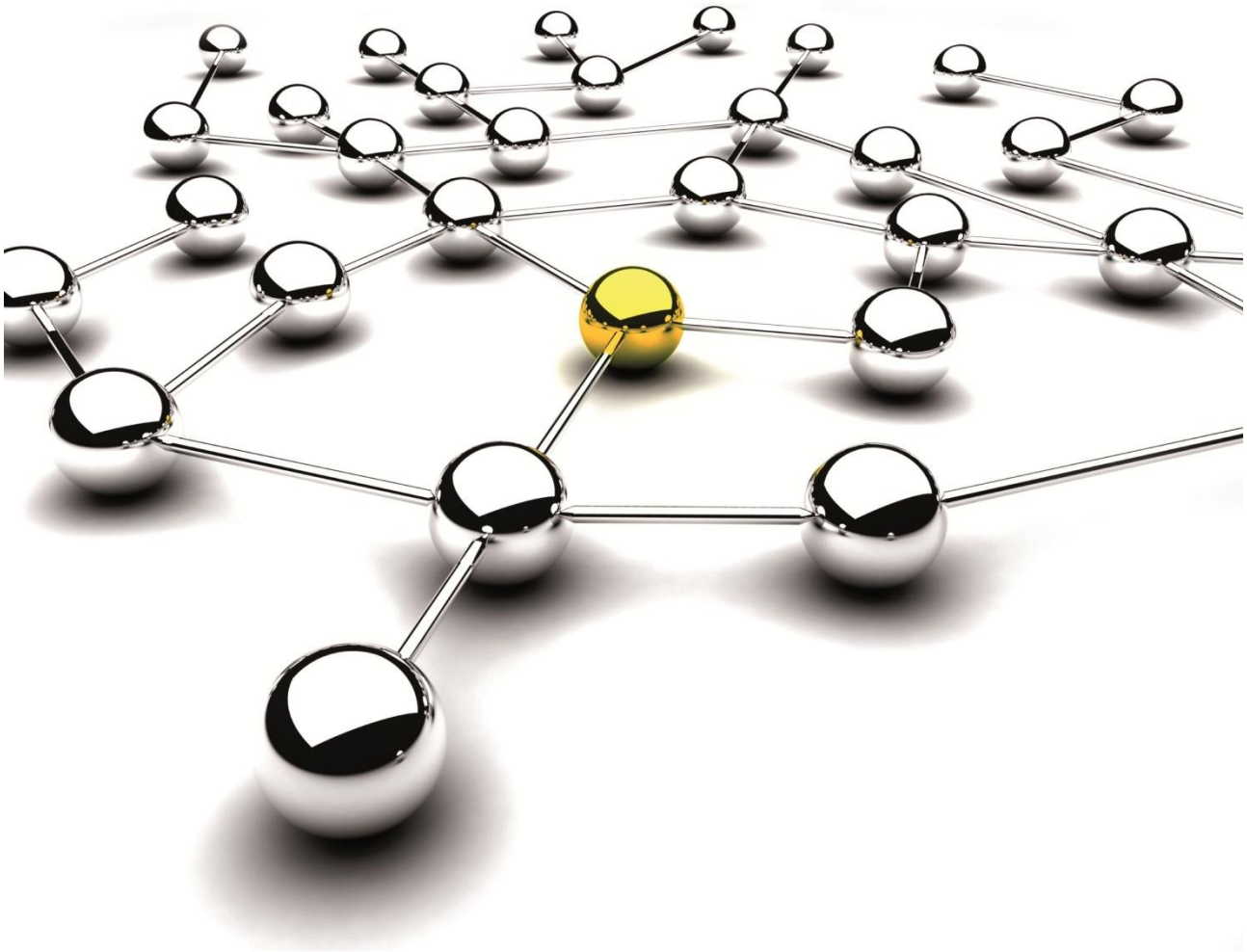


Parcerias Público-Privadas e Concessões
Relatório 2011

Agosto 2011

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
Direcção-Geral do Tesouro e Finanças

S. R.

Ministério das Finanças

"Parcerias Público-Privadas e Concessões – Relatório de 2011"
é uma publicação da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças
Rua da Alfândega, n.º 5, 1.º – 1149-008 Lisboa
Telefone: 21 884 60 00
Fax: 21 884 61 19
E-mail: tesouro@dgtf.pt
Presença na Internet: www.dgtf.pt

