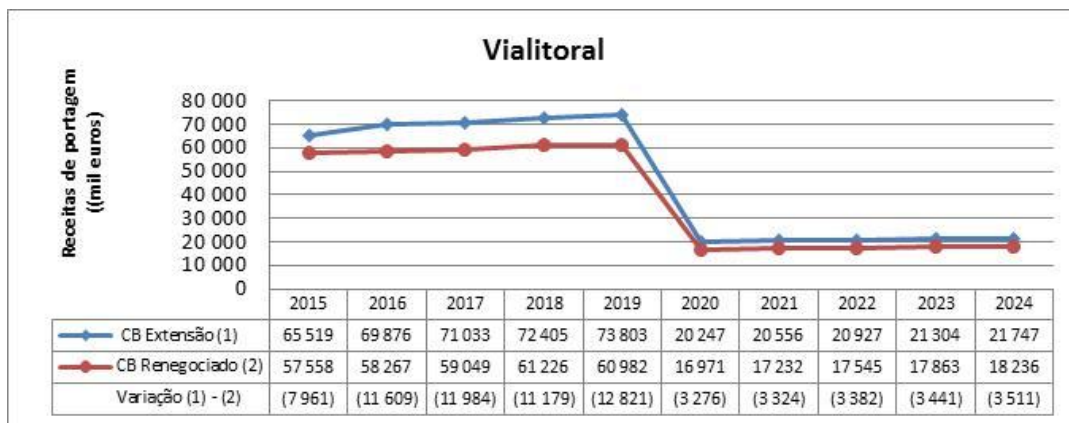
\* Outros proveitos financeiros

Fonte: Casos Base (originário e renegociado) e “Tabela resumo total das reduções dos encargos decorrentes da renegociação”.

A poupança obtida pela Região confluuiu exclusivamente das portagens SCUT, tendo sido motivada pelas alterações introduzidas nos intervalos de banda, nas tarifas de banda e ainda na quebra do volume de tráfego decorrente da subtração de troços do âmbito das concessões.

O decréscimo dos encargos públicos rondará os 72,5 milhões de euros, na VIALITORAL, e os 119,2 milhões de euros<sup>87</sup>, na VIAEXPRESSO, distribuindo-se temporalmente da forma evidenciada nos gráficos.

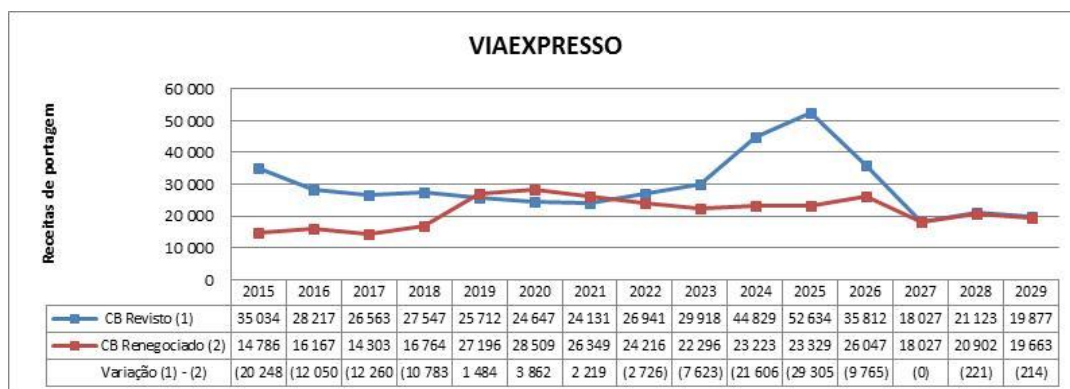
Gráfico 3 – Variação CB Extensão versus CB Renegociado



Na VIALITORAL, o efeito da redução de encargos foi concentrado nos 5 primeiros anos após a renegociação enquanto que na VIAEXPRESSO, o escalonamento visou, também, atenuar a concentração de encargos prevista entre 2024 – 2026.

<sup>87</sup> Este valor coincide com o que está inserido na “Tabela resumo total das reduções dos encargos decorrentes da renegociação”, entregue no trabalho de campo, mas difere do valor incluído no n.º 3 da cláusula 6.ª do Memorando de Entendimento (116, 350 M€).

Gráfico 4 - Variação CB Revisto versus CB Renegociado



### 3.4.2.2. NÃO REFLETIDOS NOS CASOS BASE

No contexto do processo de renegociação, foram ainda identificados pela Região benefícios reais, previstos ou estimados, sem reflexo nos Casos Base, no valor global de 111,4 milhões de euros.

Dos ganhos reais (10,0 milhões de euros), sobressai o perdão de juros de mora (5,0 milhões de euros) e os encargos com a manutenção e conservação dos lanços retirados da concessão (3,5 milhões de euros), assumidos pelas concessionárias até 2016, nos termos dos Memorandos de Entendimento (VIALITORAL – 1, 873 M€; na VIAEXPRESSO – 1,675 M€).

A Região espera igualmente poupar outros 130,9 milhões de euros, seja com a quebra estimada de tráfego, até ao final dos períodos das concessões (face ao previsto nos CB), seja com o pagamento de dividendos (43,2 milhões de euros) seja com a evolução futura das taxas de juro, para as quais antevê REF favoráveis de 38,8 milhões de euros.

**Quadro 14 - Efeitos financeiros indiretos (não refletidos nos CB renegociados)**

unidade: milhares euros

	Concedente (C.RAM)	VIA LITORAL (DR)	VIAEXPRESSO (DR)
<b>Definidos no novo CC</b>	<b>10.047</b>	<b>4.372</b>	<b>5.675</b>
Perdão de juros	5.000	2.500	2.500
Prorrogação da conservação e manutenção dos lanços a transferir 2015-16	3.547	1.872 <sup>88</sup>	1.675 <sup>89</sup>
Outros <sup>90</sup>	1.500	0	1.500
<b>Previstos</b>	<b>19.397</b>	<b>6.102</b>	<b>13.295</b>
Efeito variação de tráfego <sup>91</sup>	17.186	5.140	12.046
IVA	5.310	1.889	3.421
<b>Subtotal (CC + Previstos)</b>	<b>29.444</b>	<b>10.474</b>	<b>18.970</b>
<b>Outros estimados</b>	<b>81.988</b>	<b>44.443</b>	<b>37.545</b>
REF (Mecanismo de cobertura da tx juro)	38.837	17.996	20.841
Dividendos	43.151	26.447	16.704
<b>Global</b>	<b>111.432</b>	<b>54.917</b>	<b>56.515</b>

<sup>88</sup> Corresponde aos gastos de operação e manutenção do Lanço da Extensão em 2015, incluindo o consumo de eletricidade, no total de € 1.413.649, mais € 440.838, de 1 de janeiro a 30 de junho de 2016, excluindo a eletricidade, que correm por conta da concessionária.

<sup>89</sup> Corresponde aos gastos com os serviços de conservação e manutenção de todos os troços em 2015 e de 1 de janeiro a 31 de março de 2016.

<sup>90</sup> Assunção pela concessionária dos encargos relativos aos estudos e projetos de extensão da concessão, nos termos da cláusula 6.ª, n.º 3, do Memorando de Entendimento.

<sup>91</sup> IVA incluído à taxa de 22%.





Fontes: Memorandos de Entendimento (cláusulas 6.ª), quadros 4 dos Anexos III dos Memorandos de Entendimento, e Tabela resumo total das reduções dos encargos decorrentes da renegociação”.

A poupança líquida de 251,0 milhões de euros, reclamada pela RAM e enfatizada no contraditório apresentado pelos responsáveis, engloba os efeitos diretos e indiretos (sem REF e sem Dividendos), atrás evidenciados, ajustados dos encargos futuros para o ORAM, resultantes da reversão dos troços concessionados (cfr. o ponto 3.4.3.3.).

### 3.4.2.3. ALTERAÇÕES NO CUSTO DO FINANCIAMENTO (EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS E TIR ACIONISTA)

O impacto da negociação no financiamento das concessões encontra-se refletido quer nas alterações ao nível do custo dos empréstimos bancários de médio e longo prazo, quer na evolução da rentabilidade acionista (TIR nominal), transpostas para os Casos Base renegociados.

No caso do financiamento bancário, só foi alterada a margem (que acresce à taxa de juro base) do empréstimo à VIAEXPRESSO, a qual subiu em 0,2%. De assinalar também a revogação da obrigatoriedade de serem realizados acordos de *hedging*.

**Quadro 15 - Outros elementos relevantes (refletidos nos CB negociados)**

(milhares euros)

	VIA LITORAL (DR)	VIAEXPRESSO (DR)	Total Concessionárias
<b>1) Financiamento bancário</b>			
Taxa de juro:	<b>Eur. 6M+ Marg.</b>	<b>Eur. 6M+ Marg.</b>	
Pré-renegociação		3% + 1,3%	
Inicial	5,500% + 1,0%		
Extensão	5,500% + 1,3%		
Pós-renegociação		3% + 1,5%	
Inicial	Idem		
Extensão	Idem		
<b>2) Acordos de <i>hedging</i></b>			
Pré-renegociação	Obrigatório	Obrigatório	
Pós-renegociação	Não obrigatório	Não obrigatório	
<b>3) Remun. acionistas</b>			
	<b>TIR nominal</b>	<b>TIR nominal</b>	
Pré-renegociação	13,23	13,66%	
Pós-renegociação	11,87	11,74%	
Var. dividendos e equiparados			
<b>4) <input type="checkbox"/> dividendos e equiparados</b>			
			-43.151
Refletidos nos CB Renegociados (1)	-15.385	+ 3.847	-11.583
Resultante dos efeitos indiretos	-11.062	-20.551	-31.613

(1) Na VIALITORAL, a linha não inclui os juros da dívida subordinada; Na VIAEXPRESSO, não inclui uma parcela de 3,3 milhões de euros. Em todo o caso, esses valores foram considerados no cômputo da TIR.

Fontes: Casos Base (originário e renegociado) e “Tabela resumo total das reduções dos encargos decorrentes da renegociação” entregue no trabalho de campo.

Quanto às TIR acionistas (nominal), elas decresceram 1,36 p.p., na VIALITORAL, e 1,92 p.p., na VIAEXPRESSO, refletindo o ajustamento nos fluxos de dividendos e nos juros da dívida acessória / subordinada)<sup>92</sup>.

### 3.4.3. Encargos resultantes da renegociação

#### 3.4.3.1. COM A REDEFINIÇÃO DO OBJETO DA CONCESSÃO DA VIALITORAL

A redefinição do objeto da concessão culminou na subtração do Lanço da Extensão, situado entre Machico e o Porto do Caniçal<sup>93</sup>, do respetivo âmbito, o qual foi transferido para a tutela da Região,

<sup>92</sup> No caso da VIAEXPRESSO, não obstante o reforço dos dividendos e da dívida subordinada, a dilatação no tempo dos respetivos pagamentos permitiu reduzir o valor da TIR.

ficando, por conseguinte, a concessão reduzida à sua configuração inicial, isto é, à exploração e manutenção do troço rodoviário da VR1, compreendido entre a Ribeira Brava e Machico, com a extensão de cerca de 37 Km<sup>94</sup>.

#### **3.4.3.1.1. Até à transferência do Lanço da Extensão**

A transferência do Lanço da Extensão para a concedente operou os seus efeitos a partir de 26 de abril de 2016, data em que o Tribunal de Contas entendeu devolver a título definitivo, por não se encontrar sujeito a visto, o “*Novo Contrato de Concessão*”<sup>95</sup>, ficando a concessionária desonerada de todas e quaisquer obrigações e responsabilidades relativas ao mesmo (com exceção das ocorrências originadas em factos ou eventos verificados até essa data), com o limite de 31 de dezembro de 2016.

Os encargos assumidos pela Região estimam-se em 121.690,00€<sup>96</sup> mensais, dos quais 48 217,00€ respeitam ao “*Consumo de eletricidade do Lanço da Extensão*” (com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2016) e 73 473,00€ a “*Gastos de operação e manutenção do Lanço da Extensão, excluindo a eletricidade*” (com efeitos a partir de 1 de julho 2016) adicionados dos custos com o consumo de eletricidade<sup>97</sup>.

Em contraditório, os responsáveis clarificaram que a transferência, nos termos do Acordo Quadro (cláusula 3.<sup>a</sup>, n.º 5), se operará com a realização das vistorias (que ainda não tinham ocorrido), vigorando, até 31 de dezembro de 2016 (cláusula 3.<sup>a</sup>, n.º 6), o regime excecional de exploração e manutenção do Lanço de Extensão.

#### **3.4.3.1.2. Após a transferência do Lanço da Extensão<sup>98</sup>**

Durante a vigência do contrato de concessão, a VIALITORAL continua a prestar à Região os serviços de exploração e conservação do sistema de gestão e controlo de tráfego (SGCT), incluindo o equipamento de contagem e classificação de tráfego, do Lanço da Extensão, a partir do centro de

---

<sup>93</sup> Por via do aditamento ao contrato de concessão, assinado em 11 de outubro de 2002, na sequência do art.º 42.º do DLR n.º 4-A/2001/M, de 3 de Abril, o objeto da concessão foi estendido, em cerca de 7 km. Para maior desenvolvimento, remete-se para os Relatórios n.ºs 21/2004-FS/SRMTC, de 26 de maio e 9/2005-FS/SRMTC, de 18 de junho.

<sup>94</sup> Conforme decorre da base I das “*Bases da concessão*”, aprovadas em anexo ao DLR n.º 21 -A/99/M, de 24 de agosto, na redação dada pelo DLR n.º 10/2016/M, segundo o qual “*O Lanço da Extensão (...) deixa de integrar a Concessão na data da respetiva data de transferência para a Concedente ou do dia 30 de junho de 2016, consoante o que ocorrer primeiro, sem prejuízo de a Concessionária, depois dessa data, prestar serviços relativos ao mesmo, nos termos do Contrato de Concessão*”. No mesmo sentido, apontam as cláusulas do Memorando de Entendimento (5.<sup>a</sup>) e do Acordo Quadro (3.<sup>a</sup>).

<sup>95</sup> De acordo com o n.º 2 da cláusula 3.<sup>a</sup> do Acordo Quadro denominada “*Regime transitório de transferência do Lanço da Extensão*” a “*redução do âmbito da Concessão prevista no número anterior decorre da produção de efeitos do Contrato de Concessão Alterado nos termos da Cláusula Décima Primeira deste Acordo Quadro, transferindo-se o Lanço da Extensão para a tutela da Concedente e ficando a Concessionária desonerada, a partir da data de transferência do Lanço da Extensão ou, no limite a partir de 31 de dezembro de 2016, de todas e quaisquer obrigações e responsabilidades relativas ao mesmo (salvo no que concerne a ocorrências com origem em factos ou eventos até essa data verificados)*”.

Por seu lado, a cláusula 13.<sup>a</sup> do Memorando de Entendimento estipula que o “*Novo Contrato de Concessão (e seus anexos) só produz efeitos a partir da obtenção de visto do Tribunal de Contas, expresso ou tácito, ou da confirmação pelo Tribunal de que o mesmo não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da LOPTC*”.

Não obstante, tal não prejudica que os valores anuais da remuneração da concessionária sejam pagos, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015, de acordo com o previsto no Contrato de Concessão Alterado, após a aprovação do Memorando de Entendimento pelos Bancos Financiadores da Concessão (cfr. resulta, também, da cláusula 11.<sup>a</sup> do Acordo Quadro). No mesmo sentido, já estabelecia o Memorando de Entendimento (cláusulas 12.<sup>a</sup> e 13.<sup>a</sup>).

<sup>96</sup> Corresponde ao valor previsto no caso base Extensão, a preços de 2016, numa base duodecimal.

<sup>97</sup> Até 31 de dezembro de 2015, a concessionária continua a suportar os encargos com o fornecimento de energia ao Lanço da Extensão, ainda que o novo contrato de concessão tivesse entrado em vigor em data anterior àquela (cfr. cláusula 5.<sup>a</sup>, n.º 2, do Memorando de Entendimento e cláusula 3.<sup>a</sup>, n.º 3 do Acordo Quadro).

<sup>98</sup> Conforme consta da cláusula 23 A do “*Contrato de Concessão Alterado*”; do respetivo Anexo 8 C – “*Manual de Prestação de Serviços de Operação e Exploração do Sistema de Gestão e Controlo de Tráfego do Lanço da Extensão – Relação das Partes e Procedimentos Operacionais*” (dezembro de 2015).



Tribunal de Contas

*Secção Regional da Madeira*

controlo, fornecendo toda a informação disponível sobre as ocorrências verificadas no mencionado Lanço às entidades que a Região designar como contacto e, sendo o caso, à Proteção Civil e às Autoridades Policiais, sem que daí advenha para a concessionária qualquer responsabilidade em termos de segurança e/ou vigilância suplementar ou da resolução da ocorrência<sup>99</sup>. Daqui não emerge qualquer contraprestação pecuniária a suportar pela Região.

Do lado da Região, cabe-lhe suportar os encargos com o fornecimento de energia elétrica e com a reparação e/ou substituição de equipamentos, cujas anomalias não tenham origem numa normal operação nem estejam a coberto da manutenção integral do respetivo SGCT, tais como danos causados por acidentes, ou eventos de força maior.

