



RELATORIO DE PARCERIAS PUBLICO-PRIVADAS

2012



INDICE

1	ENQUADRAMENTO	2
1.1	CONTRATO EP	2
1.2	CONCESSÕES DO ESTADO	4
1.3	SUBCONCESSÕES DA EP	6
1.4	CONTRATOS DE CONCESSÃO E SUBCONCESSÃO: PRINCIPAIS RISCOS	9
1.5	PRINCIPAIS PARCEIROS INSTITUCIONAIS	10
2	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS EM 2012	12
2.1	IDENTIFICAÇÃO DE EVENTOS	12
2.2	RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO	13
2.3	ABERTURAS AO TRÁFEGO EM 2012	15
3	FLUXOS FINANCEIROS	17
3.1	ENCARGOS LÍQUIDOS	17
3.2	ABORDAGEM DAS RECEITAS	18
3.3	ABORDAGEM DOS ENCARGOS	19
3.3.1	NATUREZA	19
3.3.1.1	Rendas	20
3.3.1.2	Disponibilidade de Infraestrutura	21
3.3.1.3	Custos Cobrança	22
3.3.1.4	Outros Encargos (Comparticipações e Compensações)	23
3.3.2	TAXA DE COBERTURA DOS ENCARGOS	23
4	PROSPECTIVA	25
4.1	ORÇAMENTO 2013 E ANOS SEGUINTEs	25

1 ENQUADRAMENTO

1.1 CONTRATO EP

A implementação, em 2007, do modelo de gestão e financiamento do setor das infraestruturas rodoviárias teve, na sua base, a separação entre funções de operação/execução e de regulação/fiscalização com vista à melhoria da eficiência do sistema e ao incremento da sua transparência. As primeiras foram alocadas à EP,SA, sociedade anónima de capitais públicos integralmente detida pelo Estado Português, sendo as segundas do foro do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (“InIR”, entretanto absorvido pelo IMT), as duas instituições nucleares (do Estado) para a operacionalização do modelo de gestão e financiamento.

Neste contexto, em abril de 2007 foi criado o InIR que “...tem como principal missão fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis e regulamentos e dos contratos de concessão e subconcessão, de modo a assegurar a realização do Plano Rodoviário Nacional e a garantir a eficiência, equidade, qualidade e a segurança das infraestruturas, bem como dos direitos dos utentes”. Algumas das suas principais atribuições migraram da anterior Estradas de Portugal EPE, nomeadamente a gestão dos Contratos de Concessão do Estado.

Posteriormente, em novembro de 2007, foi celebrado o Contrato de Concessão entre o Estado Concedente e a EP,SA, que, por um período de 75 anos, cristaliza os direitos e as obrigações das partes contratantes.

As principais linhas do objeto subjacente ao Contrato de Concessão são:

- A) financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional (excluindo as vias integradas nos outros Contratos de Concessão do Estado, que serão incluídas no objeto da EP,SA após o termo dos mesmos); cerca de 9.300km de Estradas Nacionais e Estradas Regionais e aproximadamente 1.100km de Itinerários Principais (“IPs”) e Itinerários Complementares (“ICs”); e,
- B) Conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, requalificação e alargamento da Rede Rodoviária Nacional Futura, i.e. a conclusão do Plano Rodoviário Nacional (“PRN 2000”), que implica a construção de cerca de 2.100km de IPs e de ICs.

De acordo com o Contrato de Concessão deverá ser privilegiado o recurso a Subconcessões em regime de PPP, o que permite capitalizar a experiência adquirida. A expansão da rede neste regime de contratação e, no âmbito do contrato, foi iniciada em dezembro de 2007, com o lançamento progressivo de oito concursos, tendo-se posteriormente celebrados 7 contratos de Subconcessão; Transmontana, Douro Interior, Pinhal Interior, Litoral Oeste, Baixo Tejo, Baixo Alentejo e Algarve. Nos termos destes contratos, a remuneração do parceiro privado só será iniciada a partir do quinto ano através de pagamentos de disponibilidade (fixos) e de

serviço (indexados ao tráfego). Paralelamente, a EP,SA terá direito à totalidade da receita de portagem originada nas vias a portajar previamente definidas.

Os ativos subjacentes aos atuais Contratos de Concessão do Estado, quer de portagem real quer de portagem SCUT, migrarão para a EP, SA após o seu termo inicial, integrando em pleno o seu universo de direitos e obrigações. Neste contexto a EP,SA explorará o atual objeto da Lusoponte a partir de 2031 e da BRISA a partir de 2035. A transferência das remanescentes Concessões ocorrerá entre 2028 e 2036.

A matriz de risco da Concessão da EP,SA adere em grande medida à já estabilizada nos contratos de concessão do Estado, na qual, as principais classes de risco alocadas ao Concedente são; i) planeamento, ii) força maior (na parte que não seja comercialmente segurável), iii) alterações legislativas de carácter específico (com exceção da ambiental e fiscal). Os riscos remanescentes são incorporados pela Concessionária, podendo/devendo alguns ser segurados ou repassados para Subconcessionárias no caso de PPPs. Cumulativamente, o Contrato de Concessão prevê também multas materiais, ativadas por *subperformance* relacionadas com a sustentabilidade ambiental, a sinistralidade e os níveis de serviço.

Nos termos do Contrato de Concessão, as receitas da EP,SA são, fundamentalmente:

- 1) O produto da Contribuição de Serviço Rodoviário => um montante por litro de determinados combustíveis rodoviários consumidos (estatuído em Decreto-Lei);
- 2) O valor das taxas de portagem cobradas nas Vias Portajadas => Obtidas nas concessões ex-SCUT, concessões Norte e Grande Lisboa, subconcessões, A21 e A23 entre Torres Novas e Abrantes;
- 3) Os rendimentos de exploração do Estabelecimento da Concessão => Áreas de Serviço, Telemática etc.;
- 4) Outras fontes previstas na Lei ou no Contrato => Multas, Taxas e Coimas e rentabilização de património próprio.

A nível de custos, a EP,SA, para além de suportar os encargos de Opex e Capex (de expansão e reposição) necessários ao desenvolvimento do objeto, substitui-se ao Concedente no serviço dos encargos com as Concessões ex-SCUT, Norte e Grande Lisboa. Cumulativamente, a EP, SA beneficia das receitas originadas nestas Concessões, nomeadamente as provenientes da introdução de portagens ocorrida em 15 de outubro de 2010 nas Concessões da Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, e em 8 de dezembro de 2011 na Beira Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve.

1.2 CONCESSÕES DO ESTADO

Nos termos do Modelo de Gestão e Financiamento do Sector Rodoviário Nacional, cabe ao InIR (sucendendo-lhe, nas atribuições, o IMT) a gestão destes 15 contratos, em nome do Concedente.

A rede concessionada do Estado apresenta 2.650km, totalmente em serviço, com exceção de 25km referentes ao Túnel do Marão.

Relativamente a 9 das 15 concessões do Estado que envolvem 1.114km de autoestradas, a EP, de acordo com o seu Contrato de Concessão, realiza os pagamentos e arrecada os recebimentos em nome do Estado, como forma de obter direitos sobre os benefícios económicos atuais e futuros destas infraestruturas, que passam a ser da EP, após o termo dos atuais contratos. Nestas 9 concessões foram aplicadas em 2012 deduções aos pagamentos por disponibilidade no valor de 10,0M€.