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO ---------- **5**

1. INTRODUÇÃO ---------- **9**

2. PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS - 2010 ---------- **12**

3. ANÁLISE SECTORIAL DAS PPP ---------- **18**

3.1.SECTOR RODOVIÁRIO ---------- **18**

3.1.1.MODELOS DE PARCERIA ---------- **18**

3.1.2.FACTOS RELEVANTES - ANO 2010 ---------- **20**

3.1.3.FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS ---------- **24**

3.1.4.FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS ---------- **28**

3.1.5.MATRIZ DE RISCO ---------- **33**

3.2.SECTOR FERROVIÁRIO ---------- **50**

3.2.1.MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS ---------- **50**

3.2.2.FACTOS RELEVANTES - ANO 2010 ---------- **51**

3.2.3.FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS ---------- **52**

3.2.4.FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS ---------- **53**

3.2.5.MATRIZ DE RISCO ---------- **56**

3.3.SECTOR DA SAÚDE ---------- **64**

3.3.1.MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS ---------- **64**

3.3.2.FACTOS RELEVANTES - ANO 2010 ---------- **65**

3.3.3.FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS ---------- **67**

3.3.4.FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS ---------- **68**

3.3.5.MATRIZ DE RISCOS ---------- **71**

3.4.SECTOR SEGURANÇA E EMERGÊNCIA ---------- **92**

3.4.1.MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS ------ **92**

3.4.2.FACTOS RELEVANTES - ANO 2010 ---------- **94**

3.4.3.FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS ---------- **94**

3.4.4.FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS ---------- **95**

3.4.5.MATRIZ DE RISCO ---------- **96**

4. ANÁLISE SECTORIAL DAS CONCESSÕES ---------- **98**

4.1.SECTOR AEROPORTUÁRIO ---------- **98**

4.2.SECTOR PORTUÁRIO ---------- **99**

4.2.1.MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS -- **99**

4.2.2.FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS ---------- **101**

4.2.3.FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS ---------- **103**

4.2.4.MATRIZ DE RISCO ---------- **104**

4.3.SECTOR ENERGÉTICO - HÍDRICAS ---------- **112**

4.3.1.MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS **112**

4.3.2.FLUXOS FINANCEIROS ---------- **115**

4.3.3.MATRIZ DE RISCO ---------- **117**

4.4.SECTOR ENERGÉTICO – MINI-HÍDRICAS ---------- **118**

4.5.SECTOR ENERGÉTICO - GÁS NATURAL E SISTEMA ELÉCTRICO ---------- **119**

4.5.1.MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS **119**

4.5.2.MATRIZ DE RISCO ---------- **124**

5. ANEXOS ---------- **126**

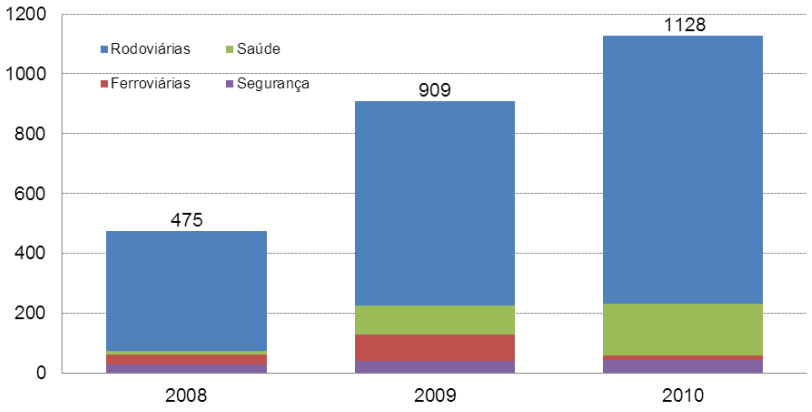
SUMÁRIO EXECUTIVO

O relatório Parcerias Público-Privadas (PPP) e Concessões visa dar cumprimento à obrigação assumida pelo Estado Português no ponto 3.18 do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica, acordado com a Comissão Europeia, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Central Europeu. Deste resulta a obrigação de se *«executar com a assistência técnica da CE e do FMI, uma avaliação inicial de, pelo menos, os 20 mais significativos contratos de PPP, incluindo as PPP Estradas de Portugal mais importantes, abrangendo uma área alargada de sectores».* No âmbito deste trabalho procurou-se ir muito além das obrigações a que o Estado Português se encontrava vinculado, tendo sido analisadas 36 PPP e um conjunto relevante de concessões de natureza diferenciada.

As PPP representam um encargo futuro elevado para as contas públicas

Entre 2008 e 2010, o montante dos encargos líquidos com as PPP mais do que duplicou, ascendendo a 1.128 milhões de euros no último ano (Gráfico I). Em percentagem do PIB estes encargos evoluíram de aproximadamente 0,3% em 2008 para 0,7% em 2010. Importa destacar que o valor de 2010 representou um acréscimo de aproximadamente 19% face ao valor previsto.

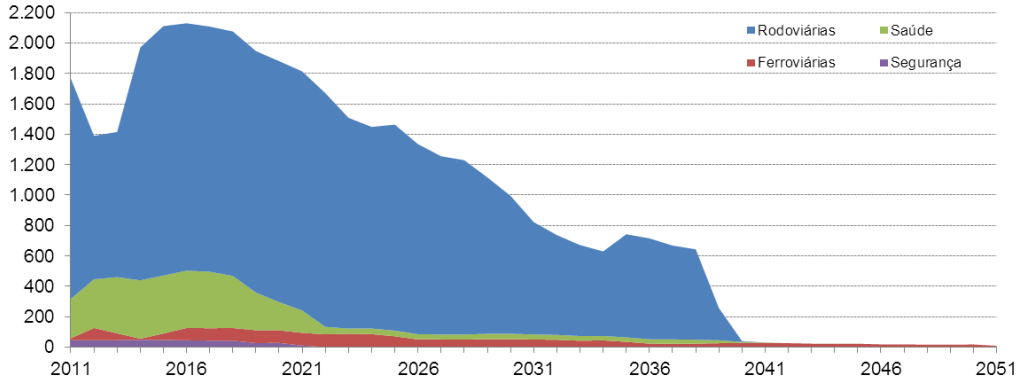
Gráfico I – Encargos Líquidos das Parcerias 2008-2010 (milhões de euros)



Fonte: DGTF

Até 2051, existe um valor significativo de encargos brutos contratualizados, em particular no período 2015-2018, no qual se estima que estes ultrapassem os 2.000 milhões de euros por ano (Gráfico II). Como se pode observar, a maior parte do valor dos investimentos contratados diz respeito a infra-estruturas rodoviárias, seguida das na área da saúde e das ferroviárias.

Gráfico II – Estimativa de Encargos Brutos com as actuais PPP (milhões de euros)

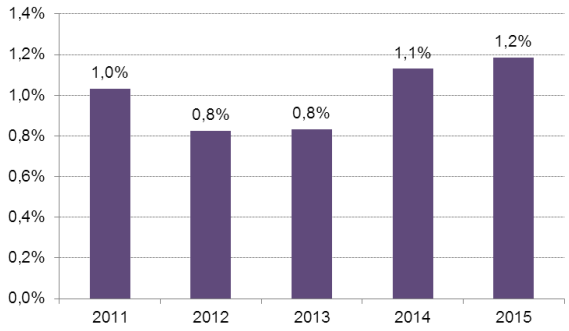


Fonte: DGTF

Os compromissos assumidos aumentam a pressão sobre as contas públicas no médio prazo, uma vez que os encargos brutos estimados apresentam valores em torno de 1% do PIB previsto para os próximos anos (Gráfico III). O valor actualizado do total dos pagamentos futuros do Estado aos parceiros privados é estimado em 26.004 milhões de euros, o que representa cerca de 15,2% do PIB previsto para 2011 (Gráfico IV). Após considerar o valor dos proveitos previstos, o valor actualizado dos encargos líquidos é de 15.129 milhões de euros, aproximadamente 8,8% do PIB para o corrente ano.