### 3.4.3.2. COM A REDEFINIÇÃO DO OBJETO DA CONCESSÃO DA VIAEXPRESSO

A redefinição do objeto da concessão consubstanciou-se na exclusão do seu âmbito de um conjunto de troços correspondentes a um total de 23,67 Km, ficando a concessão, com a extensão inicial de 93,42km (cfr. o Anexo I), limitada a 69,7 Km.

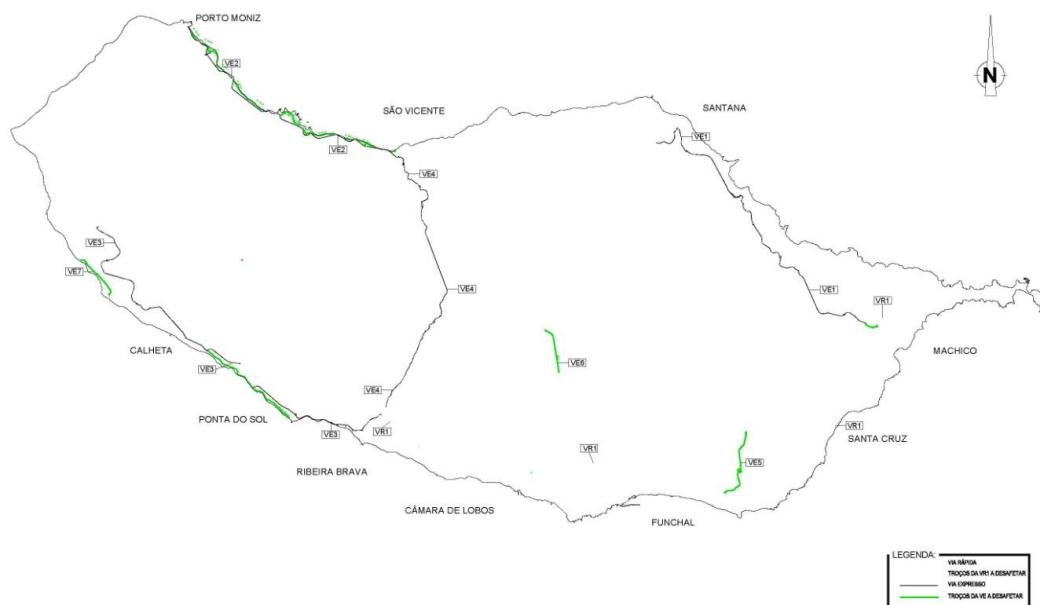
**Quadro 16 – Identificação dos troços excluídos**

Memorando de Entendimento (cláusula 5.ª)	Designação dos Troços	Extensão Km
Desafetação (cfr. o DLR n.º 1/2013/M, de 2/1)	VE 2 ER101-1 a ER101-9 (VE 2) - Troços associados entre São Vicente e Porto Moniz	10,5
	VE 3 ER101-Troço associado entre a madalena do mar e o túnel da banda D'Além e entre este e a Rotunda do Arco da Calheta	2,5
	ER101-Troço principal - Túnel da banda D'Além	0,6
	ER216-Troço principal - Nó de Machico Norte com a ER236.	0,6
<b>Subtotal</b>		<b>14,2</b>
Exclusão do âmbito da concessão	VE 5 - Cancela - Camacha	4,00
	VE 6 - Ribeira da Lapa - Curral das freiras	2,62
	VE 7 - Ribeira Funda - Paul do Mar	2,85
<b>Subtotal</b>		<b>9,47</b>
	<b>Total</b>	<b>23,67</b>

Fonte: Memorando de Entendimento (cláusula 5ª), Acordo Quadro (cláusula 3.ª) e DLR n.º 9/2016/M, de 3 março

<sup>99</sup> A “restante operação e manutenção das vias e equipamentos do Lanço da Extensão encontra-se totalmente transferida para a Concedente, a quem cabe cuidar pelo seu adequado estado (incluindo o dos pavimentos, das pinturas, da limpeza, das galerias de emergência, da iluminação incluindo geradores de emergência, da ventilação, etc.), condições de circulação e assistência aos utentes e a qual responderá, nos termos da lei geral, pela culpa e pelo risco, por tal atividade de operação e manutenção do Lanço da Extensão” (cfr. o Anexo 8-C-Manual de Prestação de Serviços de Operação e Exploração do Sistema de Gestão e Controlo de Tráfego do Lanço da Extensão – Relação das partes e procedimentos operacionais).

**Figura 1 - Troços excluídos**



Relevar que os troços identificados no n.º 2 da cláusula 5.ª do Memorando passam para a tutela da RAM, em virtude de se encontrarem “*situados em zonas geograficamente distanciadas e descontínuas relativamente aos demais troços concessionados (...) acarre[tando], por esse motivo, acrescidos custos de operação*”, enquanto os restantes (os relativos ao n.º 1 da referida cláusula 5.ª) ingressam no domínio público municipal, por força do disposto no DLR n.º 1/2013/M, de 2 de janeiro<sup>100 101</sup>.

A transferência dos troços nos termos expostos operou-se a partir de 26 de abril de 2016, data em que o Tribunal de Contas entendeu devolver, por não se encontrar sujeito a visto, o “*Contrato de Concessão Alterado*”<sup>102</sup>, ficando a concessionária desonerada de todas e quaisquer obrigações e responsabilidades em relação àqueles troços. De acordo com o Memorando de entendimento e com o Acordo Quadro as partes admitem a integração na concessão da variante à Madalena do Mar, com conclusão prevista para 2018, de modo a garantir a continuidade física da VE 3, respeitados os procedimentos legais, contratuais e processuais que se mostrem exigíveis, designadamente o visto do Tribunal de Contas.

<sup>100</sup> Este diploma aprovou a primeira alteração ao DLR n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, que procede à classificação das estradas da rede viária regional, em cujo preâmbulo se refere a necessidade de proceder a “*uma melhor adequação da classificação das estradas da rede viária regional à realidade existente, assim como definir em que termos ocorre a desclassificação de estradas regionais*”.

<sup>101</sup> Conforme decorre do art.º 1.º do DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, que criou a concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A., adjudicando-lhe a concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais sem cobrança aos utilizadores, e aprovou as respetivas bases da concessão, na redação dada pelo DLR n.º 9/2016/M, de 3 de março. Bem como do “*Manual de Procedimentos de Monitorização e Informação*” (Anexo 8, parte 4)

<sup>102</sup> De acordo com a cláusula 3ª do Acordo Quadro denominada “*Regime transitório da transferência de troços*” a redução do âmbito da concessão decorre da produção de efeitos do contrato de concessão alterado, o qual depende da sua sujeição à fiscalização prévia do TC.

No mesmo sentido, a cláusula 13.º do Memorando de Entendimento estabelece que o “*Novo Contrato de Concessão*” (e seus anexos) só produz efeitos a partir da obtenção de visto do Tribunal de Contas, expresso ou tácito, ou da confirmação pelo Tribunal de que o mesmo não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da LOPTC. Tal facto não prejudica que os valores anuais da remuneração da concessionária sejam pagos, com efeitos a 1 de janeiro de 2015, de acordo com o previsto no Contrato de Concessão Alterado, após a aprovação do Memorando de Entendimento pelos Bancos Financiadores da Concessão (conforme, resulta, também, da cláusula 11.ª do referido Memorando).



#### **3.4.3.2.1. Até à transferência dos troços**

A VIAEXPRESSO continuou a prestar à Região os serviços de conservação e manutenção dos troços identificados no n.º 1 da cláusula 5.ª do Memorando de Entendimento, até 31 de dezembro de 2015, e dos troços constantes do n.º 2 da invocada cláusula, até 31 de março de 2016.

Decorridas aquelas datas (31 de dezembro de 2015 e 31 de março de 2016), a Região assume os encargos com a conservação e manutenção de todos os troços, estimados em 89.065,00€ mensais<sup>103</sup> (39.179,00€ respeitantes aos Troços referidos no n.º 1 e 49.887,00€ Troços referidos no n.º 2, ambos da cláusula 5.ª do Memorando de Entendimento) a que acrescem os encargos (não quantificados) com o fornecimento de energia elétrica dos troços, a partir de 1 de janeiro de 2016.

#### **3.4.3.2.2. Após a transferência dos troços**

Concluída a transferência dos troços mencionados no n.º 2 da cláusula 5.ª do Memorando de Entendimento, e até ao final do período de duração da concessão, a concessionária assegura os serviços de monitorização e informação das condições de circulação naqueles troços<sup>104</sup>, mediante o pagamento de uma contrapartida financeira pela Região, de 1.750,00€ (sem IVA).

Do ponto de vista do seu conteúdo, a prestação de serviços traduz-se na transmissão de toda a informação relevante que a concessionária obtenha a partir do sistema de controlo e vigilância (CCTV, DAI e SCCT) existente no “*Centro de Controlo*”, relativamente a ocorrências na rede viária, e à contagem e classificação de veículos que circulam nos troços, às entidades designadas pela Região como contacto, e, sendo o caso, à Proteção Civil e/ou às Autoridades Policiais, sem que daí advenha para a concessionária qualquer responsabilidade em termos de segurança e/ou vigilância das mesmas vias, tal como consta do ponto 1 do Manual de Procedimentos de Monitorização e Informação. A concedente tem de prover a conservação e manutenção dos equipamentos (ver cláusula 3.ª, n.º 8 do AC).

#### **3.4.3.3. POUPANÇA LIQUIDA IDENTIFICADA PELA RAM**

Em resultado da renegociação dos contratos de concessão, estimou-se que o esforço financeiro da Região seria reduzido na ordem dos 191,7 milhões de euros (s/IVA), até ao fim dos ciclos de vida dos contratos. Contudo, como não foi disponibilizada informação sobre o custo associado à manutenção e conservação das infraestruturas rodoviárias que foram subtraídas às concessões e que será suportado pelo orçamento regional, considerou-se que existia uma limitação significativa à avaliação do processo de renegociação.

---

<sup>103</sup> Cfr. o Memorando de Entendimento (cláusula 5.ª) e quadro 4 do respetivo Anexo III; e Acordo Quadro (cláusula 3.ª) e respetivo Anexo II.

<sup>104</sup> Cfr. o Manual de Procedimentos de Monitorização e Informação (Anexo 8, parte 4) e preâmbulo do DLR n.º 9/2016/M, de 3 de março.

De acordo com o referido Manual (cfr. o ponto 4.2.), no tocante aos troços excluídos (VE 5 - Cancela - Camacha, da VE 6 - Ribeira da Lapa - Curral das Freiras e da VE 7 - Ribeira Funda - Paul do Mar), cabe à Região proceder à sua conservação e manutenção, onde se inclui:

- A conservação e manutenção dos equipamentos e demais componentes do sistema de controlo e vigilância, incluindo o SCCT.
- O patrulhamento e assistência aos utentes.
- O fornecimento de energia elétrica e de água aos troços.
- A implementação das medidas de emergência que se mostrem devidas nesses troços, assim como tudo o que se mostre necessário para que a concessionária possa prestar os serviços de monitorização e informação a seu cargo.
- A atualização, substituição e, ou renovação dos equipamentos e demais componentes do sistema de controlo e vigilância dos troços em causa, em termos compatíveis com as atualizações gerais do sistema de controlo e vigilância que venham a ser introduzidas pela concessionária.

Na resposta ao contraditório, a SRF clarificou que a reversão das Vias Expresso (VE 5, 6 e 7) e o Lanço de Extensão da Vialitoral, deverá comportar encargos para a RAM (até ao final da vigência das concessões) na ordem dos 12,4 milhões de euros, discriminados da seguinte forma:

**Quadro 17 – Encargos da RAM com a reversão das vias**

unidade: milhões euros

	VIALITORAL	VIAEXPRESSO	TOTAL
Conservação corrente	1,286	1,705	2,991
Grandes reparações	0,858	0,682	1,54
Eletricidade	1,974	5,093	7,067
Renovação de equipamentos	0,306	0,462	0,768
<b>Total</b>	<b>4,424</b>	<b>7,942</b>	<b>12,366</b>

Adianta ainda que, a operação e manutenção (O&M) das estradas deverá ser integrada num projeto mais alargado, designado de “*Conservação Corrente por Contrato*”, em fase final de preparação, visando a Rede Viária Regional, na procura de ganhos de escala e níveis de serviço adequados aos padrões internacionais de segurança rodoviária<sup>105</sup>.

Destaca por fim que, com a transferência dos lanços para a sua esfera jurídica, “*a RAM obterá uma poupança líquida (...) que ascende aos 250,9 milhões de euros*”, conforme cálculo abaixo evidenciado.

**unidade: milhões euros**

	VIALITORAL	VIAEXPRESSO	TOTAL	CFR. PONTOS ANTERIORES
<b>Poupança/ Efeitos diretos (1)</b>				<b>3.4.2.1</b>
<i>Diminuição das portagens (c/ IVA)</i>	88,44	145,47	233,90	<i>Quadro 13</i>
<b>Poupança/ Efeitos indiretos (2)</b>				<b>3.4.2.2</b>
<i>Definidos no novo contrato</i>	4,37	5,68	10,05	<i>Quadro 14</i>
<i>Previstos</i>	6,10	13,30	19,40	
<b>Novos encargos (3)</b>				
<i>Reversão dos troços</i>	4,42	7,94	12,37	
<b>Global (= 1+ 2-3)</b>	<b>94,49</b>	<b>156,50</b>	<b>250,98</b>	

A título conclusivo importa assinalar que o efetivo impacto financeiro direto e indireto da renegociação só será conhecido durante a execução dos contratos já que existe um conjunto vasto de variáveis cuja previsão de médio e longo prazo comporta graus de erro significativos.

### 3.5. OUTROS ENCARGOS ASSOCIADOS ÀS PPP

O quadro que se segue detalha o montante dos encargos assumidos pela RAM, com a contratação de serviços, entre 2002 e 2016, relacionados com os contratos de concessão rodoviária celebrados com a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO.

<sup>105</sup> Num modelo similar ao adotado pela Infraestruturas de Portugal, S.A., que estima encargos médios anuais de conservação corrente (incluindo nestes, a manutenção de túneis e as atividades de Fiscalização e Assistência Rodoviária) de 30 mil euros/km/ano, para o troço de 7 Km da VR, e de 15 mil euros/Km/ano, para os 9,5 Km dos troços das VE5, VE6, e VE7.



**Quadro 17 - Encargos associados às PPP**

Unidade: euros

Empresa	Objeto do contrato <sup>106</sup>	Duração do contrato	Valor (s/IVA)
Ernest & Young, S.A	Aquisição de serviços de Auditoria e Consultoria às Parcerias Público Privadas da Região Autónoma da Madeira	45 dias a contar da assinatura do contrato (25 de setembro de 2012).	60.000,00
ECGPLAN Engenharia, Gestão e Planeamento Lda.	Assessoria Técnica no âmbito da Concessão da Exploração e Manutenção da ER 101 no troço compreendido entre a Ribeira Brava e Machico.	13/12/2002 a 12/12/2014	2.562.209,12
	Assessoria Técnica no âmbito da exploração e manutenção das vias incluídas na Concessão VIAEXPRESSO	19/10/2005 a 18/10/2014	1.944.499,00
	Prestação de serviços de assessoria técnica no âmbito da renegociação das parcerias Público Privadas dos contratos de concessão	03/02/2015 a 3/2/2016	100.000,00
EP – Estradas de Portugal, S.A	Prestação de serviços de assessoria de gestão dos contratos de concessão.	03/02/2015 a 3/2/2016 Renovado por mais 1 ano ou até que o valor contratual se esgote, consoante o que ocorrer primeiro <sup>107</sup> .	100.000,00
<b>Total Geral</b>			<b>4.766.708,12</b>

<sup>106</sup> Fontes: Cópia do contrato de prestação de serviços de assessoria de gestão dos contratos de concessão, celebrado com a IP, S.A., enviado pela SRF, através do mail de 7/3/2016; Mapa sobre a execução financeira dos contratos de assessoria técnica no âmbito da concessão da VIALITORAL e da VIAEXPRESSO, celebrados com a ECGPLAN, enviado pela SRF, através do e-mail de 23/3/2016; e mapas denominados “relação de assessorias da VIALITORAL e da VIAEXPRESSO”, enviados a coberto do ofício da SRF, n.º 430, de 19 de junho de 2015.

<sup>107</sup> Cfr. o e-mail da SRF, por, de 23 de março de 2016, em resposta ao nosso e-mail, de 15 de março de 2016.







#### 4. EMOLUMENTOS

Nos termos dos art.ºs 10.º, n.º 2, e 11.º do regime jurídico aprovado pelo DL n.º 66/96, de 31 de maio<sup>108</sup>, o total dos emolumentos devidos pela Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública, relativos à presente auditoria, é de € 1.716,40, conforme os cálculos apresentados no Anexo VI.