CONCESSÕES EX-SCUT

O Estado contratou 7 concessões em regime SCUT, mais tarde convertidas em regime de portagem real, designadamente, Interior Norte, Norte Litoral, Grande Porto, Costa de Prata, Beira Interior, Beiras Litoral e Alta e Algarve.

Esta rede encontra-se integralmente em serviço e representa uma extensão de cerca de 913km.

Em 2012, a tarefa principal da EP nestas concessões foi assegurar a gestão adequada na cobrança de portagens, salientando-se que em consequência deste processo de introdução de portagens nas ex-SCUT's, bem como nas subconcessões, a rede de autoestradas portajadas aumenta para cerca 90% da rede total.

A principal condicionante no ano de 2012, foi a conjuntura económica desfavorável, com implicações ao nível da diminuição de tráfego, com especial incidência nas vias com portagem.

CONCESSÃO DOURO LITORAL E CONCESSÃO LITORAL CENTRO

Em 2012 é de destacar o pedido de constituição de Tribunais Arbitrais para avaliação dos pedidos de reposição do equilíbrio financeiros ao Estado Português destas duas concessões desencadeados pelas respetivas concessionárias.

CONCESSÃO TÚNEL DO MARÃO

As obras no lanço integrado na Concessão Túnel do Marão encontram-se suspensas desde julho de 2011. Durante o ano de 2012 a EP desenvolveu diversas atividades enquadradas na

assessoria técnica prestada ao Ministério da Economia e Emprego, designadamente no desenvolvimento e avaliação de diferentes soluções que permitissem a conclusão da obra ou uma suspensão ordenada que garanta a segurança das infraestruturas construídas e a possibilidade da retoma das obras num futuro próximo. As alternativas com maior viabilidade pressupõem a utilização de cofinanciamento comunitário, o eventual aproveitamento de linhas de financiamento inicialmente contratadas pela concessionária ou ainda o reforço do conceito do utilizador pagador, atendendo à importância suprarregional que esta via detêm.

CONCESSÃO OESTE

Durante o ano 2012, ficaram concluídas as obrigações financeiras atribuídas à EP no âmbito do protocolo assinado entre a EP\InIR\AEA para o alargamento do lanço CRIL-Loures da A8, perfazendo o valor total do Contrato de 30.9M€, ao que se adicionou o valor total dos trabalhos a mais de 1.85M€, resultante do mesmo protocolo.

CONCESSÕES BRISA, LUSOPONTE E NORTE

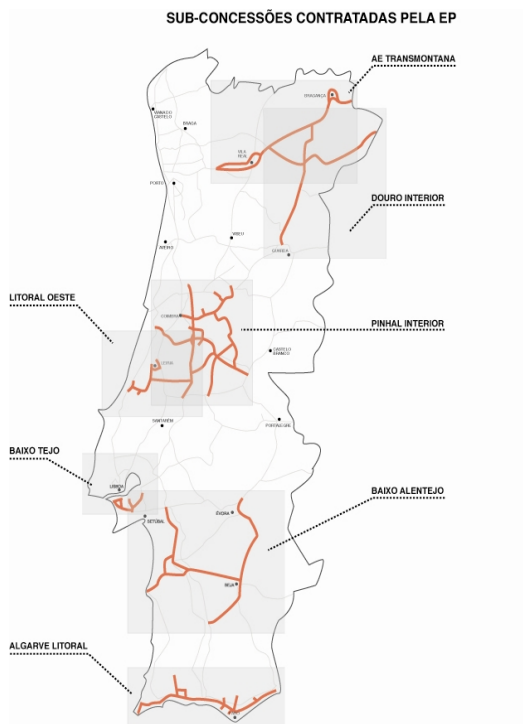
Tratam-se de concessões em exploração plena. Não obstante, ocorreram em 2012 alguns eventos com relevância na atividade da EP. Destaca-se, desde logo, a aplicação das novas regras de atualização das taxas de portagem da BRISA em função da evolução do índice de preços ao consumidor (IPC), que atribui a EP a partilha do *upside* correspondente à diferença entre o regime atual, em que a atualização é feita em linha com a evolução do IPC, e o regime anterior, em que apenas era considerado 90% dessa evolução.

Por outro lado, a LUSOPONTE, na sequência da aprovação do nono acordo de reequilíbrio financeiro, devolveu à EP o montante correspondente à compensação que havia recebido pela não cobrança de portagens em agosto de 2011, uma vez que nesse ano foram cobradas portagens aos utilizadores.

GRANDE LISBOA

A componente da rede concessionada destinada apenas a conservação e exploração, por 5 anos, foi reintegrada na Concessão EP, em 10/01/2012. Trata-se dos lanços A16 / IC16 - Lisboa (IC17) - Nó de Belas (IC18), A30 / IC2 - Sacavém (IP1) - Santa Iria de Azoia (IP1), A36 / IC17 - Algés - Sacavém (IP1), A37 / IC19 - Buraca (IC17) - Ranholas (IC30), A40 / IC22 - Olival Basto (IC17) - Montemor (IC18), IP 7-Eixo Rodoviário Norte-Sul, numa extensão de 68,1km. Esta reintegração provocou uma reorganização interna da empresa, que criou as estruturas necessárias à gestão das vias em causa em cumprimento estrito das obrigações definidas contratualmente.

1.3 SUBCONCESSÕES DA EP



Encontram-se em execução 7 contratos de Subconcessão, totalizando cerca de 1.800km, dos quais mais de 1.500km encontram-se em serviço (ainda que decorram em alguns lanços obras de requalificação/beneficiação) que representam cerca de 90% da rede subconcessionada prevista.

A Subconcessão do **Douro Interior** liga os distritos de Vila Real, Bragança e Guarda é constituída pelo conjunto de lanços do IP2, entre Macedo de Cavaleiro e Celorico da Beira, e o IC5, entre Murça e Miranda do Douro (Duas Igrejas). Esta subconcessão não foi objeto de renegociação do contrato de subconcessão que se traduziu na redução de âmbito, uma vez que é constituída integralmente por troços novos que cuja construção foi concluída em 2012.

A Subconcessão **Autoestrada Transmontana** compreende a autoestrada A4/IP4, entre os distritos de Vila Real e Bragança, mais precisamente entre Parada de Cunhos e Quintanilha. Com a conclusão desta subconcessão e da concessão Túnel do Marão ficará completa a A4 entre Matosinhos e a fronteira espanhola, a qual constitui o itinerário europeu E82.

A Subconcessão do **Baixo Alentejo** (“SCBA”) original assentava, geograficamente, em 3 eixos de desenvolvimento:

- Eixo Poente\Nascente, com a construção da A26/IP8 que ligará a zona portuária\industrial de Sines a Beja.
- Eixo Norte\Sul (interior) que se desenvolve no traçado do IP2, onde será construída uma autoestrada ligando Évora a São Manços. Deste ponto, em direção a Sul, todo o itinerário será requalificado até Castro Verde.

Ambos os itinerários fazem parte da Rede Transeuropeia de Transportes.

- Eixo Norte\Sul (litoral), que visa conservar e beneficiar o IC1 entre Marateca e Grândola.

A SCBA inclui, ainda, a transformação em autoestrada da ER261-5, entre Sines e Santo André, bem como a conservação do IC33 entre Santiago do Cacém e Grândola.

Tendo presente a significativa redução de âmbito acordada no Memorandum de Entendimento (MdE) assinado, a nova SCBA ficará confinada a um lanço da A26 (IP8) entre Grândola Sul e Sta. Margarida do Sado, aos acessos a Sines, designadamente, o IP8/IC33 até Grândola e a ER261-5 até V.N. Sto. André, bem como ao IC1 entre Marateca e Grândola Sul.

