



Tribunal de Contas

*Auditoria
à Sociedade
Gestora
do Autódromo
Fernanda Pires
da Silva, SA*



- ▶ **Sumário Executivo**
- ▶ **Relatório**



Relatório nº 27/02 - 2ª Secção



RELATÓRIO DE AUDITORIA

N.º 27/2002 - 2ª SECÇÃO

*Auditoria à Sociedade Gestora
do Autódromo Fernanda Pires da Silva, SA*

Julho 2002



FICHA TÉCNICA

Equipa de Auditoria

Dr. José Carpinteiro

Dr. Teodósio Patrocínio

Coordenação do Departamento de Auditoria IX/SPE

Dr.^a Gabriela Santos (Auditora Coordenadora)

Tratamento de texto e arranjo gráfico

Ana Salina



**COMPOSIÇÃO DA SUBSECÇÃO
DA 2ª SECÇÃO
DO TRIBUNAL DE CONTAS
QUE APROVOU O RELATÓRIO**

Relator:

Conselheiro Dr. Carlos Moreno

Adjuntos:

Conselheiro Dr. José de Castro de Mira Mendes

Conselheiro Dr. José Alves Cardoso



ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I

SUMÁRIO EXECUTIVO

(Introdução, Conclusões e Recomendações)

II

RELATÓRIO

(Corpo do Relatório, Destinatários, Publicidade e Emolumentos)



ÍNDICE

Relatório de Auditoria à Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, SA

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1	INTRODUÇÃO.....	1
1.1	OBJECTO DO RELATÓRIO	1
1.2	OBJECTIVOS DA AUDITORIA.....	1
1.3	METODOLOGIAS	1
1.4	CONDICIONALISMOS E LIMITAÇÕES DA ACÇÃO	2
1.5	REFERÊNCIAS AO EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO.....	3
2	CONCLUSÕES	4
3	RECOMENDAÇÕES.....	9

II. RELATÓRIO

4	ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL	11
4.1	ÓRGÃOS SOCIAIS DA SGA	11
4.2	O CONFLITO INSTITUCIONAL.....	11
5	OBRAS DE ADAPTAÇÃO DO AUTÓDROMO DO ESTORIL	13
5.1	FONTES DE FINANCIAMENTO DAS OBRAS	14
5.1.1	FINANCIAMENTO DA 1ª FASE	14
5.1.2	FINANCIAMENTO DA 2ª FASE	16



5.2	CUSTO GLOBAL DO PROJECTO	20
5.2.1	EXECUÇÃO FINANCEIRA DA EMPREITADA	20
5.2.2	ANÁLISE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA DE DUAS DAS EMPREITADAS DA 2ª FASE.....	23
5.3	HOMOLOGAÇÃO DE PISTA	24
6	GESTÃO EMPRESARIAL	26
6.1	INSTRUMENTOS DE GESTÃO	26
6.2	SITUAÇÃO PATRIMONIAL – ASPECTOS MAIS RELEVANTES	27
6.2.1	CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	28
6.3	EXPLORAÇÃO	30
6.3.1	CUSTOS E PERDAS	30
6.3.2	PROVEITOS E GANHOS	32
6.4	SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANCEIRA	37
6.4.1	ENDIVIDAMENTO	38
6.4.2	RETORNO DO INVESTIMENTO PÚBLICO	38
6.5	CALENDÁRIO DESPORTIVO DE 2001	41
7	CONTROLO DO NEGÓCIO	42
7.1	AMBIENTE DE CONTROLO	42
7.2	CONTROLOS ADMINISTRATIVOS E CONTABILÍSTICOS	43
7.3	CONTROLOS OPERACIONAIS	45
7.4	COMUNICAÇÃO EMPRESARIAL.....	46
7.5	A GESTÃO E O SISTEMA DE CONTROLO.....	46
8	EVENTOS SUBSEQUENTES – ALTERAÇÃO DA ESTRUTURA ACCIONISTA E SUAS CONSEQUÊNCIAS	47
9	DESTINATÁRIOS	49
10	PUBLICIDADE	49
11	EMOLUMENTOS	50



Relação de siglas:

SIGLA	DESCRIÇÃO
ACDME	Associação dos Comissários Desportivos do Monte Estoril
Art.º	Artigo
CA	Conselho de Administração
CMC	Câmara Municipal de Cascais
CNV	Campeonato Nacional de Velocidade
CSC	Código da Sociedades Comerciais
Dec.-Lei	Decreto-Lei
FIA	<i>Fédération Internationale de l'Automobile</i>
FIM	<i>Fédération Internationale Motocycliste</i>
FOA	<i>Formula One Association</i>
FOCA	<i>Formula One Constructors Association</i>
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
GPM	Grande Prémio de Motociclismo
ICEP	Instituto de Comércio Externo Português
IFT	Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo
IGF	Inspeção-Geral de Finanças
INTOSAI	<i>International Organisation of Supreme Audit Institutions</i>
IVA	Imposto sobre o valor acrescentado
JTCE	Junta de Turismo da Costa do Estoril
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
SECT	Secretário de Estado do Comércio e Turismo
SET	Secretário de Estado do Turismo
SEE	Sector Empresarial do Estado
SGA	Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, S.A.
TC	Tribunal de Contas



I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1 INTRODUÇÃO

1.1 OBJECTO DO RELATÓRIO

O presente relatório dá conta dos resultados da auditoria que o Tribunal realizou, no decurso de 2001, à SGA – Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, S.A., com o intuito de proceder ao acompanhamento da evolução daquela sociedade desde a sua criação em 1997 até meados de 2001, na sequência da realização de uma 1.ª auditoria do Tribunal que havia dado origem ao seu Relatório n.º 4/2000, e que cobrira o período e o objectivo da realização das obras no Autódromo, não se tendo debruçado sobre a sua exploração.

1.2 OBJECTIVOS DA AUDITORIA

Tendo em conta a primeira auditoria realizada pelo Tribunal à SGA, e, em particular, as conclusões e recomendações que constavam do seu Relatório n.º 4/2000, o Tribunal decidiu inscrever no seu Plano de Fiscalização de 2001, uma acção nova de controlo à SGA, **com** vista a apreciar, até 31 de Maio de 2001, o seguinte:

- O volume dos recursos financeiros públicos afectos à construção da pista do Autódromo do Estoril;
- A gestão e o acompanhamento do projecto de construção da pista;
- A gestão post-projecto, bem como a estratégia adoptada para viabilização do investimento público realizado na construção da pista do Autódromo do Estoril e respectivo retorno do investimento.

Porém, a profunda alteração na estrutura accionista da SGA, ocorrida no segundo trimestre de 2002, que determinou que a sociedade, que era de economia mista, passasse a ser de capitais exclusivamente públicos, levou o Tribunal a não deixar de ter em conta este relevante facto superveniente ao período da auditoria.

1.3 METODOLOGIAS

A preparação e o desenvolvimento dos trabalhos desta acção de controlo foram orientadas segundo critérios, técnicas e metodologia acolhidas no Manual de Auditoria e Procedimentos deste Tribunal e, bem assim, em normas geralmente aceites pelas organizações internacionais de controlo público externo, na circunstância a INTOSAI, de que o Tribunal de Contas português é membro.



No desenvolvimento desta acção, numa primeira fase, teve-se em consideração:

- O Relatório de Auditoria deste Tribunal, n.º 4/2000, aprovado pela 2ª Secção em Janeiro de 2000, e acessoriamente o tratamento de informação, nomeadamente:
 - Relatório e Contas da SGA de 1998 e 1999, disponíveis neste Tribunal;
 - Recortes de imprensa;
 - Legislação nacional;
 - Outros documentos produzidos pela SGA.

A segunda fase dos trabalhos consubstanciou-se na apreciação da actividade da SGA e respectivas implicações financeiras e patrimoniais, tendo-se apoiado no seguinte:

- Análise dos livros de actas do Conselho de Administração (CA) e da Assembleia Geral de accionistas;
- Realização de entrevistas aos membros do CA;
- Avaliação do Sistema de Controlo Interno implementado pelo Conselho de Administração da sociedade;
- Levantamento dos custos de pessoal, incluindo a inventariação e o apuramento das componentes remuneratórias atribuídas aos órgãos de gestão da sociedade;
- Análise dos subsídios públicos atribuídos à SGA, destinados à construção da infraestrutura desportiva e sua exploração;
- Análise da situação económico-financeira;
- Consideração do retorno do investimento público.

Finalmente, e já após encerradas as diversas fases da auditoria, analisou-se a documentação referente à nova estrutura accionista e suas implicações

1.4 CONDICIONALISMOS E LIMITAÇÕES DA ACÇÃO

A SGA, sendo desde o segundo trimestre de 2002 uma sociedade de capitais exclusivamente públicos, foi até então constituída por capitais públicos e privados, sendo os primeiros maioritários. O Estado viu-se envolvido neste projecto por razões históricas anteriores à constituição da sociedade, não só porque ao longo da realização das diversas provas do Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal sempre a elas esteve associado, como devido ao relacionamento com o grupo empresarial privado “Grão-Pará”.

No decorrer desta acção de controlo, observou-se um ambiente sócio-profissional determinado pelas então conturbadas relações entre Administradores da parte pública e o Administrador da parte privada da sociedade, fundamentado pelas diferentes visões e interesses empresariais perfilhados.



Os condicionalismos e as limitações desta acção referem-se à recolha da informação na SGA, sendo de salientar:

- A falta de fiabilidade da informação, tratada segundo critérios de agregação discutíveis, produzida interna e externamente, o que prejudicava a sua transparência e rigor;
- A informação financeira não reunia características qualitativas de objectividade e verificabilidade, tendo sido necessário recorrer a procedimentos de auditoria alternativos;
- As obras desenvolvidas no Autódromo, entre Abril de 1997 e Fevereiro de 2001, e os equipamentos técnicos necessários à sua funcionalidade, que foram financiados por fundos públicos, não se encontravam devidamente reflectidos no Balanço da sociedade, na conta de Imobilizado por contrapartida de Subsídio de Investimento, de modo a poder-se alcançar o correcto apuramento dos fluxos financeiros públicos para esta sociedade;
- Os subsídios destinado à exploração, de que esta sociedade beneficiou durante os exercícios económicos de 1998 e 1999 não foram registados em conta própria.

Assim, o apuramento dos fundos públicos despendidos nesta obra, mostrou-se de difícil determinação.

1.5 REFERÊNCIAS AO EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

Para efeitos do contraditório, conforme o previsto nos artigos 13.º e 87.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto - Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, foram remetidos pelo juiz relator e que conduziu a auditoria, em 29 de Novembro de 2001, exemplares do relato inicial ao Presidente do Conselho de Administração do IFT - Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo, ao Presidente do Conselho de Administração da SGA, e ao Presidente do Conselho de Administração da sociedade Autodril, SA, então accionista privada, para que estes se pronunciassem sobre o conteúdo e conclusões constantes daquele relato.

A accionista Autodril, e o seu representante no Conselho de Administração da SGA, não remeteu qualquer resposta, dentro do prazo previsto, nem solicitou qualquer prorrogação do mesmo. O accionista público – o IFT e o Presidente do CA da SGA, remeteram as suas respostas, cuja análise e ponderação tiveram acolhimento no presente relatório, sempre que pertinentes, tendo dado lugar quer a correcções ou supressões no texto respectivo, quer a citação ou transcrição das respostas com os comentários que suscitaram.



2 CONCLUSÕES

Sem prejuízo de todas as consequências que a profunda e recente alteração na estrutura accionista da SGA, que de uma economia mista passou a sociedade de capitais integralmente públicos, relatadas no ponto 8. (Eventos Subsequentes – Alteração da Estrutura Accionista e suas Consequências), certamente não deixará de implicar no futuro, o Tribunal entende, mesmo assim, formular as seguintes principais conclusões:

1. No Relatório deste Tribunal n.º 4/2000, aprovado em Janeiro de 2000, já se tinha concluído que a constituição da SGA – Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, em Outubro de 1997, resultara apenas do contexto do “Acordo Global” celebrado entre o Estado Português e o “Grupo Grão-Pará”, outorgado em Julho desse ano.
2. A constituição da SGA não obedeceu, pois, aos pressupostos normais da criação de uma sociedade com fins comerciais, já que a decisão respectiva não se mostrou baseada num estudo inicial de viabilidade económico-financeira com a finalidade de apoiar a decisão de investimento, através da consideração dos cenários que permitissem o mais rápido retorno do investimento, depois de ponderado o risco empresarial.
3. Após a sua constituição, a SGA não pôde dar início à respectiva exploração por impossibilidade física e técnica da pista, bem como das instalações e equipamentos, tendo, em resultado disso, assumido a gestão das obras de adaptação do Autódromo, na qualidade de “dona da obra”, posição que lhe fora atribuída por Despacho do Ministro da Economia, n.º 205/98, publicado em 5 de Janeiro.
4. A tutela foi protagonizada pelo Ministério da Economia e pela sua Secretaria de Estado do Turismo, à época dos XIII e XIV Governos Constitucionais, os quais desempenharam, indirectamente, o papel de accionista da SGA, através do Fundo de Turismo, que detinha, formalmente, 51% do capital social da SGA.
5. A escolha e a contratação das empresas para a execução do projecto e a fiscalização das obras foi determinada pelo então Ministro da Economia, tendo sido, para o efeito, contratadas, nomeadamente a empresa alemã Tilke GmhB, com experiência de construção de autódromos, e para estudos e projectos e fiscalização de obra, a empresa portuguesa Consulgal SA.
6. Foi através daquele mesmo Ministro e do Secretário de Estado do Turismo, que, à época, foram atribuídos os dinheiros públicos para a realização das obras de adaptação do Autódromo do Estoril, tendo como objectivo primordial o retorno das provas do campeonato mundial de Fórmula 1, o que afinal não veio a acontecer até meados de 2002.