#### 5. DETERMINAÇÕES FINAIS

Nos termos consignados nos art.ºs 78.º, n.º 2, alínea a), 105.º, n.º 1, e 107.º, n.º 3, todos da LOPTC, decide-se:

- a) Aprovar o presente relatório.
- b) Ordenar que um exemplar deste relatório seja remetido:
  - Ao Secretário Regional das Finanças e Administração Pública;
  - Ao ex-Secretário Regional do Plano e Finanças;
  - Ao Diretor Regional do Orçamento e do Tesouro;
  - Ao ex-Diretor Regional do Tesouro;
  - À ex-Diretora de Serviços de Coordenação, Património e Apoios Financeiros
- c) Determinar que o Tribunal de Contas seja informado, no prazo de seis meses, sobre as diligências efetuadas pela Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública para dar acolhimento às recomendações constantes do relatório agora aprovado.
- d) Fixar os emolumentos nos termos descritos no ponto 4.
- e) Entregar um exemplar deste relatório ao Excelentíssimo Magistrado do Ministério Público junto desta Secção Regional, nos termos dos art.ºs 29.º, n.º 4, aplicável por força do disposto no art.º 55.º, n.º 2, todos da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto;
- f) Mandar divulgar o presente relatório na *Intranet* e no sítio do Tribunal de Contas na *Internet*, depois de ter sido notificado aos responsáveis
- g) Expressar à entidade auditada, o apreço do Tribunal pela disponibilidade e pela colaboração prestada durante o desenvolvimento desta ação.

Aprovado em sessão ordinária da Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas, aos 15 dias do mês de setembro de 2016.

*A Juíza Conselheira,*

*(Laura Tavares da Silva)*

---

<sup>108</sup> Diploma que aprovou o regime dos emolumentos do TC, retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-A/96, de 29 de junho, na redação introduzida pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, e pelo art.º 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril.

*A Assessora,*

Ana Mafalda Nobre dos Reis Morbey Affonso

*(Ana Mafalda Nobre dos Reis Morbey Affonso)*

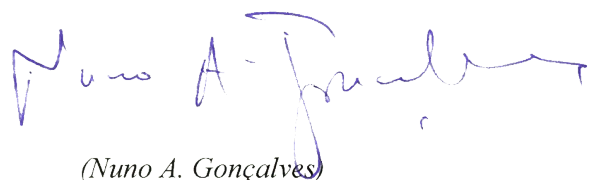
*O Assessor,*



*(Alberto Miguel Faria Pestana)*

*Fui presente,*

*O Procurador-Geral Adjunto,*



*(Nuno A. Gonçalves)*



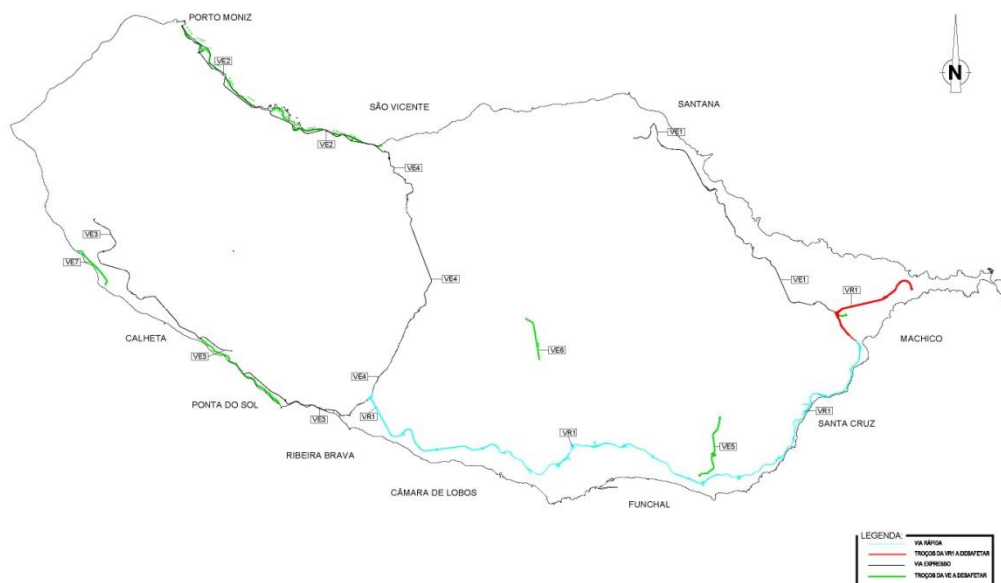
## **ANEXOS**





### Anexo I - Mapeamento e caracterização das vias

#### A) MAPA DA VIA RÁPIDA (VR) E DAS VIAS EXPRESSOS (VE)



Fonte: Mapa dos traçados da VIALITORAL e da VIAEXPRESSO (cfr. o email da SRF, de 7/3/2016)

#### B) BREVE CARATERIZAÇÃO DAS VIAS CONCESSIONADAS

A **Via Rápida VR 1, concessionada à VIALITORAL, SA**, desmultiplica-se por 9 lanços e 27 sublanços e nós de ligação, que atravessam 5 dos municípios (R. Brava, C. Lobos, Funchal, St.<sup>a</sup> Cruz e Machico) localizados a sul da Madeira, numa extensão total de 44,2 km.

#### Via Rápida

Lanços	Sublanços / Nós de ligação / Pontos de contagem			
	N.º	Identificação	km	Início de operação
Ribeira Brava – Quinta Grande	2	R. Brava – Campanário – Qt. <sup>a</sup> Grande	5,845	Jul-00
Qt. <sup>a</sup> Grande – C. de Lobos	3	Qt. <sup>a</sup> Grande – Alforra – Ponte dos Frades – C. Lobos	4,665	Jul-00
Câmara de Lobos – Pilar	3	C. Lobos – Quebradas – Esmeraldo – Pilar	3,485	Jul-00
Pilar – Pestana Júnior	3	Pilar – St. <sup>o</sup> António – St. <sup>a</sup> Luzia – Pestana Júnior	3,6	Jan-01
Pestana Júnior – Cancela	3	P. Júnior – <b>Boa Nova</b> - Pinheiro Grande – Cancela	5,075	Jul-00
Cancela – Porto Novo	2	Cancela – Caniço – Porto Novo	4,8	Jan-01
Porto Novo – Santa Cruz	4	P. Novo – Gaula – Boaventura – S. Pedro – St. <sup>a</sup> Cruz	4,95	Jan-01
Santa Cruz – Machico Sul	4	St. <sup>a</sup> Cruz – Aeroporto Gare – Aeroporto Leste – Água de Pena – Machico Sul	4,518	Jan-02
Machico Sul – Porto do Caniçal	3	Machico Sul – Machico Norte – Caniçal Oeste – Porto do Caniçal	7,26	Jul-05
	<b>27</b>		<b>44,198</b>	

Fonte: Relatório e Contas e Sítio da VIALITORAL

A Via Rápida dispõe de 2 faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de tráfego de duas vias, separadas uma da outra por uma zona central (2x2). As condições orográficas impuseram que a VR 1 dispusesse de muitas obras de arte e túneis. Os túneis representam por conseguinte cerca de 35% da Via (30,5 km, num total de 88 km, contados os dois sentidos de tráfego), com os dois maiores (o Túnel do Caniçal e o Túnel da Ribeira Brava) a atingirem os 2,1 e os 1,8 km, respetivamente.

A concessão está obrigada à prestação de um nível superior de serviços aos utentes, que engloba o patrulhamento e a prestação de assistência permanente, a informação do estado das condições de circulação através de mensagens em painéis de mensagens variáveis e a vigilância do tráfego através de um circuito fechado de TV instalado ao longo de toda a Via Rápida.

A concessão **Vias Expresso** é composta por 7 vias, designadas de VE 1 a VE 7, numa extensão total de 80 km, a que se juntam um conjunto de troços associados às VE 2 e VE 3, com uma extensão total aproximada de 13 km, conforme evidenciado no quadro seguinte.

#### Vias Expresso

Vias Expresso (VE) e Troços associados	Troços		
	N.º	Descrição	km
VE 1 Machico – Ribeira S. Jorge	4	Machico – Folhada – Faial – Santana – Ribeira de S. Jorge	21,30
VE 2 São Vicente – Porto Moniz	2	S. Vicente – Seixal – Porto Moniz	14,05
Troços associados	8		10,55
VE 3 R. Brava (VR) – Raposeiro do Lugarinho	6	VR – R. Brava – Tabua – Ponta do Sol – Madalena do Mar – Ribeira Funda – Raposeira do Lugarinho	22,66
Troços associados	2		2,49
VE 4 R. Brava (VR) – S. Vicente	2	VR – Meia Léguas; Serra de Água – S. Vicente	12,35
VE 5 Caniço – Camacha	1	Caniço – Camacha	4,00
VE 6 Túnel do Curral das Freiras	1	Túnel do Curral das Freiras	2,62
VE 7 Túnel do Paúl do Mar	1	Túnel do Paúl do Mar	3,40
<b>Subtotal VE</b>	<b>17</b>		<b>80,38</b>
<b>Subtotal Troços Associados</b>	<b>10</b>		<b>13,04</b>
<b>Total</b>	<b>27</b>		<b>93,42</b>

Fonte: Relatório e Contas e Sítio da VIAEXPRESSO

As VE apresentam, de forma geral, o perfil tipo de uma plataforma com 2 vias (1x2) mais bermas, dispondo ainda, quando se justifica, de uma via adicional para lentos no lado ascendente, que correspondem a estradas com uma velocidade máxima de circulação de 90 km/hora.

A concessão tem à sua responsabilidade a operação e manutenção de 60 túneis (53 nas VE e 7 nos troços associados), entre eles 2 dos maiores túneis rodoviários nacionais (o Túnel do cumeado, na VE 1, e o Túnel da Encumeada, na VE 4, com respetivamente 3,2 e 3,1 km), 38 pontes/ viadutos, 13 rotundas, 9 passagens superiores e 105 atravessamentos. O traçado em túnel merece destaque especial, por representar cerca de metade do total da extensão concessionada. Enquanto o perfil em ponte/viaduto representa apenas 2% dessa mesma extensão.



## **Anexo II - Histórico normativo e regulatório das concessões**

### **VIALITORAL - Concessões Rodoviárias da Madeira, S.A.**

<b>DIPLOMA/OUTRO</b>	<b>CONTEÚDO</b>
◆ Despacho n.º 9/99, de 25 de janeiro	O Plenário do GR determina a criação de uma solução empresarial com vista a construção e manutenção das ER sem estabelecimento de portagens e incumbem o Secretário Regional do Equipamento Social e Transportes da sua concretização.
◆ RCG n.º 1108/99, de 15 de julho	Aprova a proposta de DLR que cria a VIALITORAL, S.A., e autoriza o GR a concessionar, em regime de serviço público, com sistema de cobrança de portagem sem custos para o utilizador (SCUT), àquela sociedade, a exploração e manutenção da ER 101, entre Ribeira Brava e Machico.
◆ DLR n.º 21-A/99/M, de 24 de agosto	Cria a VIALITORAL, autoriza a adjudicação da concessão da exploração e manutenção em regime de serviço público, de exclusividade e de portagem sem cobrança aos utilizadores da ER 101, entre R. Brava e Machico, e aprova as bases da concessão.
◆ RCG n.º 1474/99, de 30 de setembro	Estabelece as condições e os requisitos para a realização do 1.º aumento de capital, até ao montante de € 500.000.
◆ RCG n.º 95/2000, de 17 de janeiro	Seleciona o agrupamento, constituído pelas 8 empresas envolvidas na construção da via a concessionar (com exceção de uma), que irá subscrever o 1.º aumento de capital, e autoriza o CA da VIALITORAL a proceder em conformidade, na sequência de anúncio publicado nos diários Económico, de Notícias e Jornal da Madeira, de 11-10-99.
◆ RCG n.º 100/2000, de 27 de janeiro	Adjudica à VIALITORAL a concessão de exploração de serviço público e aprova a minuta do contrato correspondente.
◆ Contrato de concessão (CC), de 28 de janeiro de 2000	Entre o GR e a VIALITORAL é celebrado o contrato de concessão de serviço público, em regime de exclusividade e de portagem SCUT, tendo por objeto a exploração e a manutenção dos Lanços e Sublanços identificados no Anexo 3 do contrato, por um período de 25 anos. Pela transferência dos lanços foi fixado o valor de € 324.218.633,54.
◆ DLR n.º 4-A/2001/M, de 03/04	Estende a concessão de serviço público em mais 7 km, correspondentes ao lanço entre Machico e o Porto do Caniçal, e estabelece os requisitos da extensão.
◆ DLR n.º 27/2001/M, de 25 de agosto	Concretiza os requisitos para a extensão da concessão de serviço público: fixa o valor a pagar pela VIALITORAL pela transferência do Lanço e estabelece um aumento especial do capital social de € 3.750.000.
◆ RCG n.º 1237/2002, de 10 de outubro	Aprova as minutas dos aditamentos ao contrato de concessão e aos contratos financeiros.
◆ Aditamento ao CC, de 11 de outubro de 2002	Entre o GR e a VIALITORAL foi acordado estender a concessão em mais 7 km, pela integração do Laço da Extensão, pagando a concessionária pela transferência do mesmo a quantia de € 74.819.685. Permite à concessionária vir a construir e explorar, diretamente ou por subconcessão, áreas de serviço em local adjacente às vias concessionadas.
◆ DLR n.º 15/2007/M, de 7 de novembro	Altera os Estatutos da VIALITORAL, publicado em anexo ao DLR n.º 21-A/99/M, de 24/08, designadamente, fixando o capital social da empresa em € 16.125.000, o qual foi totalmente subscrito e realizado pelos acionistas.
◆ PAEF-RAM, de 27 de janeiro de 2012	Entre o Governo Regional da Madeira e a República Portuguesa, tendo em vista "inverter o desequilíbrio da situação financeira regional, e, assim, garantir a sustentabilidade das finanças públicas".
◆ Estudo de 5 de novembro de 2012	Elaborado pela empresa Ernest & Young no quadro do compromisso assumido pelo GRM no PAEF-RAM de proceder à avaliação das PPP (incluindo a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO), com vista à inventariação das medidas conducentes à redução dos custos, renegociando os contratos vigentes, se tal for favorável (medida 70 do Programa).

DIPLOMA/OUTRO	CONTEÚDO
<p>◆ <i>Acordo de Princípio, de 28 dezembro de 2012</i></p>	<p>Entre a RAM e a VIALITORAL, em cujo âmbito as partes estabelecem um procedimento para a regularização da dívida da Região à concessionária, a qual, reportada a 31 de dezembro de 2011, ascendia a € 97.533.189,01 (capital), acrescida do montante de € 3.522.862,39 (juros de mora). Neste acordo, a empresa aceitou renunciar a parte do seu crédito sobre a Região a título de juros de mora, no valor de € 2,500.000,00. Foi também acordado que a Região efetuará o pagamento de € 23.000.000,00, até ao final de março de 2013, enquanto o remanescente seria regularizado nos termos de um acordo de pagamento a celebrar entre as partes, até final de março de 2013.</p>
<p>◆ <i>RCG n.º 573/2015, de 25 de julho</i></p>	<p>Aprova as minutas do “<i>Memorando de Entendimento para o ajustamento das condições do Contrato de Concessão</i>” a celebrar entre a concedente e a concessionária, e do “<i>Acordo de Regularização de Dívida</i>”. E mandata o Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, para em representação da Região Autónoma da Madeira e na qualidade de concedente, assinar e rubricar os respetivos documentos e praticar quaisquer outros atos que se mostrem necessários para a execução e eficácia dos mesmos.</p>
<p>◆ <i>RCG n.º 29/2016, de 22 de janeiro</i></p>	<p>Aprova a proposta de Decreto Legislativo Regional que opera a “<i>Primeira alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 21-A/99/M, de 24 de agosto, que cria a VIALITORAL, Concessões Rodoviárias da Madeira, S.A., autoriza a adjudicação da concessão da exploração e manutenção, em regime de serviço público, de exclusividade e de portagem sem cobrança aos utilizadores do troço rodoviário da ER 101 compreendido entre Ribeira Brava e Machico, e aprova as respetivas bases de concessão</i>”, submetendo-a à Assembleia Legislativa da Madeira para aprovação.</p>
<p>◆ <i>Memorando entendimento de 25 de julho de 2015</i></p>	<p>Formalizado entre a RAM e a VIALITORAL com o seguinte objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Identificar um conjunto de alterações a introduzir no contrato de concessão e noutros instrumentos contratuais relevantes, em resultado da revisão das atuais condições de exploração da concessão; e ainda</li> <li>II. Acordar os termos da regularização da dívida vencida por parte da Concedente, a qual, com referência a 24 de julho de 2015, o valor da dívida da concedente à concessionária era de 88.371.683,93 euros, dos quais dos quais 85.654.874,90 euros são referentes a capital em dívida até 31 de Dezembro de 2011 e o remanescente a juros vencidos no total de 2.776.809,03 euros.</li> </ol>
<p>◆ <i>Acordo para a regularização de dívida (n.º 2/SRF/2015), de 25 de julho</i></p>	<p>Entre a RAM e a VIALITORAL, onde se estabelecem os procedimentos para a regularização da dívida da Região à concessionária, com origem na faturação da portagem SCUT, vencida até 31 de dezembro de 2011, no seguinte montante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 85.654.874,90 euros, a título de capital.</li> <li>• 2.716.809,03 euros, a título de juros de mora relativos ao capital total mencionado anteriormente, com referência ao período entre 28 de fevereiro de 2013 e 24 de julho de 2015.</li> <li>• A empresa renunciou a 2.500.000,00 euros do seu crédito sobre a RAM, referente aos juros de mora vencidos, ficando aquele montante reduzido a 216.809,03 euros.</li> <li>• O valor da dívida da RAM à concessionária (que, antes do ARD, era de 88.371.683,93 euros) passa, agora, a perfazer o valor total de 85.871.683,93 euros, o qual será regularizado e pago pela RAM, em conformidade com o plano de pagamento constante do Anexo II do ARD.</li> <li>• No prazo de 30 (trinta) dias após o primeiro pagamento efetuado ao abrigo do Acordo de Regularização de Dívida, a Empresa regularizará todos os valores em dívida vencidos à EEM- Empresa de Eletricidade da Madeira, S.A.</li> <li>• O Acordo de Regularização da Dívida produz efeitos a partir da data da obtenção de todas as necessárias autorizações a que o mesmo se encontra sujeito, incluindo por parte dos Bancos Financiadores da Concessão.</li> </ul>
<p>◆ <i>Primeira carta de consentimento (Refª 016-2015/DPF-PF, de 30 de dezembro de 2015, do Banco BPI, S.A.</i></p>	<p>Aprovação pelo agente de financiamento das alterações ao contrato de concessão, resultantes do Memorando de Entendimento, do Acordo de Regularização de Dívida (e seus aditamentos), da minuta de Acordo Quadro, e da minuta do contrato de concessão e seus Anexos, a qual fica sujeita à verificação cumulativa de várias condições (enunciadas na carta), a ocorrer até 31 de janeiro de 2016, entre elas a assinatura pela concedente e pela mutuária do Acordo Quadro e do contrato de concessão alterado.</p>
<p>◆ <i>Ata da reunião de fecho negocial, de 21 de janeiro de</i></p>	<p>Entre a RAM, representada pelo SRF, e a VIALITORAL que incidiu sobre a finalização das alterações a introduzir no contrato de concessão com vista à redução dos encargos públicos, e de sustentabilidade do modelo do setor rodoviário regional, tendo por base, designadamente, a redução previamente acordada entre as partes no</p>





Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

DIPLOMA/OUTRO	CONTEÚDO
2016	memorando de entendimento de 25 de julho de 2015, a redução da rentabilidade acionista e o ajustamento dos níveis de operação e manutenção. Foi ainda consensualizada a minuta do “Acordo Quadro” ao contrato de concessão, que inclui, nomeadamente, o “contrato de concessão alterado” e respetivos Anexos (identificados na cláusula 2.ª do referido Acordo), para além dos Anexos 2 – “Pagamentos da Concedente relativos ao Lanço da Extensão” e 3 – “Novos Valores de Remuneração a serem pagos pela Concedente”.
◆ RCG n.º 38/2016, de 27 de janeiro	Aprova a proposta de Decreto Legislativo Regional referente à “ <i>Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, que procede à classificação das estradas da rede viária regional</i> ”, enviando-a à Assembleia Legislativa da Madeira. Entre os considerandos da aludida RCG, destaca-se “ <i>a necessidade de reintegrar no domínio público municipal as vias marginais às ribeiras de S. João, S.ª Luzia e João Gomes, corrigindo-se desta forma os erros cometidos na reclassificação anterior, bem como clarificados e reajustados os pontos de início e o fim de algumas vias</i> ”.
◆ DLR n.º 10/2016/M, de 3 de março	Altera o DLR n.º 21-A/99/M, de 24 de agosto, que “ <i>Cria a Concessionária de Estradas VIALITORAL, Concessões Rodoviárias da Madeira S. A., autoriza a adjudicação da concessão da exploração, conservação e manutenção, em regime de serviço público, de exclusividade e de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT) do troço rodoviário da ER101 compreendido entre Ribeira Brava e Machico, e aprova as respetivas bases da concessão</i> ”, introduzindo modificações nas bases I, X, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XXI, XXII e XXX das Bases da concessão.
◆ RCG n.º 86/2016, de 3 de março	Aprova a minuta do Acordo Quadro a outorgar entre a Região Autónoma da Madeira e a VIALITORAL – Concessões Rodoviárias da Madeira S. A. e, bem assim as alterações ao contrato de concessão originário, anexas àquela minuta. E mandata o Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, com faculdade de delegação, para em representação da Região Autónoma da Madeira e na qualidade de Concedente, assinar e rubricar o mencionado Acordo Quadro incluindo as referidas alterações ao Contrato de Concessão originário ao mesmo anexas.
◆ Segunda carta de consentimento, de 4 de março de 2016 (N.º 04-2016/DPF-PF)	Aprovação pelos Bancos Financiadores das alterações ao contrato de concessão e do Pedido SWAP. No que concerne a este último, os Bancos autorizam a não celebração de instrumento de cobertura do risco de variação de taxa de juro por parte da mutuária para o período de 30 de dezembro de 2015 a 30 de dezembro de 2019, desde que, cumulativamente, a mutuária permaneça numa posição totalmente neutral relativamente ao risco de variação da taxa de juro, mantendo-se tal risco coberto pelo princípio de partilha de risco constante do Anexo 10 ao contrato de concessão (reposição do equilíbrio financeiro por motivo de variação de taxa de juro), nos termos que tem vindo a ser implementado pela mutuária desde janeiro de 2012. E enquanto existirem montantes em dívida por parte da concedente em relação à mutuária, os montantes apurados de acordo com o Anexo 10 do contrato de concessão a favor da concedente deverão ser deduzidos à dívida vencida da concedente perante a mutuária com imputação prioritária aos juros, devendo a dedução ocorrer em cada data de recebimento da concedente.  O consentimento dos Bancos fica no entanto sujeito à verificação cumulativa de várias condições, a ocorrer até 18 de março de 2016 entre elas a assinatura pela concedente e pela mutuária do Acordo Quadro e do contrato de concessão alterado, nas versões finais que mereceram o acordo dos bancos.
◆ DLR n.º 15/2016/M, de 14 de março	Aprova a “ <i>Segunda alteração ao DLR n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/2013/M, de 2 de janeiro, que procede à classificação das estradas da rede viária regional</i> ”.

### B. Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A.

DIPLOMA/OUTRO	CONTEÚDO
◆ DLR n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro	Cria a VIAEXPRESSO, efetua a adjudicação da concessão da exploração e manutenção em regime de serviço público, de exclusividade e de portagem sem cobrança aos utilizadores de diversos troços de ER, e aprova em anexo os Estatutos da empresa e as Bases da concessão.
◆ RCG n.º 151/2004, de 12 de fevereiro	Estabelece as condições e os requisitos, a que deve obedecer o anúncio, a publicar em 2 jornais regionais, dirigido aos interessados, ou agrupamento de interessados, a apresentar declaração de intenções de participar no aumento especial do capital social, até ao montante de € 400.000.
◆ RCG n.º 1676/2004, de 9 de dezembro	Seleciona e aceita a proposta do agrupamento, composto pelas empresas: Construtora do Tâmega, S.A., Tecnorocha- Sociedade de Escavação e Desmonte de Rochas, S.A., Zagope - Construções e Engenharia, S.A., Avelino Farinha & Agrela, S.A., Somague - Engenharia Madeira, S.A., e Tecnovia - Madeira, Sociedade de Empreitadas, S.A., e autoriza que a Assembleia Geral da Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A. a proceder a um primeiro aumento especial de capital de € 400 000 a subscrever, exclusivamente, pelas empresas que integram agrupamento, mantendo-se intacta a participação da Região Autónoma da Madeira (20% do capital social. Aprova a minuta da versão integral do Contrato de Concessão e todos os seus Anexos. Mandata o Secretário Regional do Equipamento Social e Transportes e o Secretário Regional do Plano e Finanças, para, em representação da Região Autónoma da Madeira, nas qualidades de Concedente e de Acionista da VIAEXPRESSO, para decidirem e subscreverem o Contrato de Concessão e seus Anexos.
◆ Contrato de concessão (CC), de 10 de dezembro de 2004	<p>Entre a RAM e a VIAEXPRESSO foi celebrado o contrato de concessão de serviço público, em regime de exclusividade, e sem cobrança direta de portagem SCUT, tendo por objeto a exploração, conservação e a manutenção de determinados lanços de estradas regionais, na extensão total de cerca de 80 Km (descritos no Anexo 3 do contrato), e de outros a eles associados, na extensão total de cerca de 13 Km, por um período de 25 anos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ribeira Brava-Raposeira do Lugarinho</li> <li>• S. Vicente – P. Moniz</li> <li>• Serra de Água – Rosário</li> <li>• Machico – Ribeira de S. Roque</li> <li>• Caniço – Camacha</li> <li>• Túnel do Curral das Freiras</li> </ul> <p>Pela transferência dos lanços foi fixado o valor de € 250 000 000,00.</p>
◆ Protocolo de Entendimento, de 20 de novembro de 2007	<p>Entre a RAM e a VIAEXPRESSO, onde ficou estabelecido que, tendo em vista a liquidação de pagamentos pela concedente, a concessionária deverá enviar à concedente, com antecedência mínima de 60 dias, relativamente à data de pagamento, uma proposta de faturação justificada com os cálculos detalhados subjacentes ao valor apresentado.</p> <p>Quaisquer erros ou omissões na proposta de faturação deverão ser comunicados à concessionária até 15 dias antes do termo do prazo de pagamento. Se a proposta de faturação estiver correta, ainda dentro do referido prazo, deverá ser enviado à Concessionária o certificado do montante de crédito.</p>
◆ DLR n.º 36/2008/M, de 14 de agosto	Altera as bases da concessão XIV e XXVII, anexas ao Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro.
◆ Carta 430-09- ADM/ de 26 de setembro de 2009	Enviada pela VIAEXPRESSO à RAM, nos termos do Anexo 11 do Contrato de Concessão, onde a concessionária apresenta a sua proposta de revisão do caso base.
◆ Protocolo de entendimento, de 30 de novembro de 2009	Entre a RAM e a VIAEXPRESSO, onde as partes procedem à alteração da cláusula 22.3, relativa à fórmula a aplicar para cálculo dos pagamentos por conta
◆ Ofício n.º S 5986, de 12 de agosto de 2010, da ex- SRES, dirigido à concessionária	Em resposta ao pedido de revisão do caso base, a Secretaria Regional do Equipamento Social aceita a revisão do caso e informa que “(...) a revisão terá obviamente de ter em conta as variações positivas como negativas de tráfego na Concessão VIAEXPRESSO, tendo de ser aceite pelo Concedente para poder ocasionar a subsequente alteração do caso base”.



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

DIPLOMA/OUTRO	CONTEÚDO
◆ Estudo de 5 de novembro de 2012.	Elaborado pela empresa Ernest & Young, no quadro do compromisso assumido pelo GRM no PAEF-RAM de proceder à avaliação das PPP (incluindo a VIALITORAL e a VIAEXPRESSO), com vista à inventariação das medidas conducentes à redução dos custos, renegociando os contratos vigentes, se tal for favorável (medida 70 do Programa).
◆ Acordo de Princípio, de 28 dezembro de 2012	Entre a RAM e a VIAEXPRESSO, em cujo âmbito as partes estabelecem um procedimento para a regularização da dívida da Região à concessionária, a qual, reportada a 31 de dezembro de 2011, ascendia a € 82.308.404,35 (capital), acrescida do montante de € 4.017.471,46 (juros de mora). Neste acordo, a empresa aceitou renunciar a parte do seu crédito sobre a Região a título de juros, no valor de € 2.500.000,00. Foi também acordado que a Região efetuará o pagamento de € 9.200.000,00, até ao final de março de 2013, enquanto o remanescente seria regularizado nos termos de um acordo de pagamento a celebrar entre as partes, até final de março de 2013.
◆ RCG n.º 573/2015, de 25 de julho	Aprova as minutas do Memorando de Entendimento para o ajustamento das condições do contrato da Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, a celebrar entre a Concedente e a Concessionária, e do Acordo de Regularização de Dívida, e respetivos Anexos. E mandata o Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, para em representação da Região Autónoma da Madeira e na qualidade de Concedente, assinar e rubricar os respetivos documentos e praticar quaisquer outros atos que se mostrem necessários para a execução e eficácia dos mesmos.
◆ Memorando de Entendimento, de 25 de julho de 2015	Entre a RAM e a concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A., tendo por objeto a definição de um conjunto de alterações a introduzir no contrato de concessão e outros instrumentos contratuais relevantes, em resultado da revisão das atuais condições de exploração da Concessão, e os termos em que será assegurada a regularização da dívida vencida da Concedente à Concessionária, a qual, em 24 de julho de 2015, ascende a 79.851.669,37 euros, da qual 77.351.669,31 euros são referentes a capital e 2.500.000,00 euros a juros de mora vencidos.
◆ Acordo para regularização de Dívida (n.º 1/SRF/2015), de 25 de julho	Entre a RAM e a concessionária, onde se estabelecem os procedimentos para a regularização das dívidas que a primeira mantém com a segunda, com origem na faturação da portagem SCUT, vencida até 31 de dezembro de 2011, no seguinte montante: <ul style="list-style-type: none"><li>• 77. 351.669,37 euros, a título de capital.</li><li>• 2.500.000,00 euros, a título de juros de mora relativos ao capital total mencionado anteriormente, com referência ao período compreendido entre 4 a 31 de julho de 2012 e entre 1 de abril e 31 de dezembro de 2013.</li><li>• A empresa renunciou a 2.500.000,00 euros do seu crédito sobre a RAM, referente aos juros de mora vencidos, ficando o valor em dívida da Região reduzido a 77.351.669,37 euros.</li><li>• Em consequência, o valor da dívida da RAM à concessionária (que, antes do ARD, era de 79.851.669,37 euros) passa, agora, a perfazer o valor total de 77.351.669,37 euros, que será regularizado e pago pela RAM em conformidade com o plano de pagamento, constante do Anexo II do ARD.</li><li>• No prazo de 30 (trinta) dias após o primeiro pagamento efetuado ao abrigo do Acordo de Regularização de Dívida a Empresa regularizará todos os valores em dívida vencidos à EEM-Empresa de Eletricidade da Madeira, S.A.</li><li>• O Acordo de Regularização da Dívida produz efeitos a partir da data da sua assinatura ou da obtenção de todas as necessárias aprovações/autorizações a que o mesmo se encontra sujeito, incluindo por parte dos Acionistas da Concessionária e dos Bancos Financiadores da Concessão, caso estas sejam obtidas o posteriori.</li></ul>
◆ Primeira carta de consentimento, 30 de dezembro de 2015, do Banco Millennium BCP	Aprovação pelo agente de financiamento das versões finais do Memorando de Entendimento, do Acordo de Regularização de Dívida, da minuta de Acordo Quadro, e da minuta revista do contrato de concessão e seus Anexos, das alterações ao contrato de financiamento, e da revogação da obrigação de celebrar instrumentos de cobertura de risco de variação da taxa de juro por parte da mutuária (Pedido SWAP), a qual fica sujeita à verificação cumulativa de várias condições (enunciadas na carta), a ocorrer até 31 de janeiro de 2016, entre elas a assinatura pela concedente e pela mutuária do Acordo Quadro e do contrato de concessão alterado, nas versões finais que mereceram o acordo dos bancos. No respeitante ao Pedido SWAP, os bancos autorizam a não celebração de instrumento de cobertura do risco de variação de taxa de juro por parte da mutuária até à data de termo, desde que: a VIAEXPRESSO permaneça numa posição totalmente neutral relativamente ao risco de variação da taxa de juro, mantendo-se tal risco coberto pelo princípio de partilha de risco constante do Anexo 10 ao contrato de concessão (reposição do equilíbrio financeiro por motivo de variação de taxa de juro); e caso sejam apuradas compensações a serem atribuídas à concedente, em