O IP2 será construído (A6-Mte. Pinheiros) ou requalificado (S. Manços-C. Verde) pela Subconcessionária e transferido para a EP.

A Subconcessão do **Baixo Tejo** situada no distrito de Setúbal. A conclusão do IC32, entre Casas Velhas e Coina, permitiu a ligação entre o IC20, a Via Rápida da Costa de Caparica e o Anel Regional de Coina, no Nó de Penalva, na zona de interligação entre o IC32, o IC21 e a A2.

A Subconcessão do **Algarve Litoral** contempla a Requalificação da EN/ER125, que interliga as zonas urbanas do Litoral Algarvio, desde Vila do Bispo a Vila Real de Santo António.

A Subconcessão do **Litoral Oeste** inclui o IC9 entre a Nazaré e Tomar, permitindo a ligação ao IC3, o IC36 desenvolvido a sul da cidade de Leiria, que constitui uma importante ligação da A8 à A1, o IC2 – Variante da Batalha, a Circular Oriente de Leiria, a Via de Penetração em Leiria e a EN242-Variante da Nazaré.

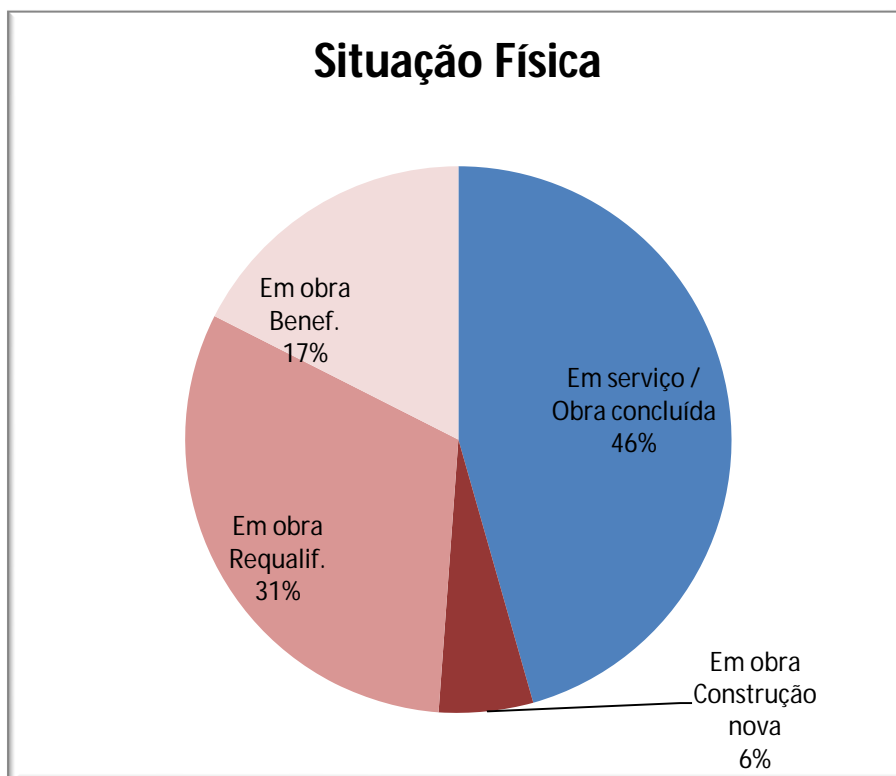
A Subconcessão do **Pinhal Interior** contempla uma vasta extensão de estradas e autoestradas na zona centro do país, destacando-se o IC3, com características de autoestrada, entre a A23 e o IP3/IC2 em Coimbra, bem como a EN 342 – Condeixa / Nó de Condeixa (IC 3).

RESUMO DA REDE SUBCONCESSIONADA (km)

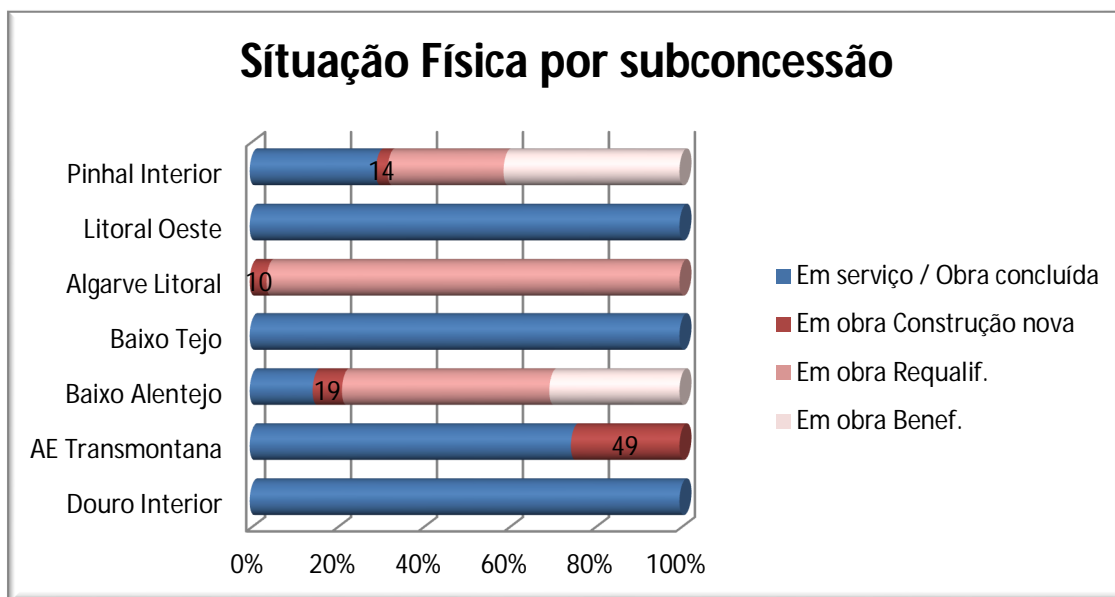
Subconcessão	Em serviço / Obra concluída	Em obra			Não Construir MdE	Total
		Construção nova	Requalif.	Benef.		
Douro Interior	242				0	242
AE Transmontana	145	49			0	194
Baixo Alentejo	40	19	132	83	69	342
Baixo Tejo	60				14	74
Algarve Litoral	0	10	246		26	282
Litoral Oeste	112				0	112
Pinhal Interior	146	14	134	204	22	520
Total	745	91	512	287	131	1.766

Notas: Construção nova inclui alargamentos (duplicação).
 Extensões sujeitas a atualização
 MdE = Memorandum de entendimento

Sublinha-se que se encontram em fase de construção/requalificação/beneficiação cerca de 900 km de estrada (mais de 50% da rede subconcessionada). A execução física dos trabalhos pós MdE é explicitada no gráfico seguinte:



Desagregando por subconcessão, é apresentado no gráfico seguinte o ponto de situação física:



1.4 CONTRATOS DE CONCESSÃO E SUBCONCESSÃO: PRINCIPAIS RISCOS

Nos contratos de concessão e subconcessão, em termos gerais, os riscos são assumidos pelas partes contratantes nos termos dos respetivos contratos.