7. O Governo de então, em Abril de 1997, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/97, de 30 de Abril, começou por conceder **4,99 Milhões de Euros (1 Milhão de contos)** para as obras do Autódromo e, a partir daí, procedeu, sucessivamente, a seis revisões daquele montante até ao Despacho n.º 348/2000, de 11 de Setembro, do Secretário de Estado do Turismo, o que acabou por fazer ascender o financiamento público ao montante global de cerca de **24,72 Milhões de Euros (4,9 Milhões de contos)**, consubstanciados em subsídios de investimento no montante de 23,7 Milhões de Euros (4,7 Milhões de contos) e subsídios à exploração no montante de 1,02 Milhões de Euros (205 Mil contos). Este valor inclui outros recursos financeiros (saldos monetários), que, por determinação da tutela, tiveram origem na Comissão de Obras da Zona de Jogo do Estoril, no montante global de 3,79 Milhões de Euros (760 Mil contos). Em suma, os XIII e XIV Governos Constitucionais acabaram por atribuir à SGA dinheiros públicos, num montante **cinco vezes superior** (500%) à verba inicialmente prevista, sem que a Fórmula 1 haja, entretanto, regressado a Portugal.
8. Quanto ao desenvolvimento dos trabalhos, o Governo teve, entre 1997 e 2000, que conceder, por quatro vezes, prorrogação do prazo estabelecido para a realização das obras, inicialmente determinado para data que permitisse a realização do Grande Prémio de Fórmula 1 em Novembro de 1997.
9. Em 29 de Março de 2000 a *Fédération Internationale de l'Automobile* – FIA emitiu uma “*licence de circuit*” número 2051.03 ao Circuito do Estoril válida por um período de 3 anos, a contar de 29 de Março e conclusão em 28 de Março de 2003, com homologação de Grau 2 e 1 - T. **O que comprova a não obtenção do Grau 1 necessária à realização de provas de Fórmula 1**, mas tão só a autorização para a realização de todas provas de grau inferior, **sem prejuízo da menção expressa relativa à possibilidade de realização de testes de Fórmula 1**.
10. No âmbito do Conselho de Administração da SGA, desenvolveu-se um conflito entre o Administrador indicado pelo accionista privado e os Administradores indicados pelo accionista público. Se os interesses convergiam quanto ao desejo de acolher a realização do Grande Prémio de Fórmula 1, divergiam sistematicamente quanto às opções, porquanto os segundos fomentavam a realização e promoção de todos os eventos visando assim, demonstrar a funcionalidade da infra-estrutura daí resultante, ao contrário do Administrador privado que se mostrava interessado na rendibilização das actividades a empreender, com padrões de segurança e de qualidade dos serviços prestados, capazes de conquistar “quota de mercado” no desporto motorizado internacional e, por consequência, recuperar a realização dos eventos anteriormente perdidos. Por outro lado, aquele conflito entre Administradores, foi exteriorizado o que não beneficiou, logicamente, a imagem da SGA.
11. A preparação da fase de exploração das infra-estruturas não foi convenientemente planeada, porquanto o CA não produziu, nem planos estratégicos, nem planos de actividades, nem tão pouco orçamentos, o que traduz uma **falha grave de gestão por parte daquele órgão colectivo**, considerando que esses instrumentos previsionais integram as práticas de uma Administração diligente e respondem a critérios de rigor, transparência e responsabilidade.



-
12. Por sua vez os accionistas, mas sobretudo o accionista maioritário – o IFT – também não transmitiu nas Assembleias Gerais, até ao momento ocorridas, quaisquer orientações estratégicas, tal como seria normal. Portanto, não são conhecidas nem as expectativas económicas e sociais nem as razões de fundado interesse público subjacentes ao interesse do accionista maioritário.
 13. Quanto aos eventos realizados no ano de 2000 e apesar da pista ter sido projectada para a realização de provas de Fórmula 1, salienta-se que a SGA apenas conseguiu “vender” 141 dias de ocupação da pista, o que significa 56,6% da ocupação anual efectiva, obtendo proveitos na ordem dos 1,96 Milhões de Euros (393 Mil contos). Tal montante afigura-se irrisório face às verbas envolvidas só com a realização do Grande Prémio de Portugal de Motociclismo desse ano, que atingiram custos da ordem dos 2,22 Milhões de Euros (445 Mil contos).
 14. Em 2000, as receitas de publicidade atingiram o montante de 72,41 Milhares de Euros (15 Mil contos), resultaram dos patrocínios da Caixa Geral de Depósitos no valor de 62,58 Milhares de Euros (13 Mil contos) e do Estoril Sol em 9,98 Milhares de Euros (2 Mil contos), para o Grande Prémio de Portugal de Motociclismo. O potencial publicitário daquele Autódromo está avaliado num contrato de publicidade anual em cerca de 498,8 Milhares de Euros (100 Mil contos). Não obstante, o Conselho de Administração **não conseguiu realizar qualquer contrato de publicidade duradouro, para atingir aquele potencial.**
 15. Ainda no ano 2000, a Administração da SGA, com o empenho do pelouro comercial, conseguiu ocupar a pista com testes de Fórmula 1, procurando ganhar prestígio e visibilidade junto das marcas e da FIA, tendo obtido proveitos orgânicos da ordem dos 195,36 Milhares de Euros (39 Mil contos) o que representou, naquele ano, **apenas 10% do seu total.**
 16. Para o ano de 2001, o calendário desportivo da SGA também não decorreu de um plano de actividades, nem se mostrou relacionado com qualquer orçamento, dada a inexistência daqueles instrumentos de gestão.
 17. Todavia, deste calendário destaca-se a realização do ‘*Le Mans Séries*’, prova que, para além do Grande Prémio de Portugal de Motociclismo, **colocou o Autódromo e o País nos circuitos internacionais do desporto motorizado.**
 18. Quanto à situação patrimonial relativa ao exercício de 2000, destaca-se que os Activos da SGA, na ordem dos 21,45 Milhões de Euros (4,3 Milhões de contos), foram fundamentalmente financiados com os fundos públicos atribuídos às obras de adaptação do Autódromo. Por sua vez, os Capitais Próprios eram negativos no valor de 211,6 Milhares de Euros (42 421 contos). No decurso dos 4 anos de actividade, o Capital Social foi absorvido pelos prejuízos registados.



19. Face às dificuldades de tesouraria da SGA, em 13 de Janeiro de 2000 o accionista público – IFT – acordou num contrato de suprimentos no valor de 1,72 Milhões de Euros (344 767 contos), para fazer face a pagamentos de dívidas a fornecedores de imobilizado, tendo por garantia de pagamento os pedidos de reembolso de IVA já solicitados. Após o pagamento pela SGA de 174,58 Milhares de Euros (35 000 contos), no final do ano, o montante em dívida, ao accionista público, era de 1, 55 Milhões de Euros (309 767 contos), tendo sido liquidados no final do 1.º semestre de 2001.
20. A situação financeira da SGA, no final de 2000, revelava-se preocupante tendo em conta que os capitais próprios e o fundo maneo eram negativos, o que resultava dos resultados operacionais acumulados durante os anos de 1997-2000 terem atingido um prejuízo de 3,92 Milhões de Euros (785 711 contos), em consequência da sociedade não ter conseguido libertar recursos financeiros para financiar o seu funcionamento, o que comprometia a continuidade da empresa.
21. No que respeita ao endividamento, a sociedade não revelou capacidade financeira para solver as suas dívidas de curto prazo. No entanto, em 2001, a SGA, por iniciativa do Administrador do pelouro financeiro e do Presidente do Conselho de Administração, contratou, junto do Banco Sottomayor (Grupo BCP), um “descoberto bancário” até ao limite de 748, 2 Milhares de Euros (150 000 contos), dos quais, **até 31 de Maio de 2001**, já havia utilizado cerca de 598,56 Milhares de Euros (120 Mil contos). Se a situação da SGA não for invertida, no que respeita à dinâmica da sua exploração e/ou ao financiamento pelos accionistas, estima-se que, até ao final do contrato de cessão de exploração – 8 de Outubro de 2012 – , **a dívida bancária a contrair poderá atingir pelo menos cerca de 9,98 Milhões de Euros** (2 Milhões de contos), sem contar com os financiamentos extraordinários para fazer face à realização das provas internacionais ou até para responder aos novos *standards* da FIA para a Fórmula 1 e outras competições.
22. Considerando o rumo incerto que a SGA tomou à partida e que o contrato de cessão de exploração por 15 anos a favor da SGA prevê, como limite temporal da exploração, a data de 8 de Outubro de 2012, a projecção financeira elaborada no âmbito desta auditoria, a preços correntes, aponta para que, em 2012, o investimento inicial ainda se encontrará por recuperar em cerca de 4,83 Milhões de Euros (968 Mil contos), ao mesmo tempo que se verificarão prejuízos ano após ano com consequências financeiras na liquidez da sociedade.
23. A SGA apresentava falhas ao nível dos controlos administrativos e contabilísticos, revelando, por outro lado, ausência de cultura e prática de controlos integrados, nomeadamente entre as vertentes financeira, operativa e comercial, tendo em vista uma interpretação dos riscos que podem afectar a sua actividade empresarial.



-
24. Quanto aos aspectos relativos à organização de provas, com consequências financeiras para a SGA, apurou-se que a sociedade não cobrou nenhuma inscrição de provas realizadas naquela infra-estrutura desportiva. Por outro lado, também não controlou o número de veículos que utilizaram a pista, nem os horários de utilização da mesma, permitindo que a ocupação da pista se prolongasse por quatro ou seis horas consecutivas nos dias dos treinos, livres e classificados, e até no dia da prova, sem qualquer contrapartida adicional para a SGA.
 25. No ano de 2000, foram três as “*escudarias*” que utilizaram aquela pista em Testes de Fórmula 1. Do ponto de vista operacional, um dos clientes, a “*Williams*”, emitiu uma opinião técnica na qual apontou deficiências de segurança da pista, que poderão ter impacto negativo naquele tipo de clientes, aquando das suas preferências para efeitos de testes futuros de marca.
 26. A instabilidade ao nível do CA que implicou a mudança, por três vezes, dos Administradores que tinham o pelouro financeiro, bem como a sucessiva mudança de Directores Financeiros e a sujeição a pelo menos três Revisores Oficiais de Contas em quatro anos, não favoreceram a unidade e a estabilidade das práticas e políticas contabilísticas prosseguidas pela sociedade.
 27. A situação mais crítica relacionou-se com o controlo de Receitas de Bilheteira, sendo disso exemplo o sucedido no Grande Prémio de Motociclismo de Portugal de 2000, no qual se comprovou que a empresa, por iniciativa do Administrador do pelouro financeiro e do Presidente do Conselho de Administração, procedeu à emissão de bilhetes sem numeração sequencial
 28. No que respeita ao controlo do negócio, o CA era o responsável pela implementação e manutenção de um sistema de controlo eficiente, dependendo, por outro lado, da exigência dos accionistas, aspecto que foi descurado, uma vez que aqueles, sobretudo o accionista maioritário – IFT - não definiram sequer orientações e metas à sociedade, contribuindo, com essa omissão, para o acentuar de um ambiente de menor responsabilização da gestão.



3 RECOMENDAÇÕES

À luz do que antecede, tendo em consideração a boa gestão financeira dos dinheiros públicos e, em particular, as conclusões, bem como o teor das respostas resultantes do exercício do contraditório recebidas, o Tribunal entende formular as seguintes principais **recomendações à Administração da SGA**:

1. Que implemente um sistema de informação económica e financeira, dando cumprimento ao previsto no Dec.-Lei n.º 558/99, de 12 de Dezembro, que conduza à aprovação de planos de actividade anuais e plurianuais, orçamentos, relatórios trimestrais de execução orçamental e quaisquer outras informações de carácter operacional e desportivos tidas por pertinentes que sirvam para apreciar e acompanhar a prossecução dos objectivos definidos pela a gestão.
2. Que aperfeiçoe o sistema de controlo do negócio no sentido de reforçar a salvaguarda efectiva dos activos da sociedade, o ambiente geral de controlo, nomeadamente pelo o estabelecimento de normas e procedimentos que regulem a atribuição e delegação de poderes, que definam as políticas contabilísticas aplicáveis a este tipo de negócio.
Que proceda **especificamente** e com urgência:
 - i) à inventariação dos bens da sociedade;
 - ii) à definição de circuitos administrativos e padronização de documentos internos;
 - iii) ao pedido de autorização ao Ministério das Finanças para adoptar uma política de amortização do seu activo imobilizado ajustado ao prazo do contrato de cessão de exploração do Autódromo.
3. Que reforce os procedimentos de controlo da “Receita de Bilheteira” no que respeita à realização de provas e espectáculos com entradas pagas, providenciando pelo cumprimento do previsto no Dec.-Lei n.º 315/95, de 28 de Novembro, quanto à forma e condições de emissão de títulos e pela instituição de controlos físicos de entradas e procedimentos de registo e conferência adequados.
4. Que nas relações com os seus clientes, que impliquem a utilização total ou parcial das infra-estruturas, implemente formulários que traduzam as principais condições contratuais, nomeadamente quanto ao tipo de utilização, período de ocupação, valor do contrato, pagamentos antecipados, deveres e responsabilidades (dos clientes) pela utilização, entre outras tidas por pertinentes, por forma a reforçar os controlos administrativos, contabilísticos e operacionais.
5. Que se empenhe na promoção e comercialização do seu espaço publicitário de modo a valorizar um dos recursos económicos cuja importância pode ser significativa para os resultados da sociedade. Que reaja ao aproveitamento gratuito de publicidade estática afixada fora dos terrenos da SGA, que se encontra abusivamente colocada entre as curvas 6 e 7 da pista, de modo a aproveitar da visibilidade do interior do Autódromo.



-
6. Que adopte um Manual de operações, de forma a garantir a observação dos aspectos de segurança, regulamentados ao nível nacional e a otimizar as condições de utilização e exploração da pista e das restantes infra-estruturas e equipamentos.
 7. Que proceda a um levantamento das necessidades funcionais e defina conteúdos funcionais procurando ajustar os recursos humanos existentes, ou a contratar, às necessidades presentes e futuras, clarificando desse modo os critérios que justificam o recurso ao “outsourcing”.
 8. De um modo geral, que enquanto empresa prestadora de serviços que procura conciliar interesses públicos com ambições comerciais de cariz lucrativo, procure ajustar as suas práticas e serviços a padrões de qualidade susceptíveis de obterem certificação de acordo com os *standards* de qualidade ISO “*Internacional Standards Organisation*”.
 9. Finalmente, dado, por um lado, que a SGA passou a ser uma sociedade de **capitais integralmente públicos** e, por outro lado, que as **anteriores Recomendações do Tribunal de Contas**, constantes do seu Relatório n.º 4/2000, **não foram sistematicamente implementadas** pela Administração da empresa, o Tribunal entende dever solicitar à Administração da SGA, mas, muito em particular, aos **seus novos accionistas públicos** e respectivas **tutelas governamentais** que, **no prazo máximo de seis meses**, informe o Tribunal, se antes não for oportuno, das **medidas que entretanto forem tomadas para acautelar os interesses financeiros públicos que estão em jogo**.



II. RELATÓRIO

4 ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

4.1 ÓRGÃOS SOCIAIS DA SGA

No que respeita aos titulares dos órgãos sociais, destaca-se a instabilidade ocorrida ao longo dos últimos quatro anos, sobretudo ao nível do Conselho de Administração e do Fiscal Único.

Entre 1997 e 2001, a composição do CA, pelo lado da parte pública, foi objecto de quatro alterações, enquanto, pelo lado da parte privada, se manteve inalterado.

Relativamente à composição do Órgão de Fiscalização desde 1997 a 2001, e tendo em conta as respostas em sede de contraditório, variou de dois em dois anos, ao contrário do previsto no art.º 27.º dos estatutos da sociedade, que previa períodos de três anos, em virtude de razões externas à SGA, nomeadamente a extinção da sociedade de revisores oficiais de contas. Estas circunstâncias não beneficiaram a sociedade do ponto de vista do seu sistema de controlo¹.

4.2 O CONFLITO INSTITUCIONAL

Apesar das alterações aos estatutos da sociedade que visaram “desbloquear” o processo deliberatório, independentemente da natureza das matérias em razão dos pelouros, de facto, o relacionamento inter-pessoal e profissional entre os administradores delegados indicados pelo accionista público e o administrador delegado indicado pelo accionista privado continuou a determinar o mau funcionamento do órgão de gestão.