DIPLOMA/OUTRO	CONTEÚDO
	<p>resultado da diminuição da taxa de juro aplicável em relação à taxa de referência, tais montantes sejam usados pela concedente para regularização do valor em dívida por parte da concedente à VIAEXPRESSO (imputando-se prioritariamente esses montantes à compensação dos juros em dívida).</p>
<p>◆ RCG n.º 28/2016, de 22 de janeiro</p>	<p>Aprova a proposta de Decreto Legislativo Regional que procede à “Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, que cria a Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A., adjudicando-lhe a concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais sem cobrança aos utilizadores, e aprova as respetivas bases da concessão” e submete-a à Assembleia Legislativa da Madeira para aprovação.</p>
<p>◆ RCG n.º 38/2016, de 27 de janeiro</p>	<p>Aprova a proposta de Decreto Legislativo Regional referente à “Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, que procedeu à classificação das estradas da rede viária regional”, enviando-a à Assembleia Legislativa da Madeira. Entre os considerandos da aludida RCG, destaca-se “a necessidade de reintegrar no domínio público municipal as vias marginais às ribeiras de S. João, S.ª Luzia e João Gomes, corrigindo-se desta forma os erros cometidos na reclassificação anterior, bem como clarificados e reajustados os pontos de início e fim de algumas vias”.</p>
<p>◆ Ata da reunião de fecho negocial, de 21 de janeiro de 2016</p>	<p>Entre a RAM e a concessionária, que incidiu sobre a finalização das alterações a introduzir no contrato de concessão com vista à redução dos encargos públicos, e de sustentabilidade do modelo do setor rodoviário regional, tendo por base, designadamente, a redução do âmbito previamente acordada entre as partes no memorando de entendimento de 25 de julho de 2015, a redução da rentabilidade acionista e o ajustamento dos níveis de operação e manutenção.</p> <p>Foi ainda consensualizada a minuta do “Acordo Quadro” ao contrato de concessão, que inclui, nomeadamente, o “contrato de concessão alterado” e respetivos Anexos, (mencionados na cláusula 2.ª do referido Acordo), para além dos Anexos 2 – “Pagamentos da Concedente – Transferência de Troços”, 3 – “Novos Valores de Remuneração a serem pagos pela Concedente” e 4 – “Carta de Consentimento dos Bancos Financiadores”.</p>
<p>◆ Segunda carta de consentimento, de 29 de janeiro de 2016, do Banco Millennium BCP</p>	<p>Os Bancos Financiadores aprovam o denominado pacote contratual, renovam as condições constantes da primeira carta de consentimento, fazendo depender o seu consentimento à assinatura do Acordo Quadro e do contrato de concessão alterado, até 29 de fevereiro de 2016, nas versões finais que mereceram o acordo dos bancos.</p>
<p>◆ 24 de fevereiro de 2016 (carta n.º 0339/16/ADM)</p>	<p>Pedido da VIAEXPRESSO dirigido ao Banco Millennium BCP solicitando aos Bancos que o prazo estabelecido no n.º 6 da segunda carta de consentimento (até 29 de fevereiro de 2016) seja prorrogado até 15 de março de 2016.</p>
<p>◆ 29 de fevereiro de 2016</p>	<p>Os Bancos Financiadores autorizam que o prazo para a verificação da condição prevista no ponto 6 da segunda carta de consentimento seja prorrogado até 15 de março de 2016.</p>
<p>◆ DLR n.º 9/2016/M, de 3 de março</p>	<p>Aprova a “Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 1/2004/M, de 13 de janeiro, que criou a Concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S. A., adjudicou a concessão de serviço público de diversos troços de estradas regionais, sem cobrança aos utilizadores, e aprovou as respetivas bases da concessão, introduzindo modificações nas bases I, III, VII, XII, XIII, XXIV e XXVII do Anexo II — Bases da concessão.</p>
<p>◆ RCG n.º 99/2016, de 10 de março</p>	<p>Aprova a minuta do Acordo Quadro a outorgar entre a Região Autónoma da Madeira e a concessionária de Estradas VIAEXPRESSO da Madeira S.A. e as alterações ao Contrato de Concessão originário anexas àquela minuta. E mandata o Secretário Regional das Finanças e da Administração Pública, com a faculdade de delegação, para, em representação da Região Autónoma da Madeira, e na qualidade de Concedente, assinar e rubricar o mencionado Acordo Quadro incluindo as referidas alterações ao Contrato de Concessão originário ao mesmo anexas.</p>
<p>◆ DLR n.º 15/2016/M, de 14 de março</p>	<p>Aprova a “Segunda alteração ao DLR n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/2013/M, de 2 de janeiro, que procedeu à classificação das estradas da rede viária regional”.</p>



### Anexo III - Fórmulas gerais de cálculo

As fórmulas gerais definidas nos contratos, para cada uma das modalidades de pagamento são as seguintes:

**A) PAGAMENTO DE DISPONIBILIDADE, APÓS PERÍODO INICIAL (apenas VIAEXPRESSO<sup>109</sup>):**

$$MFD_t = IP_t \times D_t$$

$$\begin{aligned} c/ IP_t &= IP_{t-1} \times I_t \\ e I_t &= 0,9 \times IPC_{t-2}/IPC_{t-1} + 0,1 \end{aligned}$$

MFD: Montante fixo de disponibilidade

IP: Índice em cadeia de revisão

D: Montante anual, fixado no Anexo 9

t: Ano

I: Indexante de revisão da tarifa

IPC: Índice de preço ao consumidor, sem habitação, na RAM

IP<sub>99</sub> = 1

**B) PAGAMENTO REFERENTE À PORTAGEM SCUT (VIALITORAL<sup>110</sup> e VIAEXPRESSO<sup>111</sup>)**

$$P_t = \sum PB_t(i)$$

$$c/ PB_t(i) = \frac{\sum [TMDA_t(j^*) \times L(j^*)] - VS_t(i-1) \mid - \mid TMDA_t(j^*) \times L(j^*) - VS_t(i) \mid + [VS_t(i) - VS_t(i-1)] \times T_t(i) \times n_t}{2}$$

P t: Pagamento da portagem SCUT, referente ao ano t

PB: Pagamento referente à banda i

TMDA: Tráfego médio anual de veículos

L (j\*): Extensão afeta ao equip. contagem j, em km

VS (i-1): Limite inferior da Banda i, expresso em TMDA x Km, estabelecido em Anexo

T (i) Valor da tarifa

t: Ano

i: Banda i, com i a variar entre 1, 2 e 3

j\*: Ponto de contagem j

n: N.º de dias de exploração da via

VS Limite superior da Banda i, idem (i):

Sujeitos à seguinte restrição,

Na VIALITORAL:

$$TMDA_t(j^*) < \text{ou} = 40.000$$

Na VIAEXPRESSO:

$$TMDA_t(j^*) < \text{ou} = 14.000$$

<sup>109</sup> Cláusula 21.1.ª do contrato.

<sup>110</sup> Cláusula 33.ª idem

<sup>111</sup> Cláusula 21.2.ª idem





Tribunal de Contas  
Seção Regional da Madeira

C) DETALHE DA LIQUIDAÇÃO NO QUADRIÊNIO 2012-15 – VIALITORAL

FATURAÇÃO (EUROS)

DOCUMENTO		2012		2013		2014		2015	
PAP	N.º	2791	12949	961	3838	1190	3280	1169 e 1823	2715
	Data	23 Mar.	11 Set.	2 Mai.	29 Out.	28 Abr.	28 Out.	?? e ??	29 Out.
Fatura	N.º	7	16	6	22	8	24	8	25
	Data	15 Mar.	4 Set.	11 Mar.	16 Set.	14 Mar.	8 Set.	16 Mar.	15 Set.
<b>Descrição</b>									
PC t		30.590.961,0	30.590.961,0	32.129.860,2	32.129.860,2	32.044.203,1	32.044.203,1	31.700.831,05	31.700.831,05
PR t-1		-174.767,1		-571.669,7		-73.952,5		85.382,27	
REF		-3.342.444,2	-4.390.958,8	-5.141.398,5					
<input type="checkbox"/> Serv. Dívida		-4.530.524,5	-5.109.156,1	-5.483.580,6					
<input type="checkbox"/> P t estimada		314.186,8	317.639,4	0,0					
<input type="checkbox"/> P t - Ajustamento		873.993,5	400.557,9	342.182,1					
<b>Subtotal</b>		<b>27.073.749,7</b>	<b>26.200.002,2</b>	<b>26.416.792,0</b>	<b>32.129.860,2</b>	<b>31.970.250,6</b>	<b>32.044.203,1</b>	<b>31.786.213,32</b>	<b>31.700.831,05</b>
IVA		16%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
<b>Total Faturação</b>		<b>31.405.549,6</b>	<b>31.964.002,7</b>	<b>32.228.486,3</b>	<b>39.198.429,4</b>	<b>39.003.705,7</b>	<b>39.093.927,8</b>	<b>38.779.780,25</b>	<b>38.675.013,87</b>
NC n.º 7/2015, de 30/12 a)									-9.712.037,32
Pago	Valor	31.405.549,6	31.946.002,7	32.228.486,3	???	39.003.705,7	39.093.927,8	31.739.282,50	28.962.976,55
	Data	07 Mai.	31 Out.	2 Mai.	30 Out.	???	28 Out.	29 Abr.	29 Out.
								7.039.897,75	
								22 jul.	

a) Nos termos do Memorando de Entendimento, a remuneração das portagens de 2015 foi já executada ao abrigo dos novos valores do CB Renegociado, cujo diferencial em relação aos praticados no CB Extensão foi abatida à faturação do 2.º semestre, através da NC n.º 7/2015.

NOTAS DE CRÉDITO - REFs DO PERÍODO NÃO ABATIDAS À FATURAÇÃO (EUROS)

DOCUMENTO		2013	2014		2015		TOTAL
N.	N.º	3	1	2	1	4	
Crédito	Data	16 Set.	14 Mar.	8 Set.	16 Mar.	15 Set.	
<b>Descrição</b>							
REF							
<input type="checkbox"/> Serv. Dívida		5.229.990,9	4.776.709,4	4.546.397,5	4.280.595,4	4.024.644,9	
<input type="checkbox"/> P t estimada		0,0	-47.984,9	-48.780,3	-1.012.876,7	-1.029.664,7	
<input type="checkbox"/> P t - Ajustam.		-180.700,8	0,0	-91.241,6	0,0	-36.913,0	
<b>Subtotal</b>		<b>5.049.290,1</b>	<b>4.728.724,5</b>	<b>4.406.375,6</b>	<b>3.267.718,7</b>	<b>-2.958.067,2</b>	
+ IVA		22%	22%	22%	22%	22%	
<b>Total</b>		<b>6.160.133,9</b>	<b>5.769.043,9</b>	<b>5.375.778,3</b>	<b>3.986.616,9</b>	<b>3.608.842,0</b>	<b>24.900.414,9</b>

## D) DETALHE DA LIQUIDAÇÃO DO QUADRIÉNIO 2012-15 – VIAEXPRESSO

## FATURAÇÃO

Doc.		2012			2013				2014		2015			
AP/PA	N.º	1790	2743	7919	181	1447	1854	2629	372	2569	357 e 1823	1088	1642	2025
P	Data	17 Mar.	23 Abr.	12 Jun.	28 Fev.	3 Jun.	28 Jun.	14 Ago.	27 Fev.	28 Ago.	???	??	??	17 Ago.
Fatura	N.º	36 e 37	38	41	42	43	47	50	64	73	86	88	92	98
	Data	20 e 23 Jan.	30 Mar.	01 Jun.	14 Jan.	31 Jan.	24 Abr.	03 Jun.	17 Jan.	02 Jun.	19 Jan.	04 Fev.	31 Mar.	01 Jun.
Descrição														
MFD t		11.063.030,3		11.063.030,4	11.512.169,8			11.512.169,8	11.198.121,6	11.198.121,6	10.927.146,9			10.927.146,9
PC t		10.174.262,3		10.174.262,3	9.921.207,9			9.921.207,9	13.406.414,8	13.406.414,8	16.167.348,3			16.167.348,3
PR t-1		135.920,6					-568.678,0			-91.280,6		101.080,0		
REF														
	Δ Serv. Div. Estim.	619.768,0												
	Δ Serv. Div. Real					750.673,9								
	Prémio /Multa Sinistr.		132.649,0				118.679,1			-118.506,8			161.483,5	
	Subtotal	21.992.981,2	132.649,0	21.237.292,6	21.433.377,7	181.995,9	118.679,1	21.433.377,7	24.604.536,4	24.394.749,0	27.094.495,2	101.080,0	161.483,5	27.094.495,2
	+ IVA	16%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
<b>Total (Fat. / PAP)</b>		<b>25.511.858,1</b>	<b>153.872,9</b>	<b>25.909.497,0</b>	<b>26.148.720,8</b>	<b>222.035,0</b>	<b>144.788,5</b>	<b>26.148.720,8</b>	<b>30.017.534,4</b>	<b>29.761.593,7</b>	<b>33.055.284,1</b>	<b>123.317,5</b>	<b>197.009,8</b>	<b>33.055.284,1</b>
<b>N. Crédito 30/2015</b>														-20.756.782,8
<b>Pago</b>	<b>Valor:</b>	330.000,00	153.872,9	25.909.497,0	26.148.720,8	222.035,0	144.788,5	26.148.720,8	30.017.534,4	29.761.593,7	22.938.201,1	123.317,54	197.009,8	12.298.501,33
	<b>Data:</b>	23 Mar.	26 jun.	28 jun.	01 Mar.	05 Jun.	08 Jul.	16 Ago.	28 Fev.	29 Ago.	25 Fev.	24 Abr.	26 Jun.	17 Ago.
	<b>Valor:</b>	25.181.858,1									10.117.083,0			
	<b>Data:</b>	07 Mai.									22 Jul.			

## NOTAS DE CRÉDITO - REFS DO PERÍODO NÃO ABATIDAS À FATURAÇÃO (EUROS)

Doc.		2014		2015	
Nota de Crédito	N.º	20	21	22	26
	Data	17 Jan.	02 Jun.	23 Jul.	31 Ag.
Descrição					
REF t:					
<input type="checkbox"/> Serv. Dívida Estim.		-5.187.710,9		-461.217,3	2.440.542,5
Acerto (Serv. Div. Real)			-275.622,3	-25.581,7	-130.350,6
Subtotal		-5.187.710,9	-275.622,3	-486.799,0	2.440.542,5
+ IVA		22%	22%	22%	22%
<b>Total</b>		<b>-6.329.007,4</b>	<b>-336.259,2</b>	<b>-593.894,8</b>	<b>-2.977.461,8</b>





## Anexo IV - Encargos PPP – Parâmetros e Resultados<sup>112</sup>

### A) VIALITORAL – Portagens SCUT

#### A.1) Parâmetros

##### A.1.1 Tráfego

Os valores de tráfego e dias de exploração da concessão subjacentes à fórmula de cálculo das portagens SCUT são os abaixo indicados.

A TMDA corresponde à soma do tráfego média diário anual de veículos ligeiros e pesados, que o CC designa de TMDA equivalente ou TMDAE. O valor ajustado (TMDA Aj.) leva em conta, na determinação da média, a restrição de contagem por sublanço.

Ano t	2010	2011	2012	2013	2014	2015
N.º dias de exploração (n <sub>t</sub> )		365	366	365	365	365
TMDA t		27.932	25.497	25.150	25.452	
TMDA Aj. t		25.138	23.607	23.421	23.637	
<b>TMDA Aj. t x L</b>	<b>1.132.221</b>	<b>1.111.052</b>	<b>1.043.396</b>	<b>1.035.140</b>	<b>1.044.686</b>	

Do produto da TMDA Aj. pela extensão dos sublanços (L), resulta o indicador de tráfego a ser portajado.

##### A.1.2 Índice de Revisão

O parâmetro IP<sub>t</sub>, abaixo determinado, é o índice que permite, a fixação (em janeiro de cada ano) dos valores das tarifas de portagem. A concessionária deve apresentar, com a antecedência mínima de 45 dias, a atualização dos preços das tarifas de portagem, publicados no Anexo 9 ao CC Extensão, de acordo com a fórmula abaixo indicada.

$$IP_t = I_t \times IP_{t-1}$$

O IP<sub>t</sub> é obtido a partir da aplicação do Indexante de revisão (I<sub>t</sub>) ao valor do índice do ano anterior (IP<sub>t-1</sub>). Aquele, por sua vez, depende da evolução dos Índices de Preços no Consumidor (IPC) mensais, exceto habitação, nos dois períodos imediatamente anteriores, publicados pela DREM.

$$I_t = 0,9 \times IPC_{t-2} / IPC_{t-1} + 0,1$$

Ano t	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IPC <sub>t</sub> (set)							
Base 2008	98,700	100,600	103,993	111,286			
Base 2012				102,052	101,880	100,518	
I <sub>t</sub>			1,017325	1,030355	1,063117	0,9984831	0,987968
<b>IP<sub>t</sub></b>			<b>1,280344</b>	<b>1,319209</b>	<b>1,402473</b>	<b>1,400346</b>	<b>1,383497</b>

##### A.1.3 Limites (VS<sub>i</sub>) e Tarifas atualizadas (T<sub>i</sub>) de Banda

Os limites de banda (VS<sub>t</sub>) e as tarifas de base anual, por banda i (foram criadas 3 bandas), a preços de janeiro de 1999, encontram-se no Anexo 9 do CC Extensão.

<sup>112</sup> Quadros desenvolvidos a partir dos “Autos de Cálculos” insertos nos processos de despesa.

As tarifas de portagem SCUT (T t) por banda i a aplicar em cada ano (t) são fixadas (atualizadas) anualmente no mês de janeiro, através da multiplicação das tarifas base anual (B) pelo índice de revisão (IP), conforme a fórmula seguinte:

$$T t (i) = IP t (i) \times B (i)$$

Ano t	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Limites (volume de tráfego expresso em TMDA x km)						
VS t 1		621.865	621.865	621.865	621.865	621.865
VS t 2		1.375.540	1.400.606	1.412.079	1.423.553	1.435.027
VS t 3		1.423.495	1.450.626	1.464.465	1.478.305	1.490.388
Tarifas atualizadas						
T t 1	0,245793	0,250051	0,250650	0,266470	0,266066	0,262864
T t 2	0,022276	0,022662	0,023086	0,024543	0,024506	0,024211
T t 3	0,155681	0,158379	0,163186	0,173486	0,173223	0,171139

## A.2) Cômputo e resultados

O valor das portagens SCUT anuais (P t) resulta da fórmula seguinte.

$$P t = \sum PB t (i)$$

Aquele valor é, na prática, regularizado através de dois pagamentos provisórios por conta no ano (PC t), seguido de um pagamento de reconciliação, no ano seguinte (PR t+1), dada a impossibilidade de acesso imediato às leituras reais do volume de tráfego do ano.