Em síntese, os principais tipos de risco e respetiva alocação são os seguintes:

- i) Conceção/construção, Exploração e O&M: integralmente alocado às concessionárias;
- ii) Financiamento: integralmente alocado às concessionárias;
- iii) Ambiental: após DL 86/2003, de 26 de abril o lançamento de qualquer parceria pressupõe a existência de DIA válida. A exceção é o risco arqueológico que tradicionalmente está alocado ao parceiro público;
- iv) Procura: este risco é partilhado nas subconcessões através da componente de remuneração por serviço, embora em grande parte seja assumido pelo parceiro público uma vez que a componente disponibilidade representa uma parcela muito significativa da remuneração das subconcessionárias. Nas restantes concessões, com a alteração do regime para disponibilidade, esse risco que anteriormente estava alocado aos privados, foi transferido para o parceiro público. Nas concessões tradicionalmente de portagem real e que não foram objeto de alteração do regime (Litoral centro, Douro Litoral, Brisa, Lusoponte, Oeste) este risco continua alocado ao parceiro privado;

- v) Disponibilidade: alocado ao parceiro privado, sendo aferido através dos níveis de serviço, segurança, padrões de qualidade, etc. A indisponibilidade da via acarreta para o parceiro privado penalidades traduzidas em deduções aos pagamentos;
- vi) Legislativo: o risco inerente às alterações legislativas de carácter geral encontra-se alocado ao parceiro privado. Nestes estão incluídas as alterações às leis tributárias, laborais e ambientais;
- vii) Força Maior: este risco encontra-se tradicionalmente alocado ao parceiro público.

1.5 PRINCIPAIS PARCEIROS INSTITUCIONAIS

A EP é uma entidade que, decorrente das suas funções transversais a toda a sociedade, apresenta uma enorme amplitude de parceiros institucionais, sendo os mais relevantes:

Desde logo, o Estado. É o Concedente e acionista único desta empresa de capitais exclusivamente públicos. Determina onde, quando e como (salvaguardando as competências próprias dos Órgão Socias) a empresa deve cumprir as suas obrigações. Estabelece as regras de funcionamento, incluindo penalizações por eventuais incumprimentos aos rigorosos padrões de qualidade estabelecidos.

O InIR (atualmente IMT), como representante do Concedente e entidade reguladora do setor. A EP contribui para o orçamento daquele Instituto, através da Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR).

Os clientes das vias concessionadas à EP. Para além do seu direito constitucionalmente estabelecido à mobilidade, a EP tem a obrigação de lhes prestar serviço público de qualidade.

Consumidores de combustíveis. Parte da receita da EP decorre da CSR que se fundamenta em percentagens do Imposto sobre Produtos Petrolíferos

Restantes Concessionárias Rodoviárias. Em vários corredores rodoviários, são concorrentes da EP. Por outro lado, as receitas de portagem das ex-SCUT e de algumas das restantes concessões do Estado constituem receita da EP. O Orçamento da EP suporta as despesas do Estado com estas concessionárias.

Subconcessionárias. São lançadas e geridas pela EP. As suas portagens, bem como as Taxas de Gestão de Contrato são fonte de receita da EP. A EP remunera-as através do pagamento de rendas associadas à disponibilidade das vias e ao tráfego.

Entidades Financiadoras: BEI e Sindicatos Bancários

Diversas Entidades Públicas. A EP interage e relaciona-se com um larguíssimo painel de entidades, como sejam o Tribunal de Contas, a Direção Geral do Tesouro e Finanças, Direção Geral do Orçamento, – Direção Geral das Atividades Económicas (matéria financeira), Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Agência Portuguesa do Ambiente, Instituto da

Conservação da Natureza e das Florestas, Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico, Laboratório Nacional de Engenharia Civil (competências técnicas), faculdades, autarquias, associações de utentes, associações de fabricantes ou de empresas do setor do transporte rodoviário, etc.

Prestadores de Serviços (projetistas, empreiteiros, etc.). Contratações reguladas pelo Código dos Contratos Públicos.

Privados e particulares que interferem com a estrada: carecem de licenciamentos para obras ou outras atividades, e de pareceres para publicidade.

Sem esquecer os colaboradores da empresa, essenciais para o adequado cumprimento da sua Missão.

2 PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS EM 2012

2.1 IDENTIFICAÇÃO DE EVENTOS

Foi assinado, em 29 de março de 2012, o Acordo de Reequilíbrio Financeiro IX, entre o Estado e a concessionária Lusoponte, no qual já se encontra refletido o impacto da reintrodução de cobrança de portagens, nos meses de Agosto, na Ponte 25 de Abril.

Em 23 de maio de 2012, o Conselho de Ministros aprovou o novo regime jurídico das parcerias público-privadas (PPP), o Decreto-Lei nº 11/2012.

Através da Portaria nº 211/2012, de 13 de julho, o Governo, em conformidade com a legislação da União Europeia, determinou o fim das Medidas de Discriminação Positiva em 30 de setembro e a entrada em vigor, em 1 de outubro, de um novo regime de taxas de portagem reduzidas, com vista a continuar a mitigar o impacto associado à introdução de portagens ex-SCUT e A23 (explorada pela EP).

Em 26 de outubro foi publicada a Portaria nº 342/2012 que define o novo regime de redução das taxas de portagem (desconto universal de 15%) a cobrar em lanços e sublanços das concessões ex-SCUT em substituição do regime de discriminação positiva para as populações e empresas locais.

Foi assim aprovada uma redução de 15% nas tarifas de portagem das vias que constituem o objeto das concessões referidas anteriormente.

Por despacho datado de 3 de dezembro, Sua Ex.^a o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações determinou o relançamento formal do processo de renegociação dos contratos referentes às seguintes PPP do setor rodoviário:

- (i) concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior e do Algarve;
- (ii) concessões Norte e da Grande Lisboa; e
- (iii) subconcessões, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Nos termos do referido despacho, a renegociação dos supra elencados contratos de PPP deverá visar como objetivos últimos a reestruturação do setor rodoviário nacional e a sustentabilidade económica e financeira da EP, tendo em vista a redução do impacto das PPP rodoviárias nas contas públicas e a satisfação dos superiores interesses públicos em presença.

Ainda nos termos do despacho, a EP ficou incumbida de prestar todo o apoio logístico necessário aos trabalhos da Comissão, ficando, igualmente, responsável pela contratação dos consultores externos cuja assessoria for julgada necessária pela dita comissão.

Em 19 de dezembro foi publicado em Diário da República o Despacho do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos nº 16198-F/2012 de constituição da comissão para a renegociação de contratos referentes a parcerias público-privadas do setor rodoviário, de que fazem parte dois colaboradores da EP.

Refira-se, ainda, que em junho de 2012 foi concluído, por uma entidade auditora independente, o Estudo de 36 Parcerias Público Privadas do Estado Português, o qual, distingue as equipas de acompanhamento de contratos de subconcessão da EP, como “*best in class*”.

2.2 RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO

Em 2012 foi possível obter a assinatura de 6 Memorandos de Entendimento entre a EP e os parceiros privados das subconcessões Autoestrada Transmontana, Pinhal Interior, Litoral Oeste, Baixo Tejo, Baixo Alentejo e Algarve Litoral, abrindo espaço para o processo subsequente de redefinição dos respetivos contratos.

Estes Memorandos decorrem do disposto no “Memorando de Entendimento sobre as Condicionantes de Política Económica” (MdE) e no Plano Estratégico dos Transportes (Plano), tendo o Governo, através do Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes, e Comunicações, mandatado a EP para renegociar os contratos das subconcessões referidas, com vista à redução do seu âmbito e dos encargos financeiros correspondentes, cumprindo desta forma um dos objetivos enumerados no MdE.