Gráfico III – Peso dos Encargos Brutos com PPP no PIB

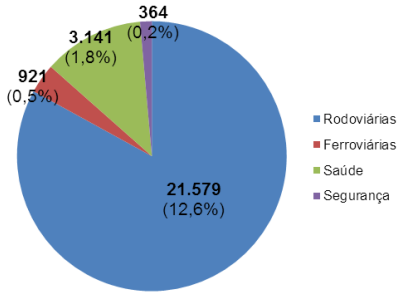
(em percentagem do PIB)



Fonte: Ministério das Finanças

Gráfico IV – Valor actualizado dos Encargos Brutos com PPP 2011-2051

(em milhões de euros e em percentagem do PIB previsto para 2011)



Fonte: Ministério das Finanças

Existem riscos significativos para o Estado em alguns contratos de PPP

As PPP e Concessões abrangem vários sectores e modelos de parcerias, constituindo um universo heterogéneo quanto à tipologia de contrato adoptado, regime de cobranças contratualizado, formas de remuneração das concessionárias / subconcessionárias e grau de risco assumido ou partilhado pelo concedente. Atendendo ao carácter diverso das PPP e Concessões contratadas, promoveu-se uma análise sectorial das matérias de modo a evidenciar os aspectos comuns aos respectivos contratos.

Dentro desta análise, importa destacar os pressupostos associados aos contratos de PPP do sector dos transportes: os modelos de project finance desenvolvidos adoptaram projecções para o volume de tráfego (carros/KM e/ou passageiros), projecções de taxas de juro e rentabilidades dos projectos substancialmente optimistas, revelando-se desactualizados, especialmente face à actual conjuntura económica. Este facto traduz-se num elevado grau de incerteza quanto ao valor dos encargos líquidos futuros para o Estado.

No caso particular do sector rodoviário, as alterações recentemente introduzidas aos contratos celebrados têm agravado, pelo menos no curto prazo, os encargos financeiros para o concedente (ente público), em virtude da

necessidade de se proceder à reposição do equilíbrio económico-financeiro dos contratos. Acresce ainda que, tendo em conta a conversão das SCUT em vias com cobrança de taxas de portagem ao utilizador, será previsível uma quebra na receita prevista, resultante da diminuição do fluxo de tráfego nas referidas vias.

As concessões no sector energético e portuário traduzem-se em receitas para o Estado

No que respeita às concessões referentes ao sector energético e portuário, não existem encargos relevantes para o Estado decorrentes dos contratos celebrados, sendo importante destacar as receitas geradas na fase pré-contratual e na fase de exploração. Não se evidenciam riscos significativos para o concedente (ente público), uma vez que se tratam, no essencial, de contratos de cedência de uso/direitos de exploração. Neste cenário, os fluxos financeiros relevantes traduzem-se, efectivamente, em receitas para o Estado.

1. INTRODUÇÃO

O "*Memorando de Entendimento sobre as condicionalidades de Política Económica"* (**MoU)**, datado de 17 de Maio de 2011, prevê no seu ponto 3.18, a execução de uma avaliação inicial de, pelo menos, 20 dos mais significativos contratos de Parceria Público-Privada (**PPP**), incluindo as PPP Estradas de Portugal mais importantes, abrangendo uma área alargada de sectores.

Dando cumprimento à disposição do MoU *supra* referida, elaborou-se o presente "*Relatório Anual – 2011 sobre Parcerias Público-Privadas e Concessões*", o qual se insere no âmbito da actividade de acompanhamento e reporte de informação da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças. Neste âmbito, procedeu-se à análise dos fluxos financeiros verificados ao longo do ano de 2010 e fluxos plurianuais no âmbito da execução dos contratos de PPP e Concessões[1] tidos por relevantes, e análise das respectivas matrizes de risco[2], a que acresceu uma descrição dos factos considerados mais significativos em 2010.

Em decorrência dos contactos estabelecidos com as diversas entidades gestoras dos respectivos contratos PPP e Concessões, tendo em vista a obtenção dos dados relativos à execução financeira e às matrizes de risco de cada PPP e Concessão relevantes, foi disponibilizado à Direcção-Geral de Tesouro e Finanças um vasto conjunto de informações que permitiram ultrapassar o limiar mínimo definido no MoU para a referida avaliação das PPP e Concessões, o que permitiu analisar 36 PPP e um conjunto relevante de Concessões.

---

[1] No âmbito deste relatório inclui-se a análise de contratos de concessão na sequência de recomendação da equipa Technical Assistance Mission da TROIKA, em reunião de acompanhamento do MoU.

[2] Para cada projecto ou grupo de parcerias / concessões o risco nos respectivos investimentos foi sistematizado em matrizes de risco, as quais detalham o tipo de risco e qual o ente, público ou privado, sobre o qual existe a perspectiva de o reter.

No âmbito da análise sectorial efectuada, procurou-se coligir todas as informações reportadas pelas entidades gestoras dos contratos referentes aos fluxos financeiros gerados pelos diversos contratos e, bem assim, analisar a distribuição do risco nos mesmos, identificando-se os principais riscos associados, assim como a respectiva alocação (privados, públicos ou partilhados).

Saliente-se que, o universo de PPP e Concessões constante do presente relatório, não inclui os contratos celebrados no âmbito do abastecimento de água, saneamento e tratamento de resíduos sólidos. A razão subjacente a esta opção, prende-se com o facto da Comissão Europeia, em 2003, face às características económicas e financeiras, à titularidade do capital das empresas do sector em questão e aos riscos inerentes à actividade, ter considerado que as mesmas não se enquadram na figura típica dos contratos de concessão e de PPP, revestindo, por seu turno, a natureza de contratos de delegação de poder entre o Governo Português e as empresas do sector.

Metodologia de trabalho

1. A análise do universo das PPP e Concessões teve por base as recomendações feitas pela *Technical Assistance Mission* da TROIKA.
2. Os projectos considerados nesta análise, no caso dos contratos de PPP, representam a totalidade do investimento contratualizado e, no caso dos contratos de concessão, estão contemplados os projectos mais representativos.
3. A informação necessária foi recolhida junto das entidades gestoras dos contratos e reguladoras dos projectos, nomeadamente: os contratos, os fluxos financeiros históricos, presentes e futuros, as matrizes de risco associadas aos contratos e os modelos de contratos seguidos.