Os PC e o PR são determinados a partir das fórmulas abaixo indicadas, encontrando-se os respetivos valores do período refletidos na tabela seguinte.

$$PC t = \{ \sum PB t-1 (i) \times T t (i) \} / 2; \quad PR t = P t-1 - 2 \times PC t-1$$

Ano t	2011	2012	2013	2014	2015
1. P t = $\sum$	60.803.200,22	60.610.252,33	64.185.767,86	64.173.788,42	
PB t (1)	56.756.805,30	57.048.515,68	60.483.524,20	60.391.778,33	
PB t (2)	4.046.394,91	3.561.736,64	3.702.243,66	3.782.010,09	
PB t (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	
2. 2 x PC t = $\sum$		61.181.921,99	64.259.720,33	64.088.406,16	63.401.662,09
PB t-1 (1)		57.048.515,68	60.483.524,20	60.391.778,33	59.665.156,40
PB t-1 (2)		4.133.406,31	3.776.196,13	3.696.627,83	3.736.505,69
PB t-1 (3)		0,00	0,00	0,00	0,00
3. = 1-2 de (t-1) PR t		-174.767,13	-571.669,66	-73.952,47	85.382,27



## Tribunal de Contas

### Secção Regional da Madeira

O montante da Portagem SCUT (P t) só pode ser definitivamente apurado no ano seguinte ao da utilização da via (t+1), uma vez que os volumes de tráfego só nessa altura ficam totalmente disponíveis. Por conseguinte:

- ✓ Ao longo do ano t, são realizados os Pagamentos por Conta (PC t), com base no volume médio de tráfego do ano anterior (TMDA t-1), aos quais se aplica os limites de banda [VS (i)], as tarifas [T (i)] e número de dias em exploração (n) do ano (t).
- ✓ No início do ano seguinte (t+1), depois de obtido o volume de tráfego real de t, é feito o Pagamento de Reconciliação (PR t+1), que ajusta os Pagamentos por Conta (PC t) ao da Portagem SCUT (P t).

### A.3.) Reposição do Equilíbrio Financeiro (REF, cfr. Anexo 10 do CC)

A taxa de juro efetiva é (re)negociada periodicamente com a Banca (cl. 8.3.), podendo, na falta de acordo, o Agente de Financiamento fixar a sua duração em 5 anos. A concessionária estava obrigada a celebrar acordos de *hedging*, para a cobertura dos riscos inerentes à sua variação (cl. 21.7, do aditamento ao Contrato de Financiamento, resultante da extensão da Concessão).

#### A.3.1 Variação do serviço da dívida: Real vs. C. Base Extensão

A variação do serviço da dívida, calculada nos 30 dias subsequentes ao final de cada período da taxa de referência, a qual pode ser anual (t) ou um múltiplo (até 5 anos) ou fração do ano (em regra, 6 meses), foi obtida em obediência à fórmula seguinte:

$$\Delta SD t = [K1 t \times (J1 t - j1 t) + K2 t \times (J2 t - j2 t)] \times n/360 \times (1+I)$$

A periodicidade do cálculo corresponde ao da Euribor a 6 meses, e os respetivos parâmetros e resultados são os que se encontram expostos no quadro.

Ano t	2012		2013		2014	
Sem.	1.º Sem.	2.º Sem.	1.º Sem.	2.º Sem.	1.º Sem.	2.º Sem.
Período juros:						
De	30-12-2011	29-06-2012	28-12-2012	28-06-2013	30-12-2013	30-06-2014
A	29-06-2012	28-12-2012	28-06-2013	30-12-2013	30-06-2014	30-12-2014
N.º dias (n)	182	182	182	185	182	183
Capital em dívida:						
1.º Empréstimo (K1)	172.176.657,7	163.844.504,7	155.237.043,9	146.317.149,1	137.130.555,1	127.615.661,0
2.º Empréstimo (K2)	51.056.626,4	48.602.584,0	46.065.104,3	43.441.350,2	40.728.388,5	37.923.186,1
Tx. juro + Spread:						
Caso Base						
Extensão						
1.º Empréstimo (j1)	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%
2.º Empréstimo (j2)	6,80%	6,80%	6,80%	6,80%	6,80%	6,80%
Real						
1.º Empréstimo (J1)	1,64% + 1,0%	0,926% + 1,0%	0,319% + 1,0%	0,343% + 1,0%	0,392% + 1,0%	0,305% + 1,0%
2.º Empréstimo (J2)	1,64% + 1,30%	0,926% + 1,3%	0,319% + 1,3%	0,343% + 1,3%	0,392% + 1,3%	0,305% + 1,0%
Imposto selo (I)	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
<b>ΔSD</b>	<b>-4.530.524,46</b>	<b>-5.109.156,09</b>	<b>-5.483.580,56</b>	<b>-5.229.990,93</b>	<b>-4.776.709,42</b>	<b>-4.546.397,53</b>

Ano t	2015		
	Sem.	1.º Sem.	2.º Sem.
Período juros:			
De		30-12-2014	30-06-2015
A		30-06-2015	30-12-2015
N.º dias (n)		182	183
Capital em dívida:			
1.º Empréstimo (K1)		117.811.138,62	107.661.387,04
2.º Empréstimo (K2)		35.022.606,87	32.023.407,91
Tx. juro + Spread:			
Caso Base Extensão			
1.º Empréstimo (j1)		6,50%	6,50%
2.º Empréstimo (j2)		6,80%	6,80%
Real			
1.º Empréstimo (J1)		0,173% + 1,0%	0,5% + 1,0%
2.º Empréstimo (J2)		0,173% + 1,30%	0,5% + 1,3%
Imposto selo (I)		4,0%	4,0%
<b>ΔSD</b>		<b>-4.280.595,39</b>	<b>-4.024.644,87</b>

O decréscimo do serviço da dívida a suportar pelo concessionário, resultante das taxas de juro aplicáveis, nos termos do contrato de financiamento (J1 e J2), serem inferiores às previstas no CB (j1 e j2), nos termos dos pontos 7 a 10 do Anexo 10 do CC, determinou o apuramento de REF favoráveis à concedente, de 37,7 milhões de euros entre 2012 e 2015.

### A.3.2 Variação das receitas de Portagem (P) da concessionária: Estimada vs. C. Base Extensão

Na determinação da compensação provisória, ao diferencial do serviço da dívida favorável à concedente é retirado o eventual decréscimo na receita estimada da concessionária.

$$\Delta P = P_{Est.} - P_{CB}$$

Os parâmetros utilizados e os cálculos realizados na estimativa da variação da receita, para os diferentes Períodos da Taxa de Referência, encontram-se abaixo sintetizados:

Ano t	2011	2012		2013		2014	
	Semestre	1.º Sem.	2.º Sem	1.º Sem.	2.º Sem	1.º Sem.	2.º Sem
Tráfego:							
CB	1.375.540	1.400.606	1.400.606	1.412.079	1.412.079	1.423.553	1.423.553
Ind. Cres. Implíc.		1,018222	1,018222	1,008192	1,008192	1,008125	1,008125
TMDA real x L	1.111.052	1.043.396	1.043.396	1.035.140	1.035.140	1.058.625	1.022.981
TMDA Est. x L		1.131.299	1.131.299	1.051.943	1.051.943	1.043.551	1.043.551
VS t (i) – ver quadro A.1.1.3							
T t (i) - Idem							
Receita (P t):							
N.º dias		182	184	181	184	181	???
Caso Base		30.823.051,8	31.161.766,7	31.254.074,5	31.772.097,8	31.866.118,38	32.394.286,09
Estimada		30.508.865,0	30.844.127,3	31.903.749,7	32.432.541,1	31.818.133,45	32.345.505,83
<b>Δ P t</b>		<b>-314.186,8</b>	<b>-317.639,4</b>	<b>649.675,2</b>	<b>660.443,3</b>	<b>-47.984,93</b>	<b>-48.780,26</b>



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

Ano t	2015		
	Semestre	1.º Sem.	2.º Sem
Tráfego:			
CB	1.435.027	1.435.027	
Ind. Cres. Implíc.	1,008060	1,008060	
TMDA real x L			
TMDA Est. x L	1.053.106	1.053.106	
VS t (i) – ver quadro A.1.1.3			
T t (i) - Idem			
Receita (P t):			
N.º dias	181	184	
Caso Base	32.490.051,52	33.028.560,67	
Estimada	31.477.174,82	31.998.895,95	
<b>Δ P t</b>	<b>-1.012.876,67</b>	<b>-1.029.664,71</b>	

A receita estimada ( $P_{Est.}$ ) para o ano t, foi calculada com base num volume de tráfego estimado (TMDA Est.), ao qual se aplicaram os limites de banda [VS (i)] e tarifas [T (i)] do próprio ano. Por sua vez, o TMDA Est. do ano t resulta do produto do tráfego real do ano anterior (TMDA real t-1) pela taxa de crescimento do tráfego implícita no CB para o período.

Apenas nos semestres de 2013 a variação das receitas CB face às estimadas foi positiva, pelo que não houve lugar nesse período a dedução na redução dos encargos com o serviço da dívida.

### A.2.1.3 Ajustamento na variação das receitas de Portagem da concessionária

Em cada período subsequente ao da taxa de referência (altura em que se encontra disponível a leitura do volume de tráfego real) é apurada a receita efetiva da concessionária e determinado o correspondente diferencial face à receita estimada, anteriormente processada. Esse diferencial dá origem a um movimento de compensação, encerrando-se dessa forma a regularização da REF.

O acerto/ ajustamento da receita estimada apenas ocorre enquanto se verificar uma redução de receita por parte do concessionário (a condição exigida, no caso do apuramento da REF provisória a favor da concedente, quando ao decréscimo do serviço da dívida, são abatidas as eventuais perdas de receita da concessionária).

No caso da Via Litoral, os ajustamentos (realizados em t+1) foram obtidos a partir dos seguintes parâmetros e dados:

Ano t	2010		2011		2012		2013	
					1.º Sem	2.º Sem	1.º Sem	2.º Sem
Tráfego:								
TMDA t real x L (1)	1.132.181	1.111.052	1.035.966	1.050.744	1.011.266	1.058.625		
TMDA t Est. x L (2)	1.163.189	1.186.221	1.131.299	1.131.299	1.051.943	1.051.943		
ΔTMDA t (1) – (2)	-31.008	-75.169	-95.333	-80.554	-40.677	6.683		
<b>Ajust. Receita t+1</b>								
N.º dias			182	184	181	184		
T (2)	0,022276	0,022662	0,023086	0,023086	0,024543	0,024543		
= ΔTMDA t x N x T	252.121,7	621.771,7	<b>-400.557,9</b>	<b>-342.182,1</b>	<b>-180.700,87</b>	<b>30.177,9</b>		
		<b>873.993,5</b>						

Ano t	2014		2015
Sem.	1.º Sem.	2.º Sem.	1.º Sem.
Tráfego:			
TMDA t real x L (1)	1.022.981	1.066.037	1.044.683
TMDA t Est. x L (2)	1.043.551	1.043.551	1.053.106
$\Delta$ TMDA t (1) - (2)	-20.570	22.486	-8.423
<b>Ajust. Receita t+1</b>			
N.º dias	181	184	181
T (2)	0,024506	0,024506	0,024211
= $\Delta$ TMDA t x N x T	<b>-91.241,6</b>	<b>101.390,8</b>	<b>-36.913,0</b>

A dimensão dos desvios (entre o tráfego real e estimado) determinou que os acertos se concentrassem ao nível da tarifa T (2), correspondente ao do 2.º intervalo de banda.

Conforme explicado no contraditório, os desvios de tráfego (e receitas) correspondentes ao 2.º semestre de 2013 e de 2014, favoráveis à concessionária, foram devolvidos à concedente, através de notas de crédito processadas em 2016.

## B) VIAS EXPRESSO

### B.1) PAGAMENTO DE DISPONIBILIDADE (CL. N.º 21.1, 21.6, 22.2 E 22.6)

Os montantes anuais do Pagamento de Disponibilidade encontram-se refletidos no Anexo 9 do CC, a preços de 2004 (D t).

Cada um daqueles montantes precisa de ser atualizado ao correspondente ano de execução. Para tal, é necessário previamente determinar os respetivos índice de revisão (I t) e indexante de revisão em cadeira (IP t), com base nos Índices de Preços ao Consumidor, exceto habitação, do mesmo mês dos anos anteriores (t-2 e t-1) ao do cálculo (t).

Os valores dos parâmetros, índices e pagamentos relevantes para o período em apreço, foram obtidos a partir das fórmulas de cálculo reproduzidas no Anexo III, Ponto A), ao presente documento, e encontram-se espelhados infra.

Ano t	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IPC t (Out.)						
Base 2008	101,3	104,883	111,797			
Base 2012			102,521	101,408	100,694	
I t			1,03183	1,05933	0,99023	0,99366
IP t			1,14757	1,21565	1,20377	1,19615

Os montantes fixos de disponibilidade anuais (MFD t, ver abaixo), derivam da aplicação direta dos IP t aos valores de Disponibilidade de 2004 (D t), de acordo com a fórmula seguinte:

$$\text{MFD t} = \text{IP t} \times \text{D t}$$

Ano t	2012	2013	2014	2015
D t (preços 2004)	19.280.840,00	18.939.922,00	18.605.031,00	18.270.599,00
MFD t	22.126.060,69	23.024.339,61	22.396.243,22	21.854.293,88
50% MFD t	11.063.030,34	11.512.169,81	11.198.121,61	10.927.146,9



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

O Pagamento por Disponibilidade é executado em duas prestações anuais, no mesmo prazo dos pagamentos por conta das portagens – até 30 de janeiro e 30 de julho de cada ano.

## **B.2) PAGAMENTO DE PORTAGEM SCUT (CL. 21.2 A 21.6 E 22.3 A 22.11)**

### **B.2.1) PARÂMETROS**

#### **B.2.1.1 Tráfego**

Os valores de tráfego (TMDA) e dias de exploração da concessão (n), subjacentes à fórmula de cálculo das portagens SCUT, são os abaixo indicados.

O TMDA corresponde ao somatório do tráfego média diário anual de veículos ligeiros e pesados, ponderado por quilómetro de sublanço portajado. O valor ajustado (TMDA Aj.) leva em conta, na determinação da média, a restrição de contagem por sublanço.

Ano t	2010	2011	2012	2013	2014
N.º dias de exploração (n <sub>i</sub> )		365	366	365	365
Extensão dos sublanços km (L)		80,38	80,38	80,38	80,38
TMDA t		4.646	4.187	4.141	4.211
TMDA Aj. t		4.601	4.173	4.132	4.201
<b>TMDA Aj. t x L =</b>	<b>363.515,94</b>	<b>369.808,96</b>	<b>335.461,40</b>	<b>332.166,21</b>	<b>336.942,2</b>

Do produto da TMDA Aj., pela extensão dos sublanços (L), resulta o indicador de tráfego a ser portajado.

#### **B.2.1.2 Índice de Revisão**

O índice de revisão (IP t) é o parâmetro que permite, em janeiro de cada ano, a atualização das tarifas de portagem, publicados no Anexo 9 do CC, a ser realizada pela concessionária, com uma antecedência mínima de 45 dias, conforme a fórmula seguinte.

$$IP\ t = I\ t \times IP\ t-1$$

O IP de um determinado ano, resulta da aplicação do designado indexante de revisão (I t) ao seu valor do ano anterior (IP t-1), o qual decorre da evolução dos Índices de Preços no Consumidor (IPC) mensais, exceto habitação, dos dois períodos imediatamente anteriores, publicados pela DREM.

$$I\ t = 0,9 \times IPC_{t-2}/IPC_{t-1} + 0,1$$

Ano t	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IPC t (set)							
Base 2008	98,700	100,600	103,993	111,286			
Base 2012				102,052	101,880	100,518	
I t			1,017325	1,030355	1,063117	0,9984831	0,9879682
<b>IP t</b>			<b>1,105216</b>	<b>1,1387647</b>	<b>1,2106399</b>	<b>1,2088035</b>	<b>1,1942594</b>

**B.2.1.3 Limites (VS i) e Tarifas atualizadas (T i) de Banda**

Ano t	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Limites (volume de tráfego expresso em TMDA x km)						
VS t 1		189.642	191.798	193.936	196.386	199.196
VS t 2		379.283	383.596	387.872	392.771	398.392
VS t 3		436.175	441.135	446.053	451.687	458.151
Tarifas atualizadas						
T t 1	0,2880	0,2648	0,2489	0,2307	0,3439	0,3890
T t 2	0,0590	0,0575	0,0450	0,0678	0,0439	0,0806
T t 3	0,0282	0,0287	0,0296	0,0182	0,0181	0,0179

As tarifas de portagem SCUT (T t) por banda i a aplicar em cada ano (t) são fixadas (atualizadas) anualmente no mês de janeiro, através da multiplicação das tarifas base anual (B) pelo índice de revisão (IP), conforme a fórmula seguinte:

$$T t (i) = IP t (i) \times B (i)$$

Os limites de banda (VS t) e as tarifas de base anual, por banda i (foram criadas 3 bandas), a preços de 2004, são as resultantes da revisão ao Caso Base, realizado no final do Período Inicial da Concessão, conforme o previa o Anexo 11 do contrato. Os valores revistos das tarifas são os expressos em anexo à carta da VIAEXPRESSO de 26 de fevereiro de 2009. Os novos limites de banda encontram-se refletidos no Caso Base Revisto.