As renegociações dos Contratos de Subconcessão prendem-se com:

- a) a necessidade de dar cumprimento ao disposto na medida 5.16, ii) do MdE, e
- b) dar igualmente cumprimento ao previsto no número 5.7.2. do Plano, nos termos do qual devem ser revistos os contratos de subconcessão em construção, abrangendo dois tipos de troços:
 - i) “troços de conceção/construção ou aumento de vias incluídos, cujos trabalhos ainda não se tenham iniciado ou se encontrem numa fase inicial”; e
 - ii) “troços de requalificação/beneficiação/conservação/operação e manutenção passíveis de ser cancelados, assumindo a Estradas de Portugal, SA, a responsabilidade pela sua manutenção, como na generalidade da rede rodoviária nacional”.

As reuniões de abertura ocorreram no final de 2011 no Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tendo participado representantes da EP e das subconcessionárias, sem que estas tenham manifestado reservas a tal negociação.

Durante o ano 2012 foram desenvolvidas várias e intensas rondas negociais, nas quais as partes apresentaram e esclareceram as propostas alternativas, quer em reuniões de trabalho, quer através da troca de abundante documentação.

Em agosto, setembro e outubro foram celebrados os Memorandos de Entendimento, nos quais a EP e as subconcessionárias acordaram os termos da redução do âmbito das subconcessões Autoestrada Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior e Algarve Litoral.

Tendo presente as análises técnicas efetuadas, estima-se uma poupança global superior a 1.300M€ (preços correntes), desagregada da seguinte forma:

Subconcessão	Contrato Inicial			Após redução			Poupança Total		
	Invest.	Capex	Opex	Invest.	Capex	Opex	Invest.	Capex	Opex
AE Transmontana	1.093	740	353	1.012	676	335	81	64	17
Algarve Litoral	533	348	186	378	238	140	155	110,13	45
Baixo Alentejo	897	566	331	559	367	192	338	199	139
Baixo Tejo	744	438	307	504	278	227	240	160	80
Litoral Oeste	822	529	293	774	508	267	48	21	27
Pinhal Interior	2.577	1.209	1.368	2.092	823	1.269	485	386	99
Total	6.667	3.830	2.837	5.319	2.889	2.430	1.347	940	407

Milhões de Euros, Preços Correntes, sem IVA;

Em 2013 pretende-se alcançar os acordos definitivos sobre a redução do âmbito dos contratos de subconcessão e, seguidamente, a Comissão de negociação constituída através do Despacho do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos nº 16198-F/2012, com o apoio da Direção de Concessões da EP, prosseguirá um outro nível de negociações, com vista a encontrar soluções de natureza estrutural que permitam uma redução ainda mais significativa dos encargos financeiros incorridos pela EP com a celebração dos Contratos de Subconcessão, diminuindo assim o “endividamento previsto da Estradas de Portugal” (cfr. Medida 5.16, ii) do MdE).

A comissão constituída para a renegociação dos Contratos de Concessão e Subconcessão inclui, como seu presidente, o Dr. António Ramalho, bem como dois outros colaboradores da EP, como membros efetivo e suplente, O Diretor e o Diretor Adjunto das Concessões.

Em qualquer caso, os contratos renegociados serão submetidos à apreciação da Comissão Europeia (no âmbito do MdE) e à fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

A Lei do Orçamento de Estado para 2013 (Lei nº 66-B/2013, de 31 de dezembro), inclui no artigo 143º o compromisso do Governo de realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário que se afigurem

demasiado onerosos e desequilibrados para o parceiro público, estimando uma redução de encargos para o erário público em 2013 de cerca de 30% face ao valor originalmente contratado.

2.3 ABERTURAS AO TRÁFEGO EM 2012

Durante o ano 2012, destaca-se a abertura ao tráfego\conclusão de obra de 307km.

Subconcessão AE Transmontana			
Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, S.A			
AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
A4/IP4	Justes / Murça (Alargamento) troço Nó de Justes / Nó de Pópulo	9,0	13-jul-12
A4/IP4	Murça / Lamas de Orelhão (Alargamento) troço Nó de Murça / Nó de Palheiros troço Nó de Palheiros / Lamas de Orelhão	4,0 10,0	4-out-12 10-ago-12
A4/IP4	Mirandela Norte / Amendoeira (Alargamento) troço Nó de Mirandela Norte / Nó de Romeu troço Nó de Romeu / Nó da Amendoeira	11,0 7,0	13-jul-12 4-out-12
A4/IP4	Nó de Bragança Nascente / Quintanilha (Alargamento)	14,0	14-dez-12
Sub-total (AEXXI)		55,0	

Subconcessão Douro Interior			
ASCENDI DOURO – Estradas do Douro Interior, S.A.			
AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
IC5	Nó com a EN212 / Nó de Pombal (Pinhal Norte)	12,8	2-mai-12
IC5	Nozelos (IP2) / Mogadouro	46,1	2-mai-12
Sub-total (ASCENDI Douro)		58,9	

Subconcessão Baixo Alentejo			
SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.			
AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
ER261-5	troço Sines (pk 0+000) / Sines (pk 2+050)	2,1	27-jan-12
Sub-total (SPER)		2,1	

Subconcessão Baixo Tejo
AEBT - Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.

AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
IC32	Palhais / Coina		
	troço Palhais / Nó de Belverde	6,1	16-jul-12
	troço Nó de Belverde / Nó com a EN10	7,9	26-abr-12
	troço Nó com a EN10 / Nó da Penalva	3,4	27-nov-12
Sub-total (AEBT)		17,4	

Subconcessão Pinhal Interior
ASCENDI Pinhal – Estradas do Pinhal Interior, S.A.

AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
IC3	Tomar / Alvaiazere	20,3	22-dez-12
A13/IC3	Avelar Norte / Condeixa	17,2	30-nov-12
A13/IC3	Variante a Tomar (Nó do IC9 / Alviobeira)	8,0	22-dez-12
IC8	Proença-a-Nova / Perdigão	16,1	30-nov-12
ER238	Cernache do Bonjardim / Sertã	4,1	17-set-12
EN238	Sertã / Oleiros	16,4	2-nov-12
A13-1	Condeixa / Nó de Condeixa	9,6	30-nov-12
Sub-total (ASCENDI Pinhal)		86,3	

Subconcessão Litoral Oeste
AELO - Auto Estradas do Litoral Oeste

AE	Lanço/ Sublanço	Ext. (km)	Entrada em serviço
IC9	Nazaré / Alcobaça / EN1	16,8	6-abr-12
IC9	EN1 / Fátima (A1)	19,6	2-mai-12
IC9	Fátima (A1) / Ourém (Alburitel)	20,0	2-mai-12
Sub-total (AELO)		56,4	

TOTAL		276.1	
--------------	--	--------------	--

Da totalidade dos kms que entraram em serviço em 2012, 73,6km são portajados.

3 FLUXOS FINANCEIROS

Nota prévia: A análise dos valores deste relatório está feita numa ótica de caixa.