Se por um lado, qualquer assunto da gestão corrente da sociedade, independentemente do pelouro, passou a ser resolvido por deliberação, com base nos votos favoráveis dos dois administradores indicados pela parte pública, por outro, o administrador indicado pelo accionista privado, adoptou uma postura sistemática de oposição, votando contra ou abstendo-se, apesar de sempre fundamentar o sentido do seu voto, o mesmo se passando relativamente às propostas apresentadas por este último, por parte dos restantes dois administradores.

A introdução da regra da maioria simples, se veio possibilitar a aprovação das deliberações por parte de dois administradores independentemente da natureza dos assuntos associados a qualquer pelouro, determinava **que a sociedade passasse a ser gerida com base na solidariedade entre os Administradores indicados pelo accionista público.**

¹ Redacção resultante da resposta do contraditório exercido pelo IFT, parte II, b) e do ponto três da ordem de trabalhos da acta da Assembleia Geral da SGA, de 05 de Abril de 1999.



Ao tempo da realização da presente auditoria, ou seja no decurso de 2001, **os principais pontos de conflito** de interesses, baseados nas diferentes perspectivas de entendimento do negócio, residiam no seguinte:

SÍNTESE DOS PONTOS DE CONFLITO

▪ Aspectos económicos	Performance empresarial, Rendibilidade do negócio <i>versus</i> interesse público: Indefinição estratégica de conciliação.
▪ Aspectos operacionais	Defeitos de construção da pista e das instalações; Aspectos relacionados com a segurança / vigilância permanente das instalações; Aspectos relacionados com a segurança em provas e relacionamento com os clubes organizadores.
▪ Aspectos financeiros	Financiamento da sociedade; Angariação de patrocínios oficiais; Controlo da despesa; Controlo da cobrança das receitas de bilheteira; Receitas de publicidade.
▪ Aspectos comerciais	Tecnologias de informação e comunicação; Meios promocionais; Partilha de informação sobre clientes.
▪ Aspectos jurídicos de propriedade	Definição da área de terrenos pertencentes à Autodril ocupados pela implantação física do Autódromo; Afectação dos lugares cativos no contexto do "Acordo Global".

Assim, ao longo do período em análise, a actividade do órgão de gestão desgastou-se na discussão de assuntos relacionados com os pontos de conflito acima referenciados, com prejuízo da lógica normal da gestão estratégica da sociedade.

O CA da SGA nunca conseguiu produzir e aprovar qualquer tipo de documento estratégico que contemplasse o entendimento da missão da sociedade, a caracterização do contexto empresarial e a definição de objectivos para a empresa, até porque também não recebeu orientações dadas dos accionistas, nomeadamente do accionista público, então maioritário, o IFT, no sentido e forma das orientações estratégicas previstas no n.º 2 do art.º 10.º do Dec.-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro. Desconhecem-se quaisquer orientações expressas e formalizadas, decorrentes do relacionamento de tutela entre o Ministério da Economia e o IFT, que neste caso exercia a função de accionista relativamente à SGA.

Para além disso, a SGA nunca aprovou planos de actividade e nem sequer produziu orçamentos o que se afigura uma falha grave, não só pela importância que tais instrumentos assumem no contexto do sistema de controlo interno da empresa, mas, sobretudo, enquanto constrangimento ao exercício normal das relações de supervisão e coordenação inerentes às responsabilidades dos Administradores.

A recente concentração da totalidade do capital na parte pública deixa antever que, pelo menos, o clima de conflitualidade no seio da Administração da sociedade possa ser eliminado.



5 OBRAS DE ADAPTAÇÃO DO AUTÓDROMO DO ESTORIL

Com o objectivo de garantir a continuidade de realização do Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal, a realizar no Autódromo do Estoril, o Governo decidiu desenvolver negociações com os organismos que superintendem o desporto automóvel - *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA) e com a *Formula One Constructors Association* (FOCA).

Com efeito, após a realização do Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal, entre 19 e 22 de Setembro de 1996 - esta foi a última prova de automobilismo da Fórmula 1 realizada no então Autódromo do Estoril - a FIA contratou a empresa Tilke GmbH para realizar uma vistoria técnica ao Autódromo, do qual resultou um Relatório - "*Report of facilities at Estoril*", datado de Setembro de 1996, assinado por Hermann Tilke, tendo enumerando três categorias de anomalias com diferentes graus de resolução, e que nada tinham a ver com a pista.

A realização do Grande Prémio de Fórmula 1 em Portugal estava dependente da homologação do circuito, o que aconteceria após a realização das obras de adaptação do Autódromo aos novos regulamentos da FIA. As obras visavam a obtenção de homologação do circuito pela FIA, de grau 1, a qual inclui o licenciamento do circuito para os restantes graus inferiores, tal como a seguir se apresenta:

TIPOS DE HOMOLOGAÇÃO

HOMOLOGAÇÃO PRETENDIDA	TIPO DE COMPETIÇÃO
Grau 1	▪ Fórmula 1
Grau 2	▪ Fórmula 3000 ▪ Grupo C
Grau 3	▪ GT ▪ Monolugares, acima dos 2 000 cc
Grau 4	▪ F3 ▪ GT2 ▪ Carros de desporto, acima de 2 000 cc ▪ Super Turismo
Grau 5	▪ Grupo N (Monomarca)

Para a elaboração dos estudos e projectos necessários à execução da obra, o Ministério da Economia seleccionou a empresa alemã Tilke GmbH, com experiência de construção de autódromos. Para a prestação de serviços de consultoria técnica e de execução de projectos e fiscalização de obra foi escolhida a empresa portuguesa Consulgal S.A.



5.1 FONTES DE FINANCIAMENTO DAS OBRAS

5.1.1 FINANCIAMENTO DA 1ª FASE

Tendo em consideração que as obras de adaptação do Autódromo tinham por **objectivo a realização do Grande Prémio de Portugal em Novembro de 1997**, o Governo, através da **Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n.º 24/97**, de 30 de Abril, e ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 52.º do Decreto-Lei n.º 405/93, de 10 de Dezembro, e na alínea e) do n.º 1 do artigo 8.º do DL n.º 55/95, de 29 de Março, então em vigor, autorizou a Câmara Municipal de Cascais (CMC), como dona da obra, a adjudicar, por ajuste directo, a empreitada relativa à **execução das obras necessárias à nova homologação do Autódromo, até ao montante de 1 Milhão de contos.**

Em Maio de 1997, a Consulgal apresentou o caderno de encargos, a memória justificativa, os projectos e a estimativa orçamental das obras a realizar de acordo com o relatório da Tilke, datado de Setembro de 1996.

No final do mês de Maio de 1997, a Tilke apresentou ao Ministro da Economia, um novo relatório com definição das obras a realizar, as quais não correspondiam aos projectos iniciais existentes no relatório Tilke, de Setembro de 1996.

Perante este novo relatório de obras a realizar, a Consulgal elaborou, em Junho de 1997, uma nova versão dos seus documentos.

A CMC efectuou convites a três empresas, tendo duas apresentado a respectiva proposta. Em 11 de Junho de 1997, a CMC decidiu adjudicar a obra ao consórcio Jodofer / Teixeira Duarte, pelo montante de 996 000 contos (IVA incluído à taxa de 5%).

A 4 de Julho de 1997, aquele consórcio iniciou os trabalhos da empreitada.

O Ministro da Economia, através do seu **Despacho n.º 125/97**, de 9 de Setembro, considerou que a complexidade técnica das obras e a necessidade de assegurar a sua homologação por parte da FIA, **exigia o recurso à consultadoria específica de empresas**, com capacidade técnica e experiência na construção de autódromos e sua adequação às normas de segurança impostas pelas instâncias internacionais que superintendem no desporto automóvel.

Considerando a participação futura do Fundo de Turismo, quer na sociedade titular da propriedade do Autódromo quer na sociedade gestora daquela infra-estrutura desportiva, autorizou o Fundo de Turismo a contratar, por ajuste directo, a empresa alemã Tilke e a empresa portuguesa Consulgal, para elaborar os projectos necessários à execução das obras aprovadas para o Autódromo Fernanda Pires da Silva e prestar serviços de consultadoria técnica no âmbito da execução dos projectos e da realização das mencionadas obras **até ao montante de 156 000 contos.**



Na proposta de honorários elaborada pela Tilke, em carta datada de 17 de Julho de 1997, dirigida ao Ministro da Economia, aquela empresa garantiu que os projectos a realizar seriam executados de acordo com os regulamentos da FIA e seriam desenvolvidos com o acompanhamento dos responsáveis da FIA e da *Formula One Association* (FOA).

Os trabalhos deveriam conduzir à homologação completa da pista de acordo com os *standards* gerais para o desporto motorizado reconhecido pela FIA, sendo os pedidos de aprovação e todos os actos preparatórios conducentes à sua homologação assegurados pela referida empresa Tilke.

O **Despacho n.º 1668/SECT/97**, de 10 de Setembro, veio fixar que as contrapartidas anuais no valor de 50% das receitas brutas do jogo, a realizar nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto Regulamentar n.º 56/84, de 9 de Agosto, obtidos pela concessionária da Zona do Jogo do Estoril, que são depositadas no Fundo de Turismo, **se destinavam a subsidiar a execução de obras com interesse turístico** para os concelhos de Cascais, Mafra, Oeiras e Sintra.

Atendendo a que a empreitada lançada pela CMC para adaptação do Autódromo às novas regulamentações da FIA pretendia viabilizar o Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal e que por consequência tinha efeitos dinamizadores sobre a actividade turística naquela área geográfica foi, deste modo, justificada a utilização daquele recurso financeiro público.

Nos termos deste despacho, o montante de 1 milhão de contos, já anteriormente autorizado para suportar encargos emergentes do contrato de empreitada da CMC, eram repartidos, no ano de 1997 e nos seguintes quatro anos, pelo valor de 200 000 contos/ano, devendo o **prazo de conclusão da obra ter lugar até 30 de Junho de 1998**.

O **Despacho n.º 1669/SECT/97**, de 10 de Setembro, fixou igualmente que as contrapartidas anuais, no valor de 50% das receitas brutas do jogo, obtidas pela concessionária da Zona do Jogo do Estoril, fossem afectadas, naquele ano e no montante de 156 000 contos, ao pagamento dos estudos e projectos, solicitados pelo Fundo de Turismo.

Em 12 de Setembro de 1997, a CMC remeteu ao Tribunal de Contas a minuta do contrato de adjudicação das obras a efectuar no Autódromo, justificando o procedimento do ajuste directo, pela a urgência de execução das obras, de modo a tornar possível a realização do Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal em Novembro de 1997.

O Tribunal em acórdão n.º 134/97, de 25 de Novembro, recusou o visto prévio à minuta da empreitada atribuída ao consórcio Jodofer/Teixeira Duarte, com o fundamento de perda de urgência na realização das obras, uma vez não ter sido possível a realização do Grande Prémio de Fórmula 1 de Portugal no ano de 1997.

No âmbito do Acordo Global celebrado a 8 de Julho de 1997 entre o Estado Português e o "Grupo Grão-Pará", foi constituída a Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, S.A., (SGA) em 8 de Outubro de 1997, cujo capital social era então participado em 51% pelo Estado, através do Fundo de Turismo, accionista a quem incumbia promover a realização das obras do Autódromo e a sua exploração comercial, e, em 49%, pela Autodril – Sociedade Gestora de Participações Sociais S.A..



A 3 de Dezembro de 1997, o Presidente da CMC, em carta dirigida ao Ministro da Economia, afirmava que a empreitada efectuada ao abrigo da RCM n.º 24/97, de 30/4, tinha sido executada e cumprida antes do prazo previsto, tendo o seu valor global atingido o montante de 996 Mil contos.

A CMC comunicou acessoriamente que, na sequência dos relatórios inerentes às inspecções realizadas pela FIA e pela FIM, foi-lhe exigido um conjunto de obras não previstas na RCM n.º 24/97, de 30/4. Face a esse pedido, foi elaborado pelo consórcio Jodofer / Teixeira Duarte um novo orçamento para as obras não realizadas, no montante de 2,157 Milhões de contos, as quais não obtiveram execução física.

Em 24 de Julho de 1998, foi estabelecido um Acordo de Transmissão de Dívidas entre a CMC e a Sociedade Gestora do Autódromo (SGA), no montante global de cerca de **Um Milhão de contos**, em virtude daquela entidade camarária estar impossibilitada de satisfazer a liquidação do custo daquela obra.

Em resumo, as **Obras da 1ª fase de adaptação do Autódromo**, cujo dono da obra foi a CMC, registaram a seguinte execução financeira:

RESUMO DAS OBRAS DA 1ª FASE

Unidade: **Escudos**

AUTORIZAÇÃO MINISTERIAL	INVESTIMENTO AUTORIZADO	INVESTIMENTO REALIZADO	FORNECEDOR
RCM n.º 24/97, de 30/4	1 000 000 000\$	238 350 000\$	<i>Jodofer</i>
		844 278 005\$	<i>Teixeira Duarte</i>
Despacho Ministro da Economia n.º 125/97, de 09/9	156 000 000\$	110 000 000\$	<i>Tilke</i>
		45 971 640\$	<i>Consulgal</i>
TOTAL	1 156 000 000\$	1 238 599 645\$	

5.1.2 FINANCIAMENTO DA 2ª FASE

Através do **Despacho n.º 205/98**, de 16 de Dezembro de 1997, o Ministro da Economia, reconheceu que, apesar de todos os esforços feitos pelo Governo, não foi possível a realização do Grande Prémio de Formula 1 de Portugal, em Novembro de 1997. Todavia, iniciaram-se negociações com a FIA e a FOA, **com vista a assegurar a realização daquela prova internacional em 1998**.



No âmbito deste despacho, **as obras a realizar foram novamente orçadas e aprovadas, mas, agora, no montante até 3,2 Milhões de contos**, provindos das contrapartidas anuais no valor de 50% das receitas brutas do jogo que a concessionária da Zona do Jogo do Estoril arrecada e está vinculada a depositar no Fundo de Turismo, devendo o prazo de execução da obra ser de 90 dias e **estar concluída até finais de Março de 1998**, de molde a permitir o desenrolar das provas do calendário desportivo, previstas para meados do referido ano.

No **Despacho n.º 10 356/98**, de 12 de Maio, o Ministro da Economia considerou o Autódromo como infra-estrutura desportiva de extrema importância para a dinamização da actividade económica do concelho de Cascais e para a promoção da imagem daquela zona e de Portugal, no plano externo, aquando da realização de provas desportivas de grande relevo internacional.

Pelo referido despacho foi decidido que as obras iniciadas pela CMC fossem assumidas e finalizadas pela SGA, tendo esta sido dotada de um subsídio a fundo perdido para **investimento no montante até 3,2 Milhões de contos**, "(...) *destinado a suportar os encargos para aquela sociedade emergentes do contrato de empreitada em que seja dona de obra, tendo por objecto a adaptação do Autódromo à realização de provas internacionais de desportos motorizados, abrangendo-se nestes encargos os resultantes das obras já realizadas, bem como os resultantes das obras a realizar.*".