**B.2.2) CÔMPUTO E RESULTADOS**

De forma semelhante à VIALITORAL, as portagens SCUT anuais (P t) são concretizadas através de dois pagamentos por conta no ano (PC t), seguido de um pagamento de reconciliação no ano seguinte (PR t+1). Os respetivos valores, determinados a partir das fórmulas abaixo indicadas, encontram-se refletidos na tabela seguinte.

$$P t = \sum PB t (i) \Rightarrow 2 \times PC t + PR t+1$$

Com,

$$PC t = \{ \sum PB t-1 (i) \times T t (i) \} / 2 \quad e \quad PR t = P t-1 - 2 \times PC t-1$$

Ano t	2011	2012	2013	2014	2015
1. $P t = \sum$	22.108.170,69	19.779.846,58	19.751.135,20	26.913.909,48	
PB t (1)	18.327.343,36	17.422.425,96	16.330.562,39	24.652.140,41	
PB t (2)	3.780.827,24	2.357.420,67	3.420.572,77	2.261.769,07	
PB t (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	
2. $2 \times PC t = \sum$		20.348.524,53	19.842.415,79	26.812.829,53	32.334.696,50
PB t-1 (1)		17.422.425,96	16.330.562,39	24.652.140,41	28.282.245,55
PB t-1 (2)		2.926.098,57	3.511.853,40	2.160.689,12	4.052.450,95
PB t-1 (3)		0,00	0,00	0,00	0,00
3. = 1-2 de (t-1) PR t		135.920,57	-568.677,95	-91.280,59	101.079,95





## Tribunal de Contas

### Secção Regional da Madeira

Segundo o CC, os pagamentos por conta de um determinado ano (PC t), decorrem do somatório dos pagamentos por banda [PB t-1 (i)], aplicando aos intervalos de banda e tarifas do ano t, o tráfego médio anual (TMDA) do ano anterior (t-1). Os prazos de regularização de cada um dos pagamentos vão até 30 de janeiro e 30 de julho de cada ano, respetivamente.

Uma vez que a liquidação da fatura tem de ser apresentada até 60 dias antes da data de pagamento, na prática os pagamentos por banda são realizados sobre o tráfego real até ao mês de outubro do ano anterior e uma estimativa de tráfego para os dois últimos meses do ano, conforme, Protocolo de Entendimento celebrado a 30 de novembro de 2009.

O pagamento de reconciliação (PR) deverá ser realizado até 30 de março do ano seguinte (t+1), quando a TMDA do ano t já se encontra disponível e é então possível então determinar o valor efetivo das portagens [P t =  $\sum$  PB t (i)]. O PR t+1 equivale à diferença entre o valor real das portagens (P t) e os pagamentos por conta (PC t), realizados no ano anterior.

### B.3) PRÉMIO/MULTA DE SINISTRALIDADE (CL. 29.4 A 29.5)

O CC prevê a implementação de um regime de multas e prémios relacionados com os níveis de sinistralidade, a vigorar a partir do final do segundo ano completo após o Período Inicial da concessão – 31 de dezembro de 2010.

O índice de sinistralidade (IS) é obtido através da seguinte fórmula:

$$IS_i = \frac{N_i \times 10^8}{L \times TMDA_i \times D_i}$$

N: N.º de acidentes do ano, com vítimas registadas  
L: Extensão total, em km, dos lanços em serviço  
TMDA: Tráfego médio diário anual  
D: N.º dias de exploração no ano

O prémio/multa resulta do valor da portagem no ano (P i) e da variação do índice, face ao ano anterior, conforme a fórmula seguinte:

$$2\% \times P_i \times (IS_{i-1} - IS_i) \Rightarrow \begin{cases} \text{Prémio:} & \text{Se } IS_{i-1} > IS_i \\ \text{Multa:} & \text{Se } IS_{i-1} < IS_i \end{cases}$$

Até ao limite:  $|IS_i - IS_{i-1}| < 0,30$

Os parâmetros e resultados encontrados para o período em apreço foram os expostos abaixo.

Ano	2010	2011	2012	2013	2014
N i	38	38	28	30	38
L	80,38	80,38	80,38	80,38	80,38
TMDA i	4.567	4.646	4187	4141	4.211
D i	365	365	366	365	365
IS i	28,36	27,88	22,73	24,69	19,43
P i		22.108.170,7	19.779.846,6	19.751.135,2	26.913.909,48
$\Delta IS$		0,48	5,15	-1,96	5,27
Limite $\Delta IS$		0,3	0,3	-0,3	0,3
Prémio		132.649,02	118.679,08		161.483,46
Multa				-118.506,81	

Embora o CC não preveja uma data concreta de pagamento para o prémio/multa de sinistralidade, aquela só pode ocorrer a partir do momento em que os dados de tráfego estejam disponíveis – i.e., no ano seguinte ao do período a que se reportam.

Os prémios e multas foram então regularizados no período seguinte àquele a que se reportam: os prémios, em processos autónomos de despesa; a multa, integrada (abatimento) na autorização de despesa referente aos 2.ºs pagamentos de Disponibilidade e Por Conta de 2014.

## **B.4) REPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO FINANCEIRO**

### **B.4.1) DE ACORDO COM O ANEXO 10 DO CC**

A taxa de juro que incide sobre o montante do financiamento bancário utilizado pelo concessionário (Taxa de juro efetiva) é (re)negociada periodicamente com a Banca (cl. 8.3.), podendo, na falta de acordo, o Agente de Financiamento fixar a sua duração em 5 anos. A concessionária está obrigada a celebrar acordos de *hedging*, para a cobertura dos riscos inerentes à sua variação (al. y, da cl. 21.2.).

Sempre que uma nova Taxa Efetiva, resultante do contrato de financiamento, se diferencia da Taxa de Referência prevista no Caso Base, deve ser desencadeado um Evento de Reposição para o novo Período da Taxa Efetiva, nos 30 dias subsequentes ao do final do período anterior.

Quando a Taxa Efetiva for superior à Taxa de Referência, a reposição do equilíbrio financeiro (REF) será favorável ao concessionário, gerando uma compensação; *a contrario*, beneficia a concedente, gerando uma dedução nos pagamentos devidos à concessionária.

A determinação da REF resulta da variação dos encargos do serviço da dívida, ajustada da variação das receitas líquidas da concessionária. No início de cada novo Período é determinada uma REF provisória, com base em estimativas da taxa efetiva e das receitas líquidas, a ser paga em prestações anuais, na data prevista para cada um dos pagamentos de reconciliação (30 de março) a terem lugar ao longo do período.

A estimativa de uma taxa efetiva para o período de referência, resulta da particularidade daquele período ser preenchido por uma sequência de contratos de *swap*, possibilitando dessa forma que a concessionária incorra em custos mais reduzidos, com as operações de fixação da taxa de juro.

Até 15 dias após o final do Período, haverá um ajustamento ao valor das reposições pagas, tendo em conta as Receitas Líquidas e a Taxa Efetiva reais.

No seguimento do PAEF-RAM, que previa a renegociação das PPP, foi proposto pelo SRPF (Despacho de 22/11/12), que as operações de *hedging*, fossem suspensas a partir de 01/01/2013, até à conclusão daquele processo negocial. Essa proposta, comunicada ao concessionário, através do ofício n.º 1246, de 10/12/2012, foi entretanto aceite pelos bancos<sup>113</sup>.

Com a suspensão dos acordos de *hedging*, passou a vigorar uma nova metodologia para o cálculo da REF. Na prática, ao fazer coincidir o período de referência da taxa efetiva com o da contagem de juros, a taxa efetiva determinada no início do período de referência corresponde à taxa de juro real (deixa de haver uma taxa estimada). Dessa forma, deixa de ser necessária fazer qualquer ajustamento o montante do serviço da dívida, no final do período de referência – o valor apurado no início do período corresponde ao encargo real.

#### **B.4.1.1 Variação estimada do serviço da dívida (Pontos 3 a 6 ou 7 a 10 do Anexo 10)**

A variação do serviço da dívida ( $\Delta SD$ ) resulta da aplicação ao capital em dívida ( $K$ ) da diferença entre a Taxa de Juro Efetiva Estimada ( $J_t$ ) e a Taxa de Referência do Caso Base ( $j_t$ ), conforme a fórmula seguinte:

$$\Delta SD_t = K_t \times (J_t - j_t) \times IS$$

---

<sup>113</sup> Por carta de 15/05/2013, transmitida à concedente a coberto de carta do concessionário com a referência 0890/13/ADM.



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

Período	2009		2010		2011	
	Jun.	Dez	Jun.	Dez	Jun.	Dez
t						
Amortização	4.827.897,3	4.935.786,3	5.046.086,3	5.158.851,2	5.274.136,1	5.391.997,2
Cap. em dívida (K)	279.481.314,1	274.545.527,8	269.499.441,5	264.340.590,3	259.066.454,2	253.674.457,0
Tx. Juro:						
CB (J)	2,14875%	2,14875%	2,14875%	2,14875%	2,14875%	2,14875%
Efetiva estimada (j)	2,26750%	2,26750%	2,26750%	2,26750%	2,26750%	2,26750%
Imp. Selo (IS)	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
<b>ΔSD</b>						
Sem.	351.121,87	345.159,42	339.063,73	332.831,81	326.460,63	319.947,07
Anual		696.281,29		671.895,54		646.407,70

Período	2012	
	Jun.	Dez
t		
Amortização	5.512.492,2	5.635.679,8
Cap. em dívida (K)	248.161.964,9	242.526.285,0
Tx. Juro:		
CB (J)	2,14875%	2,14875%
Efetiva estimada (j)	2,26750%	2,26750%
Imp. Selo (IS)	4,0%	4,0%
<b>ΔSD</b>		
Sem.	313.287,96	306.480,03
Anual		<b>619.767,99</b>

Para o período de referência 2009-2012, o cálculo, realizado por semestre, teve por base a taxa de referência de 4,2975% (inscrita no CB) e a uma taxa efetiva projetada de 4,535%, decorrente dos contratos de *swap* a serem negociados, para efeitos da cobertura do risco de taxa de juro (acordo de *hedging*), conforme previsto no Contrato de Financiamento.

A evolução do serviço da dívida no Período determinou o pagamento de uma compensação favorável ao concessionário, realizada em prestações anuais, em que a de 2012 atingiu os 619,8 mil euros, a que acresce o IVA.

#### **B.4.1.2 Estimativa da evolução das receitas líquidas (Pontos 11 a 13 do Anexo 10)**

A variação do serviço da dívida deve ser contrabalançada pela evolução das receitas líquidas ( $\Delta RL$ ), determinada a partir do tráfego registado no ano anterior (TMDA) e das taxas de crescimento do tráfego e da inflação implícitas no Caso Base, e do aumento dos custos variáveis induzida pela evolução de tráfego.

No início do período de referência, deve ser estimada a evolução das receitas líquidas (RL),

Contudo, como a revisão do Caso Base, que coincidiu com o início do período (de referência) 2009-2012, incorporou aquelas premissas, o cálculo da evolução das receitas líquidas não se justifica para aquele período, por ser nulo.

#### **B.4.1.3 Variação entre as Taxas Efetivas Estimada e Real (Pontos 14 a 17 do Anexo 10)**

Até 15 dias após o final do Período a que o evento de reposição se reporta, é comparada a taxa efetiva aplicada em cada período de contagem de juros, com a estimada no início do mesmo, sendo apuradas as respetivas diferenças.

Ano	2009			2010		
Período						
De	31-12-2008	05-06-2009	07-12-2009	31-12-2009	07-06-2010	06-12-2010
A	05-06-2009	07-12-2009	31-12-2009	07-06-2010	06-12-2010	31-12-2010
N.º dias	156	185	24	158	182	25
Cap. em dívida (K)	284.309.211,4	279.481.314,1	274.545.527,8	274.545.527,8	269.499.441,5	264.340.590,3
Tx. Juro efetivas:						
Projetada	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%
Real	5,1220%	4,5480%	4,5340%	4,5340%	4,5370%	4,5330%
Dif.ª Tx juro	0,5870%	0,0130%	-0,0010%	-0,0010%	0,0020%	-0,0020%
Reposição	723.187,9	18.670,9	-183,0	-1.205,0	2.725,0	-367,1
Total período						

Ano	2011			2012		
Período						
De	31-12-2010	06-06-2011	05-12-2011	31-12-2011	05-06-2012	05-12-2012
A	06-06-2011	05-12-2011	31-12-2011	05-06-2012	05-12-2012	31-12-2012
N.º dias	157	182	26	157	183	26
Cap. em dívida (K)	264.340.590,3	259.066.454,2	253.674.457,0	253.674.457,0	248.161.964,9	242.526.285,0
Tx. Juro:						
Referência (CB)	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%	4,5350%
Efetiva (j)	4,5330%	4,5400%	4,5410%	4,5410%	4,5320%	4,5330%
Dif. Tx juro	-0,0020%	0,0050%	0,0060%	0,0060%	-0,0030%	-0,0020%
Reposição	-2.305,6	6.548,6	1.099,3	6.637,8	-3.784,5	-350,3
Total período						<b>750.673,9</b>

Durante o período da taxa de referência 2009-2012, as taxas efetivas aplicadas foram, em média, superiores à projetada de início, originando um acréscimo no pagamento de compensação ao concessionário, no valor de 750,7 mil euros.

### B.5) DETERMINAÇÃO DA REF - MODELO ALTERNATIVO APLICADO A PARTIR DE 2013

A suspensão dos acordos de *hedging* no final de 2012, determinou a implementação (alternativa ao Anexo 10) de uma nova metodologia de cálculo da REF, por motivo de variação da taxa de juro, para os novos períodos de maturidade das taxas fixadas pelo agente de financiamento – em regra, de 6 meses.

Na determinação da REF, a  $\Delta SD$  deve então ser ajustada da variação da receita ( $\Delta P$ ), face à prevista no CB, líquida dos custos variáveis induzidos pela variação do tráfego.

O pagamento de reposição decorre em duas fases. No início do Período da Taxa Efetiva, com base em estimativas de tráfego, de receitas e de custos variáveis, é determinada uma REF provisória. Uma vez por ano, até 30 de janeiro, são apurados os montantes reais daquelas variáveis, apurada a REF definitiva e executado o correspondente pagamento de acerto / compensação.

#### B.5.1. DETERMINAÇÃO DA REF PROVISÓRIA

No início do período de referência, é determinada a variação do serviço da dívida ( $\Delta SD$ ), a qual deve ser contrabalançada pela estimativa da variação da receita líquida.

##### A) VARIAÇÃO DO SERVIÇO DA DÍVIDA ( $\Delta SD$ )

No novo modelo, a  $\Delta SD$  é obtida a partir do diferencial entre a taxa de referência (CB) e a taxa efetiva real (e não uma taxa estimada, como era feita anteriormente), aplicada ao montante em dívida (K).



Tribunal de Contas  
*Secção Regional da Madeira*

Ano	2013				2014	
Período						
De	01-01-2013	05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	01-01-2014	05-06-2014
A	05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	31-12-2013	05-06-2014	30-06-2014
N.º dias	156	178	5	26	156	25
Cap. em dívida (K)	242.526.285,1	236.764.664,7	236.764.664,7	230.874.289,4	230.874.289,4	224.852.281,9
Tx. Juro + IS (de 4%):						
Referência (CB)	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%
Efetiva (j)	1,7056%	1,6640%	1,6640%	1,6994%	1,6994%	1,7430%
Dif. Tx juro	-2,7638	-2,8054%	-2,8054%	-2,7700%	-2,7700%	-2,7264%
Comissão imobilização	0,0	0,0	1,0	2,0	0,0	0,0
$\Delta$ SD	-2.904.608,0	-3.284.196,8	-91.251,7	-461.881,5	-2.771.301,1	-425.714,1
Total período		<b>-6.188.804,8</b>		<b>-554.133,2</b>		

Ano	2015					
Período						
De	30-06-2014	05-12-2014	01-01-2015	05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015
A	05-12-2014	31-12-2014	05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015	31-12-2015
N.º dias	158	26	156	25	158	26
Cap. em dívida (K)	224.852.281,9	218.695.700,6	218.695.700,6	212.401.538,2	212.401.538,2	205.966.720,2
Tx. Juro + IS (de 4%):						
Referência (CB)	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%	4,4694%
Efetiva (j)	1,7430%	1,5382%	1,5382%	1,4040%	1,4040%	1,4040%
Dif. Tx juro	-2,7264	-2,9312%	-2,9312%	-3,0654%	-3,0654%	-3,0654%
Comissão imobilização	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
$\Delta$ SD	-2.690.513,0	-462.980,3	-2.777.881,5	-452.149,8	-2.857.586,6	-455.989,7
Total período		<b>-6.350.508,4</b>				<b>6.543.607,6</b>

As compensações (favorável ao concedente) correspondentes aos períodos de 2013, 2014 e 2015 foram determinadas conjuntamente (no final do último dos períodos de cada ano), em consequência da introdução (aprovação) tardia do novo modelo de cálculo.

Para os períodos até 30 de novembro de 2013, dezembro de 2013, de 2014 e de 2015, o valor da reposição por variação da taxa de juro (favorável ao concedente) foram de, respetivamente, m 6.188,8 mil, 554,1 mil, 6.350,5 mil e 6.543,6 mil euros.

#### B) ESTIMATIVA DA VARIAÇÃO DA RECEITA LÍQUIDA

O apuramento da variação da receita ( $\Delta P_t$ ) decorre de uma estimativa do volume tráfego para o ano (TMDA  $t \times L$  Estimado) - realizada com base no volume de tráfego real do ano anterior (TMDA  $t-1$ ), ao qual se aplica a taxa de crescimento implícita no CB -, e nas tarifas de banda desse mesmo ano (T) definidas no CB.