Potencialidades e limitações

1. O presente Relatório é um instrumento de trabalho para o acompanhamento futuro e monitorização do esforço financeiro público no âmbito das PPP e Concessões, e constitui uma primeira avaliação do referido universo, o qual será objecto de um estudo detalhado a realizar até Março de 2012, por uma empresa de auditoria internacionalmente reconhecida, com o acompanhamento do Instituto Nacional de Estatística, conforme previsto no ponto 3.19 do MoU.
2. Procedeu-se à integração e análise da informação disponibilizada pelas entidades gestoras dos contratos e reguladoras dos projectos, a qual foi condicionada pelo limite temporal para a conclusão do Relatório.
3. As projecções de fluxos futuros financeiros tiveram por base projecções a preços constantes com IVA para efeitos do Relatório do OE 2012.
4. Existem projectos que se encontram em reavaliação ou renegociação, cujo resultado terá no futuro impactos financeiros e no risco para o concedente e/ou concessionária, o que implicará alterações a dados constantes no presente Relatório.

DGTF, 31 de AGOSTO de 2011

2. PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS - 2010

O universo de Parcerias Público-Privadas (PPP) **em análise** abrange 36 projectos em vários sectores, de entre as quais, 22 em fase de exploração e 14 em fase de construção, com a seguinte distribuição por sector: Sector dos Transportes (22 rodoviárias e 3 ferroviárias), 10 no Sector da Saúde e 1 no Sector da Segurança e Emergência.

No ano de 2010 procedeu-se à contratação de **três novas parcerias**, em sectores distintos, conforme exposto no quadro seguinte:

Quadro 2.1 – Novas parcerias em 2010

Parcerias	Concessionário	Prazo da Concessão (anos)	Investimento estimado (M€)
Rodoviária			
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior - Autoestradas do Pinhal Interior SA	30	958,2
Ferroviária			
Troço Poceirão-Caia da rede de AVF *	ELOS Ligações de Alta Velocidade, S.A	40	1.339,0
Sector Saúde			
H. V. Franca - Ent. Gestora do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	30	76,3
H. V. Franca - Ent. Gestora Estabelecimento	Escala Vila Franca – Gest. do Estabelecimento, S.A.	10	2,5

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos (*) Aguarda Visto do Tribunal de Contas

Nota: Investimento estimado na fase de construção, em infra-estruturas, expropriações e equipamentos.

Rodoviária - Subconcessão Pinhal Interior

Em Abril, foi assinado o contrato[3] de subconcessão da auto-estrada do Pinhal Interior, entre a Estradas de Portugal, S.A. e a **Ascendi Pinhal Interior - Autoestradas do Pinhal Interior, S.A.**, por um período de concessão de 30 anos. A subconcessão do Pinhal Interior prevê um investimento estimado de 958,2 milhões de euros, para a construção de uma extensão de 567 km, dos quais apenas 118 serão em perfil de auto-estrada.

[3] Contrato com visto do Tribunal de Contas em 6 de Agosto de 2010.

Ferroviária - PPP1 (Troço Poceirão -Caia do Eixo Lisboa - Madrid)[4]

Em Maio foi assinado o contrato de concessão[5] entre o Estado e a sociedade **ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A**., relativo ao Troço Poceirão-Caia (PPP1), parte da ligação ferroviária de Alta Velocidade (AV) entre Lisboa e Madrid.

Esta primeira PPP da rede de alta velocidade portuguesa compreende a concepção, o projecto, a construção, o financiamento, a manutenção e a disponibilização, abrangendo a nova Estação Ferroviária de Évora e as infra-estruturas ferroviárias da linha convencional entre Évora e Caia, do corredor Sines - Caia.

O investimento estimado da concessionária será de 1.339 milhões de euros[6] durante a fase de construção (incluindo projecto, expropriações e equipamentos).

O montante de fundos comunitários já assegurado para o Troço Poceirão-Caia é de 668 milhões de euros, sendo:

• 197 Milhões de euros da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T);

• 471 Milhões de euros do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) – Programa Temático Operacional de Valorização do Território (Fundo de Coesão), para o período 2007/2013.

Saúde – Hospital de Vila Franca de Xira

Em Outubro, foi assinado contrato de PPP entre o Estado, a **Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.** e a **Escala Vila Franca, Sociedade Gestora do Edifício, S.A** para a gestão do estabelecimento hospitalar de Vila Franca e do respectivo edifício.

---

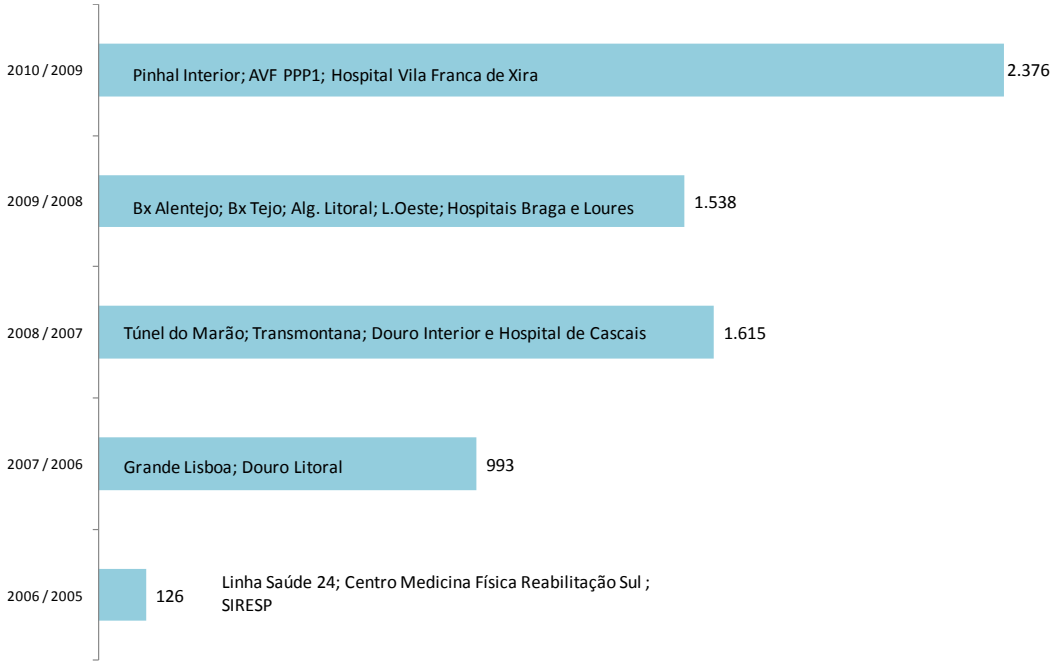
4 O projecto está a ser objecto de reavaliação por parte do Estado Português e aguarda o visto do Tribunal de Contas.

5 As Bases da Concessão foram publicadas no Decreto-Lei n.º 33-A/2010, de 14 de Abril.

6 Em Fevereiro de 2011 o contrato de concessão foi objecto de reforma, verificando-se ajustamentos a este valor para 1.326 milhões de euros.

Prevê-se que o hospital esteja concluído no primeiro semestre de 2013 e o seu serviço beneficiará cerca de 215 mil habitantes, compreendendo os concelhos de Vila Franca, Azambuja, Benavente, Arruda dos Vinhos e Alenquer.
O valor estimado da infra-estrutura é de 76 milhões de euros.

Gráfico 2.1 – Variação anual do investimento estimado - novos projectos em regime de PPP (Milhões de Euros) [7]



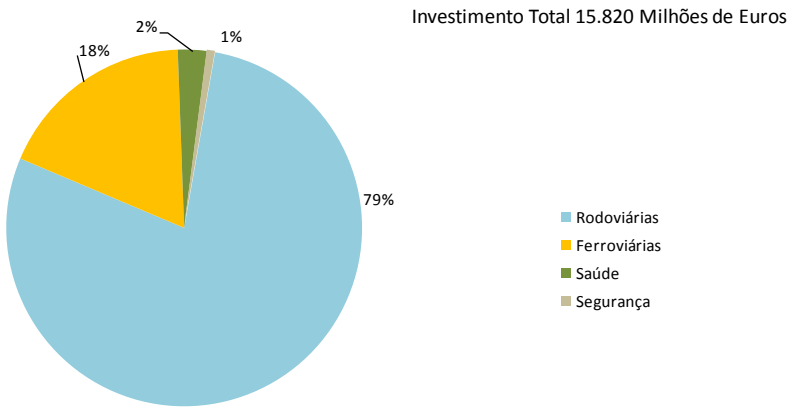
Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

O gráfico acima evidencia o acréscimo do investimento estimado promovido pelos novos projectos, face aos anos anteriores.

[7] A variação do investimento será ajustada em 2011 em função do novo valor relativo à reforma do contrato de concessão PPP1

Gráfico 2.2 – Repartição sectorial do investimento global em PPP

(preços 2010 – milhões de euros)



Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Considerando os contratos já celebrados, nos quais se incluem os novos projectos contratados em 2010, a repartição sectorial do universo de PPP, com base no investimento estimado acumulado em infra-estruturas, a preços de 2010, encontra-se representada no gráfico acima.

Conforme se infere do gráfico supra, o sector rodoviário continua a representar a maior parcela dos investimentos realizados, com um peso de 79% do universo das parcerias em análise.

Os novos investimentos, contemplados nos contratos celebrados em 2010, representam um acréscimo de 2.376 milhões de euros, face ao exercício anterior, nos quais o sector ferroviário e rodoviário representa 56% e 40%, respectivamente, do valor total dos projectos do ano.

Quadro 2.2 – Concursos em destaque no final de 2010

PPP da Saúde em concurso em 2010	Investimento estimado (M€)	camas	Início de Actividade
Hospital Lisboa Oriental - Ent. Gestora do Edifício	315	789	2014/2015
Hospital Central do Algarve- Ent.Gestora Edifício	217	574	2014/2015
	532	**1.363**	

Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

No final do ano, no âmbito de projectos ainda em concurso, destacavam-se os projectos de dois novos hospitais, ambos da 2ª vaga de parcerias da saúde, abrangendo, assim, apenas parcerias para a construção de edifício (infra-estruturas).

Quadro 2.3 – Encargos Líquidos[8] no exercício de 2010 face ao previsto

Unidade excepto percentagens M€

Parcerias	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Rodoviárias	699,2	748,6	197,5	49,6	896,6	128%
Ferroviárias	26,9	15,0	-	-	15,0	56%
Saúde	180,6	172,5	-	-	172,5	95%
Segurança e Emergência	44,3	43,6	-	-	43,6	98%
Total	**951,0**	**979,7**	**197,5**	**49,6**	**1127,7**	**119%**

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Valores com IVA

Nota: Os valores referidos relativamente a reequilíbrios não contemplam os pedidos ainda sob apreciação ou que tenham sido apresentados no ano em curso.

Em 2010, os encargos líquidos globais suportados directamente pelo Estado (ou através da Estradas de Portugal, S.A., no que respeita às concessões rodoviárias), ascenderam a 1.127,7 milhões de euros. Deste modo, verificou-se um acréscimo de 19% face ao previsto para o respectivo período, derivado, em parte, dos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro liquidados, resultantes de acordos celebrados com algumas concessionárias, em virtude de alterações das condições contratuais inicialmente estabelecidas.

Relativamente ao ano anterior, assistiu-se a um acréscimo global de 24%, devido ao impacto de reposições de reequilíbrio financeiro, mas também às novas parcerias na saúde, com acréscimos significativos devido ao

[8] No âmbito dos Encargos Líquidos, Execução Total = Fluxo Corrente + Reequilíbrios Financeiros – Proveitos.

funcionamento de novas unidades de gestão dos estabelecimentos hospitalares e ao pagamento de investimentos dos novos Hospitais de Cascais e de Braga (ver quadro em 2.4 infra).

Quadro 2.4 – Fluxos financeiros de 2010 vs 2009

Unidade, excepto percentagens: M€

Parcerias	Encargos Líquidos		
	2009	2010	%Variação
Rodoviárias	684,1	896,6	31%
Ferroviárias	89,2	15,0	-83%
Saúde	96,4	172,5	79%
Segurança e Emergência	38,7	43,6	13%
Total	**908,4**	**1127,7**	**24%**

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

3. ANÁLISE SECTORIAL DAS PPP

3.1. SECTOR RODOVIÁRIO

3.1.1. MODELOS DE PARCERIA

Os modelos de parceria nas concessões rodoviárias subdividem-se, essencialmente, em quatro grupos distintos, face ao serviço prestado e remuneração do parceiro privado:

i) **Concessão tradicional, com portagens reais**: o parceiro privado cobra as portagens directamente aos utentes, não recebendo pagamentos correntes do Estado.
Casos: Brisa, Oeste, Lusoponte, Douro Litoral e Litoral Centro.