3.1 ENCARGOS LÍQUIDOS

Ótica: CF Montantes em M€, a preços correntes, sem IVA

	2011	2012	Desvio	%
ENCARGOS:	<u>679,0</u>	<u>697,5</u>	<u>18,5</u>	<u>3%</u>
Concessões Portagem Real	101,9	88,3	-13,6	
SCUTS-I + SCUTS-II	577,1	609,2	32,1	6%
Subconcessões	0,0	0,0	0,0	
RECEITAS DE PORTAGEM	<u>126,7</u>	<u>207,8</u>	<u>81,1</u>	<u>64%</u>
Concessões Portagem Real	61,0	56,9	-4,1	
SCUTS-I + SCUTS-II	65,6	147,5	81,9	125%
Subconcessões	0,1	3,4	3,3	
OUTRAS RECEITAS	<u>1,9</u>	<u>2,5</u>	<u>0,6</u>	
Concessões Portagem Real (Lusoponte)	1,5	1,9	0,4	
Subconcessões (TGC)	0,4	0,6	0,2	
ENCARGO LÍQUIDO	<u>550,4</u>	<u>487,2</u>	<u>-63,2</u>	<u>-11%</u>
Concessões Portagem Real	39,4	29,5	-9,9	
SCUTS-I + SCUTS-II	511,5	461,7	-49,8	
Subconcessões	-0,6	-4,0	-3,5	
TAXA DE COBERTURA	<u>19%</u>	<u>30%</u>		
Concessões Portagem Real	61%	67%		
SCUTS-I + SCUTS-II	11%	24%		
Subconcessões	n.a.	n.a.		
NECESSIDADE DE FINANCIAMENTO	<u>81%</u>	<u>70%</u>		
Concessões Portagem Real	39%	33%		
SCUTS-I + SCUTS-II	89%	76%		
Subconcessões	n.a.	n.a.		

NOTA: Estes fluxos incluem A21 no segmento "Concessões Portagem Real"

Em 2012 os encargos líquidos ascenderam a 487M€, menos 11% que o verificado no ano anterior.

Para este resultado concorreu a introdução de portagens, a 8 de dezembro de 2011, nas concessões da Beira Interior, Algarve, Interior Norte e Beiras Litoral e Alta, representando um desvio positivo, comparativamente a 2011, de 82M€.

Este facto veio também possibilitar uma sensível melhoria do rácio de cobertura dos encargos que passou de 19% em 2011 para 30% no final de 2012.

3.2 ABORDAGEM DAS RECEITAS

3.2.1 TRÁFEGO

Na tabela infra é apresentado o TMDA por trimestres, e a respetiva evolução comparativamente ao período homólogo:

	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	Total 2012
Algarve	5.595	7.761	13.508	5.525	8.105
<i>Evol. 2012/2011</i>	-56,6%	-52,2%	-42,2%	-47,9%	-48,7%
Beira Interior	5.605	6.201	7.834	5.210	6.214
<i>Evol. 2012/2011</i>	-38,3%	-37,2%	-32,2%	-36,5%	-35,8%
Interior Norte	3.815	4.174	5.680	3.699	4.344
<i>Evol. 2012/2011</i>	-37,3%	-36,8%	-30,3%	-32,0%	-33,9%
Costa de Prata	20.045	20.234	20.357	18.175	19.700
<i>Evol. 2012/2011</i>	2,2%	-4,3%	-10,6%	-4,9%	-4,7%
BLA	8.394	8.857	11.449	7.821	9.133
<i>Evol. 2012/2011</i>	-26,7%	-27,1%	-23,8%	-26,1%	-25,8%
Grande Porto	20.862	20.501	21.060	18.782	20.299
<i>Evol. 2012/2011</i>	-2,5%	-7,5%	-6,4%	-11,2%	-6,9%
Norte Litoral	18.299	18.529	21.616	17.285	18.935
<i>Evol. 2012/2011</i>	-5,0%	-8,2%	-7,2%	-10,0%	-7,6%
Norte	7.466	7.583	10.124	6.997	8.045
<i>Evol. 2012/2011</i>	-5,8%	-8,4%	-7,6%	-12,5%	-8,6%
Grande Lisboa	23.481	23.013	21.638	23.559	22.921
<i>Evol. 2012/2011</i>	-8,0%	-9,1%	-9,1%	-3,2%	-7,3%

Manteve-se a redução generalizada do tráfego, com realce para as concessões Algarve, BI, IN e BLA, em consequência da situação económica que o país atravessa, potenciada com a introdução de portagens nestas vias em 8 de dezembro de 2011.

Verificamos que, na generalidade, o tráfego foi mais intenso nos 2º e 3º trimestres, correspondendo aos períodos da Páscoa e do Verão, respetivamente.

3.2.2 RECEITAS

Montantes em m€, sem IVA

	2011					2012				
	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	Total	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	Total
PORTAGEM REAL	13.938	14.744	18.098	14.237	61.016	13.477	13.434	17.063	12.943	56.918
Norte	10.304	10.974	14.411	10.656	46.344	10.075	10.095	13.732	9.928	43.830
Grande Lisboa	2.225	2.225	1.956	2.113	8.518	1.921	1.841	1.735	1.886	7.383
A21	1.409	1.546	1.731	1.467	6.153	1.482	1.498	1.597	1.128	5.705
SCUTS-I	15.633	16.565	17.360	15.832	65.390	14.719	14.625	15.694	16.532	61.570
Costa de Prata	6.246	6.719	7.072	6.324	26.361	5.558	5.546	6.070	6.312	23.487
Norte Litoral	4.807	5.127	5.441	4.883	20.259	4.786	4.865	5.237	5.281	20.169
Grande Porto	4.580	4.719	4.846	4.625	18.770	4.375	4.214	4.387	4.939	17.914
SCUTS-II	0	0	0	198	198	12.943	24.812	22.150	25.978	85.883
Beira Interior	0	0	0	0	0	4.745	7.992	6.047	7.722	26.506
Algarve	0	0	0	0	0	1.324	4.615	6.485	4.175	16.598
Interior Norte	0	0	0	0	0	1.245	3.967	2.848	3.983	12.044
Beiras Litoral e Alta	0	0	0	198	198	5.629	8.239	6.770	10.098	30.735
SUBCONCESSÕES	0	0	0	146	146	764	617	993	1.064	3.439
Transmontana	0	0	0	35	35	28	29	43	24	125
Baixo Alentejo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baixo Tejo	0	0	0	0	0	0	40	298	388	727
Litoral Oeste	0	0	0	1	1	341	261	311	269	1.182
Pinhal Interior	0	0	0	110	110	395	287	341	383	1.405
TOTAL	29.571	31.309	35.457	30.413	126.750	41.903	53.489	55.900	56.518	207.809

Em 2012 as receitas de portagem ascenderam a 207,8M€, representando um acréscimo face a 2011 de 81M€ (+ 64%).

Este acréscimo ficou a dever-se à introdução de cobrança de portagem nas concessões SCUTS-II, ocorrida em 8 de dezembro de 2011.

Quer as concessões de Portagem Real, quer as concessões SCUTS-I, apresentaram resultados inferiores face ao ano transato de - 6,7% e - 5,8%, respetivamente.

3.3 ABORDAGEM DOS ENCARGOS

3.3.1 NATUREZA

Os encargos com Concessões e subconcessões consubstanciam-se nas seguintes naturezas de custo:

3.3.1.1 Rendas SCUT

3.3.1.2 Disponibilidade de Infraestrutura;

3.3.1.3 Custos com cobrança de portagem:

Componente A

Componente B

Custos variáveis

3.3.1.4 Outros (REFs, Compensações e Comparticipações)

Montantes em M€, sem IVA

Encargos	2011	2012
Rendas	245,1	242,4
Disponibilidade Infraestrutura	381,4	410,3
Custos de Cobrança	23,6	38,5
Outros	29,0	6,4
TOTAL	679,0	697,5

O total de encargos em 2012 ascendeu a 697,5M€ (+3% relativamente a 2011).

Nas tabelas seguintes são apresentados os encargos verificados em 2012, desagregados nas várias naturezas de custos, e sua comparação com o período homólogo.

3.3.1.1 Rendas

O montante de rendas pagas em 2012 ascendeu a 242M€, ligeiramente inferior a 2011 (-1%).

Montantes em M€, sem IVA

	2011			2012		
	Pagt° Reconciliação	Pagt°s Por Conta	TOTAL	Pagt° Reconciliação	Pagt°s Por Conta	TOTAL
BI	39,1	75,5	114,6	40,1	77,0	117,1
Algarve	10,8	23,2	34,0	11,6	23,2	34,8
IN	37,4	59,0	96,4	26,6	63,9	90,5
Total	87,3	157,7	245,1	78,3	164,1	242,4

Em 2012 não foram assinados os contratos de alteração de regime SCUT para regime de disponibilidade nas concessões BI, Algarve e Interior Norte, pelo que as concessionárias continuaram a ser remuneradas através de rendas SCUT.

Essa remuneração, a partir de 8 de dezembro de 2011 (data da introdução de cobrança de portagem), passou a ser calculada nos termos dos Despachos Conjuntos MF/MOPTC de 7 de dezembro de 2011, para as concessões Beira Interior e Algarve, e do Acordo Tripartido de 18 de janeiro de 2011 para a concessão do Interior Norte.

3.3.1.2 Disponibilidade de Infraestrutura

Montantes em M€, sem IVA

Disponibilidade de Infraestrutura	2011					2012				
	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	Total	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	Total
PORTAGEM REAL	17,6	21,7	10,9	21,5	71,7	27,8	11,7	22,2	23,3	84,9
Norte	13,3	15,7	7,9	15,7	52,6	20,3	8,5	16,8	17,0	62,5
Grande Lisboa	4,3	5,2	2,6	5,2	17,2	6,5	2,6	5,1	5,3	19,5
Tunel Marão (*)	0,0	0,8	0,5	0,6	1,8	1,0	0,5	0,4	1,1	2,9
SCUTS-I	39,1	52,5	26,2	52,5	170,3	65,3	26,0	43,9	51,9	187,1
Costa de Prata	13,7	19,3	9,6	19,3	61,8	24,1	9,6	17,4	19,3	70,4
Norte Litoral	7,6	12,0	6,0	12,0	37,5	14,6	5,7	5,4	11,3	37,0
Grande Porto	17,9	21,2	10,6	21,2	70,9	26,6	10,7	21,1	21,4	79,7
SCUTS-II	33,8	42,2	21,1	42,2	139,5	49,6	17,9	34,9	35,8	138,2
Beira Interior	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Algarve	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Interior Norte	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Beiras Litoral e Alta	33,8	42,2	21,1	42,2	139,5	49,6	17,9	34,9	35,8	138,2
TOTAL	90,5	116,4	58,3	116,2	381,4	142,7	55,5	101,0	111,0	410,3

(*) Incluídos encargos com "Serviço"

Os encargos com Disponibilidade de Infraestrutura ascenderam a 410,3M€, representando um acréscimo face a 2011 de 29M€ (+7,6%).

O diferencial para o período homólogo é representativo não só da evolução das tarifas contratadas mas, principalmente do facto do ano de 2012 estar afetado do pagamento de reconciliação de 2011 (ano integral), enquanto que em 2011, o pagamento de reconciliação de 2010 só incidiu sobre 6 meses, uma vez que o regime de disponibilidade só teve início no 2º semestre de 2010.

Os encargos pagos em 2012 já incorporam uma redução de 10M€ relativa a penalidades aplicadas pelo InIR, por indisponibilidade das vias, nos anos 2010 e 2011.

A tabela seguinte apresenta as penalidades aplicadas por concessão (em m€):

Concessão	Penalidade
Norte	199
G.Lx	210
CP	1.853
NL	5.871
GP	303
BLA	861
TM	712
Total	10.009

3.3.1.3 Custos Cobrança

A tabela seguinte apresenta o rácio Custos Cobrança/Receitas de Portagem em cada concessão:

Montantes em m€, sem IVA

	2011			2012		
	Custos Cobrança	Receitas Portagem	% Custos Cobrança	Custos Cobrança	Receitas Portagem	% Custos Cobrança
<u>PORTAGEM REAL</u>						
Norte	n.a.	46.344	n.a.	n.a.	43.830	n.a.
Grande Lisboa	n.a.	8.518	n.a.	n.a.	7.383	n.a.
<u>SCUTS-I</u>						
Costa de Prata	6.110	26.361	23%	6.011	23.487	26%
Norte Litoral	7.775	20.259	38%	5.927	20.169	29%
Grande Porto	7.632	18.770	41%	7.750	17.914	43%
<u>SCUTS-II</u>						
Beira Interior	n.a.	n.a.	n.a.	7.301	26.506	28%
Algarve	n.a.	n.a.	n.a.	4.878	16.598	29%
Interior Norte	n.a.	n.a.	n.a.	4.948	12.044	41%
Beiras Litoral e Alta	n.a.	198	n.a.	5.374	30.735	17%

Nas concessões Norte e Grande Lisboa a EP não suporta custos de cobrança.

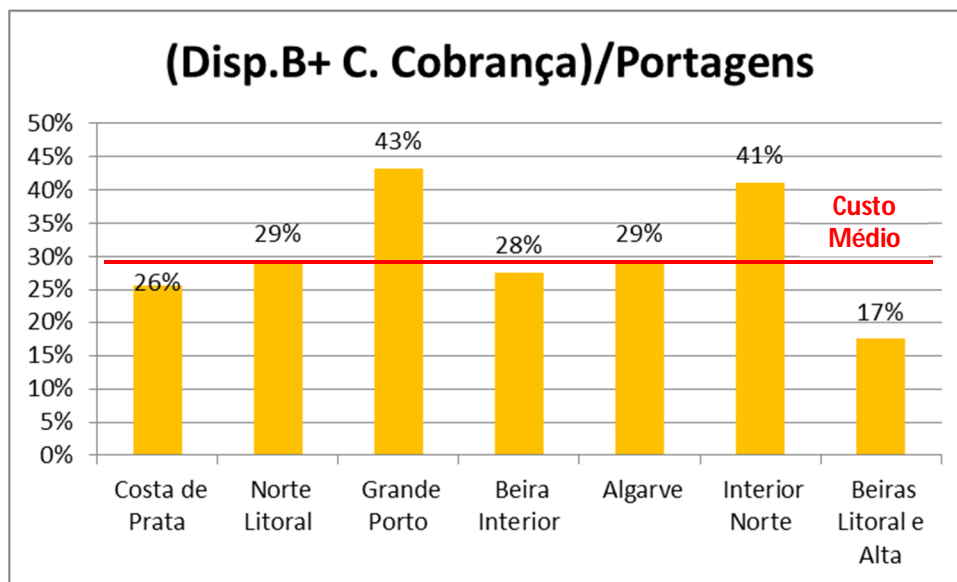
No segmento SCUTS-I os custos de cobrança estão corrigidos do recebimento da Componente A. Estes recebimentos referem-se à devolução dos montantes pagos pela EP às concessionárias do Norte Litoral, da Costa de Prata e do Grande Porto decorrente da decisão do Governo de reembolsar os financiamentos contraídos pelas concessionárias para a realização dos investimentos nos sistemas MLFF.

Muito embora em 2012 a Componente A não seja elegível para pagamento, observa-se um ligeiro aumento dos rácios nas concessões Costa de Prata e Grande Porto. Todavia, estes resultados são contrariados pelo resultado da concessão Norte Litoral, o que impede a identificação de uma tendência relativamente à evolução do peso da cobrança coerciva no ano 2012.

Nas concessões SCUT-II, uma vez que a cobrança de portagem só teve início em 8 de dezembro de 2011, só foram contabilizadas, quer custos quer as receitas, em 2012 (a tabela está apresentada numa ótica de cash). Por outro lado, os custos de cobrança são ainda provisórios face à inexistência dos Contratos de Prestação de Serviços. O valor contabilizado é o equivalente à receita retida por cada concessionária nos termos do Despacho Conjunto MF/MEE.

Considerando os custos de cobrança de portagens e a disponibilidade B relativos às SCUT-I

e SCUT-II, o rácio de custo médio de cobrança sobre a média de receitas de portagens, apresenta um valor de 29%, ultrapassado apenas pela SCUT Grande Porto e pela SCUT Interior Norte.



3.3.1.4 Outros Encargos (Comparticipações e Compensações)

Em 2012 os pagamentos de participações e compensações ascenderam a 5,7M€. Destes destacam-se o alargamento CRIL/Loures, o Projeto de Execução do alargamento da A28 e custos incorridos com o atraso na introdução de portagens nas concessões SCUTS-II.

3.3.2 TAXA DE COBERTURA DOS ENCARGOS

Montantes em M€, sem IVA

	2011			2012		
	Total Encargos	Total Receitas	Taxa de Cobertura	Total Encargos	Total Receitas	Taxa de Cobertura
PORTAGEM REAL	69,9	54,9	78%	82,0	51,2	62%
Norte	52,6	46,3	88%	62,5	43,8	70%
Grande Lisboa	17,3	8,5	49%	19,5	7,4	38%
SCUTS-I	192,3	65,4	34%	204,5	61,6	30%
Costa de Prata	68,1	26,4	39%	75,9	23,5	31%
Norte Litoral	45,6	20,3	44%	42,0	20,2	48%
Grande Porto	78,7	18,8	24%	86,7	17,9	21%
SCUTS-II	384,8	0,2	0%	404,7	85,9	21%
Beira Interior	114,7	0,0	0%	125,5	26,5	21%
Algarve	34,3	0,0	0%	39,8	16,6	42%
Interior Norte	96,4	0,0	0%	95,6	12,0	13%
Beiras Litoral e Alta	139,5	0,2	0%	143,7	30,7	21%
TOTAL	647,0	120,5	19%	691,2	198,7	29%

As receitas de portagem cobradas no período correspondem somente a 29% do total de encargos, implicando a necessidade de endividamento da EP para financiar estes pagamentos em cerca de 492,5M€. Destes, 318M€ (65%) correspondem às concessões SCUTS-II, cuja taxa de cobertura dos respetivos encargos verificada em 2012 foi de apenas 21%.

Comparativamente ao período homólogo, releva-se a degradação verificada no rácio das concessões de Portagem Real (menos 17 p.p.) cujas receitas diminuíram cerca de 7% enquanto que os encargos sofreram um acréscimo de 17%.

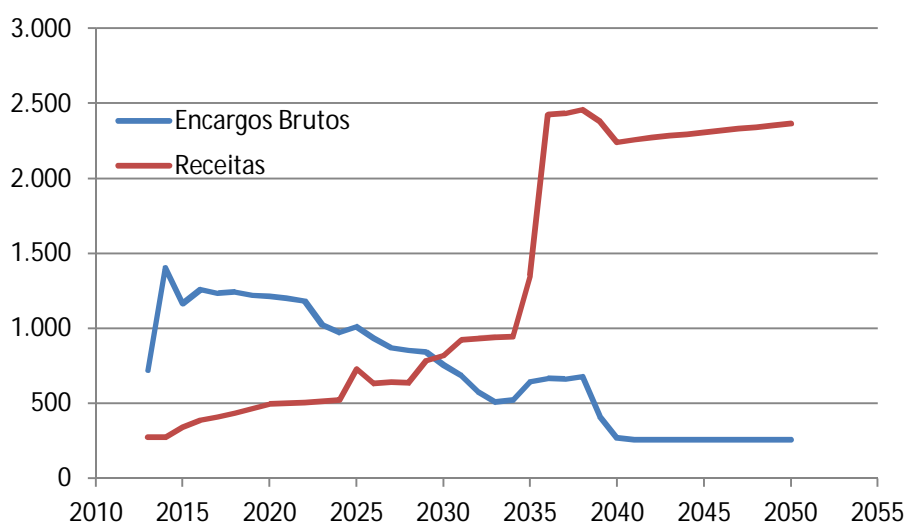
4 PROSPECTIVA

4.1 ORÇAMENTO 2013 E ANOS SEGUINTE

A esta data, a estimativa de encargos líquidos para o período 2013-2050 é apresentada na tabela e gráfico seguintes:

Montantes em M€, a preços constantes, com IVA

Encargos Concessões (M€)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Encargos Brutos	721	1.403	1.164	1.258	1.235	1.242	1.221	1.210	1.199	1.182
Receitas	(272)	(271)	(341)	(388)	(408)	(433)	(466)	(495)	(500)	(503)
Encargos Líq.	449	1.132	823	870	827	809	755	715	699	679
Encargos Concessões (M€)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Encargos Brutos	1.024	975	1.013	934	871	852	841	754	688	576
Receitas	(514)	(521)	(729)	(630)	(641)	(637)	(786)	(818)	(924)	(929)
Encargos Líq.	510	454	284	304	230	215	55	(64)	(236)	(353)
Encargos Concessões (M€)	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Encargos Brutos	508	521	644	666	660	681	412	267	258	258
Receitas	(941)	(943)	(1.348)	(2.425)	(2.434)	(2.460)	(2.384)	(2.239)	(2.259)	(2.271)
Encargos Líq.	(433)	(421)	(703)	(1.759)	(1.775)	(1.779)	(1.972)	(1.972)	(2.002)	(2.013)
Encargos Concessões (M€)	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050		
Encargos Brutos	258	258	258	258	258	258	258	258		
Receitas	(2.282)	(2.294)	(2.306)	(2.318)	(2.330)	(2.342)	(2.354)	(2.366)		
Encargos Líq.	(2.025)	(2.036)	(2.048)	(2.060)	(2.072)	(2.084)	(2.096)	(2.109)		



O crescimento dos encargos no período 2013-2014 decorre do facto de em 2014 se iniciarem os pagamentos (Disponibilidade e Serviço) às subconcessionárias.

Na próxima década a média de encargos ascende a 1.184M€ anuais, enquanto a média dos proveitos é de apenas 417M€, correspondendo a uma taxa de cobertura de somente 35%.

A partir de 2030, com o início da reversão das concessões para o Estado (Oeste, Norte, Lusoponte, Brisa) prevê-se uma inversão nos encargos líquidos que passarão a ser positivos para a EP.

Almada, 29 de maio de 2013

O Conselho de Administração

António Manuel Palma Ramalho, Presidente

José Serrano Gordo, Vice-Presidente

Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira, Vogal

João Albino Correia Grade, Vogal