Naquele mesmo despacho previa-se que o **prazo de conclusão das obras fosse até 30 de Junho de 1999**. Foi igualmente definido o modelo de gestão desta obra e seus intervenientes, cabendo ao Fundo de Turismo (IFT) o acompanhamento da realização da empreitada, tendo em vista a correcta aplicação dos dinheiros públicos e a responsabilidade pelos pagamentos da despesa de investimento em nome e representação da SGA.

Ainda, naquele despacho, o Ministro da Economia veio ainda invocar a necessidade da SGA ser envolvida num processo de avaliação técnica exaustiva das obras já efectuadas. Para além disso, **reconheceu não ter sido possível a conclusão das obras previstas para finais de Março de 1998**, conforme o anterior despacho n.º 205/98, de 16 de Dezembro de 1997. Portanto, considera perdida a concessão do referido subsídio a favor do Fundo Turismo, por incumprimento do prazo de conclusão de obra.

Através do **Despacho n.º 121/98**, de 30 de Junho, o Ministro da Economia veio determinar que o subsídio previsto no despacho n.º 10 356/98, de 12 de Maio, no valor de 165 000 contos, fosse entregue pelo Fundo de Turismo directamente à SGA, em prestações mensais e sucessivas de igual montante, **para fazer face aos encargos desta sociedade no acompanhamento e gestão do projecto relativo à empreitada de adaptação do Autódromo**.

O **Despacho n.º 514/98/SET**, de 30 de Junho, no uso de competência delegada do Ministro de Economia, aprovou a concessão de um **subsídio de 80 385 contos** à SGA, tendo este subsídio origem nas contrapartidas anuais de 50% das receitas brutas do jogo, depositados no Fundo de Turismo pela concessionária da Zona de Jogo do Estoril, **destinando-se a fazer face aos encargos relativos à contratação dos serviços de Estudos, Concepção e Fiscalização da 2ª Fase das obras de adaptação do Autódromo**.



O **Despacho n.º 18 014/99**, de 1 de Setembro, do Ministro da Economia, veio atribuir mais um **subsídio de 128 000 contos**, para actualizar o valor inicialmente atribuído pelo despacho n.º 10 356/98, de 12 Maio, de 3,2 Milhões de contos, tendo em linha de conta que, entre Dezembro de 1997 e a data deste despacho, o índice de preços ao consumidor definido segundo o Instituto Nacional de Estatística foi de 4%.

Este despacho determinava ainda que **a conclusão de obra fosse prorrogada até 15 de Outubro 1999**, invocando como razões a sua complexidade técnica.

Através do **Despacho n.º 116/99**, de 17 de Setembro, o Ministro da Economia atribuiu, de novo, mais 40 000 contos, a serem entregues em três prestações mensais e sucessivas de igual montante, directamente pelo Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo (IFT) à SGA, em virtude da nova fixação do prazo de conclusão das obras e por força dos efeitos da inflação.

O **Despacho n.º 348/2000/SET**, de 29 de Junho, **veio, pela terceira vez**, alterar a data de conclusão das obras de 15 de Outubro de 1999 **para 30 de Junho de 2000**.

Finalmente, a culminar esta sucessão de intervenções ministeriais, pelo **Despacho n.º 529/2000/SET**, de 11 de Setembro, por competência delegada pelo Ministro da Economia, o Secretário de Estado do Turismo voltou a atribuir mais um **subsídio adicional de 595 799 contos**, pagos pelo IFT, **destinado a suportar os trabalhos complementares não previstos inicialmente**, cuja necessidade fora sendo indicada ao dono da obra, por ocasião das inspecções que se realizavam ao circuito pelas federações internacionais de desportos motorizados, FIA e FIM, envolvidas no projecto.



Em síntese, para a execução das obras de adaptação do Autódromo Fernanda Pires da Silva, prioritariamente destinados a viabilizar a realização de provas de Fórmula 1 em Portugal e outras provas internacionais do desporto motorizados, foram atribuídos, entre Abril de 1997 e Maio de 2001, os montantes de fundos públicos, que constam do quadro seguinte (que acolheu, aliás, correcções resultantes das respostas dos auditados):

Unidade: Escudos

AUTORIZAÇÃO MINISTERIAL	DESPESA DE INVESTIMENTO AUTORIZADA	FASE DE OBRA / FORNECEDOR
Resolução Conselho Ministro n.º 24/97, de 30/4	1 000 000 000\$	Obras de 1ª Fase Consórcio Jodofer / Teixeira Duarte
Despacho n.º 125/97/ME, de 09/9	156 000 000\$	Obras de 1ª Fase Tilke / Consulgal
Despacho n.º 10 356/98/ME, de 12/5	3 200 000 000\$	Obras da 2ª Fase
Despacho n.º 514/98/SET, de 30/6	80 385 820\$	Obras da 2ª Fase
Despacho n.º 18 014/99/ME, de 01/9	128 000 000\$	Obras da 2ª Fase
Despacho n.º 529/2000/SET, de 11/9	595 799 000\$	Obras da 2ª Fase Trabalhos complementares
Despacho n.º 290/2001/SET, de 11/4	36 641 053\$	Obras da 2ª Fase / Revisão de preços
SUBTOTAL	5 196 825 873\$	-
	*(1 000 000 000\$)	-
INVESTIMENTO AUTORIZADO	4 196 825 873\$	-

*Obs: Em virtude da impossibilidade do pagamento do montante das obras da 1ª fase pela CMC, esta despesa de investimento foi incluída no Despacho n.º 10 356/98/ME, de 12/5, transitando para a SGA

Para além destes recursos financeiros, cujo total foi apurado no quadro anterior, ainda foram utilizados outros recursos monetários provenientes da Comissão de Obras da Zona de Jogo do Estoril, nos seguintes montantes:

Unidade: Escudos

AUTORIZAÇÃO	DESPESA DE INVESTIMENTO AUTORIZADA	FASE DE OBRA
Utilização de saldo das obras	250 000 000\$	Obras da 2ª Fase
Utilização de saldo das obras	509 695 616\$	Obras da 2ª Fase
Subtotal	759 695 616\$	-
TOTAL DO INVESTIMENTO	4 956 521 489\$	

Portanto, o total do financiamento com dinheiros públicos apurado a partir dos procedimentos de auditoria, foi de 4,9 Milhões de contos.



5.2 CUSTO GLOBAL DO PROJECTO

5.2.1 EXECUÇÃO FINANCEIRA DA EMPREITADA

À data de realização dos trabalhos de campo da presente auditoria, 30 de Junho de 2001, as obras de adaptação do Autódromo encontravam-se efectivamente encerradas.

Daí que, presentemente, decorra o **prazo de garantia por cinco anos**, conforme prevê o artigo 207º do Dec.-Lei n.º 405/93, de 19 de Dezembro, a que esta empreitada esteve sujeita. Findo o prazo de garantia, por iniciativa do dono de obra ou a pedido do empreiteiro, proceder-se-á a uma nova vistoria de todos os trabalhos da empreitada. Caso venha a apurar-se deficiências de execução ou vícios que sejam imputáveis ao empreiteiro proceder-se-á a sua reparação, caso contrário haverá lugar à recepção definitiva.

▪ OBRAS DA 1ª FASE

As obras de adaptação do Autódromo foram desenvolvidas em duas fases. As obras da 1.ª Fase ocorreram entre Maio de 1997 e Dezembro de 1997, tendo como dono de obra a Câmara Municipal de Cascais, de que resultou um contrato, por ajuste directo, com o consórcio Jodofer / Teixeira Duarte, e a Tilke e Consulgal, devido à urgência da obra e o qual obteve a seguinte evolução:

Unidade: Escudos

TIPO DE OBRA	AUTORIZAÇÃO DE INVESTIMENTO	DESPESA DE INVESTIMENTO REALIZADA	FORNECEDOR
Obras de adaptação do Autódromo	1 000 000 000\$	844 278 005\$	Jodofer Teixeira Duarte
		238 350 000\$	
		1 082 628 005\$	
Concepção Estudos e Projectos e Fiscalização	156 000 000\$	110 000 000\$	Tilke Consulgal
		45 971 640\$	
		155 971 640\$	
TOTAL	1 156 000 000\$	1 238 599 645\$	

O montante da despesa de investimento realizado com a execução das Obras de adaptação do Autódromo foi de Esc.: 1 082 628 005\$, **tendo-se registado um desvio de Esc.: 82 628 005\$ na sua execução financeira, o que representa 8,26% a mais em relação ao previsto.**

Na sequência da constituição da SGA, cujo objecto social é a exploração comercial do Autódromo, foi decidido, pelo Ministro da Economia, através do Despacho n.º 205/98, de 16 de Dezembro de 1997, que as obras realizadas pela CMC e encargos emergentes seriam assumidas por aquela empresa.



Neste sentido, no Acordo de Transmissão de Dívidas, as partes concordaram em transmitir as dívidas relativas às obras realizadas e respectiva liquidação no montante global de 1 082 628 005\$.

Aquando do contraditório da primeira auditoria do Tribunal à SGA, esta empresa informou que o montante a ser considerado era de Esc.: 1 081 699 486\$. **Porém, não se encontrava registado no Balanço da SGA a diferença relativa à reposição da sociedade Jodofer Lda. no valor de Esc.: 2 056 604\$, o que significa que terá havido um recebimento extraordinário daquele montante para a sociedade, que não se encontra evidenciado.**

O Presidente do CA da SGA, apesar de contestar, na sua resposta, o valor em si, não apresenta **a prova documental do recebimento** daquele montante por parte do IFT.

A Concepção, Estudos e Projectos foi entregue à empresa alemã Tilke, tendo os honorários pagos conforme o previsto atingido o montante de 110 000 contos. Os Estudos e Projectos e Fiscalização da obra que estiveram a cargo da Consulgal, atingiram o montante de 45 971 contos. **Portanto, não foi ultrapassada a despesa de investimento desta fase de concepção, estudos e projectos e fiscalização de obra.**

O Tribunal constatou que a SGA registou no seu Balanço, relativos à 1.ª fase de adaptação do Autódromo, na conta de Subsídios para Investimento e, conseqüentemente, no seu Imobilizado os seguintes montantes:

ENTIDADE	Montantes registados no Balanço da SGA como Subsídio para Investimento à data de 31/12/98	
Acordo transmissão dívidas da CMC		1 082 628 005\$
Tilke	(pago pelo IFT)	\$
Consulgal	(idem)	\$

Comparando os valores registados nos Activos da SGA com a despesa de investimento realizada, verifica-se que nem toda a dívida foi transmitida, porquanto ficou de fora a transmissão de dívida paga pelo Fundo de Turismo relativa a concepção e estudos, projectos e fiscalização de obra executada pela Tilke e Consulgal no montante de Esc.: 155 971 405\$.

▪ OBRAS DA 2ª FASE

Os serviços de Concepção, Estudos e Projectos e Fiscalização das obras da 2.ª Fase desta empreitada foram da responsabilidade das empresas especializadas que participaram na 1.ª fase de construção da pista, **tendo sido autorizada** a seguinte despesa de investimento:



Unidade: Contos

FORNECEDOR	VALOR DO AJUSTE DIRECTO	VALOR FINAL DA EMPREITADA	DESVIO	%
Tilke	34 000			
Trabalhos normais		34 000		
Trabalhos a mais		9 226	9 226	27,1
Montante financiado por fundos públicos		43 226	9 226	27,1

Os Estudos e Projectos necessários á execução das obras foram contratados à **Tilke**, por ajuste directo, com o valor inicial de 34 000 contos. Os trabalhos a mais, resultantes de erros e alterações na concepção do projecto, atingiram o montante de 9 226 contos, o que representa **27,1% a mais do valor do contrato inicial**, tendo-se fixado em 43 226 contos o montante financiado por fundos públicos.

Unidade: Contos

FORNECEDOR	VALOR DO AJUSTE DIRECTO	VALOR FINAL DA EMPREITADA	DESVIO	%
Consulgal	46 386			
Trabalhos normais		46 386		
Trabalhos a mais		10 114	10 114	21,8
Montante financiado por fundos públicos		56 500	10 114	21,8

Para a execução dos Estudos e Projectos e Fiscalização da obra foi contratada a **Consulgal**, por ajuste directo, com o valor inicial de 46 386 contos. Os trabalhos a mais resultantes de erros, omissões e alterações do projecto de obras atingiram o montante de 10 114 contos, o que representa **21,8% a mais do valor do contrato inicial**, totalizando 56 500 contos o desembolso de fundos públicos.

A 14 de Setembro de 1998, foi decidido em Conselho de Administração da SGA que as obras de adaptação da 2.^a Fase fossem divididas em seis empreitada, as quais, em fase de concurso, foram reduzidas para cinco empreitadas, tendo-se incluído os sistemas de segurança na empreitada relativa à construção da pista e *pit-lane*.



Na fase de planeamento destas empreitadas obteve-se a seguinte **previsão de custos** e sua calendarização:

Unidade: Contos

Empreitada	Custos Estimados	Início de obra	Conclusão de obra
Vedação exterior	80 000	15.01.99	15.04.99
Bancada A e B e Pala do Parque exterior	150 000	30.01.99	30.04.99
Pista e Pit-lane	900 000	06.02.99	20.06.99
Edifícios e Paddock	700 000	30.01.99	30.03.99
Electrónica	100 000		
Segurança passiva	25 000		
TOTAL DE CUSTOS PREVISTO	1 955 000	-	-

De acordo com a previsão destas empreitadas, a conclusão das obras encontrava-se dentro do prazo fixado de 30 de Junho de 1999, conforme previsto no Despacho n.º 10 356/98, do Ministro de Economia, de 12/5.

Para cada empreitada, submetida a concurso público, o critério de adjudicação seguido foi o da proposta mais vantajosa, ou seja, com maior peso para quem apresentasse melhor preço e o prazo mais curto de execução de obra.

5.2.2 REFERÊNCIA À ANÁLISE DA EXECUÇÃO FINANCEIRA DE DUAS DAS SEIS EMPREITADAS DA 2ª FASE

As empreitadas a seguir abordadas forma as que, de entre as seis analisadas, revelaram maiores desvios financeiros.

A empreitada que teve como objecto a **Construção da Vedação Exterior** registou a seguinte evolução:

Unidade: Contos

FORNECEDOR	VALOR DO CONTRATO	VALOR FINAL DA EMPREITADA	DESVIO	%
Neopul	111 671			
Trabalhos normais		111 671		
Trabalhos a mais		51 576	51 576	46,1
Revisão de preços		7 397	7 397	
Montante financiado por fundos públicos		170 644	58 973	52,8

Esta empreitada foi adjudicada à sociedade **Neopul**, tendo o contrato sido celebrado pelo valor de 111 671 contos. Os **trabalhos a mais** desta empreitada, como resultado de erros ou omissões contidos no projecto, atingiram o montante de 51 576 contos, o que representou 46,1% do valor do contrato. Posteriormente foi acrescida a revisão de preços, no valor de 7 397 contos, tendo o desvio financeiro global sido fixado em 58 973 contos, o que representou **52,8% de desembolso a mais de fundos públicos**.



A empreitada que teve como objecto a **Construção da Pista e Pit-lane** registou a seguinte evolução:

Unidade: Contos

FORNECEDOR	VALOR DO CONTRATO	VALOR FINAL DA EMPREITADA	DESVIO	%
Somague + A. Cunha	671 148			
Trabalhos normais		671 148		
Trabalhos a mais		378 852	378 852	56,4
Revisão de preços		21 674	21 674	
Montante financiado por fundos públicos		1 071 674	400 526	59,7

Esta empreitada foi adjudicada ao consórcio constituído pelas sociedades **Somague + A. Cunha**, tendo o valor de contrato sido registado em 671 148 contos. Durante a execução física desta empreitada houve lugar a alterações sugeridas pelo dono de obra do que resultou, em **trabalhos a mais, o montante de 378 852 contos**, provenientes de erros ou omissões contidos no projecto.

Esta empreitada sofreu uma revisão de preços no montante de 21 674 contos, o que representa 3,2% do valor do contrato inicial tendo o seu custo final atingido o montante de 1 071 674 contos e **o desvio financeiro global sido fixado em 400 526 contos**, o que representa **59,7%** de desembolso a mais de fundos públicos.

Em virtude dos trabalhos a mais desta empreitada excederem 50% do valor da adjudicação, **o n.º 2 do artigo 26.º do Dec.-Lei n.º 405/93, de 10 de Dezembro e a Lei n.º 94/97, de 23 de Agosto**, diplomas aplicáveis à SGA, a que estas empreitadas estiveram sujeitas, **obrigava o dono da obra a proceder à abertura de novo concurso público de empreitada**, o que na realidade não aconteceu.

5.3 HOMOLOGAÇÃO DE PISTA

As obras de adaptação do Autódromo do Estoril, iniciadas em Abril de 1997 e concluídas em Fevereiro de 2000, foram elaboradas com a supervisão e inspecção das autoridades do desporto internacional motorizado FIA e FIM, e tiveram como objectivo principal a homologação da pista para as provas de Fórmula 1 e conseqüente realização dos respectivos Grande Prémio de Portugal e outras provas de desporto, de menor grau de importância, bem como a homologação de pista para provas de motociclismo.



Em 29 de Março de 2000 a *Fédération Internationale de l'Automobile* – FIA emite uma “*licence de circuit*”, número 2051.03, ao Circuito do Estoril, válida por um período de 3 anos, a contar de 29 de Março e conclusão em 28 de Março de 2003, **com homologação de Grau 2 e 1-T**, o que implica a autorização técnica para a realização das seguintes provas do desporto automóvel:

GRELHA DE HOMOLOGAÇÃO

HOMOLOGAÇÃO CONSEGUIDA	TIPO DE COMPETIÇÃO
Grau 2	<ul style="list-style-type: none">▪ Formula 3000▪ Grupo C
Grau 3	<ul style="list-style-type: none">▪ GT▪ Monolugares, acima dos 2 000 cc
Grau 4	<ul style="list-style-type: none">▪ F3▪ GT2▪ Carros de desporto, acima de 2 000 cc▪ Super Turismo
Grau 5	<ul style="list-style-type: none">▪ Grupo N (Monomarca)

Consequentemente, a homologação de Grau 1 que se destinava à realização de provas de Fórmula 1 no Autódromo do Estoril não foi atribuída pela FIA, o que frustrou a justificação apresentada para todo o envolvimento do Governo na execução desta infraestrutura do desporto motorizado, estando a pista somente homologada para provas de automóveis de âmbito internacional e nacional daquelas categorias.

Em Março de 2000, a *Fédération Internationale de Motocyclisme* – FIM emite uma “*licence de circuit*” número 317, em que certifica que o circuito do Estoril está conforme os “FIM - Standards for *Road Racing Circuits* (SRRC)” e homologado para realização de provas de motociclismo nos anos 2000 e 2001 com a seguinte capacidade de circuito:

	PRACTICES	RACES
SOLOS	48	40
SIDE CARS	29	24
ENDURANCE	67	56



A FIA, durante a construção da pista, procedeu ao acompanhamento das obras e produziu relatórios de inspecção nas datas 05 de Julho de 1999, 09 de Dezembro de 1999 e 25 de Fevereiro de 2000. O relatório desta última inspecção, antes da emissão da homologação de pista acima referida, apesar de revelar que não existem anomalias na pista, afirma contudo que **a segurança da mesma mantém-se insuficiente**, nomeadamente nas curvas 1 a 6, saída da *pit lane*, *guard rails* em frente à curva 4, remoção de barreiras de Rectitel nas curvas 7 e 10, colocação de coluna de pneus e *conveyor* no início da *pit lane*, cintura de *conveyor* que deverá ser colocada ao longo das barreiras mencionadas, conforme consta no desenho da Tilke, remoção de *Debris Fences*, introdução de uma protecção para as equipas a ser instalado junto da parede do *pit lane*, e, finalmente, a instalação de um sistema de TV de modo a permitir uma visão completa da pista.

Inventariadas as carências enumeradas pela FIA relativamente à pista, a SGA representada pelo **Conselho de Administração não deu satisfação a todas as recomendações dos relatórios de inspecção da FIA no decurso da construção, tendo o processo concluído pela não homologação da pista para provas de Fórmula 1.**

Questionado sobre a não homologação da pista para provas de Fórmula 1, o Presidente do CA da SGA avançou com a explicação de que a homologação do Autódromo de Grau 1, que possibilita a realização de provas de Fórmula 1, nunca seria possível de obter, uma vez que não se trata de uma homologação de carácter permanente, sendo apenas atribuída a partir do momento em que a prova se encontra inscrita nos calendários do campeonato de Fórmula 1 do ano respectivo e acrescentou **que ainda faltavam realizar obras no valor aproximado de Um Milhão de contos.**

6 GESTÃO EMPRESARIAL

6.1 INSTRUMENTOS DE GESTÃO

À luz do Dec.-Lei n.º 558/99, de 12 de Dezembro, a SGA, para efeitos de acompanhamento e controlo financeiro, devia elaborar, conforme dispõe o seu artigo 13.º, o seguinte:

- Projectos dos planos de actividade anuais e plurianuais;
- Projectos de orçamentos anuais;
- Documentos de prestação anual;
- Relatórios trimestrais de execução orçamental;
- Quaisquer outras informações e documentos que sirvam para apreciar e acompanhar a gestão.



Este conjunto de documentos, apesar de elaboração obrigatória e necessária, não tem sido produzido nem apresentado pela SGA, para efeitos de se poder apreciar a acção executiva e o mérito da gestão. O **Conselho de Administração da SGA apenas tem preparado os documentos de prestação anual de contas** com o objectivo de cumprimento das leis fiscais, encontrando-se ainda em falta alguns documentos do “*dossier fiscal*” conforme prevê a Portaria n.º 359/2000, de 20 Junho. Além disso a Assembleia Geral de accionistas **reuniu-se somente a 18 de Maio de 2001** para aprovar as contas, quando o prazo previsto para o efeito, segundo o Código das Sociedade Comerciais, vai até 31 de Março. A remessa dos documentos de prestação de contas ao Tribunal teve lugar fora do prazo legal.

6.2 SITUAÇÃO PATRIMONIAL – ASPECTOS MAIS RELEVANTES

Os dois quadros seguintes respeitam, respectivamente, aos Balanços e às Demonstrações de Resultados referentes aos anos de 1997 a 2000.

BALANÇOS		Unidade: Contos		
ACTIVO LÍQUIDO	2000	1999	1998	1997
Imobilizações				
Despesas de instalação	0	558	1 750	1 270
Edifícios e outras construções	4 038 728	2 594 294		
Equipamento básico	33 301	18 802		
Equipamento de transporte	4 620	8 743	10 875	
Ferramentas e utensílios	5 998	777	1 412	221
Equipamento administrativo	3 467	2 799	781	
Outras imobilizações corpóreas	652	537		
Imobilizado em curso	0	1 399 623	1 145 878	
TOTAL DE IMOBILIZAÇÕES	4 086 766	4 026 132	1 160 696	1 491
Circulante				
Clientes	44 487	29 731	755	823
Estado e outros entes públicos	28 188	492 785	3 468	199
Outros devedores	1 092	3 599	4 852	4 876
Disponibilidades	98 415	4 171	17 852	75 809
TOTAL DO CIRCULANTE	172 181	530 286	26 927	81 707
Acréscimos e Diferimentos	126 816	476	4 356	1 977
TOTAL DO ACTIVO LÍQUIDO	4 385 763	4 556 895	1 191 979	85 175
CAPITAL PRÓPRIO				
Capital social	100 000	100 000	100 000	100 000
Resultados transitados	- 80 779	- 91 946	- 41 211	
Resultado líquido	- 61 642	11 168	- 50 735	- 41 211
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	- 42 421	19 222	8 054	58 789
PASSIVO				
Fornecedores	52 485	9 352	4 246	647
Accionistas	309 767			
Fornecedores de imobilizado	2 802	969 756	11 194	5 335
Estado e outros entes públicos	5 755	4 979	4 625	5 756
Acréscimos e Deferimentos	4 057 375	3 553 586	1 163 860	14 648
TOTAL DO PASSIVO	4 428 184	4 537 673	1 183 925	26 386
TOTAL CAP. PRÓPRIO E PASSIVO	4 385 763	4 556 895	1 191 979	85 175

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOSUnidade: **Contos**

CUSTOS E PERDAS	2000	1999	1998	1997
Fornecimentos e serviços externos	536 054	71 532	33 835	6 430
Impostos			978	
Custos c/ pessoal	105 341	109 482	100 541	36 016
Amortizações	411 796	62 899	5 427	716
Outros custos operacionais	962	221	438	1 364
Provisões			1 816	
Custos financeiros e similares	10 754	1 080	1 145	13
Custos e perdas extraordinários	9 336	3 699	2 379	4
Imposto sobre o rendimento	346		131	
TOTAL DE CUSTOS E PERDAS	1 074 589	248 913	146 690	44 543
PROVEITOS E GANHOS				
Prestação de serviços	398 696	79 329	6 417	2 925
Proveitos suplementares			2 670	
Subsídio à exploração	210 000			
Proveitos financeiros e similares	2 355	172	1 441	407
Proveitos e ganhos extraordinários	401 896	180 580	85 427	
TOTAL DE PROVEITOS E GANHOS	1 012 947	260 081	95 955	3 332
RESULTADOS OPERACIONAIS	- 445 457	- 164 805	- 133 948	- 41 501
RESULTADOS FINANCEIROS	- 8 400	- 908	296	394
RESULTADOS CORRENTES	- 453 856	- 165 713	- 50 604	- 41 211
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	- 61 296	11 168	-50 785	- 41 211
RESULTADO LÍQUIDO	- 61 642	11 168	- 50 735	- 41 211

Fonte: Relatório e Contas

6.2.1 CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO

- Capital Próprio**

A SGA foi constituída em 1997 com um Capital Social de 100 000 contos, integralmente realizado em 51 000 contos pelo Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo (IFT), entidade pública que representa o Estado, e 49 000 contos pela entidade privada, a Autodril – Sociedade Gestora de Participações Sociais S.A., conforme resultou do Acordo Global entre o Estado português e o "Grupo Grão-Pará" celebrado em 8 de Julho de 1997. Actualmente, a SGA é uma sociedade de capitais integralmente públicos.

Os Resultados Transitados em 1999 consubstanciaram um prejuízo de 91 946 contos, em consequência do qual 92 % do Capital Social foi absorvido com a cobertura daquele prejuízo. Em 1999 a sociedade apurou um resultado líquido positivo de 11 168 contos, consequência da exploração da pista no período de Outubro a Dezembro de 1999, o que proporcionou um Volume de Negócios de 79 329 contos. **Os Resultados Transitados acumulados até ao ano 2000 atingiram 80 779 contos (negativos).**



A SGA no final do exercício económico de 2000 apresenta Capitais Próprios acumulados negativos no valor de 42 421 contos.

Em conclusão, no decurso de 4 anos de actividade, o Capital Social diluiu-se nos resultados líquidos registados nesses anos.

- **Passivo**

O crédito obtido de Fornecedores na aquisição de bens e serviços utilizados na exploração própria da SGA representa uma **dívida a pagar no valor de 52 485 contos no ano de 2000**, não registando grande expressão monetária nos restantes anos.

Face às dificuldades de tesouraria da SGA, em 13 de Janeiro de 2000 o **accionista público – IFT - acordou num contrato de Suprimentos no valor de 344 767 contos**, para fazer face a pagamentos de dívidas a fornecedores de imobilizado, tendo como garantia da devolução deste suprimento os pedidos de reembolso IVA já solicitados. Após o pagamento pela SGA de 35 000 contos, no final do ano 2000, **o montante em dívida ao accionista público era de 309 767 contos, tendo sido liquidado em Junho de 2001**, conforme precisado em sede de contraditório.

O saldo de Fornecedores de Imobilizado revela **dívidas a pagar aos empreiteiros** envolvidos nos trabalhos de adaptação do Autódromo, que serão liquidadas no futuro conforme condições contratuais estabelecidas e normais neste tipo de empreendimentos, tendo registado a seguinte evolução:

Unidade: **Contos**

ANOS	VALORES EM DÍVIDA
2000	2 802
1999	969 756
1998	11 194
1997	5 335

No exercício económico de 1999, as dívidas a pagar a Fornecedores de Imobilizado eram de 969 756 contos, tendo atingido o montante de 2 802 contos no ano de 2000 quando a empreitada se encontrava concluída.

As dívidas a pagar ao Estado e Outros Entes Públicos por retenções de Imposto sobre rendimento de trabalhadores, IVA e Segurança social segue uma evolução normal neste tipo de actividade, e apresenta os seguintes montantes em dívida:

Unidade: **Contos**

ANOS	MONTANTES EM DÍVIDA
2000	5 755
1999	4 979
1998	4 625
1997	5 756

Os Acréscimos e Diferimentos passivos totalizam um saldo de 1,1 Milhões de contos em **1998**, e representam um **passivo não monetário** que inclui o Subsídio de Investimento destinado à construção da pista recebido do IFT no montante de 1,1 Milhões de contos, encargos a liquidar de remunerações no montante de 12 909 contos, sendo o restante distribuído em acréscimos de custos e proveitos diferidos.

Os Acréscimos e Diferimentos passivos totalizam um saldo de 3,5 Milhões de contos em **1999**, e representam um **passivo não monetário** relativo ao Subsídio de Investimento destinado à construção de pista que foram recebidos do IFT no montante de 3,5 Milhões contos, encargos a liquidar de remunerações no montante de 13 004 contos, sendo o restante distribuídos em acréscimos de custos e proveitos diferidos.

A rubrica de Acréscimos e Diferimentos passivos representa um passivo não monetário líquido onde relevam, fundamentalmente, os Subsídios de Investimento recebidos do IFT para a construção de pista nos anos de 1998 a 2000, os quais atingiram o valor acumulado de 4 Milhões de contos, incluindo-se, ainda, naquela rubrica, os encargos a liquidar com remunerações e outros acréscimos de custos e proveitos diferidos.

6.3 EXPLORAÇÃO

6.3.1 CUSTOS E PERDAS

Os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) no triénio de 1998-2000 registaram a seguinte evolução:

Unidade: **Contos**

RUBRICAS	1998	1999	2000
Electricidade	4 254	4 503	6 320
Combustíveis	899	1 169	10 447
Água	1 740	5 949	8 939
Ferramentas de desgaste rápido	34	2 109	3 434
Material de escritório	1 471	922	5 018
Rendas e alugueres	5	1 818	35 037
Despesas de representação do CA	4 063	3 096	2 636
Despesas de representação – Outros	20	111	329
Comunicação	3 395	4 068	6 694
Seguros	761	1 484	2 917
Honorários	2 831	1 900	5 140
Conservação e reparação escritório	0	970	2 295
Conservação e reparação viaturas	201	458	754
Conservação e rep. equip. administrativo	863	262	177
Publicidade e propaganda	229	878	4 787
Limpeza, higiene e conforto	412	3 742	11 779
Vigilância e segurança	101	927	35 218
Trabalhos especializados	8 950	32 933	389 749
Outros fornecimentos e serviços	2 913	395	400
Diversos	693	3 838	3 984
TOTAL	33 835	71 532	536 054



A variação entre o ano 1999-1998 de FSE foi de 111%. Este acréscimo de encargos deve-se ao facto de no 4.º Trimestre de 1999 se ter iniciado parcialmente a exploração da pista, sendo deste modo necessário adquirir bens e serviços ao exterior.

No exercício económico de 1998, a rubrica de Despesas de Representação do CA atingiu o montante de 4 063 contos - 12% do total de FSE - quando a pista se encontrava ainda em construção.

No exercício económico de 1999, o consumo de Água atingiu o montante de 5 949 contos, registando um acréscimo de 242% quando comparado com o ano anterior. As Despesas de Representação do CA atingiram neste ano o montante de 3 096 contos, **tendo registado um decréscimo de 24% quando comparado com o ano anterior**. Nesta data a pista ainda se encontrava em construção. Os Trabalhos Especializados atingiram o montante de 32 933 contos e representam 46% do total do ano de FSE, referindo-se a montagens de equipamentos, toldos e acessórios, comissariado de prova dos eventos desportivos realizados entre Outubro e Dezembro de 1999.

No exercício económico de 2000, os Fornecimentos e Serviços Externos atingiram o montante de 536 054 contos, sendo a variação ocorrida entre o ano 2000-1999 de FSE de 649%. Este aumento dos custos explica-se pelo facto de, no ano 2000, a SGA ter incorrido em custos de exploração durante todos os meses do ano. **Os FSE representam 50,8% dos custos operacionais e são superiores em 137 358 contos às Prestações de Serviços anuais** ($-536\ 054 + 398\ 696 = -137\ 358$ Contos). **Isto significa que a SGA para pagar todos estes factores produtivos adquiridos ao exterior incorreu num déficite de tesouraria daquele montante, que foi coberto através de um subsídio público de 210 000 contos concedido à prova do GPM de Portugal pelo ICEP.**

O **consumo de Combustíveis** atingiu o montante de 10 447 contos, tendo registado um acréscimo de 793% quando comparado com o ano anterior. A SGA possui 3 viaturas ligeiras distribuídas uma a cada membro do CA, e 2 viaturas utilitárias de serviço. O consumo anual de combustíveis, independentemente daquele que poderia ser explicado pelos consumos das viaturas de serviço e da administração, é justificado pela SGA em virtude do fornecimento aos utilizadores da pista. **Sendo da responsabilidade da Administração da SGA a definição de padrões operacionais que permitam medir a economicidade e utilização eficiente destes recursos, não foi possível apurar os critérios contabilísticos e de controlo do consumo de combustíveis.**

A resposta do Presidente da SGA, que contesta esta observação, procede a um exercício matemático para demonstrar que os consumos não são devidos às viaturas de serviço e da administração, mas pelo contrário, ficaram a dever-se ao fornecimento de combustível às viaturas que utilizam a pista. Face a esta argumentação, acrescenta-se, com maior acuidade, a necessidade da SGA relevar no seu processo contabilístico o valor dos combustíveis fornecidos a clientes, o que não tem sucedido face às demonstrações financeiras até aqui produzidas.



O consumo de Água atingiu o montante de 8 939 contos, registando um acréscimo de 50% quando comparado com o ano anterior. As Despesas de Representação do CA atingiram neste ano o montante de 2 636 contos, tendo registado um decréscimo de 15% quando comparado com o ano anterior.

A aquisição de bens de Limpeza, Higiene e Conforto registou o montante de 11 779 contos, o que revela um acréscimo de custos de 215%, quando comparado com o ano anterior.

Finalmente, os custos incorridos com **Trabalhos Especializados** atingiram o montante de 389 749 contos, o que representa 73% do total de FSE do ano. Todavia este montante refere-se, em grande parte, ao *Fee* pago ao promotor do Grande Prémio de Motociclismo (GPM) de Portugal à *Two Wheel Promotions Ltd.* no montante de 285 586 contos. Dado à importância desta prova nos resultados procede-se seguidamente a uma análise detalhada.

O GPM de Portugal, realizado entre 1 a 3 de Setembro de 2000, registou os seguintes custos:

Unidade: **Contos**

CUSTOS DO GPM DE PORTUGAL	VALOR
<i>Fee</i> de promoção da prova	285 586
Água e luz	6 370
Assistência e Serviço Médico	9 472
Bombeiros, GNR, Segurança e Helicópteros	44 000
Comissariado de prova	14 629
Limpeza	9 395
Bancadas extra	14 387
Apoio à imprensa	5 610
Diversos	55 881
TOTAL dos custos (directos e indirectos) do GPM de Portugal	445 330

O contrato celebrado com o promotor do GPM de Portugal – *Two Wheel Promotions Ltd* prevê o pagamento de um *Fee* de US\$ 1 300 000,00, os quais convertidos em PTE perfizeram a quantia de 285 586 contos, liquidáveis em 4 de Agosto e 3 de Outubro de 2000. Da liquidação deste contrato resultou uma **diferença de câmbio desfavorável para a SGA no montante de 8 857 contos.**

6.3.2 PROVEITOS E GANHOS

Na análise dos principais parâmetros de gestão desta sociedade importa referir os Objectivos definidos pelo Governo, que tiveram por fundamento a decisão de utilização dos recursos financeiros públicos aquando da atribuição do Subsídio ao Investimento que culminaram na construção desta infra-estrutura desportiva e comparar com o realizado.



ACTOS DECISÓRIOS E OBJECTIVOS

ACTOS DECISÓRIOS	OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS
Resolução de Conselho de Ministros, n.º 24/97, de 16/05	<ul style="list-style-type: none"> Realização do Grande Prémio de Formula 1 em Portugal em Novembro de 1997
Despacho do Ministro da Economia, n.º 10 356/98, de 12/05	<ul style="list-style-type: none"> Realização do Grande Prémio de Formula 1 em Portugal em 1998 e anos seguintes. Realização de outras provas do desporto motorizado de grande relevo internacional, que permita a divulgação da imagem de Portugal e de Cascais, como destino turístico e que por consequência proporcione ocupação naquela zona geográfica.

No exercício económico de 2000, o Volume de Negócios da SGA registou a seguinte distribuição:

Unidade: Contos

TIPO DE OCUPAÇÃO DE PISTA	DIAS DE OCUPAÇÃO	VALOR	%
Provas de Automóveis Internacionais – FIA GT	6	3 000	0,75
Provas de Motociclismo Internacionais	16	79 270	19,88
Provas de Automóveis do Campeonato Nac. de Velocidade	9	5 650	1,42
Provas de Motociclismo Nacional	9	4 650	1,17
Testes de Fórmula 1	20	39 166	9,82
Testes de Fórmula 3000	6	10 928	2,74
Testes de GT	8	11 898	2,98
Testes de pneus	13	15 087	3,78
Testes de marca Ford	6	10 482	2,63
Testes de motociclismo	11	12 335	3,09
Trofeus nacionais	10	6 620	1,66
Apresentações / Incentivos / Clássicos / Publliracing /...	27	26 732	6,70
SUBTOTAL	141	225 818	56,6
Receita de bilheteira do G. Prémio Motociclismo Portugal		152 391	38,22
Publicidade do G. Prémio Motociclismo de Portugal		14 547	3,65
TOTAL DOS PROVEITOS ORGÂNICOS		392 756	98,5
Rendas e diversos		5 940	1,49
TOTAL DOS PROVEITOS		398 696	100



O Total dos proveitos orgânicos anuais atingiu o montante de 392 756 contos provenientes do aluguer de pista para 141 dias de ocupação, o que representa 57% de taxa da mesma.

As Provas de Automóveis Internacionais de GT organizado pela FIA, proporcionaram, no ano em análise, 3 000 contos de aluguer em 6 dias de ocupação de pista, o que **representa menos de 1,0% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 500 contos pela ocupação de pista, quando o custo diário da pista, determinado pela própria Administração ascende a 1 011 contos / dia.

A SGA **não beneficiou de qualquer receita publicitária nem de inscrição dos concorrentes** de cada uma destas provas, já que essas receitas foram a favor da entidade organizadora da prova.

As Provas de Motociclismo Internacionais proporcionaram 79 270 contos de aluguer, em 16 dias de ocupação de pista, o que **representa 19,9% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 4 955 contos pela ocupação de pista.

As Provas de Motociclismo Internacionais desenroladas no Autódromo foram as seguintes:

- Campeonato Mundial de Resistência, de 22 a 30 de Maio;
- Campeonato Mundial de Motociclismo, de 28 a 31 de Agosto;
- Campeonato Mundial de Motociclismo, de 1 a 3 de Setembro.

O Grande Prémio de Motociclismo (GPM) de Portugal, realizado entre 1 a 3 de Setembro, foi a prova de maior realce do calendário desportivo de 2000, tendo merecido uma apreciação elogiosa, no aspecto organizativo, por parte da FIM. Registou o seguinte desempenho:

Unidade: Contos

PROVEITOS DO GPM DE PORTUGAL	VALOR
Receita de bilheteira	152 391
Publicidade institucional	14 547
Patrocínio de prova	59 525
Subsídio de prova do ICEP	210 000
Total das receitas do GPM de Portugal	436 463

- As Provas de Automóveis do Campeonato Nacional de Velocidade proporcionaram 5 650 contos de aluguer, em 9 dias de ocupação de pista, o que **representa 1,4% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 628 contos pela ocupação de pista.
- As Provas de Motociclismo Nacional proporcionaram 4 650 contos de aluguer, em 9 dias de ocupação de pista, o que **representa 1,2% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 517 contos pela ocupação de pista.



- A SGA **não beneficiou de qualquer receita publicitária nem de inscrição dos concorrentes de cada uma destas provas**, já que essas receitas foram a favor da entidade organizadora da prova.
- Os Testes de Fórmula 1 registaram 39 166 contos de aluguer, em 20 dias de ocupação de pista, o que **representa 9,8% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 958 contos pela ocupação de pista, com a representação das marcas de Fórmula 1, da Williams, BAR, Benetton e Jaguar.
- Os Testes de Fórmula 3000 registaram 10 928 contos de aluguer, em 6 dias de ocupação de pista, o que **representa 2,8% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 821 contos pela ocupação de pista.
- Os Testes de GT registaram 11 898 contos de aluguer, em 8 dias de ocupação de pista, o que **representa 3,0% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 487 contos pela ocupação de pista.
- Os Testes de pneus registaram 15 087 contos de aluguer, em 13 dias de ocupação de pista, o que **representa 3,8% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 161 contos pela ocupação de pista.
- Os Testes de marca Ford registaram 10 482 contos de aluguer, em 6 dias de ocupação de pista, o que **representa 2,7% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 747 contos pela ocupação de pista.
- Os Testes de motociclismo registaram 12 335 contos de aluguer, em 11 dias de ocupação de pista, o que **representa 3,1% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 1 121 contos pela ocupação de pista.
- Os Trofeus nacionais registaram 6 620 contos de aluguer, em 10 dias de ocupação de pista, o que **representa 1,7% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 662 contos pela ocupação de pista.
- As Apresentações / Incentivos / Clássicos / Publracing etc. registaram 26 732 contos de aluguer, em 27 dias de ocupação de pista, o que **representa 6,7% do total dos proveitos anuais** e um proveito médio diário de 990 contos pela ocupação de pista.

No exercício económico de 2001, a realização do Volume de Negócios da SGA, registado até 31 de Maio, obteve a seguinte distribuição:

Unidade: Contos

TIPO DE OCUPAÇÃO DE PISTA	DIAS DE OCUPAÇÃO	VALOR	%
Provas de Automóveis Internacionais – FIA GT	-	-	-
Provas de Motociclismo Internacionais	-	-	-
Provas de Automóveis do Campeonato Nacional Velocidade	5	16 054	12,9
Provas de Motociclismo Nacional	-	-	-
Testes de Formula 1	8	23 840	19,1
Testes de Formula 3000	-	-	-
Testes de GT	-	-	-
Testes de pneus	25	28 506	22,9
Testes de marca Jaguar + Porsche + Triumph	22	27 244	21,9
Testes de motociclismo	-	-	-
Trofeus nacionais	2	1 967	1,6
Apresentações / Incentivos / Clássicos / Publliracing/...	25	27 006	21,7
TOTAL DE PROVEITOS ORGÂNICOS	87	124 616	100

O total de proveitos orgânicos atingiu o montante de 124 616 contos de aluguer de pista para 87 dias de ocupação, o que corresponde a 58% de taxa de ocupação de pista.

Note-se que, a propósito deste quadro, o Presidente do CA da SGA, na sua resposta, referiu a omissão das provas referentes à *‘Euro Nissan’* e *‘European Le Mans Series’*. Esclarece-se que o quadro é, em primeiro lugar, suportado pelo calendário de ocupação da pista, reportado a 29 de Junho de 2001 e, em segundo lugar, de acordo com aquele calendário, a *‘Euronissan’* teria ocorrido em Fevereiro como treinos e prova integrada no campeonato nacional de velocidade nas datas de 21 e 22 de Abril daquele ano e o *Le Mans Series* só teve lugar em Julho de 2001.

As provas internacionais de automóveis e de motociclismo somente tiveram lugar no Autódromo do Estoril em data posterior ao período em análise.

- As Provas de Automóveis do Campeonato Nacional de Velocidade proporcionaram 16 054 contos de aluguer, em 5 dias de ocupação de pista, o que **representa 12,9% do total dos proveitos do período** e um proveito médio diário de 3 211 contos pela ocupação de pista.
- **A SGA não beneficiou de qualquer receita publicitária nem de inscrição dos concorrentes de cada uma destas provas**, pois essas receitas foram a favor da entidade organizadora da prova.
- Os Testes de Fórmula 1 registaram 23 840 contos de aluguer, em 8 dias de ocupação de pista, o que representa 19,1% do total dos proveitos do período, atingindo-se um proveito médio diário de 2 980 contos pela ocupação de pista, com a representação das marcas de Fórmula 1, da *Williams, Prost, Benetton e Arrow*.



- Os Testes de pneus registaram 28 506 contos de aluguer, em 25 dias de ocupação de pista, o que representa 22,9% do total dos proveitos do período e um proveito médio diário de 1 140 contos pela ocupação de pista.
- Os Testes de marca *Jaguar + Porsche + Triumph* registaram 27 244 contos de aluguer, em 16 dias de ocupação de pista, o que representa 21,9% do total dos proveitos do período e um proveito médio diário de 1 238 contos pela ocupação de pista.
- As Apresentações / Incentivos / Clássicos / *Publiracing* etc. registaram 27 006 contos de aluguer, em 25 dias de ocupação de pista, o que representa 21,7% do total dos proveitos do período e um proveito médio diário de 1 080 contos pela ocupação de pista.

6.4 SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANCEIRA

No quadro seguinte, apresentam-se os indicadores mais adequados para a sociedade, tendo em conta que entre, Outubro de 1997 e Setembro de 1999, a SGA não obteve Receitas de Exploração e o Financiamento do Imobilizado de exploração beneficiou de um subsídio público a fundo perdido.

INDICADORES	2000	1999	1998	1997
Fundo maneiio (Em contos)	-42 421	19 222	8 054	58 789
Liquidez geral	-0,54	0,54	1,34	6,04
Prazo médio de recebimentos (Dias)	41	137	43	103
Prazo médio de pagamentos (Dias)	36	48	46	37
Solvabilidade	-0,01	0,00	0,01	2,23
Capacidade de endividamento	1,01	1,00	0,99	0,31
Autonomia financeira	-0,01	0,00	0,01	0,69
Rendibilidade dos capitais próprios (%)	-145,31	58,31	-630,0	-70,10

Fonte: Relatório e Contas

A situação financeira da SGA no final de 2000 revelava-se preocupante. Quer os capitais próprios quer o fundo maneiio eram negativos, **o que resultava dos resultados operacionais negativos acumulados durante os anos de 1997-2000.** Na verdade, a sociedade não conseguia libertar recursos financeiros para financiar as operações de gestão corrente.

No domínio do crédito concedido aos seus clientes (o prazo médio de recebimentos, no ano de 2000, foi de 41 dias, no ano de 1999, de 137 dias, no ano de 1998, de 43 dias e no ano de 1997 de 103 dias. A duração média do crédito obtido dos fornecedores foi de 35 dias no ano 2000, de 48 dias no ano de 1999, de 46 dias, em 1998, e de 37 dias em 1997. Dos przos referidos decorrem **acrescidas necessidades de fundo maneiio**, cujo financiamento haverá que assegurar.



A solvabilidade registou uma evolução negativa no quadriénio 1997-2000. A capacidade para solver dívidas de médio e longo prazo foi totalmente absorvida pelos resultados líquidos negativos acumulados no período em análise, pese embora a inexistência de dívidas de médio e longo prazo.

A rendibilidade dos capitais próprios apresentou indicadores negativos no quadriénio 1997-2000, excepto no ano de 1999, em que apresentou um indicador positivo, em virtude da utilização da pista no último trimestre, sem que tivesse sido imputada a correcta amortização da infra-estrutura desportiva.

6.4.1 ENDIVIDAMENTO

No final do 1.º ano de exploração da pista do Autódromo do Estoril, a sociedade apresentava um fundo maneio negativo de 42 421 contos. Tal significa que **a sociedade não tinham capacidade financeira para solver as suas dívidas de curto prazo**, e teria de reconstituir o seu fundo maneio, através do recurso ao **aumento de capital social ou endividamento bancário**.

A inevitabilidade da recomposição do fundo maneio da SGA obrigou, em 14 de Maio de 2001, a recorrer a uma facilidade de crédito no Banco Pinto & Sotto Mayor (grupo BCP), sob a forma de conta corrente com limite até 150 000 contos, mediante uma livrança caucionada pelos membros do CA nomeados pelo accionista público – IFT – a uma taxa anual efectiva competitiva sujeita a alterações e prazo de vencimento prorrogável.

Nos finais de Maio de 2001, a sociedade já tinha utilizado parte daquele empréstimo bancário no montante de 120 000 contos. Não se podendo prever resultados de exploração positivos até Outubro de 2012, face ao insuficiente nível de autofinanciamento, as estimativas apontam para um endividamento crescente, podendo, no final do período de vida do investimento – 8 de Outubro de 2012 –, a dívida bancária atingir o montante de 2 Milhões de contos, certamente a liquidar, nesse caso, através de fundos públicos.

6.4.2 RETORNO DO INVESTIMENTO PÚBLICO

A constituição da SGA não reuniu os requisitos normais da criação de uma sociedade com fins empresariais, a qual deve ser apoiada num estudo inicial de viabilidade económico-financeira para permitir tomar a decisão de investimento através do cenário que proporcione o mais rápido retorno do investimento, depois de ponderado o risco empresarial.



Os riscos empresariais associados a este tipo de investimento podem identificar-se como:

- Incertezas na ocupação da pista em Provas Internacionais do desporto automóvel e motorizado;
- Incertezas em relação ao futuro da tecnologia da sociedade no mercado, no âmbito do mercado que se insere;
- Decisões de política competitiva tomadas pelas federações internacionais no tocante à escolha desta pista;
- Instabilidade do mercado que afecta os patrocinadores institucionais (publicidade) e organizadores;
- Riscos naturais por razões da meteorologia local;
- Risco legal por incumprimento dos termos do “Acordo Global: Estado *versus* Grão-Pará”;
- Incertezas quanto às condições económicas em geral e ao clima político no futuro;
- Condições de “*Governance*” instáveis ao nível do Órgão de Gestão.

Sendo os recursos financeiros públicos limitados e resultando do esforço dos contribuintes, a aplicação deste recursos exige rigor de execução, planeamento e aumento de bem estar social.

Ao longo do período de construção desta infra-estrutura, verificou-se que o investimento financiado por dinheiros públicos não foi acautelado na perspectiva do retorno do investimento, porquanto, nem a SGA, nem o accionista público – IFT - assumiram e produziram qualquer Estudo de viabilidade económica que apoiasse a decisão de investimento, ou qualquer Plano estratégico direccionado para a fase de exploração.

Importa questionar como é que a SGA, depois de conhecidos, nomeadamente, os resultados de exploração, a taxa de ocupação e a receita média de utilização da pista resultantes do primeiro ano de exploração, avalia como e quando será previsível o retorno do investimento, assim como aprecia as condicionantes de exploração e os compromissos futuros que o Órgão de Gestão terá de enfrentar.

O contrato de cessão de exploração, refere, como horizonte temporal, o limite para a exploração da pista a data de 8 de Outubro de 2012, sendo previsível que, até final do contrato, tenham de ser executadas obras de beneficiação na pista resultantes da utilização e da exposição ambiental, bem como a aquisição de equipamentos de exploração para dar resposta à actualização, renovação e inovação tecnológica de montantes desconhecidos, e ainda, dar resposta às carências enumeradas pela FIA para efeitos de futura homologação da pista para a Fórmula 1 ou a manutenção da actual homologação, que expira em Março de 2002, isto já sem referir as potenciais anomalias da pista, não reparáveis através da garantia do contrato de construção de empreitada.

No tocante a contratos futuros que permitam viabilizar economicamente a exploração da pista, sucede que o Grande Prémio de Motociclismo não foi além de 2001, prevendo-se algumas incertezas na realização daquela prova em anos futuros. Consequentemente estas provas internacionais não têm sustentabilidade económica, sendo ainda por cima subsidiadas através de fundos públicos do ICEP. As competições do Campeonato Nacional de Velocidade português são igualmente subsidiadas através da JTCE. Por outro lado, a Administração da SGA ainda não conseguiu rentabilizar o seu parque imobiliário. Acresce que o potencial de publicidade que representa aquela pista ainda não obteve nenhum contrato, já que a Administração se encontrava envolvida na discussão interna de quem deve vender aquele espaço publicitário e de quem deveria ter construído os suportes publicitários, à semelhança da pista anterior, bem como ter definido a sua localização.

Face à descrição pouco animadora dos **condicionalismos que afectam a futura Exploração Económico-Financeira do Autódromo, não descurando que a responsabilidade da boa gestão financeira dos dinheiros públicos se prolonga ao longo do período de vida do investimento, formulou-se uma previsão do retorno do investimento público para esse período, de modo a apreciar a sua viabilidade e a precaver situações de gastos excessivos de fundos públicos no futuro.**

Em virtude dos comentários constantes das respostas, em sede do contraditório, por parte do IFT e do Presidente do CA da SGA, esclarece-se que esta previsão não tem quaisquer outras pretensões a não ser as de corresponder a um exercício legítimo e tecnicamente fundamentado, não esgotando, nem afastando, a aplicação de outros métodos, tendo apenas o propósito de incitar a **administração da SGA e os seus accionistas, no sentido de tomarem medidas de gestão que invertam esta indesejável tendência e evitar a absorção de fundos públicos no financiamento da exploração desta sociedade**

CASH-FLOW DO INVESTIMENTO PÚBLICO

Unidade: Contos

Rubricas	REALIZADO	PREVISIONAL											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
RESULTADO LÍQUIDO DE EXPLORAÇÃO	-61.453	-61.453	-65.829	-68.134	-70.519	-72.998	-75.541	-78.185	-80.921	-83.754	-86.685	-89.719	-92.858
AMORTIZAÇÕES DO INVESTIMENTO	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675	397.675
ENCARGOS FINANCEIROS DO PROJECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CASH-FLOW LÍQUIDO DE EXPLORAÇÃO	336.222	336.222	331.846	329.541	327.157	324.689	322.134	319.490	316.754	313.921	310.990	307.956	304.818
VALOR RESIDUAL DO CAPITAL FIXO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VALOR RESIDUAL DO FUNDO MANEIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INVESTIMENTO DE CAPITAL FIXO	5.150.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INVESTIMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CASH-FLOW DE INVESTIMENTO	-4.813.778	-336.222	-331.846	-329.541	-327.157	-324.689	-322.134	-319.490	-316.754	-313.921	-310.990	-307.956	-304.818
CASH-FLOW DE INVESTIMENTO ACUMULADO		-4.477.556	-4.145.710	-3.816.169	-3.489.012	-3.164.323	-2.842.189	-2.522.699	-2.205.945	-1.892.024	-1.581.034	-1.273.078	-968.262



Partindo dos resultados apresentados no exercício económico de 2000, da taxa de ocupação da pista realizada de 57%, considerando uma taxa anual média de inflação esperada de 3,5% ao longo do período de vida do investimento, não considerando os riscos operacionais acima identificados que podem afectar a exploração da pista **o que traria ainda maiores incertezas**, não considerando também a remuneração real desejada dos capitais próprios pelos accionistas, construiu-se **um cenário optimista** de acordo com os dados evidenciados pela empresa. **A projecção financeira elaborada leva a concluir que em 2012 ainda se encontrará por recuperar, do investimento inicial, aproximadamente 968 262 contos, registando-se prejuízos ano após ano com consequências financeiras na liquidez da sociedade.**

Portanto, na falta de alternativas e de dinâmica empresarial, o Estado terá, nos anos vindouros, com elevado grau de probabilidade, que cobrir os défices de exploração gerados pela Gestão da SGA.

6.5 CALENDÁRIO DESPORTIVO DE 2001

Após 31 de Maio de 2001, realizaram-se as seguintes provas internacionais:

TIPO DE PROVA	DATAS
<i>Le Mans Séries</i>	13-14-15 de Julho
Grande Prémio de Motociclismo de Portugal	3 a 9 de Setembro
FIA – GT	17 a 21 de Outubro
Finais de Europeus da Renault	29 de Outubro a 4 Novembro

Para além desta provas, a pista encontra-se ocupada ou reservada durante os restantes dias do ano económico para as provas de CNV de Portugal, provas de motociclismo do campeonato nacional, testes de Fórmula 1, testes de Fórmula 3000, testes de automóveis GT, testes de pneus, testes de marcas de automóveis, trofeus nacionais, apresentações, incentivos, clássicos e *publiracing* etc. .

Um dos condicionalismos de risco do negócio do aluguer de pista do Autódromo revela-se na gestão do próprio calendário que é afectada pelas constantes alterações de reserva de pista ou cancelamento da mesma, sem que a SGA salvguarde os seus interesses financeiros.

A gestão do calendário desportivo ressent-se da manifesta omissão de um plano de actividades (anual e plurianual) e de um orçamento que possibilite o conhecimento e a aplicação de critérios de afectação dos dias de ocupação, em função da conciliação entre as actividades lucrativas e os compromissos desportivos de interesse público.

Contudo, sublinhe-se o esforço empreendido pela área comercial, que apesar dos “desentendimentos” entre os membros do CA e da falta de recursos técnicos e humanos, tem contribuído para a realização dos eventos que acrescentam valor à empresa, nomeadamente os testes e as apresentações comerciais realizadas pelas marcas de automóveis.



7 CONTROLO DO NEGÓCIO

Como a SGA presta serviços na área do desporto motorizado, o seu produto está ligado ao circuito do mundo do desporto nacional e internacional, associando ao interesse daí decorrente, nomeadamente a imagem de Portugal e os benefícios económicos e sociais indirectos para a região de Cascais, Sintra e Estoril.

Como sociedade, está sujeita a riscos empresariais, nomeadamente na responsabilidade de fornecer um produto de qualidade, uma vez que a riqueza de uma empresa é constituída pelo valor que os respectivos clientes atribuem aos seus produtos / serviços. O consumidor do desporto motorizado que visita ou visiona as provas realizadas no Autódromo do Estoril e o cliente que utiliza os seus recursos associa a construção desta infra-estrutura desportiva à afectação de dinheiros públicos.

Assim, considerando que a Administração é responsável pela **implementação e manutenção** de um sistema de controlo eficiente, apresentam-se de seguida observações respeitantes aos pontos críticos do controlo, com base na análise das suas diversas componentes.

7.1 AMBIENTE DE CONTROLO

A SGA é uma sociedade comercial constituída em 1997, tendo consagrado a maior parte do tempo da sua existência à realização das obras de adaptação e só a partir do ano 2000 iniciou a exploração da infra-estrutura. Portanto, esta sociedade, com apenas quatro anos de existência, passou por duas fases distintas, com necessidades e exigências de controlos também distintos.

Todavia, a sociedade apenas tem procurado satisfazer os controlos de incidência externa, nomeadamente o controlo exercido pelos Revisores Oficiais de Contas. A relação especial com o accionista público – IFT - que, também na qualidade de concedente do financiamento público aplicado nas obras de adaptação, podia e devia exercer o acompanhamento da boa aplicação dos dinheiros públicos, não foi um ponto forte do controlo.

Repare-se que a SGA, desde a sua existência, nunca recorreu, por deliberação unânime do CA, à contratação externa de serviços de auditoria, a não ser a uma peritagem sobre a execução física e financeira das obras de adaptação, requerida e exigida pelo accionista privado – Autodril - e custeada por este, e que se encontrava em curso ao tempo dos trabalhos de campo na SGA (Junho/Julho de 2001).