Ano	2012	2013				2014		
Período								
De		01-01-2013	05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	01-01-2014		
A		05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	31-12-2013	05-06-2014		
N.º dias		156	178	5	26	156		
TMDA x L Real	335.461	332.166				337.646		
TMDA x L CB	383.596	387.872				392.771		
Tx. Cresc. implícita		1,114633%				1,2630%		
TMDA x L Estimada		339.201				336.362		
T (1) CB		0,225336				0,342483		
T (2) CB		0,066219				0,043684		
P t Estimada		19.461.836,84	8.317.935,75	9.490.977,97	266.600,5	1.386.322,6	26.781.369,4	11.446.283,9
P t CB		20.638.218,76	8.820.718,16	10.064.665,59	282.715,3	1.470.119,7	27.680.801,5	11.830.698,7
<input type="checkbox"/> P t (CB - Estimada)			-502.782,41	-573.687,62	-16.114,8	-83.797,1		-384.414,8
<input type="checkbox"/>				<b>-1.076.470,03</b>		<b>-99.911,9</b>		

Ano	2014			2015				
Período								
De	05-06-2014	30-06-2014	05-12-2014		01-01-2015	05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015
A	30-06-2014	05-12-2014	31-12-2014		05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015	31-12-2015
N.º dias	25	158	26		156	25	158	26
TMDA x L Real								
TMDA x L CB					398.392			
Tx. Cresc. implícita					1,4311%			
TMDA x L Estimada					342.478			
T (1) CB					0,399147			
T (2) CB					0,082706			
P t Estimada	1.834.340,4	11.593.031,1	1.907.714,0	33.345.982,5	14.251.981,6	2.283.971,4	14.434.699,3	2.375.330,3
P t CB	1.895.945,3	11.982.374,3	1.971.783,1	35.033.898,9	14.973.392,4	2.399.582,1	15.165.359,0	2.495.565,4
<input type="checkbox"/> P t (CB - Estimada)	-61.604,9	-389.343,2	-64.069,1		-721.410,8	-115.610,7	-730.659,7	-120.235,1
<input type="checkbox"/>			<b>-899.432,1</b>					<b>-1.687.916,4</b>

Repartindo proporcionalmente as receitas anuais (P t), a estimada e a prevista no CB, pelos períodos de contagem de juros e calculando a diferença entre elas, obtêm-se as seguintes perdas de receitas: até novembro de 2013, 1.076,5 mil euros, em dezembro desse mesmo ano, 99,9 mil euros, em 2014, 899,4 mil euros, e em 2015, 1.687,9 mil euros.

A quebra estimada no tráfego (face ao previsto no CB), ponderada pela sua influência (fatores de custo do tráfego) nos custos de manutenção e conservação, induziu (para os diferentes períodos de referência) uma poupança nos custos variáveis, conforme identificado no quadro abaixo.



Tribunal de Contas  
Seção Regional da Madeira

Ano	2013					
Período:						
De		01-01-2013	05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	
A		05-06-2013	30-11-2013	05-12-2013	31-12-2013	
N.º dias	365	156	178	5	26	
Tráfego:						
TMDA t x L CB	387.872					
TMDA t x L Estimada	339.201					
Var Tráfego (Estimado/CB)	-12,55%					
C. Variáveis CB:		Fator				
Guardas de segurança	481.793,23	50%	102.958,6	117.478,35	3.300,0	17.159,8
Manut. do pavimento	602.241,54	40%	102.958,6	117.478,35	3.300,0	17.159,8
Manut. obras de arte e túneis	602.241,54	10%	25.739,6	29.369,59	8250	4.289,9
Manut. sinalização horizontal	60.224,15	40%	10.295,9	11.747,83	330,0	1.716,0
Conserv. e manut. da Via	451.681,15	20%	38.609,5	44.054,38	1.237,5	6.434,9
Total	2.198.181,61		280.562,06	320.128,50	8.992,37	46.760,3
$\Delta$ CV induzida (-12,55%)			-35.205,6	-40.170,5	-1.128,4	-5.867,6
$\Sigma$				-75.376,1		-6.996,0

Ano	2014					
Período:						
De		01-01-2014	05-06-2014	30-06-2014	05-12-2014	
A		05-06-2014	30-06-2014	05-12-2014	31-12-2014	
N.º dias	365	156	25	158	26	
Tráfego:						
TMDA t x L CB	392.771					
TMDA t x L Estimada	336.362					
Var Tráfego (Estimado/CB)	-14,36%					
C. Variáveis CB:		Fator				
Guardas de segurança	491.429,1	50%	105.017,7	16.829,8	106.364,1	17.503,0
Manut. do pavimento	614.286,4	40%	105.017,7	16.829,8	106.364,1	17.503,0
Manut. obras de arte e túneis	614.286,4	10%	26.254,4	4.207,4	26.591,0	4.375,7
Manut. sinalização horizontal	61.428,6	40%	10.501,8	1.683,0	10.636,4	1.750,3
Conserv. e manut. da Via	460.714,8	20%	39.381,7	6.311,2	39.886,5	6.563,6
Total	2.242.145,2		286.173,3	45.861,1	289.842,2	47.695,6
$\Delta$ CV induzida (-14,36%)			-41.099,9	-6.586,5	-41.626,8	-6.850,0
$\Sigma$						-96.163,3

Ano	2015					
Período:						
De		01-01-2015	05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015	
A		05-06-2015	30-06-2015	05-12-2015	31-12-2015	
N.º dias	365	156	25	158	26	
Tráfego:						
TMDA t x L CB	342.478					
TMDA t x L Estimada	398.392					
Var Tráfego (Estimado/CB)	-14,03%					
C. Variáveis CB:		Fator				
Guardas de segurança	501.257,7	50%	107.118,1	17.166,4	108.491,4	17.853,0
Manut. do pavimento	626.572,1	40%	107.118,1	17.166,4	108.491,4	17.853,0
Manut. obras de arte e túneis	626.572,1	10%	26.779,5	4.291,6	27.122,9	4.463,3
Manut. sinalização horizontal	62.657,2	40%	10.711,8	1.716,6	10.849,1	1.785,3
Conserv. e manut. da Via	469.929,1	20%	40.169,3	6.437,3	40.684,2	6.694,9
Total	2.286.988,2		291.896,8	46.778,3	295.639,0	48.649,5
$\Delta$ CV induzida (14,03%)			-40.967,4	-6.565,3	-41.492,7	-6.827,9
$\Sigma$						-95.853,3

De acordo com os dados apresentados, as perdas estimadas nas receitas líquidas das portagens<sup>114</sup> foram: de -1.001,1 mil euros, até novembro de 2013, de 92,9 mil euros, em dezembro de 2013, de 803,3 mil euros, em 2014, e de 95,8 mil euros em 2015.

Subtraindo-se à  $\Delta$ SD favorável ao concedente, a perda estimada de receitas líquidas por parte do concessionário, chega-se ao valor das REF provisórias, referentes aos períodos até 30 de novembro de 2013 (-5.187,7 mil euros, espelhada na NC n.º 20/2014), de 17/01, de dezembro de 2013 (461.217,3 mil euros, refletidos na NC n.º 22/ 2015, de 23/07), de 2014 (5.547,2 mil euros, na NC n.º 25/2015, de 23/07) e do 1.º semestre de 2015 (2.440,5 mil euros, inseridos na NC n.º 26/2015, de 31/08).

A REF provisória de dezembro de 2013 foi processada conjuntamente com a respetiva reconciliação (ver abaixo).

### B.5.2. DETERMINAÇÃO DA REF DEFINITIVA

No início de cada ano (até 30 de janeiro), uma vez conhecido o tráfego real do ano anterior e as tarifas efetivas do ano, são apuradas as variações reais das receitas líquidas e dos custos variáveis, determinando-se dessa forma o acerto necessário realizar, para se chegar ao valor definitivo da REF.

A variação efetiva da receita (Real vs CB), para os períodos de referência, revela uma quebra para a concessionária de 811,7 mil euros, até novembro, e de 75,3 mil euros, em dezembro de 2013.

Ano	2013			2014
Período:				
De	1 jan.	01-01-2013	30-11-2013	01-01-2014
A	31 dez.	30-11-2013	31-12-2013	31-12-2014
N.º dias	365	334	31	365
Tráfego:				
TMDA t x L real	332.166			337.646
T (1) Real	0,2307			0,3439
T (2) Real	0,0678			0,0439
Receitas SCUT reais	19.751.135,2	18.073.641,5	1.677.493,7	26.913.909,5
Receitas SCUT CB	20.638.218,8	18.885.383,8	7.752.835,0	27.680.801,5
$\Delta$ Rec. (Real-CB)	-887.083,6	-811.742,2	-75.341,3	-766.892,0
$\Delta$ Rec. (Estimada-CB)	-1.176.381,9	-1.076.470,0	-99.911,9	-899.432,1
<b>Acerto <math>\Delta</math> Rec.</b>	<b>289.298,4</b>	<b>264.727,8</b>	<b>24.570,6</b>	<b>132.540,1</b>

O que determinou a realização de um acerto às receitas estimadas de -264,7 mil euros, até novembro de 2013, de 24,6 mil euros, em dezembro de 2013 e de 135,5 mil euros, em 2014.

A baixa dos custos variáveis para os mesmos períodos, induzida pela evolução de tráfego real (de -14,36%), foi de respetivamente 86.270,58 e de 67,0 mil euros, conforme evidenciado infra.

<sup>114</sup> Poupança induzida nos custos variáveis, pela quebra estimada de tráfego face ao previsto no CB.





Tribunal de Contas  
Seção Regional da Madeira

Anos	2013		
Período:			
De	1 jan.	01-01-2013	30-11-2013
A	31 dez.	30-11-2013	31-12-2013
N.º dias	365	334	31
Tráfego:			
TMDA t x L CB	387.872		
TMDA t x L real	332.166		
Var Tráfego real/CB	-14,36%		
C. Variáveis CB:		Fator	
Guardas de segurança	481.793,2	50%	240.896,6
Manut. do pavimento	602.241,5	40%	240.896,6
Manut. obras de arte e túneis	602.241,5	10%	60.224,2
Manut. sinalização horizontal	60.224,2	40%	24.089,7
Conserv. e manut. da Via	451.681,2	20%	90.336,2
Total	2.198.181,6		656.443,3
Δ CVar. real (-14,36%)			-94.277,7
Δ CVar. estimado (-12,55%)			-86.270,6
<b>Acerto na Var. C. Variáveis</b>			<b>-10.894,4</b>

Anos	2014	
Período:		
De		01-01-2014
A		31-12-2014
N.º dias		365
Tráfego:		
TMDA t x L CB	392.771	
TMDA t x L real	337.646	
Var Tráfego real/CB	-14,03%	
C. Variáveis CB:		Fator
Guardas de segurança	491.429,1	50%
Manut. do pavimento	614.286,4	40%
Manut. obras de arte e túneis	614.286,4	10%
Manut. sinalização horizontal	61.428,6	40%
Conserv. e manut. da Via	460.714,8	20%
Total	2.242.145,2	
Δ CVar. real (-14,03%)		
Δ CVar. estimado (-14,36%)		
<b>Acerto na Var. C. Variáveis</b>		<b>2.189,5</b>

O acaba por determinar acertos (face ao valor estimado) de 10,9 mil euros, até novembro de 2013, de 1,0 mil euros, em dezembro de 2013 e de 2,2 mil euros em 2014.

Originando reconciliações favoráveis ao concedente, traduzidas nas NC n.º 21/2014, 22//2015 e 25/2015, determinadas da forma abaixo indicada.

Anos	2013		2014
Período:			
De	01-01-2013	30-11-2013	01-01-2014
A	30-11-2013	31-12-2013	31-12-2014
N.º dias	334	31	
Acerto favorável receita	264.727,8	24.570,6	132.540,1
Acerto favorável C. Variáveis	10.894,4	1.011,1	-2.189,5
<b>Acerto total</b>	<b>275.622,3</b>	<b>25.581,7</b>	<b>130.350,6</b>

A NC n.º 22/2015 integra ainda parcela da REF provisória (461.217,3 mil euros) referente ao período de dezembro de 2013.





### **Anexo V – Anexos ao contrato**

#### **A) VIALITORAL**

##### **Anexos do contrato de concessão da VIALITORAL alterados**

<b>CC originário</b>	<b>CC alterado</b>	<b>Descrição</b>
1	1	Contrato de concessão alterado
2	2	Caso Base
3	3-A	Identificação de Lanços, Sublanços
	3-B	Limites da Concessão
4	4-A	Atual composição acionista da concessionária
7	7	Programa de Seguros
	8-A	Plano de Controlo de Qualidade
	8-B	Manual de Operação e Manutenção Reduzido
8	8-C	Manual de Prestação de Serviços de Operação e Exploração do Sistema de Gestão e Controlo de Tráfego do Lanço de Extensão (Relação das Partes e Procedimentos Operacionais)
	8-D	Limites de velocidade
9	9	Bandas de tráfego e Tarifas

#### **B) VIAEXPRESSO**

##### **Anexos do contrato de concessão da VIAEXPRESSO (inicial)**

<b>Anexo</b>	<b>Designação</b>
1	Contrato de Financiamento
2	Caso Base
3	Identificação dos lanços e dos postos de contagem
4	Empresas que compõem o agrupamento
5	Acordo de subscrição e realização de capital
6	Garantias relativas aos lanços
7	Programa de seguros
8	Padrões mínimos de Qualidade e regras e condições de exploração, conservação e manutenção
9	Tarifas e bandas de tráfego
10	Reposição do equilíbrio financeiro da concessão por motivo de variação de taxas de juro
11	Estudo de Tráfego
12	Acordo Parassocial
13	Regras relativas à comissão de acompanhamento da concessão
14	Minuta de garantia bancária
15	Acordo Direto com os Bancos Financiadores

**Anexos do contrato de concessão da VIAEXPRESSO alterados com a renegociação**

<b>CC originário</b>	<b>CC alterado</b>	<b>Descrição</b>
1	1	Contrato de concessão alterado
2	2	Caso Base
3	3	Mapa com identificação de Lanços, Sublanços e localização dos postos de contagem
4	4	Identificação das Empresas que compõem o agrupamento
7	7	Programa de Seguros
8	8	Padrões Mínimos de Qualidade e Regras e Condições de Exploração, Conservação e Manutenção
9	9	Tarifas e Bandas de Tráfego



### Anexo VI – Nota de emolumentos e outros encargos

(DL n.º 66/96, de 31 de maio)<sup>1</sup>

AÇÃO: Auditoria aos encargos da Região com PPP rodoviárias, 2012-2015

ENTIDADE FISCALIZADA: Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública

SUJEITO PASSIVO: Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública

DESCRIÇÃO	BASE DE CÁLCULO		VALOR
<b>ENTIDADES COM RECEITAS PRÓPRIAS</b>			
<b>EMOLUMENTOS EM PROCESSOS DE CONTAS (art.º 9.º)</b>	<b>%</b>	<b>RECEITA PRÓPRIA/LUCROS</b>	
VERIFICAÇÃO DE CONTAS DA ADMINISTRAÇÃO REGIONAL/CENTRAL:	1,0		0,00 €
VERIFICAÇÃO DE CONTAS DAS AUTARQUIAS LOCAIS:	0,2		0,00 €
<b>EMOLUMENTOS EM OUTROS PROCESSOS (art.º 10.º) (CONTROLO SUCESSIVO E CONCOMITANTE)</b>	<b>CUSTO STANDARD (a)</b>	<b>UNIDADES DE TEMPO</b>	
AÇÃO FORA DA ÁREA DA RESIDÊNCIA OFICIAL:	€ 119,99	0	0,00 €
AÇÃO NA ÁREA DA RESIDÊNCIA OFICIAL:	€ 88,29	291	25 692,39 €
<b>ENTIDADES SEM RECEITAS PRÓPRIAS</b>			
<b>EMOLUMENTOS EM PROCESSOS DE CONTAS OU EM OUTROS PROCESSOS (n.º 4 do art.º 9.º e n.º 2 do art.º 10.º):</b>	5 x VR (b)		1.716,40 €
<b>a)</b> Cfr. a Resolução n.º 4/98 – 2ª Secção do TC. Fixa o custo standard por unidade de tempo (UT). Cada UT equivale 3H30 de trabalho. <b>b)</b> Cfr. a Resolução n.º 3/2001 – 2ª Secção do TC. Clarifica a determinação do valor de referência (VR), prevista no n.º 3 do art.º 2.º, determinando que o mesmo corresponde ao índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública em vigor à data da deliberação do TC geradora da obrigação emolumentar. O referido índice encontra-se atualmente fixado em € 343,28, pelo n.º 2 da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro.	<b>EMOLUMENTOS CALCULADOS:</b>		<b>1.716,40 €</b>
	LIMITES (b)	MÁXIMO (50xVR)	17.164,00 €
		MÍNIMO (5xVR)	1.716,40 €
	<b>EMOLUMENTOS DEVIDOS</b>		1.716,40 €
	OUTROS ENCARGOS (N.º 3 DO ART.º 10.º)		-
	<b>TOTAL EMOLUMENTOS E OUTROS ENCARGOS:</b>		<b>1.716,40 €</b>

<sup>1</sup> Diploma que aprovou o regime jurídico dos emolumentos do TC, retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-A/96, de 29 de junho, e na nova redação introduzida pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, e pelo art.º 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril.