

Auditoria à execução financeira da concessão rodoviária em regime de SCUT na Ilha de São Miguel

RELATÓRIO N.º 12/2023 – FS/SRATC

AUDITORIA



T
C **TRIBUNAL DE**
CONTAS

SECÇÃO REGIONAL DOS AÇORES

Relatório n.º 12/2023 – FS/SRATC

**Auditoria à execução financeira da concessão rodoviária
em regime de SCUT na Ilha de São Miguel**

Ação n.º 22/Do44

Aprovação: Sessão ordinária de 15-12-2023

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas

Palácio Canto

Rua Ernesto do Canto, n.º 34

9504-526 Ponta Delgada

Telefone.: 296 304 980

sra@tcontas.pt

www.tcontas.pt

Salvo indicação em contrário, a referência a normas legais reporta-se à redação indicada em apêndice ao presente Relatório.

As hiperligações e a identificação de endereços de páginas eletrónicas referem-se à data da respetiva consulta, sem considerar alterações posteriores.

A informação financeira de suporte à análise, que se encontra expressa em euros, foi convertida para milhões de euros, tendo sido sujeita a arredondamentos. Consequentemente, os valores totais apresentados nos quadros e gráficos podem diferir da agregação numérica direta dos valores que os precedem e que são referenciados ao longo do texto.

Índice

Índice de quadros	6
Índice de gráficos	6
Siglas e abreviaturas	7
Glossário	8
Sumário	10

PARTE I INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I DELIMITAÇÃO DA AÇÃO

1. Fundamento, natureza, objeto e âmbito da ação	12
2. Objetivos	12
3. Fases da auditoria e metodologia	13
4. Condicionantes e limitações	13
5. Contraditório	14

CAPÍTULO II O MODELO DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

6. Definição e arquitetura contratual	15
7. Caso Base	16
8. Fundamentos da opção pela Parceria Público-Privada (PPP)	17
9. Regime legal	18

PARTE II CONCESSÃO RODOVIÁRIA EM REGIME DE SCUT NA ILHA DE SÃO MIGUEL

CAPÍTULO I CARACTERIZAÇÃO GENÉRICA DO CONTRATO

10. Antecedentes	20
11. Ficha técnica da concessão	20
12. Matriz de partilha de riscos	22
13. Financiamento do projeto	24
13.1. Constituição da sociedade-veículo	24
13.2. Contrato de financiamento	24
13.3. Recursos alocados pelo parceiro privado	25

PARTE III OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA

CAPÍTULO I

ENCARGOS SUPORTADOS PELO ORÇAMENTO REGIONAL

14.	Pagamento de portagens virtuais	26
	<i>14.1. Sistema de contagem e classificação de tráfego</i>	26
	<i>14.2. Fórmula de cálculo e sua aplicação</i>	27
	<i>14.3. Validação dos dados de suporte à faturação emitida</i>	29
	<i>14.4. Condições de pagamento</i>	30
15.	Compensações financeiras resultantes de decisões arbitrais	30
16.	Encargos com consultores	32
17.	Estimativa dos pagamentos de portagens virtuais até 2036	34

CAPÍTULO II

DESEMPENHO DO PROJETO

18.	Cenário de referência	35
19.	Receitas da concessão	35
	<i>19.1. Cobrança de portagens virtuais</i>	35
	<i>19.2. Outras receitas</i>	36
20.	<i>Performance</i> económica e financeira da concessionária	37
	<i>20.1. Indicadores económico-financeiros</i>	37
	<i>20.2. Evolução dos critérios-chave</i>	39
	20.2.1. Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) acionista	39
	20.2.2. Rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD)	40
21.	Eventuais benefícios sombra	41

CAPÍTULO III

MONITORIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA DO CONTRATO

22.	Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão	43
	<i>22.1. Constituição e missão</i>	43
	<i>22.2. Funcionamento e atividade desenvolvida</i>	43
23.	Procedimentos de monitorização e controlo adotados	45
	<i>23.1. Controlo da remuneração em função do desempenho</i>	45
	23.1.1. Contagem e classificação do tráfego	45
	23.1.2. Certificação da faturação emitida pela concessionária	45
	23.1.3. Sinistralidade	47
	23.1.4. Disponibilidade das vias	47
	<i>23.2. Controlo da qualidade do serviço</i>	48

23.2.1. Manutenção das vias	48
23.2.2. Áreas de serviço	49
23.2.3. Reclamações dos utentes	49
24. Obrigações de informação da concessionária	50

CAPÍTULO IV GESTÃO DOS RISCOS EMERGENTES DA CONCESSÃO

25. Eventuais processos de reposição de equilíbrio financeiro	51
26. Aumento do número de vias	52

PARTE IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

27. Principais conclusões	54
28. Recomendações	58

Decisão	59
---------	----

Conta de emolumentos	60
----------------------	----

Ficha técnica	61
---------------	----

Anexos	62
--------	----

Apêndices

I. Metodologia	78
II. Legislação citada	79
III. Lanços que integram a Concessão	80
IV. Matriz de partilha de riscos	81
V. Faturação respeitante ao pagamento das portagens virtuais	82
VI. Desvios das projeções de tráfego – Tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE) 2012-2022	84
VII. Índice do dossiê corrente	85

Índice de quadros

Quadro 1 – Ficha técnica da concessão.....	22
Quadro 2 – Pedidos de compensação financeira.....	31
Quadro 3 – Encargos com consultores	33
Quadro 4 – Indicadores económico-financeiros da EUROSCUT Açores, S.A.	37
Quadro 5 – Rácio de cobertura anual do serviço da dívida.....	41

Índice de gráficos

Gráfico 1 – Tráfego – Projeções vs. Real – 2012-2022	36
Gráfico 2 – Cobrança de portagens SCUT – Projeções vs. Real – 2012-2022	36

Siglas e abreviaturas

BAFO	—	<i>Best and Final offer</i>
CAPEX	—	<i>Capital Expenditure</i>
CCP	—	Código dos Contratos Públicos
cf.	—	Confrontar
Cl.	—	Cláusula
COVID-19	—	<i>Corona Virus Disease – 19</i>
doc.	—	Documento
doc. ^{os}	—	Documentos
DROP	—	Direção Regional das Obras Públicas
EACC	—	Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão
EUROSCUT Açores, S.A.	—	EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A.
ERD	—	Estação de recolha de dados
GeRFiP	—	Gestão de Recursos Financeiros em modo Partilhado
IVA	—	Imposto sobre o valor acrescentado
IRC	—	Imposto sobre o rendimento de pessoas coletivas
LOPTC	—	Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas
OPEX	—	<i>Operating Expenditure</i>
p.	—	Página
pp.	—	Páginas
RAA	—	Região Autónoma dos Açores
RCASD	—	Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida
S.A.	—	Sociedade Anónima
SCUT	—	Sem cobrança para o utilizador
SPV	—	<i>Special Purpose Vehicle</i>
SRATC	—	Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas
SRFPAP	—	Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública
SRTMI	—	Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas
TIR	—	Taxa Interna de Rentabilidade
TMDA	—	Tráfego Médio Diário Anual
TMDAE	—	Tráfego Médio Diário Anual Equivalente
VAL	—	Valor Atual Líquido

Glossário

A

Áreas de serviço – áreas, marginais aos lanços, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos seus utentes, designadamente postos de abastecimento de combustível, estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares e zonas de repouso e de estacionamento.

B

Banco de dados da concessão – sistema de informação, em formato digital e em suporte físico, contendo os dados fundamentais para o funcionamento da concessão.

Banda – intervalo de valores de tráfego medido em veículos equivalentes multiplicado pelos quilómetros diários, compreendido, para cada ano civil da concessão, entre o limite superior e o limite inferior definido no Contrato de Concessão (Anexo III do Contrato de Concessão).

Bases da Concessão – quadro geral da regulamentação da Concessão, estabelecido pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A](#), de 2 de novembro, retificado pela [Declaração de Retificação n.º 83/2006](#), de 19 de dezembro.

Benefícios sombra – benefícios financeiros não considerados contratualmente no Caso Base que potenciam o aumento da rentabilidade do parceiro privado sem qualquer contrapartida para a Região Autónoma dos Açores.

C

CAPEX – *Capital Expenditure* (Despesas de capital).

Cash Flow – fluxo de caixa gerado pelo projeto, que corresponde à diferença entre os *inflows* (entradas de caixa) e os *outflows* (saídas de caixa).

Caso Base – peça contratual que representa o modelo ou a equação financeira sobre o qual assentam os pressupostos macroeconómicos e microeconómicos do projeto/traduz a condição financeira do parceiro privado. No caso da presente concessão, é o modelo que consta do Anexo IV do Contrato de Concessão e subsequente alteração que ocorra devido à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da cláusula 80.ª do Contrato de Concessão.

Claw back – mecanismo de partilha de benefícios entre a concessionária e a concedente.

Contrato de Concessão – contrato que rege a Concessão, incluindo todos os aditamentos e alterações que o mesmo sofrer.

E

EBITDA ajustado – resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e de impostos, expurgados das variações de provisões e do justo valor de instrumentos financeiros derivados (contratos *swap*)¹.

Estação de Recolha de Dados – equipamentos de contagem, classificação e diferenciação de tráfego instalados em cada um dos lanços que integram as vias concessionadas.

O

OPEX – *Operating Expenditure* (despesas operacionais).

P

Período Inicial da Concessão – período de tempo não inferior a quatro anos, que se inicia às 24 horas do dia da assinatura do Contrato de Concessão e que termina, consoante ocorra primeiro, às 24 horas do último dia do mês em que se verifique a entrada em serviço efetivo de todos os lanços; ou no quinto aniversário da assinatura do Contrato de Concessão, desde que: se encontre construída 90% da extensão total dos lanços e se encontrem em serviço efetivo os lanços correspondentes ao Eixo Sul, nos termos das Bases da Concessão. No caso da presente concessão, esse período terminou no dia 15-12-2011.

Portagem SCUT – importância que a concessionária tem a receber da concedente em função dos níveis de tráfego registados nas vias concessionadas, nos termos do Contrato de Concessão.

Project Finance – modalidade de financiamento associada à execução de investimentos de grande envergadura, com elevado recurso a capitais alheios, cujo reembolso é essencialmente assegurado pelos *cash-flows* gerados pelo próprio projeto. Concretiza-se através da criação de uma sociedade veículo (SPV) exclusivamente dedicada ao desenvolvimento do projeto.

¹ Ao longo do relatório, as referências EBITDA devem ser entendidas como sendo EBITDA ajustado.

R

Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida – em qualquer ano t , corresponde ao quociente entre o *cash flow* disponível para o serviço da dívida sénior no ano t e o serviço da dívida sénior no ano t , calculado nos termos do Caso Base.

S

SPV – *Special Purpose vehicle* – empresa criada com o propósito de desenvolver o projeto financiado na modalidade de *Project Finance*.

T

TIR do projeto – Taxa Interna de Rentabilidade do projeto – taxa de remuneração média anual dos capitais (próprios e alheios) investidos no projeto. Resulta do confronto entre os montantes investidos e o *cash flow* total do projeto (recursos anualmente libertos pela exploração que ficam disponíveis para fazer face ao serviço da dívida e ao pagamento de dividendos aos acionistas). É a taxa a que o Valor Atual Líquido é igual a zero.

TIR Acionista – Taxa Interna de Rentabilidade para os acionistas – taxa a que é remunerado o capital aplicado pelos acionistas no financiamento do projeto. Resulta do confronto destes fundos com o *cash flow* acionista, ou seja, com os recursos libertos pela exploração que ficam disponíveis após a liquidação de todos os gastos de exploração e da satisfação do serviço da dívida.

V

VAL – Valor Atual Líquido – corresponde ao somatório de todas as entradas (*inflows*) e saídas (*outflows*) de caixa durante a vida útil do projeto, atualizadas para uma determinada data, utilizando para o efeito uma taxa de desconto que, no presente caso, foi fixada em de 7,5%.

Value for Money – valor do dinheiro segundo os princípios da eficiência, eficácia e economia.

Veículos equivalentes – conversão do número de veículos pesados em veículos ligeiros, para efeitos do cálculo do tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE). Nos termos do Contrato de Concessão, um veículo pesado equivale a 2,2 veículos ligeiros.

Vias concessionadas – conjunto dos lanços que constituem o objeto da concessão.

Sumário

O que auditámos?

Na sequência de solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o Tribunal de Contas realizou a presente auditoria com o propósito de:

- apurar as verbas despendidas pela Região Autónoma dos Açores com a execução do Contrato de Concessão rodoviária em regime SCUT (sem cobrança ao utilizador) na ilha de São Miguel, efetuando, igualmente, uma estimativa das verbas que se prevê despende até ao respetivo termo, em 15-12-2036;
- analisar a execução financeira do referido Contrato;
- apurar o retorno proporcionado pelo projeto aos acionistas do parceiro privado, expresso pela taxa interna de rentabilidade (TIR acionista);
- apreciar a atividade desenvolvida pela Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão (EACC) no âmbito das atribuições que lhe foram cometidas em matéria de acompanhamento e monitorização administrativa e financeira do Contrato, aferindo a adequação e eficácia dos mecanismos implementados.

O que concluímos?

- Até ao final de 2022, a Região Autónoma dos Açores despendeu a quantia global de, pelo menos, 323,4 milhões de euros com a execução do Contrato de Concessão rodoviária em regime SCUT (sem cobrança ao utilizador) na ilha de São Miguel, dos quais:
 - 313,3 milhões de euros com o pagamento de portagens virtuais à EUROSCUT Açores, S.A.;
 - 8,1 milhões de euros atribuídos à concessionária, a título de indemnização por imprevisão, na sequência da crise económico-financeira de 2008, em execução de uma decisão arbitral tomada em 06-07-2016;
 - pelo menos, 2 de milhões de euros, referentes a encargos incorridos com a contratação de consultores para apoio nas áreas técnica, jurídica e financeira da Concessão.
- Estima-se que o valor nominal dos encargos a suportar pela Região Autónoma dos Açores com o pagamento de portagens virtuais até ao termo da concessão, em 2036, ascenda a 785,5 milhões de euros (com o IVA incluído, à taxa de 16%), verba que não incorpora o montante de 12,1 milhões de euros peticionado no âmbito do processo de reequilíbrio financeiro em curso, com fundamento nos impactos da COVID-19 na concessão.
- Com base no modelo financeiro atualizado disponibilizado pela concessionária, contemplando os dados reais registados até ao final de 2022 e as novas projeções de tráfego até ao final da concessão, constata-se que a TIR acionista

estimada é de 3,23%, inferior em 4,5 pontos percentuais à prevista no Caso Base inicial.

- Observou-se um elevado grau de informalidade subjacente ao funcionamento da Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão (EACC), no âmbito dos poderes de monitorização das vertentes administrativa e financeira da concessão que lhe foram conferidos, facto indiciador de uma deficiente monitorização e gestão, por parte da Região Autónoma dos Açores, dos riscos emergentes do Contrato de Concessão, circunstâncias que não acautelam a salvaguarda do interesse do erário público regional.
- O pedido de reequilíbrio financeiro apresentado pela concessionária, com fundamento nos impactos da COVID-19, assim como a verificação dos pressupostos contratuais que determinam a necessidade de se proceder ao aumento do número de vias em três troços da concessão, constituem factos que configuram riscos contingentes para o erário público regional, estimados em 141 milhões de euros, sendo suscetíveis de implicar uma pressão adicional sobre as finanças públicas regionais.

O que recomendamos ao Governo Regional dos Açores?

- Adotar as medidas necessárias para que a Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão passe a exercer uma efetiva e eficaz monitorização administrativa e financeira do contrato, definindo os procedimentos a adoptar para o efeito, os responsáveis pela sua implementação e a periodicidade para o reporte das atividades desenvolvidas, em adequado suporte documental.
- Acompanhar a execução do contrato de concessão e, se necessário, intervir no sentido de proceder a eventuais ajustamentos, sobretudo aquando da apresentação de novos pedidos de reequilíbrio financeiro.

PARTE I INTRODUÇÃO

Capítulo I Delimitação da ação

1. Fundamento, natureza, objeto e âmbito da ação

- 1 Na sequência de solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores², foi prevista no programa de fiscalização da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas³ a realização de uma auditoria à execução financeira da concessão rodoviária em regime de SCUT na Ilha de São Miguel.
- 2 A ação, com a natureza de auditoria de conformidade, tem por objeto o Contrato de Concessão celebrado em 15-12-2006 entre a Região Autónoma dos Açores⁴ e a EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A. (doravante, EUROSCUT Açores, S.A.).
- 3 A entidade auditada é a Região Autónoma dos Açores através dos departamentos governamentais Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública (doravante, SRFAP), e Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (doravante, SRTMI).
- 4 O âmbito temporal da ação abrange os exercícios de 2006 a 2022, sem prejuízo de se considerarem as projeções constantes do modelo financeiro atualizado.

2. Objetivos

- 5 A auditoria tem como objetivos:
 - analisar a execução financeira do Contrato e o cumprimento, por parte da concessionária, das obrigações a que a mesma se encontra contratualmente vinculada;

² Cf. Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 8/2022/A, aprovada em 14-01-2022, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 39, de 24-02-2022, p. 2, e no *Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores*, I série, n.º 25, de 25-02-2022, pp. 896 e 897.

³ O programa de fiscalização para 2023 foi aprovado por Resolução do Plenário Geral do Tribunal de Contas, em sessão de 15-12-2022, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 4, de 05-01-2023, p. 189, sob o n.º 6/2022, e no *Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores*, II série, n.º 7, de 10-01-2023, sob o n.º 1/2023.

⁴ No ato representada pelos titulares da Vice-Presidência do Governo Regional e pelo Secretário Regional da Habitação e Equipamentos, departamentos que, à data, eram competentes em matéria de finanças e de obras públicas, respetivamente. Atualmente, no âmbito da estrutura orgânica do XIII Governo Regional dos Açores, tais matérias são da competência, respetivamente, da Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (cf. artigos 1.º e 2.º do Anexo I do *Decreto Regulamentar Regional n.º 14/2022/A*, de 2 de setembro, e artigos 2.º e 3.º do Anexo I do *Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2022/A*, de 5 de setembro).

- apurar as verbas despendidas pela Região Autónoma dos Açores com a execução do Contrato de Concessão, efetuando, igualmente, uma estimativa dos montantes que se prevê despende até ao respetivo termo, em 15-12-2036;
- determinar o retorno proporcionado pelo projeto aos acionistas do parceiro privado – a EUROSCUT Açores, S.A. – informação refletida na taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista;
- avaliar o processo de gestão e acompanhamento do Contrato por parte da Região Autónoma dos Açores, nomeadamente dos mecanismos e procedimentos implementados para proceder à monitorização e fiscalização da *performance* operacional e financeira da concessão e à gestão dos potenciais riscos daí emergentes para o erário público regional.

3. Fases da auditoria e metodologia

- 6 A realização da auditoria compreendeu as fases de planeamento, execução e elaboração do relato e do relatório⁵, sendo, em cada momento, adotados os procedimentos suportados nas metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, nomeadamente no seu Manual de Auditoria – Princípios fundamentais⁶ e nas Linhas de Orientação (*Guide lines*) e Procedimentos para o desenvolvimento de Auditorias Externas a Parcerias Público-Privadas⁷, documentos que têm por base os princípios definidos nas Normas da INTOSAI – *International Organisation of Supreme Audit Institutions*, designadamente as referentes à auditoria de conformidade.^{8/9}
- 7 Os documentos que fazem parte do dossiê corrente constam de ficheiros eletrónicos e estão identificados no [Apêndice VII](#) por um número e uma breve descrição do seu conteúdo. O número de cada documento corresponde ao nome do ficheiro que o contém. Nas referências feitas a esses documentos ao longo do relatório identifica-se apenas o respetivo número e, se for o caso, a página do ficheiro.

4. Condicionantes e limitações

- 8 Não se verificaram obstáculos ao normal desenvolvimento da ação, sendo de destacar a total disponibilidade e colaboração prestadas pelas entidades auditadas, bem como pela EUROSCUT Açores, S.A.
- 9 Todavia, cabe assinalar que não foi possível obter junto da SRTMI informação completa acerca das despesas incorridas até 2012 com a contratação de consultores externos para prestar apoio nas vertentes técnica, jurídica e financeira associadas ao Contrato de

⁵ As fases da auditoria encontram-se detalhadas no [Apêndice I](#).

⁶ Aprovado pelo Plenário da 2.ª Secção, em sessão de 29-09-2016.

⁷ Aprovado em 2008.

⁸ Cf. ISSAI 400 e 4000 – *Norma para Auditoria de Conformidade*, ambas emitidas pela INTOSAI – *International Organisation of Supreme Audit Institutions*.

⁹ A principal legislação citada no presente relatório encontra-se elencada no [Apêndice II](#).

Concessão, facto que a entidade auditada justificou com os constrangimentos decorrentes da transição operada naquele ano para o novo sistema contabilístico¹⁰.

5. Contraditório

- 10 Em conformidade com o disposto nos artigos 13.º e 87.º, n.º 3, da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (LOPTC), o relato foi remetido aos departamentos governamentais do XIII Governo Regional – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, e às partes interessadas – Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão e EUROSCUT Açores, S.A., para se pronunciarem, querendo.
- 11 Obtiveram-se respostas de todas as entidades¹¹, as quais foram tidas em conta na elaboração do Relatório.
- 12 Nos termos do disposto na parte final do n.º 4 do artigo 13.º da LOPTC, as respostas obtidas encontram-se integralmente reproduzidas nos Anexos I a III ao presente Relatório.

¹⁰ A obtenção desta informação implicava um processo moroso e complexo de pesquisa de documentação no arquivo “morto” da entidade, cuja rastreabilidade se encontrava seriamente prejudicada em virtude de não ter sido adotado um critério uniforme na classificação daqueles documentos, a que acresce o facto de o sistema informático, aquando da transição para o novo referencial contabilístico, não ter assegurado a integração dos dados anteriores a 2013.

¹¹ A Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão aderiu à resposta apresentada pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas.

Capítulo II

O modelo de contratação pública das Parcerias Público-Privadas

6. Definição e arquitetura contratual

- 14 As parcerias público-privadas (PPP) constituem a expressão de uma nova perspetiva que emergiu nos anos 90 do século XX acerca do papel do sector privado na provisão de serviços e de infraestruturas públicas essenciais ao desenvolvimento económico e à promoção do bem-estar social.
- 15 De acordo com a Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico, as parcerias público-privadas «(...) são acordos de longo prazo entre o governo e um parceiro privado por meio dos quais o parceiro privado fornece e financia serviços públicos utilizando um ativo fixo partilhando os riscos associados»¹².
- 16 Esta colaboração entre os sectores público e privado abrange, atualmente, um vasto leque de sectores de atividade, assumindo particular relevância em Portugal as parcerias público-privadas no âmbito do sector rodoviário.
- 17 No contexto específico deste sector, a maioria dos acordos de parceria têm sido formalizados através de um contrato de concessão, nos termos do qual a entidade privada se compromete a projetar, financiar, construir e gerir determinadas infraestruturas rodoviárias, recebendo em contrapartida uma remuneração paga pelo ente público, de acordo com o modelo contratualmente estabelecido para o efeito¹³.
- 18 Para financiar a construção daquelas infraestruturas, as entidades privadas recorrem frequentemente ao *Project Finance*, modalidade geralmente associada à execução de investimentos de grande envergadura, na qual os fluxos de caixa gerados pelo projeto constituem a principal, senão única, garantia das entidades financiadoras¹⁴, circunstância que a diferencia de outras alternativas de financiamento, em que o risco de crédito é mitigado pela possibilidade de o património do devedor responder por eventuais situações de incumprimento ou pela prestação de outras garantias aos credores.
- 19 A montagem destas operações tem subjacente a criação de uma entidade exclusivamente dedicada ao projeto – a sociedade-veículo¹⁵ –, que habitualmente integra um núcleo restrito de acionistas, caracterizando-se ainda por evidenciar elevados níveis de endividamento

¹² Cf. sítio na *Internet* da [Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico](#).

¹³ Em função dos riscos assumidos pelo parceiro privado, a respetiva remuneração poderá contemplar componentes relacionadas com a disponibilidade das vias e com a sua utilização, ou apenas uma destas componentes.

¹⁴ Por norma, um sindicato bancário, atenta a elevada expressão dos recursos financeiros envolvidos nestas operações e riscos associados, que deste modo são partilhados pelas diversas entidades participantes.

¹⁵ Do inglês, *Special Purpose Vehicle* (SPV).

(alavancagem), na ordem dos 80% a 90% do investimento total¹⁶, recursos que em regra são disponibilizados por um consórcio ou sindicato bancário.

- 20 A obtenção desta elevada capacidade de endividamento a taxas de juro competitivas pressupõe que a sociedade-veículo transfira para terceiros parte substancial dos riscos associados ao projeto, o que normalmente se concretiza através da celebração de contratos – não raras vezes envolvendo entidades do universo empresarial dos seus acionistas – que têm por objeto a construção e até mesmo aspetos parciais da atividade de exploração e manutenção da infraestrutura. De igual modo, o risco financeiro associado à volatilidade da taxa de juro é normalmente transferido para uma entidade financeira externa ao sindicato bancário financiador, a coberto de um contrato *swap* de taxa de juro fixa.
- 21 Todo este complexo de contratos que emerge do contrato de concessão assenta num modelo financeiro designado de Caso Base¹⁷, peça contratual que o integra e contém um conjunto de pressupostos e projeções relativas à evolução de determinadas variáveis macroeconómicas (Produto Interno Bruto, inflação, taxas de juro, entre outros) suscetíveis de condicionar o desempenho do projeto, bem como uma estimativa dos custos de investimento, rendimentos e gastos associados ao mesmo, abrangendo todo o período da concessão.
- 22 Neste contexto, assumem particular relevância os contratos celebrados com as entidades financiadoras, nos termos dos quais são estabelecidas regras para a aplicação dos fluxos de caixa gerados pelo projeto, sendo esta a principal fonte de recursos para o pagamento do serviço da dívida.
- 23 Assim, e de acordo com aquelas regras, tais recursos apenas poderão ser distribuídos pelos acionistas após a satisfação integral dos compromissos contratualmente assumidos com todos os financiadores do projeto¹⁸.
- 24 Em síntese, o contrato de concessão constitui o núcleo essencial de outros contratos e acordos instrumentais celebrados pela sociedade-veículo, com o propósito de transferir para outras entidades a maioria dos riscos associados ao projeto, de modo a garantir o acesso a financiamento ao mais baixo custo possível.

7. Caso Base

- 25 O conjunto de estimativas que integram o Caso Base constitui o quadro de referência que subjaz à proposta do parceiro privado apresentada em sede de procedimento concursal, documento essencial para a avaliação do mérito das propostas em confronto e da respetiva conformidade com a salvaguarda do interesse público, requerendo, por conseguinte, uma

¹⁶ Nível de alavancagem ou *leverage*. Sobre o assunto, é de assinalar que no âmbito de uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas a seis concessões rodoviárias em regime de portagem SCUT no Continente, verificou-se que as respetivas estruturas de financiamento apresentavam níveis de alavancagem que oscilavam entre os 68% e 98% (cf. [Relatório n.º 14/2003](#) – 2.ª Secção, de 15-05-2003, p. 49).

¹⁷ Doc. 01.08.

¹⁸ Designando-se, por isso, de *residual claims*.

análise criteriosa, por parte do ente público contratante, dos pressupostos que lhe estão subjacentes.

- 26 Ultrapassada a fase negocial e selecionada a proposta vencedora, o respetivo Caso Base passa a integrar o contrato de concessão celebrado pelas partes, assumindo um papel central no processo de avaliação periódica da *performance* financeira do projeto, por simples comparação dos resultados reais obtidos com as estimativas vertidas naquele documento.
- 27 A utilidade do Caso Base não se esgota na validação do mérito das propostas na fase concursal, nem na relevância assumida no contexto da avaliação do desempenho da concessionária, na fase de exploração do projeto. Esta peça contratual constitui, regra geral, a equação financeira com base na qual será efetuada a reposição do equilíbrio da concessão, na eventualidade de ocorrer algum evento que confira tal direito à concessionária.

8. Fundamentos da opção pela Parceria Público-Privada (PPP)

- 28 A salvaguarda do interesse público exige que a opção pelo modelo de contratação da parceria público-privada seja sustentada numa análise do *value for money*, que evidencie a sua mais valia face à alternativa da contratação tradicional, em linha com as melhores práticas internacionais sobre a matéria¹⁹.
- 29 O conceito de *value for money* é definido como a utilidade retirada de cada aquisição ou de cada gasto público. O propósito é o de maximizar a eficiência na utilização dos recursos públicos, ponderando aspetos relacionados com o custo e a qualidade dos serviços prestados, de modo a alcançar o benefício máximo com os recursos disponíveis, promovendo deste modo a economia, eficiência e eficácia na sua aplicação.
- 30 Neste contexto, é comumente aceite que uma correta partilha de riscos constitui fator determinante para a geração de *value for money* numa parceria público-privada, devendo os mesmos ser alocados às partes que revelem maior capacidade para os gerir de modo mais eficiente.
- 31 Estando em confronto modelos de contratação com níveis de complexidade e de envolvimento do parceiro privado muito distintos²⁰, a opção pela parceria público-privada carece assim de ser confrontada com o modelo de contratação tradicional, circunstância que apela à utilização do designado «comparador do sector público».
- 32 A análise a efetuar deverá igualmente ponderar aspetos relacionados com a incidência orçamental dos encargos futuros gerados pelas parcerias público-privadas, de modo a

¹⁹ No pressuposto de que um projeto para atingir esta fase – a da escolha do modelo de contratação/financiamento para a sua execução – foi previamente sujeito a uma análise custo/benefício, a qual sustentou a decisão de o implementar em detrimento de outros projetos, tendo em consideração o espaço orçamental disponível.

²⁰ Enquanto na contratação tradicional o parceiro privado se limita, grosso modo, a construir a infraestrutura, na parceria público-privada assume, para além desta, as responsabilidades pela sua conceção, financiamento e exploração, neste caso de acordo com determinados níveis de serviço estipulados pelo ente público, normalmente abrangendo o ciclo de vida da infraestrutura.

aferir a existência de espaço orçamental para os acomodar, sem comprometer excessivamente as gerações futuras, em obediência ao princípio da equidade intergeracional, a que se encontra subordinada a gestão das finanças públicas.

33 Em síntese, uma PPP gerará *value for money* se o VAL dos pagamentos à parceria público-privada for inferior ao VAL do comparador do sector público²¹.

9. Regime legal

34 O conceito e o regime das parcerias público-privadas foi introduzido no ordenamento jurídico português através do [Decreto-Lei n.º 86/2003](#), de 26 de abril. Até então, o recurso a este tipo de contratação obedecia a regimes específicos aprovados para cada contrato.

35 Neste diploma era já notória a preocupação de acolher algumas das melhores práticas internacionais no âmbito da gestão destes processos, instituindo-se o conceito de comparador do sector público como critério para a avaliação do mérito da parceria público-privada face ao modelo de contratação tradicional, consagrando-se, ainda, regras relativas à identificação e à alocação de riscos entre os parceiros públicos e privados, à partilha dos benefícios financeiros que fluam para o parceiro privado na decorrência da parceria, bem como aos aspetos relacionados com o acompanhamento, a fiscalização e o controlo da respetiva execução por parte das entidades públicas.

36 O citado diploma legal viria a ser alterado pelo [Decreto-Lei n.º 141/2006](#), de 27 de julho, com o propósito de corrigir algumas fragilidades detetadas com a experiência entretanto adquirida, nomeadamente a deficiente alocação de riscos observada em algumas parcerias público-privadas, proporcionando aos parceiros privados taxas de rentabilidade desajustadas do perfil de risco dos projetos, a ausência de mecanismos de partilha de benefícios financeiros a favor do parceiro público ou, ainda, o recurso excessivo a consultadoria externa, conjunto de situações geradoras de elevados encargos para o Estado.

37 Posteriormente, o [Decreto-Lei n.º 111/2012](#), de 23 de maio, veio instituir um novo regime para as parcerias público-privadas, que se mantém atualmente em vigor, com as alterações entretanto introduzidas²².

38 No essencial, este diploma legal veio densificar o conceito de parceria público-privada²³, acentuar a necessidade de se verificar uma efetiva e equilibrada partilha de riscos entre os parceiros público e privado – que passaram a ficar explicitados na designada matriz de riscos, documento que deverá constar em anexo aos contratos, assim como dos benefícios

²¹ Definido como o custo do ciclo de vida da infraestrutura num modelo de contratação tradicional, incluindo potenciais ganhos de eficiência e de qualidade de serviço.

²² Nos termos dos artigos 15.º, n.º 1, e 45.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, este regime deve ainda ser articulado com o Código dos Contratos Públicos, nomeadamente no que respeita à escolha do procedimento e ao regime relativo à partilha de benefícios e novas atividades.

²³ Ao precisar que a «(...) a responsabilidade pelo investimento, financiamento, exploração e riscos associados, incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado» – cf. artigo 2.º, n.º 1, do citado diploma legal.

financeiros gerados durante a vigência do contrato, através da previsão de cláusulas *clawback*²⁴.

- 39 Por último, é de assinalar a criação da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, com responsabilidades e competências no âmbito do desenvolvimento e acompanhamento das parcerias público-privadas, sobretudo em matérias de natureza económica e financeira, numa tentativa de solucionar a assimetria de informação e de conhecimento entre os parceiros público e privado, com clara desvantagem para o primeiro, circunstância suscetível de enfraquecer a respetiva capacidade negocial.

²⁴ Relativamente aos contratos já celebrados, encontra-se prevista a constituição de uma comissão de negociação sempre «(...) que se verifiquem ou sejam invocados factos suscetíveis de fundamentar uma partilha de benefícios ou a sua integral atribuição ao parceiro público, a reposição de equilíbrio financeiro ou a renegociação do contrato (...)» – cf. artigos 7.º e 21.º do mencionado Decreto-Lei.

PARTE II

CONCESSÃO RODOVIÁRIA EM REGIME DE SCUT NA ILHA DE SÃO MIGUEL

Capítulo I

Caracterização genérica do contrato

10. Antecedentes

41 O projeto que subjaz ao contrato em apreciação resulta de uma decisão do Governo Regional tomada em 2001, com o propósito de promover o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias integradas nos eixos estruturantes da ilha de São Miguel «(...) através da atribuição de [uma concessão] em regime de portagem Sem Cobrança aos Utilizadores (SCUT), com financiamento por recurso a um modelo de Parceria Público-Privada (PPP) (...)»²⁵.

42 Na sequência desta decisão, o [Decreto Legislativo Regional n.º 25/2001/A](#), de 31 de dezembro, estabeleceu o regime de realização do concurso público internacional e remeteu para o Conselho do Governo Regional as competências para a sua abertura, a qual se concretizou a coberto da [Resolução do Conselho do Governo n.º 71/2002](#), de 16 de maio, que também aprovou o programa de concurso e o caderno de encargos do procedimento.

43 Concluído o procedimento concursal e selecionada a proposta vencedora²⁶, foram então aprovadas as bases da concessão, através do [Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A](#), de 2 de novembro.

44 Em 15-12-2006, foi celebrado o Contrato de Concessão²⁷ entre a Região Autónoma dos Açores e a EUROSCUT Açores, S.A., tendo por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de portagem SCUT, do conjunto de vias concessionadas na ilha de São Miguel, pelo prazo de 30 anos²⁸.

11. Ficha técnica da concessão

45 De acordo com o Contrato de Concessão²⁹, previa-se que as vias concessionadas atingissem uma extensão total de 93,7 km, dos quais: 47,4 km correspondiam a construção nova³⁰, 26 km a vias já existentes que seriam sujeitas a obras de alteração, reabilitação ou

²⁵ Cf. [Resolução do Conselho do Governo n.º 68/2001](#), de 17 de maio.

²⁶ Foram cinco os agrupamentos concorrentes: Ferrovia Infraestructuras – cuja proposta foi a vencedora –, Scutinsular, Viaçores, Via Panorâmica, Via de S. Miguel e Scutinsular.

²⁷ A minuta do contrato foi aprovada pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 167/2006](#), de 14 de dezembro.

²⁸ O contrato foi visado pelo Tribunal de Contas, em 09-03-2007 (processo de fiscalização prévia n.º 2/2007).

²⁹ Cf. cláusulas 5.2.ª a 5.4.ª (doc. 01.01), assim como o [Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A](#), de 2 de novembro, que aprovou as bases da concessão (Base II, n.ºs 2 a 4).

³⁰ Inclui a construção de 1,5 km de via cuja exploração e conservação foram expressamente excluídas do objeto do contrato.

reformulação e 20,3 km a vias já construídas, incumbindo à concessionária proceder à respetiva conservação e exploração.

46 Todavia, constatou-se que a extensão total das vias concessionadas ascende a 87,47 km³¹, inferior em cerca de 6,2 km à prevista nas bases da concessão e no respetivo Contrato, divergência eventualmente explicada pelas alterações introduzidas ao projeto inicial, na sequência do aditamento ao contrato, celebrado em 08-02-2008, no âmbito do qual as partes concluíram que «(...) [existia] equivalência financeira material entre custos acrescidos e custos evitados na implementação de todas as soluções previstas neste aditamento (...)»³². Consequentemente, a supressão daquela extensão de via não suscitou qualquer alteração nos pressupostos subjacentes ao modelo financeiro do Caso Base.

47 As vias que integram a concessão encontram-se estruturadas em três eixos, a saber:

- Eixo Sul, entre Ponta Delgada e Vila Franca do Campo, com uma extensão de 29,97 km.
- Eixo Norte, entre Lagoa e Ribeira Grande, com uma extensão de 31,85 km.
- Eixo Nordeste, entre Ribeira Grande e Nordeste, com uma extensão de 25,65 km.

48 Tendo por referência o Caso Base, os custos totais de investimento, de operação e de manutenção, da responsabilidade da concessionária, foram estimados, a preços correntes, em 574,2 milhões de euros³³.

49 Perspectivava-se, igualmente, que os encargos financeiros ascendessem a 357,2 milhões de euros³⁴, ou seja, um montante correspondente a 62,2% dos custos totais do investimento, de operação e de manutenção, reflexo de uma estrutura de financiamento do projeto fortemente alavancada:

50 Relativamente às receitas provenientes da cobrança de portagens virtuais, estimava-se que atingissem, em termos nominais, e para todo o período da concessão, o montante de 1 270,8 milhões de euros³⁵, a que correspondia, com referência a 01-01-2006, o valor atual de 307,4 milhões de euros, tendo por referência a taxa de desconto de 7,5%³⁶.

³¹ Para uma perspetiva global acerca das especificidades inerentes aos diversos lanços que integram a concessão, cf. [Apêndice III](#).

³² Doc. 04.03.05.03, considerando H.

³³ Somatório do “Investimento total em Ativos Fixos” (392,8 milhões de euros), com os “Pagamentos de Exploração” (181,4 milhões de euros), em ambos os casos abrangendo todo o período da concessão (doc. 01.08., Caso Base, folha “Cash Flow”, linhas 107 e 85, respetivamente). Cabe assinalar que em linha com a argumentação aduzida pela EUROSCUT Açores, S.A., em contraditório, os custos totais de investimento, de manutenção e de operação foram ajustados em conformidade, excluindo-se os valores referentes ao IVA.

³⁴ Estimativa do montante referente a “Comissões bancárias” e “Despesas financeiras” a incorrer até ao final do projeto (doc. 01.08., Caso Base, folha “Cash Flow”, somatório das linhas 143 e 144).

³⁵ Somatório dos pagamentos de portagens virtuais para todo o período da concessão (linha 72, colunas N a AM). (doc. 01.08., Caso Base – folha “CashFlow”).

³⁶ Taxa de desconto nominal a utilizar no cálculo do valor atual líquido dos pagamentos a efetuar pela Região Autónoma dos Açores, de acordo com o estipulado no ponto 32.3., alínea a) da [Resolução do Conselho do Governo n.º 71/2002](#), de 16 de maio.

- 51 Por seu turno, previa-se que os encargos líquidos a suportar pela Região Autónoma dos Açores em execução do contrato ascendessem, em termos nominais, a 1 264,6 milhões de euros³⁷, importância que atualizada de acordo com os pressupostos acima enunciados ascendia a 325,3 milhões de euros.

Quadro 1 – Ficha técnica da concessão

Data do Contrato de Concessão	15-12-2006
Prazo do Contrato de Concessão	30 anos
Término da concessão	15-12-2036
Extensão das vias concessionadas	87,47 Km
Objeto	Conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, alteração e reabilitação das vias
Custos totais de investimento, operação e manutenção, a preços correntes	574,2 milhões de euros
Encargos financeiros	357,2 milhões de euros
Remuneração da concessionária	Portagens virtuais
Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) do projeto, após impostos	6,44%
Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) acionista	7,73%
Estimativa dos encargos líquidos a suportar pela Região Autónoma dos Açores	1 264,6 milhões de euros, a que corresponde o valor atual de 325,3 milhões de euros, reportado a 01-01-2006, adotando a taxa de desconto de 7,5%

Fonte: Contrato de Concessão e Caso Base.

- 52 A remuneração acionista perspetivada no Caso Base é de 7,73% – TIR acionista, em termos anuais nominais, para todo o prazo da concessão –, a qual não se afigura excessiva face ao risco incorrido pelos parceiros privados³⁸.
- 53 Ainda de acordo com o referido modelo financeiro, a TIR do projeto, após impostos, foi estimada em 6,44%, taxa que reflete a remuneração do conjunto de capitais – próprios e alheios – afetos à execução do investimento.

12. Matriz de partilha de riscos

- 54 O Contrato de Concessão, celebrado em dezembro de 2006, tendo por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração em regime de portagem SCUT de um conjunto de lanços rodoviários, foi contratualizado pelo prazo de 30 anos, findo o qual todos os bens afetos à concessão revertem para a Região Autónoma dos Açores, livres de quaisquer ónus ou encargos e em estado que satisfaça um conjunto de condições contratualmente previstas, relacionadas com a respetiva duração residual³⁹.

³⁷ Verba correspondente ao valor nominal dos pagamentos de portagens SCUT a efetuar durante todo o período da concessão (1 358,7 milhões de euros, incluindo o IVA), deduzida da quantia que a concessionária pagou à Região Autónoma dos Açores pelo direito de exploração dos lanços construídos (17,4 milhões de euros), assim como do montante relativo à estimativa dos impostos sobre o rendimento a pagar pela concessionária até ao final do contrato (76,7 milhões de euros).

³⁸ Tendo igualmente por referência a situação a este nível constatada pelo Tribunal de Contas, no âmbito da auditoria realizada a seis concessões rodoviárias no Continente, cujos resultados constam do [Relatório n.º 14/2003](#) – 2.ª Secção, de 15-05-2003.

³⁹ Cláusulas 5.ª e 77.ª do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

- 55 Por conseguinte, correm por conta e risco da concessionária as atividades acima descritas, incluindo a condução e realização dos processos expropriativos dos bens e direitos necessários ao estabelecimento da concessão, bem como o pagamento de indemnizações ou outras compensações decorrentes dos mesmos⁴⁰.
- 56 Adicionalmente, ao prescindir dos pagamentos por disponibilidade⁴¹, a concessionária assumiu o risco de procura, com a respetiva remuneração a depender, exclusivamente, dos níveis de tráfego efetivamente registados nas vias concessionadas.
- 57 No que diz respeito à Região Autónoma dos Açores, as responsabilidades contingentes assumidas no âmbito do Contrato estão associadas à ocorrência de algum dos seguintes eventos⁴²:
- casos de força maior⁴³;
 - alterações legislativas de carácter específico, excluindo as alterações à lei geral, designadamente à lei fiscal e à lei ambiental, desde que, em resultado direto das mesmas, a concessionária registe um agravamento dos gastos ou uma perda de rendimentos;
 - modificação unilateral, imposta pela concedente Região, às condições de desenvolvimento das atividades compreendidas na concessão, que afete negativamente as respetivas condições de exploração, nos termos acima descritos.
- 58 Do exposto, resulta que a partilha de riscos operada através do Contrato⁴⁴ aparenta ter observado o princípio segundo o qual os mesmos devem ser alocados ao parceiro melhor capacitado para os gerir de forma mais eficiente.
- 59 De facto, os riscos de negócio (conceção, construção, financiamento, operação e procura) foram efetivamente transferidos para o parceiro privado – a EUROSCUT Açores, S.A. –, mantendo-se na esfera de responsabilidade da Região Autónoma dos Açores os riscos emergentes de alterações legislativas de carácter específico e de modificações unilaterais ao contrato impostas por sua iniciativa, bem como os riscos resultantes da ocorrência de casos de força maior.
- 60 Em síntese, a matriz de partilha de riscos associada ao Contrato em apreciação afigura estar conforme as melhores práticas utilizadas neste modelo de contratação pública.

⁴⁰ Cláusula 25.4.ª do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

⁴¹ No regime de disponibilidade, a concessionária é remunerada por assegurar que as vias se encontram em condições de serem utilizadas, independentemente dos níveis de tráfego registados. Se a receita da concessionária for maioritariamente determinada pela disponibilidade, tal significa que o risco da procura foi alocado ao parceiro público.

⁴² Cláusula 80.ª do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

⁴³ De acordo com a definição constante das cláusulas 71.1.ª e 71.2.ª do contrato, «[c]onsideram-se eventos de força maior os eventos imprevisíveis ou irresistíveis e exteriores das Partes, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade destas e que tenham um impacto direto negativo sobre a Concessão (...) nomeadamente (...) actos de guerra, hostilidade ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, catástrofes naturais e radiações atómicas».

⁴⁴ No [Apêndice IV](#) procede-se a uma caracterização mais pormenorizada dos riscos associados à concessão e respetiva alocação às partes intervenientes no contrato.

13. Financiamento do projeto

13.1. Constituição da sociedade-veículo

- 61 A EUROSCUT Açores, S.A., foi constituída por escritura pública de 20-10-2006, tendo exclusivamente por objeto o exercício das atividades inerentes à conceção, construção, financiamento, conservação e exploração em regime de portagem sem custos para os utilizadores das vias que integram a concessão⁴⁵.
- 62 A sociedade foi constituída com o capital social de 100 mil euros, representado por 100 mil ações, com o valor nominal de um euro cada uma, integralmente subscrito e realizado pelos seguintes acionistas:
- Ferrovial Infraestruturas, S.A. – 89 mil ações, correspondentes a uma participação de 89%;
 - Ferrovial Agroman, S.A. – 200 ações, representativas de 0,2% do capital social;
 - Construções Gabriel A.S. Couto, S.A., Eusébiospar, SGPS, S.A., Casaisinvest – Gestão de Participações, S.A., e Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S.A., cada um com 2 700 ações, correspondentes a 2,7% do capital social⁴⁶.
- 63 Em 31-12-2022, as participações das empresas do Grupo Ferrovial, representativas de 89,2% do capital social da EUROSCUT Açores, S.A., eram detidas pela sua subsidiária Cintra Infrastructures, SE.

13.2. Contrato de financiamento

- 64 Para financiar a execução do projeto, a EUROSCUT Açores, S.A., celebrou em 14-12-2006 um contrato de financiamento, designado de *Facilities Agreement*, tendo associado um limite de crédito até 358 milhões de euros, dos quais foram utilizados 347 milhões de euros⁴⁷.
- 65 O empréstimo, que atinge a maturidade em 01-07-2033, começou a ser reembolsado em 01-07-2014, tendo sido amortizados, até 31-12-2022, cerca de 66 milhões de euros, de acordo com o calendário de amortização mínimo contratualmente estabelecido⁴⁸. Por

⁴⁵ Os estatutos da concessionária integram o Anexo IX do Contrato de Concessão.

⁴⁶ Na sequência da declaração de insolvência da sociedade Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S.A., decretada por sentença judicial de 21-10-2011, e sequente liquidação, as ações representativas daquela participação social passaram a integrar a respetiva massa falida.

⁴⁷ O financiamento foi concedido por um sindicato bancário, inicialmente composto pelo Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., pelo Banco Santander Totta, S.A., e pela Caixa Banco de Investimento, S.A., que a partir de 01-08-2007 passou a integrar mais quatro entidades – Instituto de Crédito Oficial, Bankia, Dexia Sabadell e Caixabank.

⁴⁸ Em conformidade com a informação divulgada no anexo às demonstrações financeiras relativas ao exercício de 2013, este calendário tem subjacente a ocorrência do cenário de tráfego pessimista do Caso Base e foi estruturado de modo a que os fluxos de caixa gerados pelo projeto permitam amortizar a totalidade da dívida com um rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD) de 1, num prazo de 27 anos.

O contrato de financiamento contemplava, igualmente, um calendário de amortização acelerado, tendo como pressuposto a ocorrência do cenário de tráfego médio ou central do Caso Base, de acordo com o qual o empréstimo seria integralmente liquidado naquele prazo, mas com um RCASD de 1,15.

consequente, com referência ao final de 2022, encontravam-se por liquidar 281 milhões de euros.

66 Em conformidade com as condições contratualizadas, a referida operação de crédito vence juros a taxas indexadas à Euribor, acrescidas de um *spread*, atualmente fixado em 0,9%⁴⁹.

67 No âmbito da estratégia delineada para cobertura do risco financeiro associado à flutuação da taxa de juro, a EUROSCUT Açores, S.A., em simultâneo com a contratação daquele empréstimo, celebrou três contratos de permuta de taxa de juro (*interest rate swaps*), operando, assim, a permuta da taxa de juro variável por uma taxa de juro fixa de 4,115%, com diferentes níveis de cobertura dos juros a pagar até à respetiva maturidade⁵⁰.

13.3. Recursos alocados pelo parceiro privado

68 Dando cumprimento ao estabelecido no Acordo de Subscrição celebrado pelos acionistas da EUROSCUT Açores, S.A., em 14-12-2006, e de modo a complementar as entradas efetuadas para a realização do respetivo capital social, entre 2006 e 2011 foram igualmente realizadas prestações acessórias, de natureza pecuniária e gratuita⁵¹, totalizando 61 milhões de euros⁵².

69 No entanto, em virtude de se terem verificado as circunstâncias previstas no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais – as contas da EUROSCUT Açores, S.A., evidenciavam a perda de metade do respetivo capital social –, entre 2014 e 2016 os acionistas realizaram prestações acessórias adicionais, sob o mesmo regime, que totalizaram o montante de 11,5 milhões de euros.

70 Do exposto, resulta que ascenderam a cerca de 420 milhões de euros os recursos financeiros alocados à execução do projeto, dos quais 73 milhões de euros (17%) foram disponibilizados pelos acionistas da EUROSCUT Açores, S.A., que deste modo assumiram uma reduzida exposição aos riscos emergentes da concessão.

⁴⁹ Durante o período de construção, o indexante utilizado foi a taxa Euribor a 3 meses, acrescida de um *spread* de 0,85%. No período subsequente, e até ao final da concessão, a taxa de juro de referência é a Euribor a 6 meses, com o *spread* a variar em função do número de anos decorridos desde o início da operação. Atualmente, e até 2026, está fixado em 0,9%, passando para 0,95% entre 2027 e 2031, para a partir daí e até à maturidade do empréstimo, em 2033, se fixar em 1%.

⁵⁰ Estes contratos permitiram fixar 100% dos encargos financeiros do projeto até 01-01-2012, passando a taxa de cobertura para 85% no período subsequente, até 01-01-2022, e daí em diante para 65%, até à maturidade do empréstimo, que ocorrerá a 01-07-2033.

⁵¹ Sendo assim consideradas como um instrumento de capital próprio.

⁵² Realizadas pelos acionistas na proporção da respetiva participação no capital social da EUROSCUT Açores, S.A.

PARTE III OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA

Capítulo I Encargos suportados pelo Orçamento regional

14. Pagamento de portagens virtuais

71 O montante dos pagamentos a efetuar à concessionária é determinado pela aplicação da fórmula que consta no Contrato de Concessão, a qual se sustenta nos dados recolhidos pelo sistema de contagem e classificação de tráfego instalado fisicamente nas vias concessionadas.

14.1. Sistema de contagem e classificação de tráfego

72 Os elementos relativos ao tráfego são obtidos através das 20 estações de recolha de dados (doravante, ERD) instaladas ao longo das vias concessionadas, equipamento que para além de efetuar a contagem do tráfego, diferencia-o de acordo com a respetiva tipologia – ligeiros e pesados⁵³.

73 Este sistema inclui um circuito fechado de TV, acoplado a cada ERD ou ponto de contagem⁵⁴ uma câmara de vídeo. Contempla, igualmente, uma *workstation* e respetivo *software* que foram fornecidos e instalados pela concessionária na SRTMI, permitindo à concedente o acesso em tempo real a todos os registos de tráfego, incluindo o acesso ao circuito fechado de TV.

74 Antecedendo a sua entrada em funcionamento, os equipamentos de contagem e classificação de tráfego foram sujeitos a um período de experimentação, no decurso do qual foram quantificados os erros associados e fixadas as margens de erro admissíveis, nos seguintes termos: erro relativo de contagem – 1%; erro relativo de classificação total – 5%; e erro total relativo de classificação em categorias – 12%⁵⁵.

⁵³ O método para verificação de contagem e classificação do ponto de medida/contagem assenta nos seguintes procedimentos (cf. doc. 04.12.01, p.16 do ficheiro):

- Gravação das imagens do trânsito dos veículos nos pontos de medida, transmitidos ao Centro de Controlo de Tráfego da concessionária, durante um certo período de tempo. O sistema permite à concedente efetuar as vídeo verificações que pretender.
- Geração automática do relatório da verificação.
- Visualização das gravações dos trânsitos por parte dos operadores e comparação com os registos do relatório da verificação correspondente.
- Análise dos resultados obtidos em termos de quantificação dos erros de contagem e de classificação dos veículos. A EUROSCUT Açores, S.A., poderá também consultar as vídeo verificações efetuadas pela concedente.

⁵⁴ Os pontos de contagem são compostos por «(...) dois piezoelétricos e uma espira (...)», sendo que «(...) a composição de sensores em cada ponto de contagem é formada pela secção piezoelétrico – espira – piezoelétrico» (doc. 04.12.01, p. 15 do ficheiro).

⁵⁵ Para detalhe sobre a definição das diferentes tipologias de erro e respetivas metodologias de cálculo, cf. doc. 04.12.01, pp. 17 a 19 do ficheiro.

- 75 Conforme previsto no Contrato, aqueles equipamentos e respetivas margens de erro foram aprovadas pela concedente, por despacho do então Secretário Regional da Ciência, Tecnologia e Equipamentos, de 08-08-2011⁵⁶.
- 76 De acordo com a informação divulgada no relatório de gestão que integra o processo de prestação de contas da EUROSCUT Açores, S.A., relativo ao exercício de 2022⁵⁷, os erros registados neste ano contiveram-se nos limites considerados admissíveis: o erro relativo de contagem foi de 0,15% (limite de 1%), o erro relativo de classificação total atingiu 0,97% (limite de 5%) e o erro total relativo de classificação em categorias ascendeu a 1,29% (limite de 12%).
- 77 Na fase de execução dos trabalhos de auditoria desenvolvidos junto da SRTMI, foi possível verificar a consistência das estatísticas de tráfego extraídas da *workstation* com aquelas que sustentaram a faturação emitida pela concessionária.

14.2. Fórmula de cálculo e sua aplicação

- 78 O cálculo das portagens tem por base um modelo composto por três bandas de tráfego⁵⁸, que estabelecem os limites de tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE) – tráfego ponderado por tipo de veículo⁵⁹ e por distância percorrida⁶⁰ – que se contém em cada uma das bandas, para efeitos de aplicação da correspondente tarifa específica⁶¹.
- 79 Se o volume de tráfego exceder a banda superior, a Região Autónoma dos Açores apenas pagará o tráfego até ao limite da mesma⁶². Porém, dando-se a situação inversa, ou seja, se forem registados níveis de tráfego aquém da banda inferior, a concessionária não tem assegurada uma receita mínima de tráfego. A par disso, ao ter renunciado à receita proveniente da disponibilidade das vias, a concessionária assumiu, na íntegra, o risco de procura⁶³.
- 80 Adicionalmente, para efeitos do cálculo do tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE), deverá igualmente ser tida em consideração a designada “restrição *k*”, que impõe limites ao tráfego a considerar no apuramento daquele indicador, fixados em função da configuração dos troços concessionados. Concretizando, consoante os troços disponham de quatro, três ou duas vias, o tráfego médio diário anual (TMDA) relevante

⁵⁶ Doc. 04.12.01, p. 1.

⁵⁷ Doc. 01.11, p. 9.

⁵⁸ Banda 1 – inferior, banda 2 – de referência e banda 3 – superior.

⁵⁹ O fator de equivalência para veículos pesados é igual a 2,2, ou seja, para efeitos do cálculo do tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE), um veículo pesado equivale a 2,2 veículos ligeiros – cf. cláusula 59.5.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

⁶⁰ A extensão dos troços que integram a concessão consta do Anexo XVII, do Contrato de Concessão.

⁶¹ Anexo III, do Contrato de Concessão.

⁶² Cláusula 59.7.^a, alínea b), do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

⁶³ Na *best and final offer* (BAFO), é referido que «(...) decidiu-se renunciar a estes pagamentos, propondo uma tarifa de disponibilidade de €0,00». Também no Caso Base não se encontra previsto qualquer montante referente a disponibilidade de vias.

para aquele efeito tem por limite, respetivamente, 50 000, 14 000 e 10 000 viaturas (neste caso, não se aplica o fator de equivalência para veículos pesados)⁶⁴.

81 Com referência ao ano de 2022, aqueles limites já tinham sido ultrapassados em três troços⁶⁵, circunstância que nos termos contratualmente estabelecidos⁶⁶ determina o desencadear de um processo negocial entre as partes, tendo em vista a execução de obras de alargamento das respetivas vias. Até à entrada em serviço das novas vias, a concessionária não auferirá qualquer remuneração pelo tráfego excedentário registado.

82 Sobre o assunto, a EUROSCUT Açores, S.A., informou, em contraditório, que «(...) tem vindo a solicitar formalmente desde Maio de 2021 o início das reuniões (...)» com vista à «(...) definição prévia sobre as zonas a ampliar, execução de estudos e projetos para aferição de custos e definição sobre a forma como as mesmas serão pagas», para então, se for opção das partes enveredar pela ampliação das vias, obter as necessárias licenças e proceder à aquisição/expropriação de terrenos para a execução das respetivas obras.

83 Deste modo, observados os condicionalismos descritos, o pagamento de portagens SCUT a efetuar em cada ano civil (t) é calculado de acordo com a seguinte fórmula⁶⁷:

$$P_t = \sum_{i=1}^3 PB_t(i)$$

84 Conforme resulta da fórmula, o montante anual a pagar à concessionária corresponde ao somatório dos pagamentos relativos a cada uma das três bandas [$PB_t(i)$] a considerar no ano civil em causa, obtidos através da seguinte equação:

$$PB_t(i) = \frac{|\sum[TMDAEt(j) \times L(j)] - VSt(i-1)| - |\sum[TMDAEt(j) \times L(j)] - VSt(i)| + |VSt(i) - VSt(i-1)|}{2} \times Tt(i) \times nt$$

em que:

⁶⁴ Porém, em conformidade com o disposto na cláusula 59.6.^a do contrato, «[q]uando um troço apresentar diferentes perfis transversais, o k desse troço corresponderá à média dos k de cada trecho com com perfil transversal homogéneo que compõe esse troço, ponderada pela extensão de cada um desses trechos».

A concessão integra sete troços com aquelas características, a saber:

- Variante a Vila Franca do Campo (ERD 9 – $K=30\ 163$);
- Estrada Regional 3-1.^a Manguinha – Rotunda da Ribeira Seca (ERD 12 – $K=13\ 547$);
- Envolvente à Ribeira Grande – Fase III (ERD 15 – $K=12\ 968$);
- Santa Iria-Barreiros (ERD 16 – $K=11\ 507$);
- Barreiros-Fenais da Ajuda (ERD 17 – $K=11\ 028$);
- Fenais da Ajuda-Nordeste (ERD 19 – $K=12\ 358$);
- Fenais da Ajuda-Nordeste (ERD 20 – $K=10\ 394$).

⁶⁵ Estão em causa os troços:

- Variante Ponta Delgada-Lagoa (Fase 2 – ERD 5);
- Estrada Regional 3-1.^a Manguinha – Rotunda da Ribeira Seca (ERD 12);
- Envolvente à Ribeira Grande – Fase I (ERD 13).

⁶⁶ Cláusula 39.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

⁶⁷ Cf. Base LIII da concessão ([Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A](#), de 2 de novembro, pp. 7674 e 7675) e cláusula 59.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

TMDAE _t (j) =	Tráfego Médio Diário Anual, expresso em veículos equivalentes, registado nos equipamentos de contagem.	i =	Número que designa cada uma das Bandas de tráfego, sendo i=1,2,3.
L(j) =	Extensão, expressa em quilómetros, afeta ao equipamento de contagem.	j =	Número que designa cada um dos equipamentos de contagem e classificação de tráfego.
VSt(i) =	Limite superior da Banda (i), expresso em TMDAE x quilómetro, aplicável a cada ano. Para o cálculo do valor do pagamento referente à Banda 1 deverá ser adotado o VS (i-1) = 0.	n _t =	Número de dias no ano t em que a concessão se encontra ao serviço efetivo no ano, sendo n _t =365 no caso de a concessão ter estado ao serviço efetivo durante um ano civil completo.
T _t (i) =	Valor da tarifa de Portagem SCUT para a Banda i, no ano t.	t =	Período correspondente a um ano civil.

85 Por sua vez, o cálculo do tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE) tem por base a seguinte expressão:

$$TMDAE_t(j) = TMDA_t^{VL}(j) + f_p \times TMDA_t^{VP}(j)$$

onde:

TMDAE _t ^{VL} (j) =	Tráfego Médio Diário Anual de veículos ligeiros, registado nos equipamentos de contagem.	TMDAE _t ^{VP} (j) =	Tráfego Médio Diário Anual de veículos pesados, registado nos equipamentos de contagem.
f _p =	Fator de equivalência para veículos pesados, fixado em 2,2.	t =	Período correspondente a um ano civil.

86 De assinalar que, no período em apreciação, os níveis de tráfego registados na concessão nunca ultrapassaram o limite de tráfego equivalente definido para a banda inferior (banda 1).

14.3. Validação dos dados de suporte à faturação emitida

87 Na sequência dos trabalhos desenvolvidos, validaram-se os dados relativos ao tráfego médio diário anual (TMDA) por tipo de veículos e respetivo tráfego equivalente, abrangendo o período decorrido entre 16-12-2011 (data de início da cobrança das portagens virtuais)⁶⁸ e 31-12-2022.

88 Foi, igualmente, confirmada a correção das tarifas de portagem aplicadas naquele período⁶⁹, anualmente revistas de acordo com a evolução do índice de preços no consumidor, sem habitação.

89 Por conseguinte, certificaram-se os valores correspondentes às portagens virtuais faturadas pela concessionária no período em análise, totalizando 313,3 milhões de euros (incluindo o IVA)⁷⁰.

⁶⁸ Corresponde ao termo do Período Inicial da Concessão, que ocorreu em 15-12-2011.

⁶⁹ Importa assinalar que o tarifário aplicável é único, apesar de as vias concessionadas apresentarem diferentes características, proporcionando condições de circulação e de segurança igualmente diferenciadas, aspecto que aparentemente não foi ponderado aquando da definição daquele tarifário. Com efeito, para além das designadas vias rápidas – exclusivamente reservadas à circulação de veículos automóveis e motociclos – a concessão integra outras vias nas quais é permitida a circulação de peões e outros tipos de veículos (a título de exemplo: velocípedes e ciclomotores), o que naturalmente se traduz em condições de segurança, celeridade e fluidez do tráfego distintas daquelas.

⁷⁰ A faturação emitida pela concessionária entre 16-12-2011 e 31-12-2022 consta do [Apêndice V](#).

14.4. Condições de pagamento

- 90 O pagamento dos montantes anuais relativos às portagens é efetuado em três prestações: dois pagamentos por conta, em maio e setembro, e um pagamento de reconciliação em fevereiro do ano seguinte ao que respeita o tráfego⁷¹.
- 91 Cada pagamento por conta corresponde a um terço do montante total pago no ano anterior, sendo o acerto correspondente à diferença entre o pagamento total devido e os pagamentos já efetuados concretizado através do pagamento de reconciliação. Se a obrigação de liquidar este pagamento recair sobre a concessionária, o correspondente montante deverá ser deduzido na fatura relativa ao primeiro pagamento por conta do ano seguinte.

15. Compensações financeiras resultantes de decisões arbitrais

- 92 No período abrangido pelo âmbito temporal da ação, a concessionária apresentou três pedidos de compensação financeira, com fundamento na ocorrência dos eventos que se passam a explicitar:
- O primeiro pedido de reequilíbrio financeiro da concessão, formulado em 2011, foi justificado com os sobrecustos incorridos na execução de trabalhos de construção, processo no âmbito do qual foi peticionada uma quantia na ordem dos 10,2 milhões de euros, pretensão que foi julgada procedente, por força de decisão arbitral de 01-10-2013⁷². Porém, como à data existiam diversos diferendos relacionados com multas contratuais aplicadas pela Região Autónoma dos Açores à concessionária pelo incumprimento de obrigações contratuais⁷³, perfazendo um total de 10,2 milhões de euros, as partes vieram a celebrar um acordo para a compensação dos créditos daí decorrentes, em 19-12-2014, na sequência do qual os processos em causa foram extintos.
 - O segundo processo de reposição do equilíbrio financeiro foi apresentado em 2013, tendo a concessionária peticionado uma quantia de 2,4 milhões de euros à Região Autónoma dos Açores, por entender que as circunstâncias em que ocorreu a queda de um pilar do Viaduto V6 do Eixo Sul na Ribeira das Três Voltas (Água de Pau), em 12-03-2011, preenchia os pressupostos para ser qualificado como evento de força maior. Porém, por decisão arbitral de 09-05-2016, o pedido foi julgado improcedente e o processo extinto.

⁷¹ Cf. n.º 1 da Base LIV da concessão ([Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A](#), de 2 de novembro, pp. 7675 e 7676, e cláusula 60.ª do Contrato de Concessão (doc. 01.01)).

⁷² Cf. § 1.º da cláusula segunda do Acordo celebrado entre a Região Autónoma dos Açores e a EUROSCUT Açores, S.A., segundo o qual «A RAA declara e aceita ser devedora à Concessionária do montante de € 10.188.456,55, por força da decisão arbitral de 1 de outubro de 2013, no âmbito do processo com a referência 20/2011/AHC/AVS» (doc. 03.04.03.05.01).

⁷³ Relativas à instalação de áreas de serviço nos três eixos que integram a concessão (Eixo Sul-Norte, Eixo Sul e Eixo Nordeste), totalizando 9,4 milhões de euros, e à operação e manutenção da infraestrutura de iluminação das vias concessionadas, na ordem dos 800 mil euros.

- A interposição do terceiro pedido de compensação financeira teve como fundamento a grave crise económica internacional iniciada em 2008, que também afetou a Região, com particular incidência entre 2012 e o primeiro semestre de 2014, período durante o qual se registou uma assinalável redução do tráfego rodoviário e, conseqüentemente, do volume de receitas obtido pela concessionária.

Considerando que aquela crise teve um impacto negativo nas condições de exploração da concessão, traduzindo uma alteração anormal e imprevista de circunstâncias alheia à vontade das partes, em 06-07-2016 o Tribunal Arbitral decidiu condenar a Região Autónoma dos Açores a pagar à EUROSCUT Açores, S.A., a título de indemnização por imprevisão, a importância de 7,1 milhões de euros, acrescida de juros legais no montante de 956 mil euros⁷⁴.

93

Em 2023, a concessionária apresentou novo pedido de reequilíbrio financeiro da concessão, desta feita com fundamento na quebra de tráfego originada pelas restrições impostas à mobilidade dos cidadãos e à atividade das empresas e demais organizações, no contexto das medidas adotadas pelas autoridades regionais no combate à COVID-19, no âmbito do qual peticiona a quantia de 12,1 milhões de euros, tendo requerido a arbitragem em 09-03-2023.

Quadro 2 – Pedidos de compensação financeira

(em milhões de Euro)

Tipo	Ano	Fundamentação	Montante peticionado	Multas da concessionária	Montante decidido	Fluxo financeiro da Região Autónoma dos Açores
Reposição do Equilíbrio Financeiro	2011	Sobrecustos incorridos na execução de trabalhos de construção.	52,1	-	10,2	0,00
Multa por incumprimento contratual	2013	Área de serviço Eixo Sul-Norte	-	7,0	10,2	Acordo extrajudicial (19-12-2014): Compensação de créditos
		Iluminação	-	0,8		
		Área de serviço Eixo Sul	-	1,2		
		Área de serviço Eixo Nordeste	-	1,2		
Reposição do Equilíbrio Financeiro	2013	Queda de um pilar do Viaduto V6 do Eixo Sul na Ribeira das Três Voltas (Água de Pau), em 12-03-2011.	2,4	-	0,0 O Tribunal Arbitral absolveu a Região	0,00
Indemnização por imprevisão	2014	Crise económico-financeira iniciada em 2008, originando a redução do tráfego entre janeiro de 2012 e junho de 2014.	144,1	-	8,1 (7,1+0,956)	8,1
Reposição do Equilíbrio Financeiro	2023	Quebra de tráfego resultante das restrições impostas à circulação no contexto das medidas adotadas pelas autoridades regionais no combate à COVID-19.	12,1	-	Processo em fase de apresentação de articulados ao Tribunal Arbitral	

Fonte: SRTMI e EUROSCUT Açores, S.A. (doc.^{os} 04.05.13 e 04.07.03 e respostas apresentadas em contraditório).

⁷⁴ Doc. 04.07.05.

- 94 Dos pedidos de compensação financeira formulados entre 2011 e 2014, resultou um encargo financeiro para a Região Autónoma dos Açores no total de 8,1 milhões de euros, estando pendente um pedido no montante de 12,1 milhões de euros.

16. Encargos com consultores

- 95 Apesar das limitações assinaladas⁷⁵, que condicionaram a obtenção de informação relacionada com o recurso à contratação de consultores nas áreas técnica, jurídica e financeira para assessorar a Região Autónoma dos Açores nestas vertentes da concessão, apurou-se que foram celebrados com tal propósito contratos de prestação de serviços com o Banco Português de Investimento, S.A. (BPI, S.A.)⁷⁶, com a empresa Cotrepol – Estudos e Projetos de Engenharia, C.R.L.⁷⁷, e com a Vieira de Almeida & Associados – Sociedade de Advogados, S.P., R.L.⁷⁸.
- 96 Cabe igualmente assinalar que na decisão do Tribunal Arbitral⁷⁹ que condenou a Região Autónoma dos Açores a pagar à concessionária uma indemnização por imprevisão, nos termos anteriormente expostos, é feita menção a um memorando técnico apresentado no âmbito deste processo pela demandada Região, elaborado pela empresa Exacto – Sociedade de Estudos e Planeamento, L.da, relativamente ao qual não foi prestada qualquer informação relacionada com os eventuais custos incorridos na sua realização⁸⁰.
- 97 Não obstante, com base nas contas correntes de fornecedores extraídas do sistema GeRFiP pela SRTMI, foi possível recolher a seguinte informação relacionada com a realização de despesas neste âmbito⁸¹:

⁷⁵ Cf. § 9, *supra*.

⁷⁶ Apesar de solicitado, o contrato de prestação de serviços de assessoria financeira celebrado com o BPI, S.A., não chegou a ser disponibilizado. Com efeito, apenas se teve acesso à proposta apresentada pela referida instituição financeira, datada de 24-04-2007, cujo âmbito consistia, no essencial, na prestação dos seguintes serviços: i) monitorização do cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária no Contrato de Concessão; ii) análise de eventuais questões de natureza económico-financeira que a concessionária venha a apresentar ao concedente; iii) apoio na negociação de eventuais reequilíbrios financeiros e refinanciamento da concessão.

Ainda de acordo com aquela proposta, o prazo de duração da prestação dos serviços de assessoria financeira era de um ano, automaticamente renovado por idêntico período, caso não fosse denunciado por nenhuma das partes, com uma antecedência mínima de 30 dias.

Acerca da estrutura de remuneração e condições de pagamento propostas, cf. doc. 04.12.16.

⁷⁷ O contrato de prestação de serviços de assessoria técnica celebrado com a referida entidade não foi igualmente disponibilizado.

⁷⁸ O contrato celebrado com a Vieira de Almeida & Associados, tendo por objeto a prestação de serviços de consultoria jurídica para acompanhamento e coordenação dos procedimentos e das ações necessárias ao exercício dos poderes atribuídos à atual SRTMI, no âmbito da concessão rodoviária em regime SCUT, na Ilha de São Miguel, foi outorgado em 27-07-2007, pelo prazo de um ano, renovável por iguais períodos sucessivos, até ao limite de cinco anos.

A preceder a outorga do contrato, em 24-07-2007 foi obtida autorização prévia do então Vice-Presidente do Governo Regional para a repartição dos encargos emergentes deste contrato pelos exercícios económicos de 2007 a 2012, perfazendo a quantia global de 181 500 euros, com IVA incluído à taxa legal de 21% (doc. 04.07.08, p. 9 e seguintes do ficheiro). Este contrato cessou os seus efeitos em 2012.

⁷⁹ Doc. 04.07.05.

⁸⁰ Em contraditório, a SRTMI esclareceu «(...) que a Exacto – Sociedade de Estudos e Planeamento, Lda. (“Exacto”), foi subcontratada pela Cotrepol – Estudos e Projetos de Engenharia, C.R.L., com quem a RAA celebrou contratos de assessoria técnica».

⁸¹ Doc. 04.07.07.

Quadro 3 – Encargos com consultores

(em Euro)

Entidade	Tipo de assessoria	Anos	Valor	Total
BPI, S.A	Financeira	2014	45 701,09	59 787,34
		2015	14 086,25	
Coteprol, C.R.L.	Técnica	2012	47 030,46	441 316,97
		2013	5 533,20	
		2014	21 346,20	
		2015	57 445,35	
		2016	93 152,15	
		2017	-	
		2018	-	
		2019	71 261,75	
		2020	55 114,26	
		2021	28 501,20	
		2022	61 932,40	
Vieira de Almeida & Associados, S.P., R.L.	Jurídica	2012	187 684,00	1 499 888,41
		2013	454 745,24	
		2014	336 557,39	
		2015	257 775,01	
		2016	199 372,80	
		2017	-	
		2018	-	
		2019	-	
		2020	-	
		2021	43 495,65	
		2022	20 258,32	
Total				2 000 992,72

Fonte: SRTMI – contas correntes extraídas do sistema GeRFiP.

- 98 Do exposto resulta que, até ao final de 2022, ascendem a, pelo menos, 2 milhões de euros os encargos incorridos com a contratação de consultores para assessorar a Região Autónoma dos Açores nas questões técnicas, jurídicas e financeiras emergentes do Contrato de Concessão. Deste total, 75% (1,5 milhões de euros) respeitam ao pagamento à sociedade de advogados por assessoria jurídica. Verifica-se, também, que os montantes pagos por este serviço registaram uma redução significativa nos anos 2021 e 2022, passando para 43,5 mil euros e 20,3 mil euros, respetivamente.
- 99 No que respeita aos pagamentos efetuados à Vieira de Almeida & Associados, S.P., R.L., entre 2013 e 2022, no total de 1,3 milhões de euros, desconhece-se o fundamento para a realização dos mesmos, porquanto não foram disponibilizados ao Tribunal eventuais contratos celebrados com esta sociedade⁸².
- 100 Em contraditório, a SRTMI alegou que «(...) os contratos de assessoria jurídica celebrados com a sociedade de advogados Vieira de Almeida & Associados, S.P., R.L., foram disponibilizados no âmbito da resposta ao Pedido n.º 3 do Tribunal de Contas, tendo os referidos documentos integrado a resposta ao pedido 6».

⁸² No entanto, através de consulta efetuada ao portal Base.Gov, apurou-se a existência de, pelo menos, 11 contratos publicitados entre 2013 e 2021.

101 Porém, como assinalado em sede de relato⁸³, da documentação disponibilizada consta apenas o aludido contrato celebrado em 27-07-2007, pelo prazo de um ano, renovável por iguais períodos sucessivos, até ao limite de cinco anos, ou seja, no máximo, até 2012, contrariamente ao referido em contraditório. Também nesta sede, não foi remetido qualquer outro instrumento contratual que abranja o período de 2013 a 2022.

17. Estimativa dos pagamentos de portagens virtuais até 2036

102 De acordo com as últimas projeções apresentadas pela concessionária, reportadas ao final de 2022, estima-se que o valor nominal dos encargos a suportar pela Região, exclusivamente relacionados com o pagamento de portagens virtuais a efetuar até ao termo da concessão, em 2036, atinja os 785,5 milhões de euros (incluindo o IVA, à taxa legal de 16%)⁸⁴, montante inferior em 219 milhões de euros (-22%) às estimativas vertidas no Caso Base.

103 Com referência a 31-12-2022, o valor atual líquido (VAL) do esforço financeiro da Região Autónoma dos Açores⁸⁵ refletido naqueles pagamentos ascendia a 479,6 milhões de euros, traduzindo um dispêndio inferior em 143,7 milhões de euros ao projetado no Caso Base.

⁸³ § 95, nota de rodapé 78.

⁸⁴ Montante que corresponde ao somatório de todas as previsões de portagens virtuais referente aos anos de 2023 a 2036 (677,1 milhões de euros), acrescido do IVA, à taxa de 16% (tendo por base os dados constantes do doc. 04.12.32), perfazendo a referida quantia total de 785,5 milhões de euros. Para o efeito, não foi considerado o valor de 12,1 milhões de euros peticionado pela concessionária a título de reequilíbrio financeiro da concessão, com fundamento na quebra de tráfego originada pelas medidas de combate à COVID-19, processo relativamente ao qual foi requerida a arbitragem em 2023.

⁸⁵ No cálculo do valor atual líquido dos pagamentos a efetuar pela Região, que inclui o IVA à taxa de 16%, adotou-se a taxa de desconto nominal de 7,5%, de acordo com o estipulado no ponto 32.3., alínea a), da [Resolução do Conselho do Governo n.º 71/2002](#), de 16 de maio (de acordo com os dados constantes do doc. 04.12.32).

Capítulo II Desempenho do projeto

18. Cenário de referência

- 105 O Caso Base acordado pelas partes apresenta quatro cenários de projeções para a evolução anual do tráfego, abrangendo todo o período da concessão – cenários médio, otimista, pessimista e *stress case*.
- 106 A estimativa relativa ao tráfego médio, que procura refletir o comportamento da procura num contexto de condições normais de exploração, constitui o cenário de referência com base no qual as partes estipularam uma TIR acionista de 7,73%, em termos anuais nominais, para todo o prazo da concessão, taxa que traduz a remuneração dos capitais investidos pelos acionistas.
- 107 Na eventualidade da ocorrência de eventos que confirmam à concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, este será reestabelecido através da reposição daquele valor da TIR acionista (7,73%), bem como do valor mínimo para o rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD), fixado em 1,15.
- 108 Por conseguinte, a ausência de uma adequada análise e validação dos pressupostos subjacentes ao Caso Base, a par da elevada rigidez que caracteriza muitos destes modelos financeiros, coloca o parceiro público em risco de incorrer em avultados encargos sempre que se desencadeie um processo de reequilíbrio financeiro, uma vez que as eventuais compensações financeiras terão em consideração as projeções iniciais, as quais poderão encontrar-se sobreavaliadas em relação aos valores reais de exploração.

19. Receitas da concessão

- 109 Em virtude de a concessionária ter renunciado aos pagamentos por disponibilidade⁸⁶, as receitas geradas pela concessão decorrem quase exclusivamente do tráfego registado nas vias concessionadas, razão pela qual as projeções de tráfego assumem um papel central no desempenho do projeto.

19.1. Cobrança de portagens virtuais

- 110 Tendo por referência o período decorrido entre o primeiro ano completo de exploração⁸⁷ e o final de 2022, verifica-se que, em termos médios, o tráfego real ficou 31% aquém das estimativas vertidas no cenário médio do Caso Base, não tendo sequer atingido os níveis

⁸⁶ Como é referido na *best and final offer* (BAFO) e concretizado no Caso Base.

⁸⁷ Ano de 2012.

projetados para o designado *stress case*⁸⁸, circunstância reveladora do irrealismo das projeções que sustentaram o modelo financeiro subjacente ao Contrato de Concessão⁸⁹.

Gráfico 1 – Tráfego – Projeções vs. Real – 2012-2022

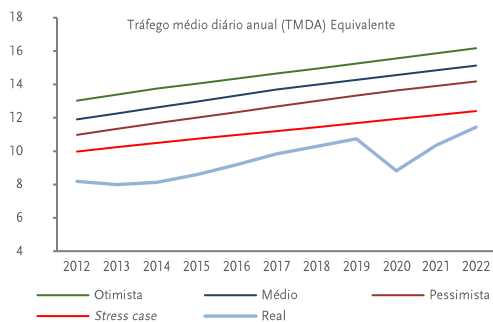
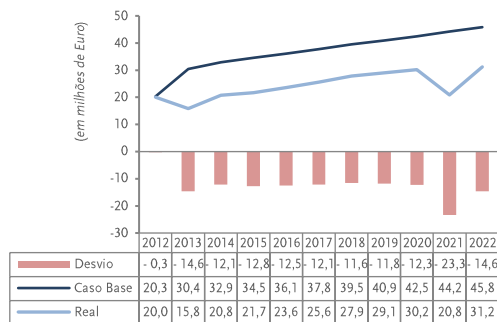


Gráfico 2 – Cobrança de portagens SCUT – Projeções vs. Real – 2012-2022



Fonte: EUROSCUT Açores, S.A., e SRMTI.

111 Apesar do tráfego médio diário anual equivalente estar abaixo do *stress case*, os dados apresentados revelam que a partir de 2014 os níveis de tráfego na concessão encetaram uma trajetória de crescimento contínuo, apenas interrompida em 2020 – consequência das severas restrições impostas à mobilidade dos cidadãos com o propósito de conter o surto da COVID-19 –, tendência retomada no ano seguinte, que culminou, em 2022, com o tráfego a atingir a sua expressão mais elevada no período em análise.

112 Por sua vez, as receitas provenientes da cobrança de portagens SCUT registaram desvios significativos face às estimativas subjacentes ao cenário médio, constatando-se que no período em análise, e em termos nominais, foram arrecadados a este título 266,8 milhões de euros, menos 138,1 milhões de euros (-34%) do que o previsto no Caso Base.

19.2. Outras receitas

113 Entre 2012 e 2022, a concessionária obteve receitas adicionais que totalizaram 10,1 milhões de euros, dos quais 8,1 milhões de euros são relativos a uma indemnização de imprevisão atribuída com fundamento na quebra de tráfego registada entre 2012 e o primeiro semestre de 2014, em consequência da grave crise económica internacional que também afetou a Região Autónoma dos Açores⁹⁰.

114 Neste contexto, cabe ainda assinalar as receitas provenientes da única área de serviço que até à presente data foi instalada nas vias concessionadas – mais concretamente no Eixo

⁸⁸ Neste cenário, o projeto ainda consegue libertar recursos para assegurar a satisfação do serviço da dívida e proporcionar uma rentabilidade acionista de 2,34%.

⁸⁹ Cf. [Apêndice VI](#).

⁹⁰ Decisão arbitral de 06-07-2016, relativa ao Processo n.º 16/2014/AHC/AVS, e posterior despacho de esclarecimento da mesma, datado de 13-09-2016.

A indemnização diz respeito à partilha, pela concedente, da perda de receitas suportada pela concessionária no período assinalado (estimadas em 7,1 milhões de euros), acrescida de juros legais (cerca de 1 milhão de euros).

Sul, em São Roque –, cuja construção, equipamento e exploração foi subconcessionada a uma entidade privada⁹¹, bem como a obtenção de outras receitas financeiras, que, globalmente consideradas, proporcionaram à EUROSCUT Açores, S.A., ganhos adicionais na ordem dos dois milhões de euros.

20. Performance económica e financeira da concessionária

20.1. Indicadores económico-financeiros

115 O acompanhamento da *performance* económica e financeira da concessionária é essencial numa ótica de gestão do risco contratual por parte da concedente.

116 A adoção deste procedimento visa permitir a deteção antecipada de riscos financeiros associados à concessionária que possam de alguma forma condicionar a respetiva capacidade para dar continuidade à exploração da concessão nos termos contratualmente estabelecidos, ou de outras situações suscetíveis de configurarem riscos contingentes para o erário público regional.

Quadro 4 – Indicadores económico-financeiros da EUROSCUT Açores, S.A.
(em milhões de Euro)

Indicador	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDA ajustado	17,1	16,8	13,8	18,4	26,9	22,2	23,7	26,0	20,5	24,7	27,5
Resultado líquido	-59,1	-7,7	-28,1	-2,4	23,8	15,1	-5,3	-3,6	-4,2	-1,8	1,8
Capital próprio	-75,2	-62,0	-115,7	-106,0	-78,4	-54,9	-55,6	-61,7	-64,8	-51,6	-22,5
Dívida financeira	342,4	342,1	341,4	338,6	334,5	329,3	321,6	312,0	302,8	291,1	281,2
Dívida financeira líquida/ EBITDA ajustado (em anos)	19,2	19,9	23,9	17,7	11,9	13,8	12,5	11,0	13,4	11,0	9,5

Fonte: Processos de prestação de contas da EUROSCUT Açores, S.A., referentes ao período em análise.

117 Com base nas demonstrações financeiras da concessionária referentes ao período de exploração da concessão, observa-se que o EBITDA real apresentou valores consistentemente positivos e tendencialmente crescentes a partir de 2015, em linha com a trajetória evidenciada pelos níveis de tráfego – com a assinalada exceção de 2020.

118 Apesar disso, a expressão assumida por aquele indicador – que traduz, maioritariamente, os recursos gerados pela exploração das vias concessionadas – evidencia desvios significativos face ao Caso Base, verificando-se que, em termos agregados, o EBITDA real foi inferior em 125,7 milhões de euros (-34,6%) ao estimado naquela peça contratual.

119 Em consequência, os prejuízos acumulados naquele período (-71,5 milhões de euros) ultrapassaram em larga medida as previsões a este nível vertidas no modelo financeiro do Caso Base (-2,2 milhões de euros). Aliás, a dimensão do prejuízo registado logo no primeiro ano completo de exploração (-59,1 milhões de euros) determinou a entrada em

⁹¹ A subconcessão desta área de serviço teve início a 23-10-2018, expirando em 15-12-2036, com o termo da concessão. Para detalhe acerca das condições contratualizadas no âmbito desta subconcessão, cf. doc. 04.09.07 (contrato de subconcessão e anexos).

situação de falência técnica da EUROSCUT Açores, S.A., como o evidencia a expressão negativa assumida pelo capital próprio (-75,2 milhões de euros).

120 Os dados apresentados revelam, igualmente, que nos 11 exercícios decorridos desde o início da exploração, a concessionária apenas logrou alcançar resultados líquidos positivos em 2016, 2017 e 2022.

121 Todavia, nos dois primeiros exercícios em causa, a expressão dos resultados foi determinada pela reversão de imparidades do ativo intangível correspondente ao direito contratual de exploração das vias concessionadas, nos montantes de 22,4 e 24,7 milhões de euros, respetivamente, com fundamento nas expectativas de crescimento do tráfego, a que acresce, em 2016, o reconhecimento de uma indemnização de imprevisão, no montante de 7,1 milhões de euros.

122 Já no que concerne ao exercício de 2022, está em causa o reconhecimento, em rendimentos, de uma quantia de 3,9 milhões de euros relativa à variação positiva do justo valor da componente de não cobertura dos contratos *swap* de taxa de juro, ao abrigo dos quais a concessionária operou uma permuta da taxa de juro variável por uma taxa de juro fixa de 4,115% a pagar até à maturidade do empréstimo subjacente, mas com diferentes níveis de cobertura dos correspondentes encargos.

123 Relativamente à posição financeira da concessionária, constata-se que apresentou sistematicamente capitais próprios negativos, circunstância que traduz uma situação de falência técnica, para a qual também contribuíram as variações no justo valor da parcela de cobertura dos contratos *swap* de taxa de juro, reconhecida diretamente no capital próprio.

124 Porém, com a mudança de rumo da política monetária do Banco Central Europeu motivada pelas crescentes pressões inflacionistas, as taxas de juro de referência iniciaram em julho de 2022 um movimento ascendente, trajetória apenas interrompida no passado mês de outubro, num contexto em já tinham atingido a sua expressão mais elevada de sempre. Nestas circunstâncias, afigura-se que o justo valor dos contratos *swap* prosseguirá a tendência de valorização já evidenciada no referido exercício, o que naturalmente influenciará positivamente a situação económica e financeira da EUROSCUT Açores, S.A.

125 Em síntese, numa situação de partida em que a concessionária dispunha de uma estrutura financeira fortemente alavancada, o desempenho económico negativo registado no período em apreciação, associado às variações no justo valor dos instrumentos financeiros contratados no âmbito da estratégia de cobertura do risco da taxa de juro, determinaram a erosão da respetiva posição financeira, que desde 2012 se confronta com uma situação de falência técnica.

126 De qualquer modo, a concessionária tem cumprido pontualmente as suas responsabilidades com terceiros, assistindo-se nos últimos anos ao reforço da respetiva capacidade de gerar recursos, evidenciada pela evolução do EBITDA.

127 Consequentemente, atenuaram-se os riscos financeiros da concessão, dado que a manter-se o nível do EBITDA alcançado em 2022, são agora necessários 9,5 anos de

operação para liquidar integralmente a dívida bancária, o que está em linha com o prazo contratualmente estipulado para o efeito – julho de 2033.

20.2. Evolução dos critérios-chave

- 128 O Contrato de Concessão estabelece como critérios-chave para efeitos de reequilíbrio financeiro da concessão a TIR acionista e o rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD).
- 129 Os correspondentes valores foram fixados em 7,73% para a TIR acionista e 1,15 para o RCASD.

20.2.1. Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) acionista

- 130 A remuneração acionista decorre da confrontação entre os fundos aplicados no projeto pelos acionistas e os recursos que posteriormente lhes são distribuídos, designadamente sob a forma de juros e reembolso de prestações acessórias e outros empréstimos, dividendos pagos ou reservas distribuídas, após a satisfação de todas as responsabilidades assumidas com terceiros.
- 131 De acordo com o modelo financeiro atualizado disponibilizado pela concessionária, contemplando os dados reais registados até ao final de 2022 e as novas projeções de tráfego para o restante período da concessão, constata-se que a TIR dos fundos acionistas ascende a 3,23%, remuneração inferior em 4,5 pontos percentuais à estipulada no Caso Base.
- 132 Este diferencial de remuneração explica-se, por um lado, com os níveis de tráfego perspectivados no Caso Base e, conseqüentemente, com o nível de receitas gerado pela concessão, e por outro, com o facto de se ter alterado o perfil de reembolso das prestações acessórias (74,5 milhões de euros) e de distribuição de dividendos aos acionistas (agora estimados em 89 milhões de euros, face aos 264 milhões de euros previstos no Caso Base⁹²). Estes pagamentos serão concretizados nos últimos quatro anos da concessão, entre 2033 e 2037, quando, inicialmente, se previa que tal sucedesse logo a partir de 2018⁹³.
- 133 Todavia, convém ter presente que futuras modificações do perfil daqueles pagamentos são suscetíveis de alterar muito substancialmente a TIR efetiva dos fundos acionistas.
- 134 Com efeito, a antecipação do reembolso das prestações acessórias ou da distribuição de dividendos face ao previsto no modelo atualizado terá como consequência projetar a TIR acionista para valores mais elevados, pois nestas circunstâncias a taxa de desconto será

⁹² Valores nominais.

⁹³ No Caso Base inicial, o reembolso das prestações acessórias seria efetuado entre 2018 e 2026, ocorrendo o pagamento do primeiro dividendo em 2027.

aplicada por um menor número de períodos⁹⁴. Todavia, conforme referido pela concessionária em contraditório, no caso das prestações acessórias, o respetivo reembolso apenas poderá ocorrer após a liquidação do empréstimo bancário, tal como resulta dos estatutos da EUROSCUT Açores, S.A.⁹⁵

135 Por outro lado, como oportunamente se referiu, a eventual ocorrência de situações que confirmam à concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão determinará a reposição do valor da TIR acionista para os 7,73%.

136 Em suma, decorrido sensivelmente metade do prazo da concessão, verifica-se que a atividade operacional desenvolvida pela concessionária – a exploração das vias concessionadas –, tem vindo a gerar recursos compatíveis com a satisfação atempada do serviço da dívida e demais responsabilidades assumidas perante terceiros, libertando ainda um excedente residual que permite remunerar o capital acionista a uma taxa atualmente estimada em 3,23% até ao final da concessão, nível de retorno significativamente aquém das expectativas iniciais.

137 Porém, é de assinalar que eventuais reposições do equilíbrio financeiro do contrato ou simples alterações do perfil de pagamentos aos acionistas terão impacto na TIR acionista.

20.2.2. Rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD)

138 Através deste rácio pretende-se aferir a capacidade do projeto para libertar anualmente meios compatíveis com o regular cumprimento do serviço da dívida que se vence em cada ano.

139 Neste âmbito, a modalidade de financiamento adotada – *Project Finance* –, em caso de insuficiência de meios por motivos imputáveis à concedente, garante ao sindicato bancário credor que aquela possa ser obrigada a repor os níveis de liquidez que permitam à concessionária honrar as suas obrigações financeiras.

140 Como referido, o Contrato de Concessão estipula que em caso de reposição do equilíbrio financeiro, o RCASD seja repostado para o valor mínimo de 1,15, ou seja, que os fluxos de caixa disponíveis para o serviço da dívida excedam em, pelo menos, 15% o montante deste.

141 Os dados reais da concessão, abrangendo o período em que a dívida sénior⁹⁶ começou a ser reembolsada, evidenciam que o referido indicador ainda não atingiu o valor de referência estipulado no Caso Base, com exceção de 2017, exercício em que a

⁹⁴ A taxa de desconto é aplicada para reconduzir a uma mesma referência temporal um conjunto de fluxos financeiros reportados a momentos distintos no tempo. Esta técnica tem subjacente o princípio de que os agentes económicos apenas aceitam trocar um consumo atual por um consumo futuro mediante uma compensação – o juro, que assim reflete o valor temporal do dinheiro.

⁹⁵ Artigo 8.º, n.º 5.

⁹⁶ Dívida cujo credor tem o direito a ser ressarcido com prioridade face a outros credores. Está em causa o empréstimo contraído em 2006 pela EUROSCUT Açores, S.A., para financiar a execução do projeto.

concessionária recebeu uma quantia na ordem dos 8,1 milhões de euros⁹⁷, a título de indemnização por imprevisão⁹⁸.

Quadro 5 – Rácio de cobertura anual do serviço da dívida
(em percentagem)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
108%	98%	104%	154%	102%	105%	103%	54%	105%

Nota: O reembolso da dívida sénior iniciou-se em 01-07-2014.

Fonte: EUROSCUT Açores, S.A.

142 Em 2015, os meios libertos pelo projeto foram insuficientes para fazer face ao serviço da dívida desse ano, tendo as correspondentes necessidades de financiamento sido supridas pelos acionistas, através da realização de prestações acessórias adicionais previstas no Caso Base, verificando-se, a antecipação, para 2016, das entradas a este título inicialmente programadas para 2017.

143 O impacto da COVID-19 ao nível das receitas geradas pela concessão é facilmente percecionado pela expressão que o RCASD assumiu em 2021, exercício em que os meios libertos pelo projeto apenas permitiram liquidar pouco mais de metade do serviço da dívida vencido no mesmo, necessidades que foram colmatadas com recurso aos fluxos de caixa acumulados em exercícios anteriores.

144 Em síntese, apesar de alguns períodos de maior pressão sobre a tesouraria, a concessionária tem revelado capacidade para solver atempadamente os seus compromissos perante o sindicato bancário e assegurar a continuidade das suas operações.

21. Eventuais benefícios sombra

145 Consideram-se benefícios sombra os «benefícios financeiros não considerados contratualmente no Caso Base que potenciam o aumento da rendibilidade do parceiro privado, sem qualquer contrapartida para o [concedente público]»⁹⁹.

146 Estes ganhos extraordinários, que refletem a diferença entre o desempenho real da concessionária e o estimado no Caso Base, resultam de uma redução dos custos efetivamente incorridos e/ou de um aumento das receitas obtidas, face às correspondentes previsões inscritas naquela peça contratual.

147 Em qualquer dos casos, a margem obtida pela concessionária será certamente mais elevada, proporcionando assim uma rentabilidade superior à que resultaria desconsiderando aqueles ganhos extraordinários.

148 Sobre esta matéria, tanto a SRFPAP, como a SRTMI, manifestaram, em contraditório, reservas relativamente à eventual introdução de mecanismos de partilha de benefícios

⁹⁷ Verba que inclui cerca de 1 milhão de euros relativos a juros legais.

⁹⁸ Cf. §§ 91 e 92.

⁹⁹ Cf. *Linhas de Orientação (Guide Lines) e Procedimentos para auditorias a PPP*, Tribunal de Contas, 2008, p. 4.

financeiros¹⁰⁰ obtidos pela concessionária, ao Contrato de Concessão e aos termos da sua eventual renegociação, embora tenham assumido o compromisso de analisar a matéria, com recurso a consultores externos.

149 Em idêntica sede, a EUROSCUT Açores, S.A., manifestou o entendimento de que «(...) ao Contrato de Concessão não se aplica qualquer regime de partilha de benefícios (sejam eles verdadeiros e próprios, contingentes ou sombra)», sustentando a sua posição no facto de, nem o Contrato, nem as bases da concessão, preverem tal possibilidade, a par da inaplicabilidade do referido artigo 341.º do CCP¹⁰¹.

150 No que respeita a eventuais ganhos extraordinários potenciais, já o Tribunal, em 2008, considerava que o recurso às PPP, «envolvendo a consideração de custos, benefícios, riscos e recompensas entre os diversos intervenientes, deverá consubstanciar uma solução de valor acrescentado para o erário público e não constituir apenas uma mera transferência do financiamento para o sector privado por razões exclusivamente orçamentais»¹⁰², tendo sempre presente os limites da disponibilidade negocial legalmente permitida.

¹⁰⁰ O instituto da partilha de benefícios tinha já consagração no n.º 2 do artigo 14.º-C do Decreto-Lei n.º 86/2003, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 141/2006. No quadro da vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que revogou o Decreto-Lei n.º 86/2003, remete, quanto a esta matéria, para o artigo 341.º do Código dos Contratos Públicos:

Artigo 341.º

Partilha de benefícios

1 – Nos contratos que configurem uma parceria pública-privada, sempre que ocorrer um acréscimo anormal e imprevisível dos benefícios financeiros para o co-contratante que não resulte da sua eficiente gestão e das oportunidades por si criadas, há lugar à partilha equitativa desses benefícios entre o co-contratante e o contraente público.

2 – Na falta de estipulação contratual, a partilha equitativa dos benefícios financeiros deve ser efectuada através da revisão de preços ou da assunção, por parte do co-contratante, do dever de prestar ao contraente público o valor correspondente ao acréscimo das receitas ou ao decréscimo dos encargos previstos com a execução do contrato.

¹⁰¹ Ainda a propósito do assunto, a concessionária alega ter detetado «(...) contradições no relato porquanto concluem que a TIR accionista é adequada ao perfil de risco, sendo a TIR accionista real inferior ao esperado, e que a Concessionária se encontra em “falência técnica”, mas entendem ser necessário rever o Caso Base e capturar alegados benefícios sombra e partilhá-los com o Concedente».

¹⁰² Cf. Linhas de Orientação (Guide Lines) e Procedimentos para auditorias a PPP, Tribunal de Contas, 2008, p. 59.

Capítulo III Monitorização administrativa e financeira do contrato

22. Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão

22.1. Constituição e missão

151 Conforme previsto no Contrato de Concessão¹⁰³, os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da concessionária são exercidos pelo Governo Regional, através dos departamentos governamentais competentes em matéria de obras públicas e finanças, respetivamente a SRTMI e a SRFAP¹⁰⁴, ficando a primeira incumbida de acompanhar os aspetos de natureza técnica da concessão, e a última, as questões de índole económica e financeira.

152 Atenta a complexidade e materialidade financeira associadas ao Contrato¹⁰⁵, através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 157/2006](#), de 14 de dezembro, foi criada uma estrutura de missão – Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão (doravante, EACC) –, com o propósito de assegurar o acompanhamento e coordenação dos procedimentos e ações necessárias ao exercício de um efetivo controlo da concessão nos citados domínios.

153 Essa estrutura, que funciona na dependência conjunta dos titulares das referidas secretarias regionais, é constituída por um coordenador – o responsável geral da missão – e por dois vogais, um para a área económica e financeira e outro para a área técnica da concessão¹⁰⁶, cabendo à Direção Regional de Obras Públicas fornecer-lhe o apoio logístico necessário.

154 De acordo com o diploma que a instituiu, a EACC deverá apresentar regularmente relatórios de missão, bem como prestar as informações que lhe forem solicitadas por aqueles membros do Governo Regional.

22.2. Funcionamento e atividade desenvolvida

155 Neste âmbito, importa referir um elevado grau de informalidade subjacente ao funcionamento da EACC, como comprova o facto de não ter sido possível recolher

¹⁰³ Capítulo XI do contrato, cláusulas 62.^a a 68.^a.

¹⁰⁴ À data da celebração do Contrato tais matérias integravam as atribuições da Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos e da Vice-Presidência do Governo Regional, respetivamente.

¹⁰⁵ O Contrato foi celebrado pelo prazo de 30 anos, com termo em 15-12-2036. Com referência ao designado cenário médio do Caso Base, à data da celebração do Contrato o custo financeiro da concessão foi estimado em 1 271 milhões de euros, verba correspondente ao somatório do valor nominal das portagens SCUT a pagar pela Região Autónoma dos Açores durante a vigência do contrato.

¹⁰⁶ Atualmente, a função de coordenador da Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão.(EACC) é exercida pelo titular da Direção Regional das Obras Públicas, Pedro Miguel Fernandes Azevedo, por inerência deste cargo, sendo vogais José Jorge Frazão Fraga, para a área técnica, e Nuno Miguel Barroso Rodrigues, para a área económico-financeira, nomeados a coberto, respetivamente, dos Despachos n.ºs [298/2007](#), de 27 de março, e [1860/2019](#), de 20 de novembro.

evidências formais das atividades de monitorização e controlo por esta desenvolvidas no período em apreciação.

- 156 Apesar de a EACC estar incumbida de apresentar regularmente relatórios de missão, apenas foram disponibilizados relatórios de acompanhamento elaborados a partir de 2018, pelo vogal para a área económica e financeira¹⁰⁷, com periodicidade anual, desconhecendo-se a tramitação e o tratamento conferidos aos mesmos, pelo que se afigura que, ao longo dos seus 16 anos de existência, a referida estrutura de missão não terá produzido qualquer outro documento.
- 157 Sobre o assunto, a Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública informou, em contraditório, que os mencionados relatórios de acompanhamento «(...) seguem a tramitação prevista no ponto 9 da [Resolução do Conselho do Governo] n.º 157/2006, de 14 de dezembro, sendo remetidas anualmente ao gabinete do Sr. [Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública]»¹⁰⁸.
- 158 A factualidade descrita indicia a falta de articulação entre os membros da EACC, designadamente ao nível da coordenação, os quais exercem autonomamente as respetivas competências sem ter por referência procedimentos de controlo formalmente instituídos para proceder ao acompanhamento das diversas vertentes do Contrato.
- 159 Perante este modo de atuação da EACC e de ausência de definição e implementação de adequados procedimentos de monitorização e controlo, são elevados os riscos de eventuais situações suscetíveis de configurar o incumprimento de obrigações contratuais por parte da concessionária serem oportunamente detetadas e corrigidas, circunstâncias que não acautelam a salvaguarda do interesse público.
- 160 Foram estas circunstâncias que levaram o Tribunal a alertar para a deficiente monitorização e acompanhamento da execução do contrato, facto que a Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública veio contestar em contraditório, alegando, em síntese, «... que não é identificado no relatório qualquer risco adicional que não seja do conhecimento da Região e não esteja devidamente considerado pela EACC na prestação de informação essencial à tomada de decisão política».

Porém, tais relatórios eram omissos relativamente à monitorização de outras vertentes do contrato diretamente relacionadas com o controlo e a avaliação da qualidade do desempenho da concessionária, de modo a assegurar a respetiva conformidade com os níveis de serviço contratualizados.

¹⁰⁷ Os relatórios abordam de forma sucinta os aspetos de natureza económica e financeira associados à execução do contrato, apreciando, nomeadamente: i) a evolução dos encargos suportados pela Região Autónoma dos Açores com o pagamento das portagens SCUT e as correspondentes estimativas até ao termo da concessão; ii) a condição financeira da concessionária e evolução dos critérios-chave do contrato; e iii) os riscos relevantes para a Região emergentes do contrato.

¹⁰⁸ Diploma que criou a EACC.

23. Procedimentos de monitorização e controlo adotados

161 Não obstante a informalidade e conseqüentes fragilidades referidas, verificou-se a adoção por parte dos serviços da SRTMI de procedimentos de monitorização e controlo.

23.1. Controlo da remuneração em função do desempenho

23.1.1. *Contagem e classificação do tráfego*

162 A concedente tem acesso permanente e em tempo real, em sistema de vídeo, ao tráfego que circula nas vias concessionadas através da *workstation*¹⁰⁹ instalada na SRTMI. Na sequência dos trabalhos desenvolvidos *in loco*, verificou-se a consistência dos dados de tráfego extraídos da referida *workstation* com aqueles que sustentaram a faturação emitida pela concessionária.

163 A *workstation* e o respetivo *software* foram fornecidos e instalados pela concessionária naquela Secretaria Regional, verificando-se que o sistema de recolha dos dados de tráfego é único e partilhado por ambas as entidades. Neste contexto, o controlo-chave para a concedente consiste em certificar a fiabilidade dos dados recolhidos pelas estações de recolha de dados (doravante, ERD), através de vídeo-verificações que é possível efetuar através da *workstation*.

164 De acordo com o vogal da área técnica da EACC, as diversas ERD são periodicamente monitorizadas através da adoção do procedimento descrito, em função do qual a referida entidade assegurou que os erros de contagem se têm contido nos limites estabelecidos no Protocolo de Aprovação das ERD. Todavia, não existem evidências comprovativas da efetiva adoção deste procedimento, nem o mesmo se encontra formalizado em qualquer norma ou instrução escrita.

165 De assinalar, igualmente, a informalidade no que respeita à normalização dos procedimentos instituídos para efeitos de monitorização administrativa e financeira do Contrato de Concessão, bem como na identificação dos responsáveis pela sua implementação e respetivas atribuições.

23.1.2. *Certificação da faturação emitida pela concessionária*

Elementos relativos ao tráfego

166 Tal como era expectável – dado que o sistema de contagem e classificação de tráfego é único – as estatísticas de tráfego extraídas da *workstation* eram consistentes com as que sustentaram a faturação emitida pela concessionária.

167 Porém, constatou-se que os procedimentos adotados pela EACC para certificar as importâncias faturadas pela concessionária não foram consistentemente aplicados ao

¹⁰⁹ Consiste no sistema de vídeo-vigilância do tráfego.

longo do período em apreciação, pois nem sempre a conferência dos dados relativos ao tráfego e dos cálculos conducentes ao apuramento daquelas importâncias foram evidenciados em adequado suporte formal, nomeadamente numa informação interna, datada e assinada pelo responsável pela sua elaboração¹¹⁰.

- 168 Em contraditório, a SRTMI referiu «(...) que todas as verificações de tráfego, para efeitos de pagamento de portagem, foram efetuadas e registadas em quadro próprio, com despacho de validação proferido em informação física interna, ou, em alternativa, e com idêntica validade, no sistema de gestão de processos da Administração Pública Regional (SGC)», o que não chegou a ser demonstrado durante a execução da auditoria, nem em sede de contraditório.

Tarifas de portagem SCUT

- 169 As tarifas de portagem SCUT são anualmente revistas, com base na evolução do índice de preços no consumidor, sem habitação, para a Região Autónoma dos Açores, publicado pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores, de acordo com uma fórmula de cálculo explicitada no Contrato¹¹¹.
- 170 No período em análise, verificou-se que a concessionária remeteu, tempestivamente, ao membro do Governo Regional responsável pela área das finanças, as propostas de revisão daquelas tarifas, acompanhadas dos correspondentes cálculos justificativos, elementos que foram certificados pelo vogal da EACC para a área económica e financeira.
- 171 Com base nesta constatação, a Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública veio alegar em contraditório que «(...) a sistematização dos procedimentos adotados sob a forma de um manual (...) afigura-se como sendo potencialmente repetitiva das previsões contratuais, sendo que só estas vinculam as partes».
- 172 Ora, a normalização de procedimentos relativos à gestão do contrato está em linha com as melhores práticas adotadas a este nível, cuja abrangência vai muito para além da mera certificação dos parâmetros de remuneração da concessionária, devendo incluir, de entre outros aspetos, procedimentos relacionados com a avaliação e controlo sistemático dos padrões de qualidade da concessão, tendo em vista assegurar os níveis de serviço contratualizados.

Pagamentos de portagens virtuais

- 173 Na sequência dos trabalhos desenvolvidos, foi possível confirmar a correção das importâncias pagas pela Região Autónoma dos Açores à concessionária, a título de

¹¹⁰ Doc.^{os} 04.11.12., 04.11.13., 04.11.14., 04.11.15., 04.11.16., 04.11.17., 04.11.18., 04.11.19., 04.11.20., 04.11.21. e 04.11.22.

¹¹¹ Cláusula 61.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

portagens SCUT, pagamentos que nem sempre observaram os prazos contratualmente estipulados para o efeito¹¹².

23.1.3. Sinistralidade

- 174 O Contrato de Concessão prevê um regime de multas e de prémios em função dos níveis de sinistralidade registados nas vias concessionadas, tendo por referência o índice de sinistralidade médio da restante rede regional da ilha de São Miguel¹¹³.
- 175 A concessionária tem vindo a manter um controlo sobre os níveis de sinistralidade da concessão, efetuando o reporte periódico desta informação nos termos contratualmente estabelecidos¹¹⁴.
- 176 Sucede, todavia, que aquele indicador de referência não consta das estatísticas oficiais dos transportes anualmente publicadas pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores¹¹⁵, razão pela qual esta vertente do desempenho do projeto não teve qualquer impacto na remuneração da concessionária.
- 177 Constatou-se, igualmente, que os dados relativos à sinistralidade não foram objeto de tratamento ou análise por parte da EACC.
- 178 A este respeito, a SRTMI referiu, em contraditório, que «(...) apesar de não existirem dados comparativos, existe a preocupação por parte da EACC de analisar os dados disponibilizados pela concessionária», embora não tenha sido facultado nenhum suporte documental que evidencie aquela análise.

23.1.4. Disponibilidade das vias

- 179 Excetuando casos de força maior ou a ocorrência de acidentes, o encerramento das vias apenas é permitido por motivos devidamente justificados, nomeadamente para efeitos de manutenção, encontrando-se, todavia, sujeito a um limite de horas por ano, fixado em função do período do dia em que ocorrer – diurno ou noturno.
- 180 A ultrapassagem daqueles limites sujeita a concessionária a penalizações pecuniárias, cujos montantes são anualmente atualizados de acordo com a variação do índice de preços no consumidor registada no ano anterior.

¹¹² Registaram-se atrasos no pagamento de 16 das 33 faturas emitidas pela concessionária, os quais, todavia, não excederam o prazo de 30 dias contado a partir das correspondentes datas de vencimento (oscilaram entre um e 26 dias), circunstância que, a verificar-se, conferia à concessionária o direito de debitar juros de mora.

¹¹³ Cláusula 55.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹¹⁴ Cláusula 16.^a, alínea b, do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹¹⁵ Cf. Serviço Regional de Estatística dos Açores, *Estatísticas dos Transportes – 2020*, pp. 21 a 29.

- 181 O controlo deste parâmetro de desempenho do projeto seria efetuado através de um sistema de monitorização da disponibilidade das vias, cuja implementação incumbia à concessionária, nos termos contratualmente estabelecidos¹¹⁶, o que não sucedeu.
- 182 Sobre o assunto, o coordenador da EACC esclareceu¹¹⁷ que «[n]ão foi apresentado pela concessionária e com a anuência da concedente, um sistema de monitorização específico de indisponibilidade de vias, por se entender não ser possível desenvolver um sistema para tal».
- 183 Assim, apesar de a concessionária reportar mensalmente os dados relativos à indisponibilidade das vias, não existem evidências de ser exercido qualquer controlo sobre esta vertente do projeto ou, sequer, destes dados serem objeto de tratamento e análise por parte da EACC.
- 184 Por conseguinte, o fator indisponibilidade das vias não teve qualquer influência na remuneração da concessionária.
- 185 Sobre o assunto, a SRTMI veio alegar em contraditório «(...) que apesar da inexistência de um sistema específico de monitorização, a EACC verifica e quantifica, com base na informação diária e mensal recebida da concessionária, se esta atinge, ou não, anualmente, os valores limites de indisponibilidade das vias», procedimento relativamente ao qual, e uma vez mais, não foi disponibilizada qualquer prova documental.

23.2. Controlo da qualidade do serviço

23.2.1. Manutenção das vias

- 186 Não se obtiveram evidências comprovativas do exercício de um adequado controlo visando assegurar a qualidade da manutenção das vias concessionadas e respetiva conformidade com os padrões contratualmente fixados no Manual de Operação e Manutenção.¹¹⁸
- 187 Com efeito, apesar de a concessionária remeter à concedente os planos anuais de manutenção das vias, bem como os respetivos relatórios de execução elaborados com periodicidade semestral, verificou-se que estes documentos não eram objeto de tratamento ou análise pela EACC.
- 188 Aliás, de acordo com informação prestada pelo vogal da EACC para a área técnica da concessão, apenas o plano de manutenção para 2023 foi objeto de aprovação formal pela Região Autónoma dos Açores, apesar de não existirem evidências desta decisão se ter sustentado numa análise prévia daquele plano, expressa em adequado suporte documental.

¹¹⁶ Cláusula 58.4.^a, do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹¹⁷ Doc. 04.11.01 (ponto 4).

¹¹⁸ Doc. 04.03.10.01.

189 Todavia, em contraditório, a SRTMI alegou que o referido plano respeita «(...) **unicamente ao plano de atividades de construção e renovação a efetuar na infraestrutura no ano 2023, documento que a concessionária entendeu submeter à concedente, porém não exigido contratualmente**».

190 Nestas circunstâncias, a fiscalização exercida a este nível é meramente informal e reativa, desencadeando-se na sequência do reporte de situações que os fiscais da SRTMI detetam quando se deslocam nas vias concessionadas, conforme revelou aquele responsável da EACC.

23.2.2. Áreas de serviço

191 A concessionária estava contratualmente obrigada a proceder à instalação de, pelo menos, uma área de serviço em cada um dos eixos que integram a concessão – Eixo Sul, Eixo Sul-Norte e Eixo Nordeste –, cuja entrada em funcionamento deveria ter ocorrido, o mais tardar, 18 meses após o início da exploração, isto é, em junho de 2013, ou até 24 meses após a transferência do lanço já construído, se fosse este o caso¹¹⁹.

192 Como assinalado, nenhuma das áreas de serviço previstas chegou a ser instalada no prazo contratualmente previsto, circunstância que levou a Região Autónoma dos Açores a aplicar à concessionária multas pelo incumprimento daquelas obrigações contratuais, perfazendo a quantia de 9,4 milhões de euros¹²⁰. Todavia, na sequência do referido acordo de compensação de créditos de 19-12-2014¹²¹, foram ainda redefinidas as condições contratuais relacionadas com a matéria em causa, passando a concessionária a ficar obrigada a instalar essas infraestruturas apenas no caso de o tráfego médio diário anual (TMDA) atingir, em cada um dos eixos rodoviários, os níveis de tráfego perspetivados no cenário médio do Caso Base¹²².

193 Sem prejuízo, e atendendo ao período temporal remanescente até ao término da concessão, afigura-se improvável a instalação de mais áreas de serviço na concessão, para além daquela que foi edificada em 2018 no Eixo Sul, em São Roque, facto que traduz uma alteração aos padrões de qualidade inicialmente fixados para a prestação dos serviços associados às atividades concessionadas.

23.2.3. Reclamações dos utentes

194 Sobre a matéria, o Contrato dispõe que a concessionária deva remeter trimestralmente à concedente as reclamações efetuadas pelos utentes das vias, acompanhadas das respostas

¹¹⁹ Cláusulas 41.4.^a e 41.5.^a, do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹²⁰ Acrescia a este montante uma importância na ordem dos 800 mil euros, referente à multa contratual aplicada à concessionária por incumprimento das obrigações relativas à operação e manutenção de infraestruturas de iluminação das vias concessionadas.

¹²¹ Doc. 04.03.03.01.

¹²² *Idem* e Anexo VI.

dadas aos mesmos, bem como dos resultados das investigações desenvolvidas na sequência daquelas, se tiver sido esse o caso¹²³.

195 No período em apreciação, verificou-se que a concessionária cumpriu este dever de informação.

196 Relativamente ao tratamento conferido a estes elementos, a SRTMI esclareceu, em contraditório «(...) que toda a informação reportada pela concessionária é analisada pelo vogal da área técnica da EACC, nunca se tendo detetado, até à presente data reclamações ou incidentes que, comprovadamente, tivessem sido causados por negligência da concessionária nos seus deveres de manutenção contratuais».

197 Porém, não foram remetidos quaisquer elementos comprovativos da efetiva adoção do procedimento descrito, ficando assim por demonstrar a realização daquela análise por parte da EACC, nomeadamente em termos estatísticos, visando identificar o padrão de ocorrências e respetivas causas, que podem ser indiciadoras de deficiências de determinados parâmetros de serviço a que a concessionária se encontre vinculada, nomeadamente ao nível da sinalização colocada nas vias, manutenção, iluminação, entre outros.

24. Obrigações de informação da concessionária

198 O Contrato de Concessão elenca um conjunto de elementos e informações a prestar pela concessionária, abrangendo diversas vertentes com relevância para a avaliação do desempenho do projeto, definindo, nalguns casos, a periodicidade para o respetivo reporte à concedente¹²⁴.

199 Na sequência dos trabalhos desenvolvidos, verificou-se que a concessionária tem cumprido, na generalidade, aqueles deveres de informação.

¹²³ Cláusula 53.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹²⁴ Cláusulas 10.^a e 16.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

Capítulo IV Gestão dos riscos emergentes da concessão

25. Eventuais processos de reposição de equilíbrio financeiro

- 201 Atenta a matriz de riscos subjacente ao Contrato, a concessionária poderá constituir-se no direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão sempre que as condições de exploração do projeto sejam negativamente afetadas em consequência de alterações legislativas de carácter específico, de modificações unilaterais do Contrato impostas pela Região Autónoma dos Açores ou devido a casos de força maior.
- 202 Todavia, a ocorrência de algum destes eventos apenas confere tal direito à concessionária quando, em consequência dos mesmos, se registar uma redução superior a 0,025% da TIR acionista ou em mais de 0,025 do rácio de cobertura anual do serviço da dívida (RCASD)¹²⁵.
- 203 Preenchidos tais pressupostos, o equilíbrio financeiro da concessão será restabelecido mediante a reposição dos valores constantes do Caso Base para a TIR acionista (7,73%) e para o rácio RCASD (1,15), por acordo entre as partes ou por força de decisão arbitral, concretizando-se através de uma ou de várias das seguintes modalidades¹²⁶:
- atribuição de compensação financeira direta pela Região Autónoma dos Açores;
 - revisão das tarifas de portagem SCUT e bandas de tráfego;
 - prorrogação do prazo da concessão;
 - qualquer outra forma acordada pelas partes.
- 204 Do exposto, facilmente se depreende a relevância do Caso Base no âmbito dos processos de reequilíbrio financeiro, circunstância que por si só aconselharia a que a Região, ainda na fase de avaliação de propostas em sede de procedimento concursal, tivesse apreciado a consistência das premissas que sustentaram a sua elaboração – nomeadamente as projeções de tráfego constantes do mesmo – o que, manifestamente, não aparenta ter sido o caso.
- 205 Porém, atendendo àquelas projeções, após o primeiro ano completo de exploração, em 2012, o tráfego real situou-se 31% abaixo do projetado, facto que levou a concessionária a rever em baixa as estimativas do tráfego até ao final da concessão e, consequentemente, a apresentar uma nova projeção das portagens virtuais a cobrar à Região Autónoma dos Açores até ao termo do Contrato¹²⁷, refletindo uma redução, em valores nominais, na ordem dos 490 milhões de euros (-37%), face às estimativas constantes do Caso Base¹²⁸.

¹²⁵ Cláusulas 71.^a e 80.^a, do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹²⁶ Cláusula 80.8.^a do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

¹²⁷ Em cumprimento dos deveres de informação a que a concessionária se encontra sujeita, nos termos da cláusula 16.^a do Contrato de Concessão – no caso em concreto, da respetiva alínea h).

¹²⁸ Doc. 01.10.

- 206 Nos anos seguintes, os níveis de tráfego registados mantiveram-se substancialmente aquém das projeções incritas naquele modelo financeiro (desvios entre -24% e -36%)¹²⁹.
- 207 Neste contexto, o desencadear de um eventual processo de reequilíbrio financeiro terá por referência um plano de pagamentos de portagens virtuais ancorado em projeções de tráfego manifestamente sobrestimadas, com base no qual – e nos demais parâmetros de rendimentos e gastos estimados no Caso Base – será determinado o *quantum* necessário à reposição do equilíbrio financeiro da concessão¹³⁰.
- 208 Com efeito, correspondendo a compensação financeira a atribuir à quantia monetária que, incrementando o *cash flow* do ano em que ocorre o evento gerador do desequilíbrio, permite recolocar a TIR acionista no valor contratualizado (7,73%), facilmente se depreende o impacto que as projeções de tráfego irrealistas constantes do Caso Base terão no cálculo da referida compensação – a respetiva expressão será tanto mais elevada quanto mais significativos forem os desvios face aos níveis de tráfego real registados, dos quais dependem as receitas da concessionária.

26. Aumento do número de vias

- 209 Nos termos contratualmente estabelecidos, atingidos determinados níveis de tráfego médio diário anual (TMDA) nos lanços rodoviários concessionados, deverão ser executadas obras com vista ao aumento do número de vias, devendo estas entrar ao serviço um ano após aquele em que tais níveis de tráfego foram alcançados¹³¹.
- 210 A execução daquelas obras implicará a prévia negociação entre o concedente e a concessionária de novas bandas de tráfego e respetivas tarifas de portagem SCUT, que deverão ser fixadas de modo a salvaguardar a rentabilidade inicialmente estimada para os capitais acionistas – TIR acionista de 7,73%.
- 211 Na eventualidade de não existir acordo relativamente às circunstâncias que determinam o alargamento, ao respetivo custo, à estrutura de pagamentos ou ao seu impacto em termos de tráfego, a concessionária fica obrigada a realizar o alargamento em causa, lançando o respetivo procedimento, com os correspondentes custos a serem suportados pela concedente, cenário em que já não se opera a revisão das bandas de tráfego e respetivas tarifas de portagem SCUT.
- 212 Com base nos dados reais do tráfego registado em 2022, verifica-se que em três dos 20 troços que integram a concessão foram alcançados os níveis de TMDA contratualmente

¹²⁹ Excetuando o ano de 2020, em que o desvio registado (-40%) foi ampliado pelos impactos da COVID-19.

¹³⁰ No pressuposto de que a modalidade escolhida seria a atribuição de uma compensação financeira à concessionária.

¹³¹ Cláusula 39.ª do Contrato de Concessão (doc. 01.01).

Os níveis de TMDA em causa são, respetivamente, de 50 000, 14 000 e 10 000 veículos, nos lanços com quatro, três ou duas vias.

fixados para que se desencadeie o processo negocial com vista ao aumento do respetivo número de vias¹³².

- 213 Neste sentido, a concessionária já notificou a Região Autónoma dos Açores da estimativa dos custos inerentes à execução daquelas obras, que ascendem, pelo menos, a 129 milhões de euros¹³³, bem como da impossibilidade de assegurar o financiamento das mesmas, invocando para o efeito a sua condição financeira¹³⁴.
- 214 Por conseguinte, existe o risco de, a curto/médio prazo, a Região acumular os pagamentos das portagens virtuais com os encargos emergentes das empreitadas relativas ao alargamento de algumas das vias concessionadas, facto que poderá implicar uma pressão adicional sobre as finanças públicas regionais.
- 215 Em contraditório, a EUROSCUT Açores, S.A., veio manifestar o entendimento de que a «(...) concedente não se encontra a dar cumprimento ao previsto no Contrato de Concessão, apesar das inúmeras insistências da Concessionária quanto a esta matéria (...)», alertando para o facto de tais circunstâncias serem suscetíveis de lhe conferir direito ao reequilíbrio financeiro do contrato, com fundamento no «(...) não pagamento nas datas previstas em Contrato do excedente de portagens acima dos limites de TMDa definidos na cláusula 39.^a (...)», assim como pelo aumento do desgaste daquelas vias e consequente acréscimo dos custos a incorrer com a respetiva manutenção/reparação, caso as obras de alargamento das vias não sejam realizadas.

¹³² Como referido anteriormente, estão em causa os troços “Variante Ponta Delgada-Lagoa – Fase II” – ERD 5, “Estrada Regional 3 -1.^a Manguinha-Rotunda da Ribeira Seca” – ERD 12 e “Envolvente à Ribeira Grande - Fase I” – ERD 13.

¹³³ Última estimativa de custos apresentada à concedente, através do ofício n.º 23-0291, de 20-04-2023, remetido em anexo à resposta dada em contraditório pela EUROSCUT Açores, S.A.

¹³⁴ Doc. 04.07.04.

PARTE IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

27. Principais conclusões

- 216 O Contrato relativo à concessão rodoviária em regime de SCUT, celebrado em 15-12-2006, entre a Região Autónoma dos Açores e a EUROSCUT Açores, S.A., pelo prazo de 30 anos, constitui o corolário de um longo processo iniciado em 2001, com a decisão do Governo Regional de enveredar por um modelo de contratação pública assente numa parceria público-privada para a realização de um conjunto de investimentos estruturantes ao nível da rede viária da ilha de São Miguel.
- 217 Na sequência do concurso público internacional promovido para aquele efeito, concorreram cinco agrupamentos de empresas, recaindo a decisão final na proposta apresentada pelo agrupamento liderado pela Ferrovial Infraestructuras, S.A.
- 218 Para financiar a execução daqueles investimentos, o agrupamento vencedor recorreu à modalidade do *Project Finance*, no âmbito da qual foi então constituída a EUROSCUT Açores, S.A., sociedade-veículo exclusivamente dedicada ao projeto, encarregue de negociar com terceiros todos os contratos envolvendo as diferentes fases do respetivo ciclo de vida – projeto, construção, financiamento, operação e manutenção.
- 219 Neste contexto, a EUROSCUT Açores, S.A., investiu cerca de 420 milhões de euros, dos quais 73 milhões de euros (17%) foram disponibilizados pelos seus acionistas, correspondendo os restantes 347 milhões de euros a fundos alheios provenientes de um financiamento de longo prazo contraído junto de um sindicato bancário, cujo reembolso se dará por concluído em 2033.
- 220 De acordo com o Case Base – peça contratual que constitui o quadro de referência em função do qual a concessionária estruturou a sua proposta – a remuneração pretendida pelos acionistas (TIR acionista) para os fundos aplicados no projeto é de 7,73%, a qual depende em larga medida das receitas proporcionadas pelas portagens virtuais cobradas à Região Autónoma dos Açores, estimadas, em termos nominais, em 1 270,8 milhões de euros, para todo o período da concessão.
- 221 Reportado a 01-01-2006, o valor atualizado do esforço financeiro da Região associado ao pagamento daquelas portagens ascendia a 307,4 milhões de euros.
- 222 Considerando este enquadramento genérico, apresentam-se a seguir as principais conclusões a que se chegou no âmbito desta ação.

Ponto do Relatório	Conclusões
Caracterização do Contrato de Concessão	
10.	O contrato relativo à concessão rodoviária em regime de SCUT na ilha de São Miguel configura um modelo de parceria público-privada de acordo com o qual EUROSCUT Açores, S.A., comprometeu-se a projetar, financiar, construir e explorar, em regime de portagem sem custos para o utilizador, um conjunto de infraestruturas rodoviárias.
Matriz de partilha de riscos	
12.	Os riscos de negócio associados à conceção, construção, financiamento, operação e, particularmente, o risco de tráfego ou de procura, foram transferidos para a EUROSCUT Açores, S.A., mantendo-se na esfera de responsabilidade da Região Autónoma dos Açores os riscos emergentes de alterações legislativas de carácter específico, de modificações unilaterais ao contrato impostas por sua iniciativa, bem como os riscos associados à ocorrência de casos de força maior.
12.	A partilha de riscos operada através do contrato aparenta estar em linha com as melhores práticas utilizadas neste modelo de contratação pública, na medida em que os riscos foram alocados ao parceiro melhor capacitado para os gerir de forma mais eficiente.
11. 12.	A remuneração exigida pelos acionistas (TIR acionista de 7,73%) não se afigura excessiva face ao risco do projeto, tendo igualmente em consideração a realidade constatada a este nível pelo Tribunal de Contas nas auditorias realizadas a diversas concessões rodoviárias no Continente.
Desempenho do projeto – Receitas da concessão	
7. 19.1. 25.	No período decorrido entre o primeiro ano completo de exploração (2012) e o final de 2022, verifica-se que os pressupostos do Caso Base inicial estão completamente desfasados da realidade económica do projeto.
7. 19.1. 25.	Em termos médios, o tráfego real ficou 31% aquém das estimativas vertidas no cenário de referência adotado no Caso Base, circunstância reveladora do irrealismo dos pressupostos subjacentes à elaboração desta peça contratual, em conformidade com a qual será efetuada a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, na eventualidade de ocorrer algum evento que confira tal direito à concessionária.
7. 19.1. 25.	O desencadear de um eventual processo de reequilíbrio financeiro terá por referência um plano de pagamentos de portagens virtuais ancorado em projeções de tráfego sobrestimadas, sendo assim elevado o risco de a Região Autónoma dos Açores vir a ser confrontada com o pagamento de compensações financeiras desproporcionadas aos danos que visam reparar.
Encargos suportados pela Região Autónoma dos Açores	
15. 16. 19.1.	Entre 2012 e 2022, os pagamentos referentes a portagens virtuais totalizaram 266,8 milhões de euros, montante inferior em 138,1 milhões (- 34%) às projeções vertidas no Caso Base. Deste modo, considerando o valor do IVA suportado (46,5 milhões de euros), ascendeu a 313,3 milhões de euros o total despendido pela Região Autónoma dos Açores com o pagamento de portagens à EUROSCUT Açores, S.A.

Ponto do Relatório	Conclusões
	Considerando a compensação financeira de 8,1 milhões de euros atribuída à concessionária, a título de indemnização por imprevisão, em execução de uma decisão arbitral tomada em 06-07-2016, bem como os encargos incorridos com a contratação de consultores para apoio nas áreas técnica, jurídica e financeira da concessão, constata-se que, até ao final de 2022, a Região já tinha despendido no âmbito deste projeto uma importância de, pelo menos, 323,4 milhões de euros.
Estimativa dos pagamentos de portagens virtuais até 2036	
17.	Estima-se que o valor nominal dos encargos a suportar pela Região Autónoma dos Açores com o pagamento de portagens virtuais até ao termo da concessão, em 2036, ascenda a 785,5 milhões de euros (com o IVA incluído, à taxa de 16%), verba que não incorpora o montante de 12,1 milhões de euros peticionado no âmbito do processo de reequilíbrio financeiro em curso, com fundamento nos impactos da COVID-19 na concessão.
17.	Reportado a 31-12-2022, ascendia a 479,6 milhões de euros o valor atual líquido (VAL) do esforço financeiro da Região refletido naqueles pagamentos, traduzindo um dispêndio inferior em 143,7 milhões de euros ao projetado no Caso Base.
Taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista	
20.2.1.	Dado que o nível de receitas gerado pela concessão depende em larga medida da cobrança das portagens virtuais e, por conseguinte, do tráfego real registado nas vias concessionadas, os desvios apurados a este nível afetaram a capacidade do projeto para, até ao momento, libertar recursos compatíveis com a remuneração exigida pelos acionistas da EUROSCUT Açores, S.A., refletida na TIR acionista.
20.2.1.	De facto, com base no modelo financeiro atualizado disponibilizado pela concessionária, contemplando os dados reais registados até ao final de 2022 e as novas projeções de tráfego até ao final da concessão, constata-se que a TIR acionista estimada é de 3,23%, inferior em 4,5 pontos percentuais à prevista no Caso Base inicial.
20.2.1.	No entanto, importa ter presente que as alterações no perfil de reembolso das prestações acessórias ou da distribuição de dividendos, designadamente a antecipação dos prazos inicialmente previstos para a concretização destas operações, são suscetíveis de aumentar a TIR acionista, ou seja, o retorno efetivo proporcionado pelo projeto aos capitais investidos pelos acionistas da EUROSCUT Açores, S.A., pese embora o facto de o reembolso das prestações acessórias apenas poder ocorrer após a liquidação do empréstimo bancário.
Monitorização administrativa e financeira do contrato	
22.2. 23. 24.	Constatou-se um elevado grau de informalidade subjacente ao funcionamento da Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão (EACC), no âmbito dos poderes de monitorização das vertentes administrativa e financeira da concessão que lhe foram conferidos.
22.2. 23. 24.	Tal facto é indiciador de uma deficiente monitorização e gestão, por parte da Região Autónoma dos Açores, dos riscos associados ao projeto subjacente ao Contrato de Concessão.

Ponto do Relatório	Conclusões
Gestão dos riscos emergentes da concessão	
25. 26.	O pedido de reequilíbrio financeiro apresentado pela concessionária, com fundamento nos impactos da COVID-19, assim como a verificação dos pressupostos contratuais que determinam a necessidade de se proceder ao aumento do número de vias em três troços da concessão, constituem factos que configuram riscos contingentes para o erário público regional, estimados em 14,1 milhões de euros, sendo suscetíveis de implicar uma pressão adicional sobre as finanças públicas regionais.

28. Recomendações

223

Tendo presente as observações constantes do presente Relatório formulam-se as seguintes recomendações:

N.º	Entidade/Recomendações	Impactos esperados	Ponto do Relatório
Governo Regional			
1.ª	Adotar as medidas necessárias para que a Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão passe a exercer uma efetiva e eficaz monitorização administrativa e financeira do contrato, definindo os procedimentos a adoptar para o efeito, os responsáveis pela sua implementação e a periodicidade para o reporte das atividades desenvolvidas, em adequado suporte documental.	Melhoria da gestão financeira pública, da transparência e da responsabilidade.	22. 23.
2.ª	Acompanhar a execução do contrato de concessão e, se necessário, intervir no sentido de proceder a eventuais ajustamentos, sobretudo aquando da apresentação de novos pedidos de reequilíbrio financeiro.	Melhoria da gestão financeira pública, da transparência e da responsabilidade. Cumprimento da legalidade.	21. 25.

Decisão

Aprovo o presente Relatório, nos termos dos artigos 55.º e 78.º, n.º 2, alínea a), conjugados com os artigos 105.º, n.º 1, e 107, n.º 1, alínea b), todos da LOPTC.

A Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas deverão informar o Tribunal, até 30-06-2024, sobre as medidas tomadas em acatamento das recomendações formuladas.

Expressa-se às entidades auditadas, bem como à EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A., o apreço do Tribunal pela disponibilidade e colaboração prestadas durante o desenvolvimento desta ação.

São devidos emolumentos pela Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos dos artigos 10.º, n.º 2, e 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, com a redação dada pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia deste Relatório à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que solicitou a realização da auditoria.

Remeta-se também cópia do presente Relatório ao Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública, à Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, bem como à EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A., na qualidade de parte interessada.

Entregue-se ao Magistrado do Ministério Público, cópia do presente Relatório, nos termos do disposto no artigo 29.º, n.º 4, da LOPTC.

Após as comunicações necessárias, divulgue-se na *Internet*.

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 15 de dezembro de 2023

A Juíza Conselheira

(Cristina Flora)

Conta de emolumentos

(Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio) ⁽¹⁾

Unidade de Apoio Técnico-Operativo III	Ação n.º 22-D044
--	------------------

(em Euro)

Entidade fiscalizada/Sujeito passivo	Base de dados		Valor	
	Unidade de tempo ⁽²⁾	Custo standard ⁽³⁾	Emolumentos calculados	Emolumentos a pagar ^{(4)/(5)/(6)/(7)}
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública	198	88,29	17 481,42	1 716,40
Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	198		17 481,42	1 716,40
Empresas de auditoria e consultores técnicos ⁽⁸⁾				
Prestação de serviços				
Outros encargos				

Notas:

(1) O Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, que aprovou o Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, foi retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-A/96, de 29 de Junho, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, e pelo artigo 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril.	(5) Emolumentos máximos (17 164,00 euros) correspondem a 50 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas). (Ver a nota anterior quanto à forma de cálculo do VR - valor de referência).
(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 3 horas e 30 minutos de trabalho.	(6) Quando a entidade fiscalizada não disponha de receitas próprias, aplicam-se os emolumentos mínimos (n.º 2 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas).
(3) Custo standard, por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de novembro de 1999: Ações fora da área da residência oficial119,99 euros Ações na área da residência oficial88,29 euros	(7) Quando haja mais do que um sujeito passivo da obrigação emolumentar, o encargo é repartido nos termos do n.º 3 do artigo 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.
(4) Emolumentos mínimos (1 716,40 euros) correspondem a 5 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência), fixado atualmente em 343,28 euros, é calculado com base no índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública que vigorou em 2008 (333,61 euros), atualizado em 2,9%, nos termos, respetivamente, do n.º 2 da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro.	(8) O regime dos encargos decorrentes do recurso a empresas de auditoria e a consultores técnicos consta do artigo 56.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, e do n.º 3 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.

Ficha técnica

Função	Nome	Cargo/Categoria
Coordenação	Ana Medeiros	Auditora-Coordenadora
	Lígia Neves	Auditora-Chefe
Execução	Rui Nóbriga Santos	Auditor
	Célia Prego Alves	Técnica Verificadora Superior Principal ¹³⁵

¹³⁵ Até 31-07-2023.

Anexos

Respostas dadas em contraditório

I – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

Exmo. Senhor
Subdiretor Geral - Tribunal de Contas -
Secção Regional dos Açores
Palácio Canto - Rua Ernesto do Canto, 34
9504 - 526 Ponta Delgada

S/Referência	S/Comunicação	N/Comunicação	Data
1060-ST e 1062-ST 22/D044	23-06-2023	S-GSRTMI/2023/294	07/07/2023

ASSUNTO: Auditoria à execução financeira da concessão rodoviária em regime de SCUT na Ilha de São Miguel.

Reportando-nos aos vossos ofícios com as referências *supra* identificadas, e com respeito ao Relato disponibilizado, que mereceu a nossa melhor atenção, cumpre-nos, em sede de contraditório, transmitir o seguinte:

I – Imprecisões do Relato

a) No “Quadro 2 – pedidos de compensação financeira” do ponto 15 (página 30), constatou-se que o valor referido como peticionado (10,2 M €) não corresponde ao que foi efetivamente peticionado. O valor peticionado foi de 52 138 963,00 €, tendo a Região Autónoma dos Açores (“RAA”) sido condenada a pagar, em sede de decisão arbitral, 10,2 M €.

b) Esclarece-se, a respeito do ponto 16 (página 31) do Relato, que a Exacto – Sociedade de Estudos e Planeamento, Lda. (“Exacto”), foi subcontratada pela Coteprol – Estudos e Projectos de Engenharia, CRL, com quem a RAA celebrou contratos de assessoria técnica.

c) Constatou-se que os valores constantes do quadro resultam do somatório do extrato de conta corrente dos fornecedores entregue no âmbito da resposta dada ao ponto 5¹ do

¹ Ponto 5: “Extrato/listagem do Sistema GeRFIP contendo a relação dos PAP referentes as despesas da SCUT (com indicação da situação atual: p.e. pago ou a aguardar pagamento).”



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

Pedido n.º 3 do Tribunal de Contas para envio de elementos e recebido pela Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão (“EACC”) a 09/03/2023, não tendo sido confrontado com os documentos enviados em resposta ao ponto 6².

II – Outras observações

a) No que respeita ao ponto 16 (página 32) do Relato, os contratos de assessoria jurídica celebrados com a sociedade de advogados Vieira de Almeida & Associados, S.P., R.L., foram disponibilizados no âmbito da resposta ao Pedido n.º 3 do Tribunal de Contas, tendo os referidos documentos integrado a resposta ao ponto 6.

b) Da documentação enviada em sede de auditoria, crê-se ter sido demonstrado que foram adotados diversos procedimentos pela EACC no sentido da devida monitorização e acompanhamento da execução do contrato de concessão.

c) No que respeita ao ponto 23.1.1 do Relato (página 46), no âmbito da auditoria, em sede de resposta dada no nosso ofício S-GSRTMI/2023/84 ao Pedido de elementos n.º 1 (*vide* ponto 13.4), foi disponibilizado, a título de exemplo, um procedimento de verificação das Estações de Recolha de Dados. Tendo constatado que, por lapso, o documento não foi enviado na íntegra, junto reenviamos o referido.

d) No que ao ponto 23.1.2 (página 46) do Relato diz respeito, reitera-se que todas as verificações de tráfego, para efeitos de pagamento de portagem, foram efetuadas e registadas em quadro próprio, com despacho de validação proferido em informação física interna, ou, em alternativa, e com idêntica validade, no sistema de gestão de processos da Administração Pública Regional (SGC).

e) Como bem refere o Relato no ponto 23.1.3 (página 47), o indicador de referência – índice de sinistralidade médio da restante rede regional da ilha de São Miguel - não consta das estatísticas oficiais dos transportes anualmente publicadas pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores. Sem prejuízo, e apesar de não existirem dados comparativos,

² Ponto 6: “Relativamente a processos de despesa desencadeados entre 2006 e 2022 relacionados com a SCUT, mas que não sejam portagens, remeter: PAP, Fatura, Contrato”.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

existe a preocupação por parte da EACC de analisar os dados disponibilizados pela concessionária.

f) Relativamente ao ponto 23.1.4 (página 47) do Relato, esclarecemos que apesar da inexistência de um sistema específico de monitorização, a EACC verifica e quantifica, com base na informação diária e mensal recebida da concessionária, se esta atinge, ou não, anualmente, os valores limites de indisponibilidade de vias.

g) Em relação ao ponto 23.2.1 (página 48) do Relato, esclarecemos que o documento remetido no ponto 3 do ofício S-DROP/2023/433 é referente unicamente ao plano de atividades de construção e renovação a efetuar na infraestrutura no ano 2023, documento que a concessionária entendeu submeter à concedente, porém não exigido contratualmente. Salieta-se que o contrato apenas exige a elaboração de relatórios relativos à manutenção executada (cfr. cláusula 16.^a, alínea c).

h) No que respeita ao ponto 23.2.3 (página 50) do Relato, esclarece-se que toda a informação reportada pela concessionária é analisada pelo vogal da área técnica da EACC, nunca se tendo detetado, até à presente data reclamações ou incidentes que, comprovadamente, tivessem sido causados por negligência da concessionária nos seus deveres de manutenção contratuais.

i) Relativamente ao ponto 24 (página 50), a concedente tem entendido não solicitar informação à concessionária que, ao abrigo do teor da cláusula 10.5, já tenha sido disponibilizada pela mesma.

III - Das recomendações

No que respeita à 1.^a recomendação constante do Relato, iremos analisar a viabilidade legal de proceder à renegociação do contrato de concessão, solicitando, para o efeito um parecer externo sobre a matéria.

Relativamente à 2.^a recomendação, esta Secretaria Regional irá continuar a diligenciar pelo aperfeiçoamento contínuo dos procedimentos implementados para a gestão técnica da



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

concessão e irá avaliar a necessidade de implementação de um manual de procedimentos para esse efeito.

Mantemo-nos inteiramente ao dispor para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos,

P' A Chefe do Gabinete

Ana Albergaria Pacheco

Assinado por: **JOÃO CRISPIM DE CARVALHO**
LOURENÇO BORGES DA PONTE
Num. de identificação: 12388595
Data: 2023.07.07 22:35:36+00'00'



II – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública
Gabinete do Secretário

Correio-e:
sra@tcontas.pt

Exmo Senhor
Subdiretor -Geral da Secção Regional dos Açores
do Tribunal de Contas
Rua Ernesto do Canto, 34
9500-526 Ponta Delgada

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
1061-ST	23-06-2023	Sai-SRFPAP/2022/ 143	07-07-2023

**ASSUNTO: Envio de relato para contraditório
Auditoria à execução financeira da concessão rodoviária em regime de SCUT
na Ilha de São Miguel**

Reportando-nos ao vosso ofício acima referenciado, encarrega-me S. Ex^a o Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública de remeter a V. Ex^a as respostas e esclarecimentos julgados convenientes aos pontos referenciados:

Acompanhamento económico-financeiro da concessão

A informação que consta da nota de rodapé 102 não é precisa, visto que desde 2016 a Concessionária optou pela aplicação do Regime Especial de Tributação de Grupos de Sociedades o que, nos termos da alínea d) do n.º 4 do artigo 69.º do CIRC a obriga a renunciar à aplicação de uma taxa de IRC inferior à taxa normal, que é precisamente a que vigora para as entidades que tenham sede, direção efetiva ou estabelecimento estável na RAA. Assim sendo, desde essa data que a entidade se encontra sujeita a IRC à taxa de 21%.

Em matéria de revisão das tarifas de portagem SCUT, as propostas remetidas pela Concessionária são objeto da respetiva certificação, nos termos do contrato de concessão como, aliás, é referido pelo Tribunal no § 169. De facto, existe um controlo efetivo, e contratualmente previsto, sobre esta componente da remuneração da Concessionária, pelo que a sistematização dos procedimentos adotados sob a forma de um manual, conforme sugerido, afigura-se como sendo potencialmente repetitiva das previsões contratuais, sendo que só estas vinculam as partes.

Relativamente ao § 158 e, conforme referido em trabalho de campo, os relatórios de acompanhamento elaborados a partir da data de nomeação do atual vogal da área económico-financeira (cfr. nota de rodapé 109), abrangendo a execução financeira de toda a fase operacional da concessão, seguem a tramitação prevista no ponto 9 da RCG n.º 157/2006, de 14 de dezembro, sendo remetidas anualmente ao gabinete do Sr. SRFPAP. Ademais, intenta-se nestes documentos corporizar as recomendações na jurisprudência

Rua de São João, n.º 47, 9504-533 Ponta Delgada – Telef. 296 301100 – Fax 296 628854 – Email dsa@azores.gov.pt



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública
Gabinete do Secretário

produzida pelo Tribunal de Contas ao longo das últimas duas décadas acerca da necessidade de inusitada monitorização administrativa e financeira da concessão.

Neste sentido, não se compreende a qualificação da monitorização e gestão dos riscos decorrentes do contrato de concessão como sendo deficiente. Contudo, é com regozijo que se constata que, em bom rigor, ressalvada alguma nuance metodológica de somenos, o Tribunal acompanha as principais conclusões, quer em conteúdo quer em fundamentação técnica, já vertidas nesses documentos nos diversos domínios, designadamente: perfil de risco do projeto, evolução da procura e dos fluxos financeiros (*ex-ante* e *ex-post*), desempenho económico-financeiro da Concessionária, fatores determinantes na evolução dos critérios-chave e riscos decorrentes da concessão (pedido de reequilíbrio financeiro e aumento do número de vias).

De facto, não é identificado no relatório qualquer risco adicional que não seja do conhecimento da Região e não esteja devidamente considerado pela EACC na prestação de informação essencial à tomada de decisão política.

Por último, de referir que a questão da renegociação do contrato visando conferir-lhe maior flexibilidade por via da introdução de mecanismos contratuais de partilha, bem como a revisão do modelo financeiro à realidade económico-financeira da concessão levanta-nos dúvidas quanto à aplicabilidade direta do disposto no artigo 341.º do CCP ao contrato em apreço e em que termos deve ser executada a referida negociação. Assim, iremos solicitar, com a maior brevidade, uma análise aprofundada desta matéria a entidade externa especializada.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Assinado por: **ANTÓNIO MANUEL SILVA ALMEIDA**



António Manuel Silva Almeida

III – Euroscut Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A.

Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. – 296 306 200
F. – 296 120 016



Tribunal de Contas
Secção Regional dos Açores
Serviço de Apoio
Palácio Canto
Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 Ponta Delgada

Por email

Sua Referência	Sua Comunicação	Nossa Referência	Data
1063-ST	23/06/2023	23-0522	07/07/2023
22/D044			

ASSUNTO: Envio de relato para contraditório
Auditoria à execução financeira da concessão rodoviária em regime de SCUT
na Ilha de São Miguel

Exmos. Senhores,

Euroscut Açores, S.A. notificada para o efeito vem remeter a sua pronúncia sobre o teor do relato supra identificado.

Parágrafo 43

Confirmamos a extensão das vias da Concessão.

Parágrafos 45, 48 e 106

Os valores apresentados nestes parágrafos incluem o IVA à taxa de 15%, ignorando uma das principais características do IVA, que é o de assegurar a neutralidade nas transações entre os diversos operadores económicos. De acordo com o ponto 4 do Preâmbulo do Código do IVA:

"4 - O IVA visa tributar todo o consumo em bens materiais e serviços, abrangendo na sua incidência todas as fases do circuito económico, desde a produção ao retalho, sendo, porém, a base tributável limitada ao valor acrescentado em cada fase.

Matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Ponta Delgada sob o nº 512.098.387 • NIPC 512.098.387 • Capital Social: 100.000 Euros Capital próprio: (22.451.464,49€) Euros



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. - 296 306 200
F. - 296 120 016



A dívida tributária de cada operador económico é calculada pelo método do crédito de imposto, traduzindo-se na seguinte operação: aplicada a taxa ao valor global das transações da empresa, em determinado período, deduz-se ao montante assim obtido o imposto por ela suportado nas compras desse mesmo período, revelado nas respetivas faturas de aquisição. O resultado corresponde ao montante a entregar ao Estado.

O método do crédito de imposto assegura, assim, que os bens utilizados na produção por uma empresa não sejam, em definitivo, tributados: as aquisições são feitas com imposto, mas dão lugar a uma dedução imediata no respetivo período de pagamento...". (sublinhado nosso)

Assim sendo, o IVA cobrado pela Euroscut Açores ao Concedente não constitui receita própria, dado que nos termos das regras gerais do citado código aquele é para entrega ao Estado, e, no mesmo sentido, o IVA faturado por fornecedores não constitui, em regra, custo do investimento, operação ou manutenção, na medida em que é deduzido ao montante a entregar ao Estado. O IVA não constitui, assim, receita própria, nem é um custo da empresa.

Por esta razão, os parágrafos 45, 47, 48 e 106, bem como correlativas notas de rodapé deverão ser ajustados no sentido de refletir os valores excluídos de IVA.

Parágrafo 60

Cumpra mencionar que a correcta denominação da accionista maioritária da Concessionária é a seguinte: Cintra Infrastructures SE.

Parágrafo 78

Relativamente ao exposto confirmamos que em 2022 foi superado o limite em dois Lanços: ERD05 e ERD13. O Contrato de Concessão prevê que um ano após serem alcançados tais limites (i.e., em 1/01/2024) devem ser colocadas em serviço determinadas ampliações.

O processo negocial entre as partes deve ocorrer com antecedência que permita executar todas as tarefas necessárias a construir essas obras de modo a cumprir o previsto no Contrato de Concessão (je colocar as ampliações em serviço nas datas requeridas).

As obras necessárias pressupõem:

- A) Definição prévia sobre as zonas a ampliar; execução de estudos e projectos para aferição de custos e definição sobre a forma como as mesmas serão pagas.
- B) Executado o anterior, e avançando-se para a fazer de construção, para contruir as ampliações serão necessárias licenças, aquisição de terrenos (expropriação) e construção.

É pelo anterior que a Concessionária tem vindo a solicitar formalmente desde Maio de 2021 o início das reuniões de definição para o ponto A.

Anexamos as comunicações havidas sobre o tema.



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. – 296 306 200
F. – 296 120 016



Parágrafo 89

Relativamente ao Quadro 2 cabe referir que quanto ao equilíbrio financeiro relativo aos impactos da Covid-19 o Tribunal Arbitral já se encontra constituído, estando o processo na fase de apresentação de articulados.

Parágrafo 97

Solicitamos detalhe do cálculo do VAL do esforço financeiro do Concedente refletido nos pagamentos apresentado neste parágrafo, dado que não estamos a conseguir validá-lo.

Parágrafos 107 e 108

Solicitamos a retificação das seguintes gralhas nos parágrafos 107 e 108 abaixo transcritos:

"Entre 2012 e 2022, a concessionária obteve receitas adicionais que totalizaram ~~10,6~~ 10,1 milhões de euros, dos quais 8,1 milhões de euros são relativos a uma indemnização de imprevisão atribuída com fundamento na quebra de tráfego registada entre 2012 e o primeiro semestre de 2014, em consequência da grave crise económica internacional que também afetou a Região Autónoma dos Açores."

"Neste contexto, cabe ainda assinalar as receitas provenientes da única área de serviço que até à presente data foi instalada nas vias concessionadas – mais concretamente no Eixo Sul, em São Roque –, cuja construção, equipamento e exploração foi subconcessionada a uma entidade privada, bem como a obtenção de outras receitas financeiras, que, globalmente consideradas, proporcionaram à EUROSCUT Açores, S.A., ganhos adicionais na ordem dos 2,5 milhões de euros."

Parágrafo 128

As condições de reembolso das prestações acessórias aos accionistas encontram-se previstas nos Estatutos da Sociedade e nos Contratos de Financiamento resultando que o reembolso apenas poderá ocorrer após o reembolso do empréstimo bancário pelo que a hipótese alvitrada neste parágrafo é teórica.



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. - 296 306 200
F. - 296 120 016



Parágrafos 143 e 149

Os valores estão corretos, no entanto, temos os seguintes comentários:

1. em "Impostos" está incluído o imposto de selo sobre os juros do empréstimo, que não depende do tráfego, conforme subentendido no parágrafo 145;
2. a análise não está a ter em consideração as receitas financeiras (remuneração das contas bancárias), que, tal como as despesas financeiras, são calculadas em função da taxa de juro. Com esta correção, o fluxo financeiro a considerar deverá ser de 53,1 milhões de euros até 31 de dezembro de 2022 e de 16,9 milhões desde esta data até 2033;
3. a análise não está a refletir os ganhos sombra obtidos e a obter pelo Concedente pelo facto de a taxa de inflação registar níveis inferiores ao Caso base (13,2 milhões de euros e 64,8 milhões de euros, respetivamente – IVA excluído ^(*)), dado que, tal como as taxas de juro que resultam de uma variável exógena, a variação da tarifa da portagem scut também resulta de uma variável exógena: a inflação. Aliás, estas variáveis encontram-se intimamente ligadas, conforme referido no v/ parágrafo 118 pelo que os seus impactos deverão ser analisados em conjunto.

(*) Proveito de portagem scut calculado com base no tráfego real ao qual se aplicou uma tarifa atualizada de acordo com o IPC considerado no Caso Base (2,5%).

Parágrafos 146 e 152

O Contrato de Concessão foi adjudicado à Euroscut Açores na sequência de um procedimento concursal cujo anúncio foi publicado no dia 7 de junho de 2002. Publicadas as bases da concessão pelo Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A, de 2 de novembro, o Contrato de Concessão foi celebrado em 15 de dezembro de 2006. A este respeito:

- Nem as regras aplicáveis ao procedimento concursal, nem as bases da concessão, nem o Contrato de Concessão estabelecem qualquer mecanismo de partilha de benefícios.
- De igual modo, o regime legal do Contrato de Concessão não estabelece qualquer mecanismo de partilha de benefícios.
- Finalmente, o mecanismo de partilha de benefícios do artigo 341.º do Código dos Contratos Públicos não é aplicável ao Contrato de Concessão, atento, entre outros, o disposto no n.º 1 do artigo 16.º do Decreto Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, que aprovou aquele Código.

Neste sentido, é entendimento da Euroscut Açores que ao Contrato de Concessão não se aplica qualquer regime de partilha de benefícios (sejam eles verdadeiros e próprios, contingentes ou sombra).



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. – 296 306 200
F. – 296 120 016



Parágrafo 177

No seguimento do indicado pelo Tribunal de Contas consultámos o histórico de comunicações com o Concedente desde o início do Contrato de Concessão.

A Cláusula 58.4 do CC refere-se ao sistema de monitorização da disponibilidade. O relatório de monitorização deve ser enviado ao Concedente (conforme previsto na cláusula 16.i) e neste encontra-se vertido o sistema de monitorização em questão (trata-se da aplicação directa do sistema previsto na cláusula 58.ª porquanto esta já inclui a fórmula de cálculo a aplicar, limitando-se a Concessionária a apontar os cortes de vias, os quais são comunicados oportunamente ao Concedente).

Parágrafos 178 e 179

Estando detalhado no Contrato o mecanismo para avaliar e calcular o indicador de disponibilidade qualquer outro desenho de procedimento seria, i) ou redundante ou ii) uma alteração contratual, impossível neste último caso como o mesmo Concedente menciona.

A Concessionária vem cumprindo escrupulosamente a obrigação de envio do referido relatório previsto na cl. 16.i) desde Julho de 2007, quando se enviou o relatório de Junho desse mesmo ano, pelo que resulta claro que a metodologia se encontra estabelecida entre as Partes desde essa data.

Parágrafo 180

O factor de disponibilidade não teve qualquer influência na remuneração da Concessionária, não por não existir procedimento, mas porque a Euroscut vigia e cumpre escrupulosamente com as suas obrigações na matéria.

Parágrafo 188

A Concessionária discorda da afirmação relativa ao alegado prejuízo do interesse público porquanto os Utentes da Concessão dispõem de diversos postos de abastecimento situados nas proximidades da Concessão, alguns deles instalados durante a fase de construção e imediatamente junto ao corredor scut, constituindo esse facto o principal motivo para a falta de interessados na instalação de mais Áreas de Serviço.



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. – 296 306 200
F. – 296 120 016



Parágrafo 193

O banco de dados da Concessão não é mais do que uma compilação dos deveres de informação da Concessionária. Inclui entre outros, todos os relatórios de obrigação contratual, telas finais (projectos, cadastros, etc.) e bases de dados de tráfego (sem ser exaustivos) pelo que é importante manifestar que este banco de dados não é mais que uma copia digital de tudo o anterior. A obrigação contratual inclui ainda uma workstation que permita ao Concedente consultar a documentação e aceder às bases de dados de tráfego.

Este banco de dados tem vindo obviamente a aumentar e é revisto periodicamente – existe uma cópia atualizada no servidor do Concedente, servidor este operando como previsto no Contrato, pelo que não se entende a observação.

É importante manifestar que o servidor do Concedente sofreu avarias e foi recentemente renovado, tendo sido incluída nova cópia da informação anterior.

Parágrafo 205

Cumpra esclarecer que a contratualização do alargamento não assumirá a forma de concurso público porquanto a Concessionária não constitui uma entidade adjudicante a efeitos do previsto no Código dos Contratos Públicos.

Parágrafo 207

Fazemos referência às comunicações anexadas relativamente ao parágrafo 78 e acrescentamos que os valores indicados para as Obras se referem ao que o Contrato prevê para cada tipo de secção. As mesmas serão sempre pagas pelo Concedente, seja por aumento de tarifa ou pagamento directo à Concessionária para, como Dono de obra, pague as mesmas ao Empreiteiro escolhido.

Os valores apresentados são estimativas a 2022 e são de magnitude muito superior aos 20,7M€ indicados. No entanto, para a correcta definição dos valores requer-se definir i) Que obras? e ii) Executar um processo de contratação – passos que não foram ainda possíveis de executar por motivos alheios à Concessionária.



Rua Joaquim Marques, 35
9600-174 Rabo de Peixe
São Miguel - Açores (Portugal)
T. – 296 306 200
F. – 296 120 016



Parágrafo 208

Cumpra elenar os pagamentos que poderão recair sobre o Concedente:

- i) Pagamentos de portagens virtuais.
- ii) Pedido de reequilíbrio financeiro por não pagamento nas datas previstas em Contrato do excedente de portagens acima dos limites de TMDa definidos na cláusula 39.^a, mais se refere que nas previsões de pagamento de portagens, previstas nas bases do contrato e na condição financeira da Concessionária, não se inclui qualquer bloqueio ou limitação da cobrança do tráfego real existente na via.
- iii) Valor das Obras de ampliação a executar.
- iv) Adicionalmente, caso não se façam as obras, o tráfego passará por uma superfície de via inferior ao que se previa em Contrato, aumentando o desgaste da infraestrutura e os custos de manutenção/ reparação da mesma, facto reclamável ao Concedente.

Como comentário geral deotamos contradições no relato porquanto concluem que a TIR accionista é adequada ao perfil de risco, sendo a TIR accionista real inferior ao esperado, e que a Concessionária se encontra em "falência técnica", mas entendem ser necessário rever o Caso Base e capturar alegados benefícios sombra e partilhá-los com o Concedente.

No que respeita à questão da ampliação de vias cumpre referir que o Concedente não se encontra a dar cumprimento ao previsto no Contrato de Concessão, apesar das inúmeras insistências da Concessária quanto a esta matéria, e que caso persista e não seja efectuado o alargamento de vias deverá compensar a Concessionária pelas portagens que esta deixe de receber.

Quanto às Recomendações propostas no relato esta Concessionária cingirá os seus comentários à 1.^a Recomendação. Entende esta Concessionária que a proposta da equipa de auditoria quanto a uma renegociação do Contrato de Concessão apenas se poderia compreender caso tal renegociação visasse repor o equilíbrio financeiro da Concessão.

Entende-se ainda que as referências na versão preliminar do Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas a eventuais mecanismos de partilha de benefícios devem ser interpretadas no estrito sentido de uma recomendação ao Governo Regional para que os introduza no Contrato de Concessão.

Sublinha-se que uma eventual introdução desses mecanismos no Contrato de Concessão não poderá deixar de respeitar os direitos constituídos da Euroscut Açores, nomeadamente o direito à reposição do equilíbrio financeiro por modificação unilateral do Contrato de Concessão.

Com os melhores cumprimentos,

Assinado de forma
digital por Manuel
Cunha
Dados: 2023.07.07
11:54:01 Z

Manuel Cunha
Diretor Geral



Apêndices

I. Metodologia

Fases	Descrição
1. ^a	Planeamento <ul style="list-style-type: none">• Consulta da legislação pertinente.• Pesquisa e análise de documentação referente à temática das parcerias público-privadas (PPP), bem como sobre o pedido formulado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.• Elaboração do Estudo Preliminar.• Elaboração do Plano Global da Auditoria.
2. ^a	Execução <ul style="list-style-type: none">• Trabalhos de campo – Decorreram de 27 de fevereiro a 10 de março e nos dias 20, 21 e 30 de março de 2023.• Recolha de evidências e realização de entrevistas.• Análise do suporte documental.• Recálculo dos elementos que integram as faturas referentes ao pagamento de portagens virtuais.
3. ^a	Elaboração do relato e do relatório de auditoria

II. Legislação citada

Sigla	Diploma (por ordem cronológica)	Alterações relevantes
LOPTC	<p>Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas Lei n.º 98/97, de 26 de agosto</p> <p>Regime Jurídico das Parcerias Público-Privadas Decreto Lei n.º 86/2003, de 26 de abril Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio</p> <p>Bases da Concessão Decreto Legislativo Regional n.º 44/2006/A, de 2 de novembro.</p> <p>Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2015/A, de 20 de março</p> <p>Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 8/2022/A, de 24 de fevereiro</p>	<p>Artigo 82.º da Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro, Lei n.º 1/2001, de 4 de janeiro, artigo 76.º da Lei n.º 55-B/2004, de 30 de dezembro, Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto, que a republica, Lei n.º 35/2007, de 13 de agosto, artigo 140.º da Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, Lei n.º 61/2011, de 7 de dezembro, Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro, Lei n.º 20/2015, de 9 de março, que a republica, artigo 248.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, artigo 402.º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março, artigo 7.º da Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, e artigo 331.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho.</p> <p>Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de julho.</p>

III. Lanços que integram a Concessão

Lanços	Conceção	Projeto	Construção	Financiamento	Conservação	Exploração	Alteração de Vias	Reabilitação ou reformulação
Variante a Água de Pau	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Variante a Água d'Alto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Variante a Vila Franca do Campo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Via rápida Lagoa/Ribeira Grande (Lagoa/Adutora; Adutora/Rotunda da Ribeira Seca)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Envolvente à Ribeira Grande (Fase 3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Variante à ER 1 – 1.ª Barreiros/Ribeira Funda (Pico da Criação)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Variante à ER 1 – 1.ª – Fenais da Ajuda/Nordeste (Fenais da Ajuda/Achadinha; Achadinha/Nordeste)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
2.ª Circular a Ponta Delgada (Aeroporto/Nó de São Gonçalo; Nó de São Gonçalo/Rotunda de Belém)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Rotunda de Belém	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Variante a Ponta Delgada – Lagoa (Fase 1 – Rotunda de Belém/Nó da Manguinha) – iluminação e sinalização	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Alargamento e correção da ER 1 – 1.ª (Termo da Lagoa/Cruz de Pedra)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Envolvente à Ribeira Grande (Fase 1) – iluminação	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Santa Iria – Barreiros	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Variante à ER 1 – 1.ª Ribeira Funda (Pico da Criação)/Fenais da Ajuda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ER 3 – 1.ª (Nó da Manguinha/Rotunda da Ribeira Seca)					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Rotunda da Ribeira Seca					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Envolvente à Ribeira Grande (Fase 2)					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Variante Ponta Delgada – Lagoa (Fase 2) – Nó da Manguinha/Nó da Lagoa/Termo da Lagoa					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Proteção da ER 1 – 1.ª (Água d'Alto)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>

Fonte: Contrato de Concessão, cláusula 5.ª.

IV. Matriz de partilha de riscos

Tipos de Riscos	Parceiro Público	Parceiro Privado
<p>Conceção/construção Responsabilização pelas vias que foram projetadas e construídas pela concessionária. O risco é da exclusiva responsabilidade da concessionária, nomeadamente quanto ao cumprimento dos prazos da construção e respetiva entrada em funcionamento das vias construídas.</p>		☑
<p>Expropriações Cabe à concessionária proceder às expropriações dos terrenos necessários, bem como ao pagamento das indemnizações associadas.</p>		☑
<p>Financiamento A concessionária deve assegurar o financiamento necessário às despesas que decorrem do Contrato de Concessão, recorrendo, para tal, a um sindicato bancário para obter esse financiamento. Todas as despesas decorrentes dos contratos de financiamento, nomeadamente a negociação de taxas de juro, são da exclusiva responsabilidade da concessionária.</p>		☑
<p>Exploração/manutenção Responsabilização pela prestação de serviços e dos critérios de qualidade definidos. Cabe à concessionária a manutenção e conservação das vias, mantendo o seu bom estado, bem como a disponibilidade permanente das mesmas.</p>		☑
<p>Procura (tráfego) Tendo renunciado ao montante respeitante à disponibilidade das vias, a concessionária assumiu integralmente o risco de procura. De referir ainda que, a partir de certo número de tráfego médio diário anual (TMDA), a concedente não pagará o tráfego que exceder esse limite.</p>		☑
<p>Áreas de serviço e áreas de lazer Cabe à concessionária a construção e exploração das áreas de serviço, nomeadamente a existência, em cada eixo, de uma área de serviço.</p>		☑
<p>Alargamento do número de vias É da responsabilidade da concessionária, no caso de o tráfego médio diário anual atingir os limites contratualmente definidos pelo Contrato de Concessão, proceder às respetivas obras de alargamento. No entanto, em caso de desacordo quanto à verificação das circunstâncias em que determinam o alargamento, ao seu custo, à estrutura de pagamentos, ou ao seu impacto em termos de tráfego, a concessionária fica obrigada a realizar a obra em causa, sendo o respetivo custo suportado pela concedente.</p>	☑	☑
<p>Risco de reposição do equilíbrio financeiro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Introdução de modificações unilaterais pela concedente. - Ocorrência de casos de força maior. - Alterações legislativas de carácter específico. <p>No caso de as alterações introduzidas pela concedente resultem numa diminuição da receita ou agravamento da despesa da concessionária, a concedente tem a obrigação de proceder à reposição do equilíbrio financeiro.</p>	☑	

Fonte: Bases da Concessão; Contrato de Concessão.

V. Faturação respeitante ao pagamento das portagens virtuais

(em Euro)

Anos	Fatura					
	Descritivo	N.º	Data	Total líquido	IVA	Total
2011	Portagem SCUT de 16 a 31 de dezembro de 2011	01/2012	23-01-2012	892 223,96	142 755,83	1 034 979,79
2012	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2012	04/2012	27-04-2012	9 567 950,15	1 530 872,02	11 098 822,17
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2012	13/2012	27-08-2012	9 567 950,15	1 530 872,02	11 098 822,17
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2012	01/2013	15-01-2013	1 850 829,68	296 132,75	2 146 962,43
2013	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2013	05/2013	08-04-2013	6 995 576,66	1 119 292,27	8 114 868,93
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2013	13/2013	07-08-2013	6 995 576,66	1 119 292,27	8 114 868,93
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2013	3/2014	23-01-2014	6 881 520,08	1 238 673,61	8 120 193,69
2014	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2014	5/2014	14-04-2014	6 957 557,80	1 252 360,40	8 209 918,20
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2014	10/2014	13-08-2014	6 957 557,80	1 252 360,40	8 209 918,20
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2014	1/2015	19-01-2015	7 466 216,62	1 343 918,99	8 810 135,61
2015	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2015	3/2015	08-04-2015	7 127 110,74	1 282 879,93	8 409 990,67
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2015	10/2015	14-08-2015	7 127 110,74	1 282 879,93	8 409 990,67
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2015	2/2016	20-01-2016	8 440 628,97	1 519 313,21	9 959 942,18
2016	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2016	6/2016	18-04-2016	7 564 950,15	1 361 691,03	8 926 641,18
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2016	11/2016	11-08-2016	7 564 950,15	1 361 691,03	8 926 641,18
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2016	1/2017	19-01-2017	9 336 241,28	1 680 523,43	11 016 764,71
2017	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2017	6/2017	17-04-2017	8 155 380,53	1 467 968,50	9 623 349,03
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2017	12/2017	09-08-2017	8 155 380,53	1 467 968,50	9 623 349,03
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2017	2/2017	25-01-2018	10 209 165,03	1 837 649,71	12 046 814,74
2018	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2018	8/2018	13-04-2018	8 839 975,36	1 591 195,56	10 431 170,92
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2018	13/2018	09-08-2018	8 839 975,36	1 591 195,56	10 431 170,92
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2018	1/2019	14-01-2019	10 366 866,48	1 866 035,97	12 232 902,45
2019	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2019	4/2019	15-04-2019	9 348 939,07	1 682 809,03	11 031 748,10
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2019	10/2019	14-08-2019	9 348 939,07	1 682 809,03	11 031 748,10
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2019	1/2020	16-01-2020	10 638 586,93	1 914 945,65	12 553 532,58
2020	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2020	5/2020	16-04-2020	9 778 821,69	1 760 187,90	11 539 009,59
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2020	8/2020	24-08-2020	9 778 821,69	1 760 187,90	11 539 009,59
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2020	4/2021	28-01-2021	4 672 114,53	840 980,62	5 513 095,15
2021	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2021	10/2021	19-04-2021	8 076 585,97	1 453 785,47	9 530 371,44
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2021	15/2021	18-08-2021	8 076 585,97	1 292 253,76	9 368 839,73
	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2021	3/2022	15-01-2022	12 260 452,28	1 961 672,36	14 222 124,64
2022	1.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2022	8/2022	08-04-2022	9 471 208,07	1 515 393,29	10 986 601,36

Anos	Fatura					
	Descritivo	N.º	Data	Total líquido	IVA	Total
	2.º pagamento por conta relativo a portagens SCUT 2022	17/2022	04-08-2022	9 471 208,07	1 515 393,29	10 986 601,36
	Faturação emitida e paga até 31-12-2022			266 782 958,22	46 517 941,25	313 300 899,47
2022	Pagamento de reconciliação relativo a portagens SCUT 2022	3/2023	20-01-2023	12 722 229,39	2 035 556,70	14 757 786,09
	Total			279 505 187,61	48 553 497,95	328 058 685,56

Fonte: EUROSCUT Açores, S.A.

VI. Desvios das projeções de tráfego – Tráfego médio diário anual equivalente (TMDAE) 2012-2022

(em número de veículos)

Cenários	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Otimista	13 028	13 398	13 753	14 049	14 351	14 654	14 948	15 247	15 552	15 862	16 171
Médio	11 904	12 264	12 625	12 976	13 334	13 690	13 976	14 267	14 564	14 845	15 130
Pessimista	10 975	11 344	11 675	12 010	12 342	12 674	13 001	13 334	13 647	13 911	14 179
Stress case	9 973	10 236	10 489	10 735	10 965	11 200	11 438	11 680	11 921	12 161	12 401
Tráfego Real	8 186	7 993	8 138	8 596	9 189	9 831	10 275	10 735	8 815	10 361	11 440
Desvio = $\left(\frac{\text{Tráfego Real}}{\text{Cenário Médio}} - 1\right) \times 100$	-31%	-35%	-36%	-34%	-31%	-28%	-26%	-25%	-39%	-30%	-24%

Fonte: Caso Base e elementos disponibilizados pela SRMTI.

VII. Índice do dossiê corrente

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
01	Documentos preparatórios	
01.01	Contrato de concessão SCUT	15-12-2006
01.02	Caderno de encargos	26-04-2002
01.03	Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 8-2022-A	24-02-2022
01.04	Ofício do Gabinete da Presidência da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 561 – Envio da Resolução n.º 8-2022-A	24-02-2022
01.05	Correio eletrónico do Sector de Atividade Parlamentar da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores - Envio da Resolução n.º 8-2022 - "Auditoria do Tribunal de Contas ao contrato da SCUT da ilha de São Miguel"	28-02-2022
01.06	Informação – Estudo Preliminar	29-12-2022
01.07	Ficha da auditoria	13-01-2023
01.08	Anexo IV ao Contrato de Concessão – Caso Base	15-12-2006
01.09	Memorando de entendimento entre o Governo da República Portuguesa e o Governo da Região Autónoma dos Açores	02-08-2012
01.10	Resposta apresentada no âmbito do contraditório ao Parecer sobre a Conta da Região de 2012	24-10-2013
01.11	Euroscut Açores, S.A. – Relatório de Gestão – Exercício de 2022	15-03-2023
02	Plano global de auditoria	
02.01	Declaração Inexistência de conflito de Interesses – Lígia Neves	01-01-2023
02.02	Declaração Inexistência de conflito de Interesses – Rui Nóbrega Santos	17-01-2023
02.03	Declaração Inexistência de conflito de Interesses – Célia Prego Alves	17-01-2023
02.04	Informação n.º 14-2023/DAT-UAT III – Plano Global da Auditoria	16-01-2023
02.05	Informação n.º 75-2023/DAT-UAT III – Alteração ao Plano Global da Auditoria	03-03-2023
03	Correspondência	
03.01	Expedida	-
03.01.01	Ofício n.º 337 – UAT III – Comunicação da realização da auditoria – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	24-02-2023
03.01.02	Ofício n.º 338 – UAT III – Comunicação da realização da auditoria – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública	24-02-2023
03.01.03	Ofício n.º 407 – UAT III – Comunicação da realização da auditoria – Euroscut Açores, S.A.	02-03-2023
03.02	Recebida	-
03.02.01	Entrada n.º 286-23 – Correio eletrónico da Euroscut Açores, S.A. – Solicitação de esclarecimentos	03-03-2023
03.02.02	Entrada n.º 421-23 – Correio eletrónico da Euroscut Açores, S.A. – Remessa de elementos	24-03-2023
04	Documentos de Suporte	
04.01	Controlo de pedidos	-
04.02	Pedido 1 – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas – Anexo ao ofício n.º 337 – UAT III	24-02-2023
04.03	Resposta ao pedido 1	03-03-2023
04.03.01	Correio eletrónico da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	03-03-2023
04.03.02	Ofício ref.º S-GSRTMI-2023-84 – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	03-03-2023
04.03.03	Resposta aos pontos 01 e 02	-
04.03.03.01	Comprovativo dos recebimentos relativos aos direitos exploração dos lanços construídos e aos encargos incorridos com a celebração do contrato	19-12-2006
04.03.03.02	Resumo dos recebimentos relativos aos direitos exploração e aos encargos incorridos com a celebração do contrato	-
04.03.04	Documentação relacionada com os autos de vistoria para entrada em serviço dos lanços	-
04.03.04.01	Autos de Vistoria	-
04.03.04.02	Quadro resumo dos autos de vistoria	-
04.03.05	Documentação relacionada com alterações ao Contrato de Concessão e acordo de compensação de créditos	-
04.03.05.01	Acordo de compensação de créditos	19-12-2014

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
04.03.05.02	Ata da reunião realizada entre os representantes Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão e a Euroscut Açores, S.A. – Alterações ao projeto de construção	15-01-2018
04.03.05.03	Aditamento ao Contrato de Concessão	08-02-2008
04.03.06	Extrato de conta corrente	-
04.03.06.01	Euroscut Açores, S.A.	-
04.03.07	Fluxos financeiros entre a Região Autónoma dos Açores e a Euroscut Açores, S.A.	-
04.03.07.01	Comprovativos dos fluxos financeiros	-
04.03.07.02	Resumo dos fluxos financeiros	-
04.03.08	Faturação emitida pela Euroscut Açores, S.A.	-
04.03.08.01	Justificação dos cálculos subjacentes à fatura n.º 1-2012, relativa às portagens de 16 a 31 de dezembro de 2011	31-12-2011
04.03.08.02	Faturação de 2012 e justificação dos cálculos subjacentes	23-01-2012
04.03.08.03	Faturação de 2013 e justificação dos cálculos subjacentes	15-01-2013
04.03.08.04	Faturação de 2014 e justificação dos cálculos subjacentes	14-04-2014
04.03.08.05	Faturação de 2015 e justificação dos cálculos subjacentes	19-01-2015
04.03.08.06	Faturação de 2016 e justificação dos cálculos subjacentes	20-01-2016
04.03.08.07	Faturação de 2017 e justificação dos cálculos subjacentes	19-01-2017
04.03.08.08	Fatura 2018-2 – Pagamento de reconciliação relativo a 2017 e justificação dos cálculos subjacentes	25-01-2018
04.03.08.09	Fatura 2018-8 – 1.º pagamento por conta, relativo a 2018	13-04-2018
04.03.08.10	Fatura 2018-13 – 2.º pagamento por conta, relativo a 2018	09-08-2018
04.03.08.11	Fatura 2019-1 – Pagamento de reconciliação relativo a 2018 e justificação dos cálculos subjacentes	14-01-2018
04.03.08.12	Fatura 2019-4 – 1.º pagamento por conta, relativo a 2019	15-04-2019
04.03.08.13	Fatura 2019-10 – 2.º pagamento por conta, relativo a 2019	14-08-2019
04.03.08.14	Fatura 2020-1 – Pagamento de reconciliação relativo a 2019 e justificação dos cálculos subjacentes	16-01-2020
04.03.08.15	Fatura 2020-5 – 1.º pagamento por conta, relativo a 2020	16-04-2020
04.03.08.16	Fatura 2020-8 – 2.º pagamento por conta, relativo a 2020	24-08-2020
04.03.08.17	Fatura 2021-4 – Pagamento de reconciliação relativo a 2020 e justificação dos cálculos subjacentes	28-01-2021
04.03.08.18	Fatura 2021-10 – 1.º pagamento por conta, relativo a 2021	19-04-2021
04.03.08.19	Fatura 2021-15 – 2.º pagamento por conta, relativo a 2021	18-08-2021
04.03.08.20	Fatura 2022-3 – Pagamento de reconciliação relativo a 2021 e justificação dos cálculos subjacentes	25-01-2022
04.03.08.21	Fatura 2022-8 – 1.º pagamento por conta, relativo a 2022	08-04-2022
04.03.08.22	Fatura 2022-17 – 2.º pagamento por conta, relativo a 2022	04-08-2022
04.03.09	Encargos com consultores	-
04.03.09.01	Pedidos de autorização de pagamento – Coteprol, C.R.L.	-
04.03.09.02	Pedidos de autorização de pagamento – Vieira de Almeida & Associados	-
04.03.09.03	Extrato de conta corrente – Coteprol, C.R.L.	-
04.03.09.04	Extrato de conta corrente – Vieira de Almeida & Associados	-
04.03.10	Manual de operação e manutenção	-
04.03.11	Relatórios de conformidade ambiental de diversos lanços rodoviários	-
04.03.11.01	Exemplo de parecer de revisão e aprovação do projeto	-
04.03.11.02	Exemplo de auto de vistoria para entrada em serviço de um lanço rodoviário	-
04.03.11.03	Exemplo de processo de verificação de tráfego anual	-
04.03.11.04	Exemplo de procedimento de verificação e validação do funcionamento de Estação de Recolha de	-
04.03.11.05	Exemplos de ações de fiscalização	-
04.03.11.06	Relatórios de acompanhamento financeiro	-
04.04	Pedido 2	02-03-2023
04.05	Resposta ao pedido 2	14-03-2023
04.05.01	Comprovativo do pagamento de encargos relacionados com o Contrato de Concessão	19-12-2006
04.05.02	Comprovativo de atualização da garantia bancária	12-11-2021
04.05.03	Certificação valor da garantia bancária	18-11-2021
04.05.04	Comprovativo de atualização da garantia bancária	18-01-2022
04.05.05	Comprovativo da prestação da garantia bancária	06-01-2022
04.05.06	Garantia bancária – Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S.A.	19-10-2006

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
04.05.07	Garantia bancária – Casaisinvest – Gestão de Participações Sociais, SGPS, S.A., S.A.	19-10-2006
04.05.08	Garantia bancária – Eusébiospar SGPS, S.A.	19-10-2006
04.05.09	Garantia bancária – Construções Gabriel A.S. Couto, S.A.	18-10-2006
04.05.10	Garantia bancária – Ferrovial Infraestructuras, S.A.	07-12-2006
04.05.11	Garantia bancária – Ferrovial Agroman, S.A.	07-12-2006
04.05.12	Alterações ao Caso base	14-03-2023
04.05.13	Identificação e quantificação dos processos de reposição do equilíbrio financeiro	14-03-2023
04.05.14	Aditamento ao Contrato de Concessão	10-04-2008
04.05.15	Resumo das projeções do pagamento de portagens virtuais	-
04.05.16	Extensão das vias concessionadas, por lanço	-
04.05.17	Correio eletrónico da Euroscut Açores, S.A.	13-03-2023
04.06	Pedido 3	09-03-2023
04.07	Resposta ao pedido 3	22-03-2023
04.07.01	Correio eletrónico da Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão	20-03-2023
04.07.02	Ofício ref.* S-DROP-2023-328	20-03-2023
04.07.03	Reposição do equilíbrio financeiro e indemnizações	-
04.07.04	Notificação da Euroscut Açores, S.A. – Aumento do número de vias	28-05-2021
04.07.05	Decisão Arbitral da Redução de Tráfego – Processo n.º 16 2014 AHC AVS	13-09-2016
04.07.06	Decisão Arbitral da Queda do Pilar V 6 – Processo n.º 23 2013 AHC AR	09-05-2016
04.07.07	Gerfip – Pedidos de autorização de pagamento	-
04.07.08	Outros processos de despesa	27-07-2007
04.07.09	Relatório Trimestral de Tráfego e Sinistralidade referente ao 4º Trimestre	16-01-2023
04.07.10	Composição nominal da Estrutura de Acompanhamento do Contrato de Concessão	-
04.08	Pedido 4	21-03-2023
04.09	Resposta ao pedido 4	24-03-2023
04.09.01	Correio eletrónico da Euroscut Açores, S.A.	24-03-2023
04.09.02	Correio eletrónico da Euroscut Açores, S.A. – Autorização da prorrogação do prazo	24-03-2023
04.09.03	Resposta ao ponto 5 – Banco de dados da concessão	31-03-2023
04.09.04	Relatório de auditoria dos auditores externos – junho de 2022	26-08-2022
04.09.05	Relatórios e Contas – Exercícios de 2006 a 2021	-
04.09.06	Relatório Indisponibilidade de Vias	-
04.09.07	Contratos das áreas de serviço	23-10-2018
04.09.08	Condição financeira – 2006-2036	-
04.09.09	Documentação – Restrição K	29-11-2016
04.09.10	Relatório das expropriações	-
04.09.11	Fatura de pagamento de reconciliação relativo a 2020	28-01-2021
04.09.12	Cadastro dos terrenos	-
04.09.13	Telas finais	-
04.09.14	Cadastro dos serviços	-
04.09.15	Lista dos bens	-
04.09.16	Ónus ou encargos da Concessão	-
04.09.17	Informação Disponibilidade de Vias	-
04.09.18	Tráfego de cada troço por Estação de Recolha de Dados	-
04.09.19	Tráfego 2012 e 2020	-
04.09.20	Balancete Euroscut Açores, S.A.	31-12-2020
04.10	Pedido 5	04-04-2023
04.11	Resposta ao pedido 5	14-04-2023
04.11.01	Ofício ref.* S-DROP-2023-433 – Direção Regional das Obras Públicas	14-04-2023
04.11.02	Estatísticas de tráfego por Estação de Recolha de Dados – 2016	-
04.11.03	Estatísticas de tráfego por Estação de Recolha de Dados – 2016	-
04.11.04	Ofício ref.* 23-0045, da Euroscut Açores, S.A. – Plano de Manutenção das vias	11-01-2023
04.11.05	Ofício ref.* S-DROP-2022-755 – Direção Regional das Obras Públicas – Condição financeira da Concessionária	15-06-2022

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
04.11.06	Nota de Crédito 2016-1	01-06-2016
04.11.07	Extrato bancário – 1.º pagamento por conta – 2013	31-05-2013
04.11.08	Aviso de Pagamento de reconciliação relativo a 2022	02-03-2023
04.11.09	Extracto bancário – Pagamento de reconciliação relativo a 2022	28-02-2023
04.11.10	Notificação para reposição do equilíbrio financeiro	29-03-2021
04.11.11	Notificação para reposição do equilíbrio financeiro	22-06-2022
04.11.12	Informação n.º 117-2014 – Pagamento de reconciliação relativo a 2013	27-01-2014
04.11.13	Informação n.º 200 – Pagamento de reconciliação relativo a 2021	11-02-2022
04.11.14	Informação n.º 32 – Pagamento de reconciliação relativo a 2012	24-01-2013
04.11.15	Informação n.º 41 – Reconciliação do tráfego relativo a 2020	08-02-2021
04.11.16	Informação n.º 76 – Reconciliação do tráfego relativo a 2016	31-01-2017
04.11.17	Reconciliação referente ao ano de 2022	20-02-2023
04.11.18	Verificação do tráfego – 2014	-
04.11.19	Verificação do tráfego – 2017	-
04.11.20	Verificação do tráfego – 2015	-
04.11.21	Verificação do tráfego – 2018	-
04.11.22	Verificação do tráfego – 2019	-
04.12	Outros documentos	-
04.12.01	Protocolo de aprovação das Estações de Recolha de Dados	-
04.12.02	Nota de crédito 2016-1 – Euroscut Açores, S.A.	01-06-2016
04.12.03	Extrato conta-corrente – Tipologia dos documentos do GerFiP	-
04.12.04	Comprovativos dos fluxos financeiros Região Autónoma dos Açores e a concessionária – Honorários de arbitragem	-
04.12.05	Atualização da garantia bancária – Euroscut Açores, S.A.	14-11-2022
04.12.06	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2016
04.12.07	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2017
04.12.08	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2018
04.12.09	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2019
04.12.10	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2020
04.12.11	Condição Financeira da Euroscut Açores, S.A.	30-06-2021
04.12.12	Despacho Conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Ciência, Tecnologia e Equipamentos	31-10-2012
04.12.13	Despacho Conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional do Turismo e Transportes	10-04-2013
04.12.14	Fatura 2023-3 – Pagamento de reconciliação relativo a 2022	20-01-2023
04.12.15	Correio eletrónico da Direção Regional do Orçamento e Tesouro	07-03-2023
04.12.16	Proposta de assessoria financeira – Banco Português de Investimento, S.A.	24-04-2007
04.12.17	Revisão das tarifas de portagens SCUT – 2011	30-12-2010
04.12.18	Revisão das tarifas de portagens SCUT – 2023	14-11-2022
04.12.19	Relatório de gestão e demonstrações financeiras – Euroscut Açores, S.A. – 2012	03-09-2013
04.12.20	Controlo e Classificação de Tráfego nas Estradas SCUT – 2014	2014
04.12.21	Correio eletrónico da Direção Regional das Obras Públicas – Tráfego 2013-2022	03-03-2023
04.12.22	Relatório trimestral de tráfego e sinistralidade – 2.º trimestre de 2022	14-07-2022
04.12.23	Relatório trimestral de tráfego e sinistralidade – 1.º trimestre de 2022	14-04-2022
04.12.24	Relatório trimestral de tráfego e sinistralidade – 3.º trimestre de 2022	18-10-2022
04.12.25	Relatório trimestral de tráfego e sinistralidade – 4.º trimestre de 2022	16-01-2023
04.12.26	Verificação rodoviária – 2011	2011
04.12.27	Verificação rodoviária – 2015	2015
04.12.28	Verificação rodoviária – 2013 a 2022	-
04.12.29	Workstation – controlo das gravações	2023
04.12.30	Workstation – imagens do tráfego	2023
04.12.31	Workstation – Vídeo	2023
04.12.32	Condição financeira da concessão – 2006 a 2036 – Caso Base e Real 2022	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
05	Relato	
05.01	Relato	23-06-2023
06	Contraditório	
06.01	Ofícios remetidos	
06.01.01	Ofício n.º 1060-ST – Contraditório – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	23-06-2023
06.01.02	Ofício n.º 1061-ST – Contraditório – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração	23-06-2023
06.01.03	Ofício n.º 1062-ST – Contraditório – Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão	23-06-2023
06.01.04	Ofício n.º 1063-ST – Contraditório – EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos	23-06-2023
06.02	Respostas	
06.02.01	Ofício n.º Sai-SRFPAP/2023/143 – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração	07-07-2023
06.02.02	Ofício n.º 23-0522 – EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A.	07-07-2023
06.02.03	Ofício n.º S-GSRTMI/2023/294 – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	07-07-2023
06.02.04	Anexos ao ofício n.º 23-0522 – EUROSCUT Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos	07-07-2023
07	Relatório	
07.01	Relatório n.º 04/2023 – FS/SRATC	15-12-2023