Relativamente ao controlo externo exercido pelo Tribunal Contas, **o CA não deu seguimento sistemático às Recomendações anteriormente formuladas por este Tribunal, nem se empenhou na justificação da impossibilidade da sua implementação.**



Contudo, os accionistas procederam à alteração dos estatutos, **no sentido apontado nas recomendações do primeiro relatório deste Tribunal**, tendo deliberado eliminar a regra dos “pelouros vinculativos” que condicionava o processo de deliberação do CA.

O conflito institucional existente, enquanto a sociedade revestiu a natureza da economia mista, prejudicou gravemente os pressupostos do controlo, uma vez que a dissensão ao nível interno do CA se repercutiu na mobilização dos recursos humanos existentes na organização, prejudicando um entendimento unitário das orientações e das ordens emanadas da Administração. Para além disso, o relacionamento interpessoal exteriorizado pelos Administradores impediu a consolidação de uma cultura da organização patrocinada pelos gestores da sociedade, isto é, a Administração foi a primeira responsável pelas fragilidades do sistema de controlo interno.

A produção de normas internas, bem como a definição de procedimentos ao nível das funções administrativa, financeira e operacional, revelou-se insuficiente e, no que respeita à sistematização em manuais de políticas e procedimentos de empresa, inexistente. A definição de **conteúdos funcionais**, relativamente aos funcionários e respectivos departamentos não se encontrava formalizada, à data da auditoria.

Aliás, ao longo da permanência dos auditores na empresa constatou-se que os recursos humanos da sociedade se encontravam divididos consoante as afinidades com os pelouros estabelecidos para cada Administrador. A própria disposição física dos funcionários nas instalações da empresa, consoante os espaços e áreas de trabalho, revelava essa separação

7.2 CONTROLOS ADMINISTRATIVOS E CONTABILÍSTICOS

O modelo de estrutura organizacional adoptada na SGA dividia-se em três grandes pelouros e encontrava-se reflectido no organograma. A função financeira estava atribuída a um dos três Administradores, coadjuvado por uma funcionária com o cargo de Directora Financeira, que, por sua vez, e de forma intermitente, obtinha colaboração de um funcionário que desempenhava a função de caixa.

No entanto, desde a sua constituição, a SGA recorreu ao *outsourcing* relativamente à prestação de serviços de contabilidade. Assim, e no que respeita ao processamento da informação contabilística, a SGA limitou-se a organizar e a remeter aquela informação à empresa prestadora de serviços, sendo essa a principal função efectivamente exercida pela “direcção financeira”.

Acresce que se constataram **notórias fraquezas de controlo interno** que se passam a enumerar:

- **REGULAMENTAÇÃO**

À data da auditoria não tinha sido instituído um Manual de descrição de funções que reflectisse os procedimentos administrativos, padronizasse documentos internos e definisse as políticas contabilísticas aplicáveis a este tipo de negócio.



- **IMOBILIZADO**

À data da auditoria não **existia inventário de qualquer categoria de Imobilizado da sociedade**, conseqüentemente não é possível o seu controlo.

- **DÍVIDAS A RECEBER E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**

A comunicação interna entre a Direcção Comercial, a Direcção Operacional e a Direcção Financeira relativamente aos elementos a facturar não se encontrava suportada em meio próprio e adequado ao controlo da facturação e cobrança.

O Director de pista não elaborava qualquer documento diário de ocupação de pista que servisse de conferência / suporte de facturação, para assegurar que toda ocupação de pista era facturada.

Por parte da Direcção Comercial também não se encontrava estabelecido, por regra, um documento típico, por escrito, que resumisse as condições contratuais para cada cliente com especificação dos recursos a utilizar e do preço acordado, confirmação do aluguer de pista e respectivos pagamentos adiantados, caso existissem.

Quanto ao processo de venda de bilhetes, na única prova que proporcionou Receitas de Bilheteira para a SGA, no exercício económico de 2000, o GPM de Portugal, procedeu-se a emissão de bilhetes sem numeração sequencial. Esta prática, para além de ter violado o estabelecido no n.º 2 do art.º 30.º do Dec.-Lei n.º 315/95, de 28 de Novembro, que prevê “(...) não havendo lugares numerados, os bilhetes emitidos devem ter uma numeração sequencial correspondente, no máximo, à lotação do recinto”, suscitou grandes dificuldades de controlo, uma vez que, por outro lado, a empresa recorreu aos serviços automáticos de aquisição de títulos através das máquinas de “Multibanco”.

O Presidente do Conselho de Administração procedeu à emissão dos bilhetes de ingresso sem numeração para aquela prova de motociclismo, tendo prévio conhecimento destas obrigações e experiência já adquirida no interior da sociedade, proporcionando assim um conflito entre os Administradores, ao ponto do Administrador do pelouro comercial ter invocado a existência de desvio das receitas de bilheteira e, conseqüentemente, ter sido largamente divulgado em jornais de negócios e desportivos a falta de transparência deste processo.

A falta de numeração dos bilhetes de ingresso não permite o controlo efectivo de bilhetes vendidos versus receitas de bilheteira, pese embora os canais de venda utilizados serem de confiança e ter-se procedido à guarda dos bilhetes excedentes.

- **AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS E DÍVIDAS A PAGAR**

Na aquisição de bens e serviços não era adoptada a emissão de nota de encomenda para cada aquisição. Nas facturas de compras não existia evidência da recepção dos bens e serviços bem como a autorização de assunção de responsabilidade a pagar.



• SEGREGAÇÃO DE FUNÇÕES

Após uma recolha aleatória das facturas referentes à aquisição de bens de investimento relativos à construção da infra-estrutura desportiva, constatou-se a falta de evidência de **conferência** de contas, a falta de **autorização** de responsabilidade a **pagar** e sua respectiva contabilização, falta de conformidade de serviços prestados através de auto de medição produzido pela entidade fiscalizadora. Esta ausência de procedimentos pela parte da SGA não foi, porém, impeditiva da liquidação, por parte do IFT, órgão responsável pelo pagamento por conta da SGA, porquanto aquele instituto afirmou ter, na sua resposta, cuidado do escrutínio dos documentos, nomeadamente através da verificação técnica realizada por um Engenheiro Civil do seu corpo técnico.

Nas aquisições de bens e serviços relativos ao exercício económico de 2000, constatou-se a inexistência dos mesmos elementos de controlo interno relativos à nota de encomenda / consulta de mercado / recepção de bens e serviços / autorização de responsabilidade e evidência de modo de pagamento.

• SUBSÍDIOS OBTIDOS

O processo de informação financeira não evidenciava, em separado, os subsídios públicos e outros obtidos, bem como, os fins a que se destinavam, nomeadamente investimento ou exploração.

• PESSOAL

O processamento e liquidação dos salários não foram previamente autorizados pela Administração, de modo a que se assegurassem o correcto registo de emprego / processamento mensal de horas normais e extraordinárias.

7.3 CONTROLOS OPERACIONAIS

Não existia, à data da auditoria (meados de 2001), um Manual de operações que estabelecesse princípios e normas sobre a utilização da pista, o relacionamento com os clubes organizadores e que previsse planos de contingência.

A empresa dependia da experiência de um só colaborador, nomeadamente do Director de operações, que se encontrava na dependência do pelouro desportivo, isto é, do Presidente do CA, não se cuidando nem se promovendo a retenção dos seus conhecimentos, nem a afectação de, pelo menos, um outro recurso humano para o substituir nas suas faltas e impedimentos.

Constatou-se que não era exercido um controlo efectivo, que permitisse corrigir as anomalias que afectavam o funcionamento de certos equipamentos relacionados com a operação e segurança da pista, nomeadamente anomalias com carácter de permanência em diversos monitores e câmaras no sistema de CCTV, tal como consta, ainda, dos relatórios da ACDME.



7.4 COMUNICAÇÃO EMPRESARIAL

A SGA não tinha uma política definida para a comunicação empresarial externa e interna, compreendendo-se essa lacuna face à inexistência de uma estratégia empresarial clara e formalizada.

Os folhetos empresariais que a SGA utilizava para divulgar o seu produto e o dar a conhecer aos clientes, e potenciais clientes, apresentavam anomalias, **nomeadamente erros formais de escrita**, tendo a sua elaboração dependido das sugestões do Director de Operações e do Presidente do CA complementadas com a experiência das empresas gráficas que os produziram, prescindindo-se, desse modo, do recurso a serviços externos especializados em comunicação empresarial.

7.5 A GESTÃO E O SISTEMA DE CONTROLO

Os próprios Administradores não confiavam na fiabilidade e racionalidade dos controlos existentes ao nível das funções associadas ao desempenho de cada pelouro.

Refira-se que no exercício económico do 2000, as contas da sociedade foram aprovadas apenas com o voto favorável do accionista público – IFT - que nos termos das respectivas actas da Assembleia Geral, se considerava esclarecido e informado sobre os pontos críticos apontados pelo accionista privado.

Por último, e no que respeita ao acompanhamento e integração dos controlos de diversa natureza, sublinhe-se que não se encontrava estabelecido nem planeado o desenvolvimento de um sistema de informação para a gestão que possibilitasse a integração da informação respeitante ao pelouro desportivo e comercial e a função financeira.



8 EVENTOS SUBSEQUENTES – ALTERAÇÃO DA ESTRUTURA ACCIONISTA E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Na sequência de conversações entre o Grupo Grão-Pará e a Caixa Geral de Depósitos, com o objectivo de regularização das dívidas a favor da CGD, foi estabelecido um acordo entre as partes, que alterou a estrutura accionista da SGA.

1. Em 8 de Fevereiro de 2002, os Conselho de Administração da Autodril – SGPS - SA, da Caixa Geral de Depósitos, SA, e da Parpública – SGPS - SA, estabeleceram um **contrato promessa de compra e venda e cessão de créditos** nos seguintes termos:
 - a) A Autodril SGPS detém uma participação social de 49% no capital social da Sociedade Imobiliária do Autódromo Fernanda Pires da Silva, SA, que é a actual proprietária dos terrenos onde está implantado a infra-estrutura desportiva, conhecida pelo Autódromo do Estoril. Igualmente detém uma participação social de 49% no capital social da SGA – Sociedade Gestora do Autódromo, SA, que possui e gere a infra-estrutura desportiva do Autódromo do Estoril;
 - b) A Parpública é uma empresa participada exclusivamente pelo Estado, que tem por objecto social a aquisição e gestão de participações sociais. O Estado, através do despacho n.º 1944-A/01-SETF, de 17-12-2001, e do despacho n.º 185/02-MF, de 30-01-2002, manifestou o propósito de adquirir a totalidade da posição social da Autodril nas sociedades mencionadas na alínea anterior, por um valor contratualmente previsto neste contrato;
 - c) A Autodril está interessada em vender as suas participações nas referidas sociedades, no pressuposto e condição de, simultaneamente, ser acordado com a CGD a regularização de determinadas dívidas àquela instituição financeira por parte das sociedades que se integram no denominado Grupo Grão-Pará;

A Autodril SGPS promete vender à Parpública, e esta promete comprar a totalidade das acções, legitimamente detidas na Soc. Imobiliária do Autódromo Fernanda Pires da Silva e na SGA, livres de ónus, encargos e responsabilidades e quaisquer outras limitações com excepção das constantes dos estatutos das referidas sociedade, pelo valor global de 17 457 926,00 euros (dezassete milhões quatrocentos e cinquenta e sete mil novecentos e vinte seis euros), através de cheque cruzado à ordem da CGD.

As acções prometidas serão transmitidas na definida e prevista data de Fecho do Acordo, celebrado nesta data entre a CGD, e a Imobiliária Construtora Grão-Pará, SA e a Matur – Soc. de Empreendimentos Turísticos da Madeira, SA, o qual não deverá ultrapassar, 8 de Abril de 2002.



Nesta mesma data, a CGD, a Imobiliária Construtora Grão-Pará, SA e a Matur, SA, representada pelos seus legítimos Administradores estabeleceram um **acordo conjunto**, com o objectivo de regularização de todas as dívidas e compromissos das sociedades Imobiliária Construtora Grão-Pará e a Matur para com aquela instituição de crédito.

O acordo conjunto relativo à cessão de crédito aponta para que a sociedade Autodril SGPS efectuará a favor da CGD o crédito de Euros: 17 457 926,00, que a mesma deterá sobre a sociedade Parpública SGPS – SA. Este crédito resulta do preço de venda das acções a alienar pela Autodril e são representativas do capital social da SGA e da Sociedade Imobiliária do Autódromo Fernanda Pires da Silva, SA.

Assim, a partir da data de celebração definitiva do Fecho deste Acordo, o que implica aquisição das acções pela Parpública, a SGA passará a ser uma sociedade de capitais exclusivamente públicos.

A partir daquela data serão várias as consequências que se poderão projectar sobre a SGA, nomeadamente:

- Recomposição do CA, assinalando-se a saída do Administrador por parte do accionista privado e, consequente, a sua substituição por um Administrador a indicar pela Parpública;
- Extinção do conflito institucional ao nível do Órgão de Gestão;
- Oportunidade para a definição de uma missão e das linhas de acção estratégica para a SGA em torno dos interesses públicos;



9 DESTINATÁRIOS

Deste Relatório devem ser remetidos exemplares às seguintes entidades:

- À **Assembleia da República**, designadamente:
 - Presidente da AR
 - Comissão de Economia e Finanças
 - Comissão de Execução Orçamental
 - Líderes dos Grupos Parlamentares.

- Ao **Governo**, através:
 - Primeiro-Ministro;
 - Ministra de Estado e das Finanças;
 - Ministro da Economia.

- Aos actuais accionistas públicos, a saber:
 - IFT;
 - PARPÚBLICA.

- À SGA, através do Presidente do seu CA.

- Ao representante do Ministério Público junto do Tribunal de Contas, ao abrigo do n.º 4 do artigo 29º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.

10 PUBLICIDADE

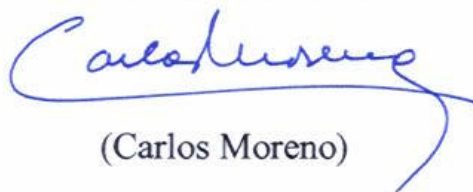
Após entrega às entidades discriminadas no número precedente, deve o presente Relatório ser divulgado, em tempo oportuno e pela forma mais adequada, pelos diversos meios de Comunicação Social e inserido no *site* do Tribunal de Contas na Internet (www.tcontas.pt).

11 EMOLUMENTOS

Nos termos do Dec.–Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio Técnico do Tribunal, são devidos emolumentos por parte da SGA – Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, SA., enquanto empresa pública auditada, no montante de €15.516,50 (quinze mil, quinhentos e dezasseis Euros e cinquenta cêntimos).

Tribunal de Contas, em 4 de Julho de 2002

O Conselheiro Relator



(Carlos Moreno)

Os Conselheiros Adjuntos



(José de Castro de Mira Mendes)



(José Alves Cardoso)