Excepção*:* A concessão Norte e a Grande Lisboa são concessões tradicionais, com portagem real, que passaram para o regime de disponibilidade[9] em 2010.

ii) **Concessão sem cobrança de portagens ao utilizador - SCUT**: o parceiro privado não cobra portagens e recebe um pagamento do Estado (EP – Estradas de Portugal) pelo tráfego verificado tendo por base bandas de tráfego com preços associados previamente contratualizados.
Estas concessões encontram-se em fase de conclusão dos respectivos processos de renegociação, tendo em vista a introdução de portagens.

Casos: Beira Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve.

[9] As concessionárias (Norte e Grande Lisboa) passaram a entregar as receitas de portagem à EP, enquanto a EP passou a pagar pela disponibilidade da via às concessionárias.

iii) **Concessões com cobrança de portagens ao utilizador ex-SCUT**: o parceiro privado cobra portagens, entrega à EP e recebe dois tipos de pagamentos:

- Pagamento por disponibilidade, em contrapartida pela disponibilidade da infra-estrutura, ao qual poderão ser efectuadas deduções em virtude da indisponibilidade da via (acidentes, obras, etc.), e
- Pagamento pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem (para ex-SCUTS), que se divide em dois componentes:
    a. Pagamento por disponibilidade do sistema de cobrança, designado no contrato de prestação de serviços por "Componente A". Este pagamento remunera o investimento inicial (pórticos de cobrança);
    b. Pagamento da "Componente B", que remunera os custos de O&M[10] e reinvestimento no referido sistema de cobrança (valor depende do número de transacções agregadas registadas).

Casos: Grande Porto, Norte Litoral e Costa de Prata.

iv) **Subconcessões[11] e Túnel do Marão:** Neste grupo existem também dois tipos de pagamento ao parceiro privado*:*

- Pagamento por disponibilidade da via;
- Pagamento de Serviço (indexado ao tráfego).

Casos das 7 novas subconcessões: Pinhal Interior, Douro Interior,

[10] O & M – Operação e Manutenção.

[11] Pelo Decreto-Lei nº 380/2007, de 13 de Novembro, foi definido um novo modelo de financiamento para o sector de infra-estruturas rodoviárias, tendo sido atribuído à EP a concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, Em consequência destas alterações, as novas concessões da rede viária nacional passaram a constituir subconcessões da EP, assumindo esta, o papel de concedente directo perante as concessionárias. Para as anteriores concessões do Estado que integram a rede concessionada, de que fazem parte as SCUT, o actual contrato de concessão entre o Estado e a EP estabeleceu os mecanismos que permitiram a reversão daquelas concessões para a EP, tornando-a concessionária geral da rede rodoviária, como será o caso da actual concessão do Túnel do Marão.

Litoral Oeste, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Algarve Litoral e Transmontana.

3.1.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2010

Em 2010 destaca-se a aprovação pelo Governo de um conjunto de diplomas que alteraram as bases das concessões de concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designados por Concessão EP - Estradas de Portugal, S. A. e concessões **Norte Litoral, Costa de Prata, Beira Litoral e Beira Alta, Norte, Grande Lisboa e Grande Porto**[12], tendo em vista a introdução de portagens decorrentes da implementação do novo modelo de gestão e de financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias.

Em Junho foi publicado diploma[13] onde se **identifica os lanços e sublanços de auto-estradas sujeitos a regime de cobrança de taxas de portagens** aos utilizadores, bem como a data a partir da qual se inicia a cobrança das referidas taxas nas concessões Costa da Prata, Grande Porto e Norte Litoral.

Adicionalmente, definiram-se os termos e as condições a que obedece o **tratamento de bases de dados**[14] obtidas mediante a identificação ou a detecção electrónica de veículos, através de dispositivo electrónico de matrícula, assim como o **modo de utilização do dispositivo electrónico de matrícula**[15] para efeitos de cobrança electrónica de portagens.

---

[12] Respectivamente, Decretos-Lei n.ºs 44-B/2010, 44-C/2010, 44-D/2010, 44-E/2010, 44-F/2010 e 44-G/2010, todos de 5 de Maio.

[13] Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de Junho.

[14] Portaria n.º 314-A/2010, de 14 de Junho.

[15] Portaria n.º 314-B/2010, de 14 de Junho.

Em Agosto procedeu-se à **constituição de comissões de negociação**[16] para proceder à alteração dos contratos de concessão Beira Interior, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Algarve, Douro Litoral e Litoral Centro, procurando adaptar a relação contratual entre o concedente e a concessionária ao novo modelo regulatório das infra-estruturas rodoviárias e à introdução de um sistema de portagens, tendo sido, subsequentemente, aprovadas pelo Governo as minutas de alteração aos seguintes contratos de concessão:

- SCUTVIAS - Auto-Estradas da Beira Interior, S. A.;
- ASCENDI - Beiras Litoral e Alta, S. A.;
- NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S. A.
- EUROSCUT - Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S. A.,
- AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral,S.A
- BRISAL Auto-Estradas do Litoral, S.A.

Este grupo inclui quatro concessões ex-SCUT (sem custos para o utilizador) e duas concessões rodoviárias em regime de portagem real.

Em Setembro estabeleceram-se as **regras de implementação do regime de cobrança**[17] de taxas de portagem em todas as auto-estradas sem custos para o utilizador (SCUT). Mediante diploma[18] publicado em Outubro, definiu-se o regime de **discriminação positiva para as populações e empresas locais** aplicável às concessões SCUT do Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata**,** com a aplicação de um sistema misto de isenções e de descontos nas taxas de portagem.

---

[16] Despachos n.º 13644/2010 e n.º 13645/2010, ambos de 26 de Agosto, do Ministério das Finanças e da Administração Pública e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

[17] Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, publicada a 22 de Setembro.

[18] Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de Outubro.

O novo **regime de cobrança** de taxas de portagem nas auto-estradas SCUT da Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral entrou em vigor a 15 de Outubro de 2010.

Com as alterações introduzidas aos contratos de concessão, as concessões da Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, passaram a contemplar a possibilidade de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, cuja receita reverte para a EP, competindo a esta entidade remunerar as concessionárias, mediante pagamentos por disponibilidade das redes viárias em causa e prestação de serviço.

Em 2010, encontravam-se em construção 8 projectos de novas vias da rede rodoviária nacional, indicados no quadro infra.

Quadro 3.1.2 - PPP Rodoviárias – Em construção

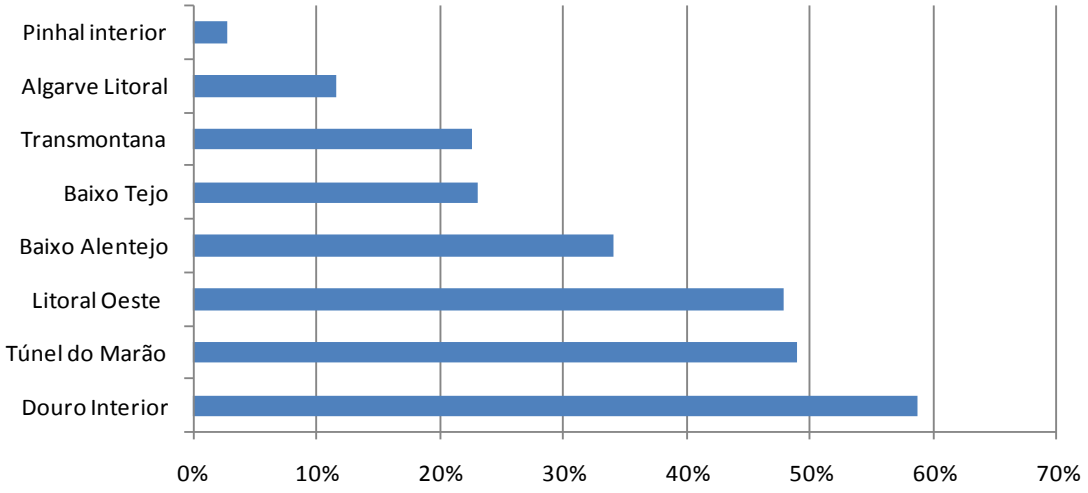
(*) Investimento (preços de 2010)

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento Caso Base* M€
Subconcessão AE Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, SA	2008	30	541,8
Subconcessão Douro Interior	AENOR Douro – Estradas do Douro, SA	2008	30	648,8
Concessão Tunel do Marão	Auto Estrada do Marão, SA	2008	30	352,0
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Soc. Port. para a Construção e Exploração Rodoviária, SA	2009	30	389,5
Subconcessão Baixo Tejo	VBT – Vias do Baixo Tejo, SA	2009	30	275,5
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, SA	2009	30	452,5
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	168,4
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, SA	2010	30	958,2
Fonte: Estradas de Portugal SA	Investimento em construção e expropriações			

Dos projectos em construção, apenas a subconcessão do Pinhal Interior resulta de um contrato de concessão assinado em 2010.

O gráfico seguinte exprime o grau de execução de cada obra no final do ano de 2010.

Gráfico 3.1.2 – Progresso físico das rodoviárias em construção (%)



3.1.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

Quadro 3.1.3.1 – Encargos brutos

	2000-2006	2007	2008	2009	2010
1. Concessões do Estado	**475**	**25**	**16**	**42**	**228**
Brisa	110	0	0	0	0
Lusoponte	158	25	16	23	18
Oeste	3	0	0	14	20
Norte	204	0	0	0	177
Litoral Centro	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	0	0	0	4	13
Douro Litoral	0	0	0	0	0
Túnel do Marão	0	0	0	0	
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**482**	**537**	**641**	**648**	**718**
Beira Interior	234	162	136	139	132
Algarve	107	41	43	43	44
Costa de Prata	91	92	71	72	88
Interior Norte	15	37	92	109	105
Beiras Litoral e Alta	16	107	179	162	196
Norte Litoral	12	59	42	43	49
Grande Porto	7	39	78	80	105
3. Subconcessões EP/Vias Exploradas pela EP	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Transmontana	0	0	0	0	0
Douro Interior	0	0	0	0	0
Baixo Alentejo	0	0	0	0	0
Baixo Tejo	0	0	0	0	0
Litoral Oeste	0	0	0	0	0
Algarve Litoral	0	0	0	0	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0
4. Total (1+2+3)	**956**	**562**	**656**	**689**	**946**

Nota: Os valores são arredondados à unidade de milhão (nota a considerar em quadros similares).

Unidades: Milhões de euros, com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Quadro 3.1.3.2 – Proveitos

	2000-2006	2007	2008	2009	2010
1. Concessões do Estado	**0**	**45**	**253**	**2**	**35**
Brisa	0	0	0	0	0
Lusoponte	0	2	2	2	0
Oeste	0	0	0	0	0
Norte	0	0	0	0	30
Litoral Centro	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	0	43	0	0	5
Douro Litoral	0	0	250	0	0
Túnel do Marão	0	0	1	0	0
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**
Beira Interior	0	0	0	0	0
Algarve	0	0	0	0	0
Costa de Prata	0	0	0	0	5
Interior Norte	0	0	0	0	0
Beiras Litoral e Alta	0	0	0	0	0
Norte Litoral	0	0	0	0	4
Grande Porto	0	0	0	0	4
3. Subconcessões EP/Vias Exploradas pela EP	**0**	**0**	**1**	**4**	**0**
Transmontana	0	0	1	0	0
Douro Interior	0	0	0	1	0
Baixo Alentejo	0	0	0	1	0
Baixo Tejo	0	0	0	1	0
Litoral Oeste	0	0	0	1	0
Algarve Litoral	0	0	0	1	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0
4. Total (1+2+3)	**0**	**45**	**253**	**5**	**50**

Unidades: Milhões de euros, com IVA

Fonte : Estradas de Portugal, S.A.

Quadro 3.1.3.3 – Encargos líquidos

	2000-2006	2007	2008	2009	2010
1. Concessões do Estado	**475**	**-20**	**-237**	**40**	**193**
Brisa	110	0	0	0	0
Lusoponte	158	23	14	21	18
Oeste	3	0	0	14	20
Norte	204	0	0	0	147
Litoral Centro	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	0	-43	0	4	8
Douro Litoral	0	0	-250	0	0
Túnel do Marão	0	0	-1	0	0
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**482**	**537**	**641**	**648**	**706**
Beira Interior	234	162	136	139	132
Algarve	107	41	43	43	44
Costa de Prata	91	92	71	72	83
Interior Norte	15	37	92	109	105
Beiras Litoral e Alta	16	107	179	162	196
Norte Litoral	12	59	42	43	45
Grande Porto	7	39	78	80	101
3. Subconcessões EP/Vias Exploradas pela EP	**0**	**0**	**-1**	**-4**	**0**
Transmontana	0	0	-1	0	0
Douro Interior	0	0	0	-1	0
Baixo Alentejo	0	0	0	-1	0
Baixo Tejo	0	0	0	-1	0
Litoral Oeste	0	0	0	-1	0
Algarve Litoral	0	0	0	-1	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0
4. Total (1+2+3)	**956**	**517**	**403**	**684**	**897**

Unidades: Milhões de euros, com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Quadro 3.1.3.4 – Síntese dos fluxos financeiros no exercício de 2010

Unidade, excepto percentagens: M€

Parcerias Rodoviárias	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Concessão do Algarve (IC4/IP1)	44,9	43,6	-	-	43,6	97%
Concessão da Beira Interior (IP2/IP6)	137,3	132,1	-	-	132,1	96%
Concessão Interior Norte (IP3)	104,7	104,6	-	-	104,6	100%
Concessão da Costa de Prata (IC1/IP5)	51,3	87,9	-	5,1	82,8	161%
Concessão Grande Porto (IP4/IC24)	70,9	104,8	-	3,5	101,3	143%
Concessão Norte Litoral (IP9/IC1)	33,6	44,3	4,9	3,5	45,7	136%
Concessão das Beiras Litoral e Alta(IP5)	164,2	195,6	-	-	195,6	119%
Concessão Lusoponte	20,8	-	18,1	-	18,1	87%
Concessão Grande Lisboa	7,0	9,4	3,5	4,9	8,0	114%
Concessão Oeste (AEA)	26,6	-	20,3	-	20,3	76%
Concessão AE Norte	37,2	26,3	150,7	30,2	146,8	395%
Outros	0,7	-	-	2,4	-2,4	-343%
Total	**699,2**	**748,6**	**197,5**	**49,6**	**896,6**	**128%**

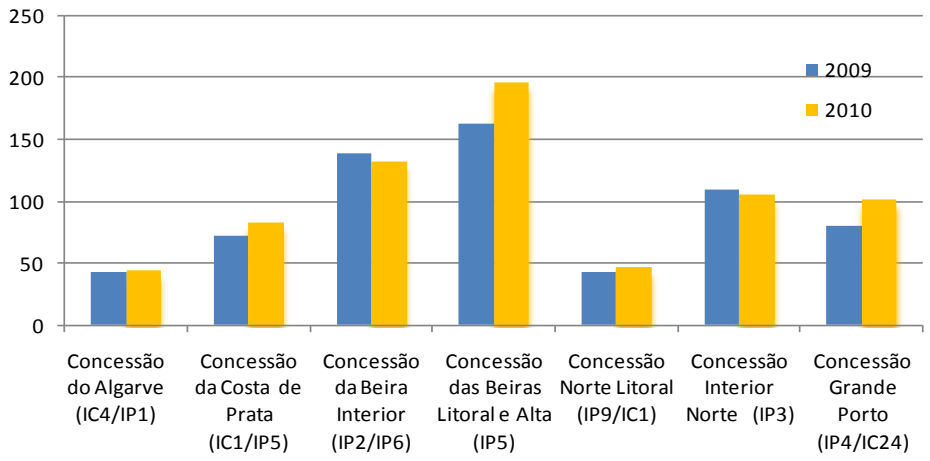
Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Valores com IVA

Legenda: Execução Total = Valor Corrente **+** Reequilíbrios (incluem-se pagamentos de investimentos destas concessões, conforme previsto nos respectivos contratos e Acordos de Reformulação de Contratos) **–** Proveitos.

O valor total líquido dos encargos suportados pelo conjunto das PPP rodoviárias ficou acima 28% das previsões para 2010, justificado, essencialmente, pela reposição do equilíbrio financeiro dos contratos, o que se traduz num acréscimo de 31% nos encargos líquidos pagos pelo Estado face ao ano anterior. Os reequilíbrios financeiros decorreram, essencialmente, de alterações introduzidas aos contratos, os quais implicaram o pagamento de indemnizações pelo Estado Português, conforme consta do Quadro 3.1.3.4.

Gráfico 3.1.3 – Encargos líquidos em 2010 nas SCUT/Ex-SCUT face a 2009 (M€)



Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

3.1.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

Quadro 3.1.4.1 - VAL dos fluxos futuros e valores para 2012

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	VAL Encargos Líquidos	Encargos Brutos Ano 2012
Concessões Rodoviárias	**21.579**	**10.875**	**10.703**	**943**
1. Concessões do Estado	**3.390**	**2.184**	**1.206**	**108**
Brisa	0	429	-429	0
Lusoponte	33	27	6	5
Oeste	17	0	17	0
Norte	2.092	953	1.140	76
Litoral Centro	0	0	0	0
Grande Lisboa	584	303	281	24
Douro Litoral	11	0	11	0
Túnel do Marão	653	473	180	3
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**9.535**	**5.346**	**4.189**	**835**
Beira Interior	1.580	905	676	191
Algarve	769	719	50	51
Costa de Prata	868	734	134	98
Interior Norte	1.667	383	1.284	135
Beiras Litoral e Alta	2.019	944	1.074	179
Norte Litoral	1.090	1.026	64	71
Grande Porto	1.542	635	907	110
3. Subconcessões EP/Vias Exploradas pela EP	**8.654**	**3.346**	**5.309**	**0**
Transmontana	913	58	855	0
Douro Interior	1.271	12	1.259	0
Baixo Alentejo	702	152	551	0
Baixo Tejo	1.094	584	511	0
Litoral Oeste	1.398	611	787	0
Algarve Litoral	743	282	462	0
Pinhal Interior	2.532	1.648	884	0
Concessões Rodoviárias (incluindo as projecções dos fluxos financeiros EP após termos dos contratos no período de 2011-2045)	**22.501**	**20.783**	**1.718**	

Unidades: Milhões de euros, com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

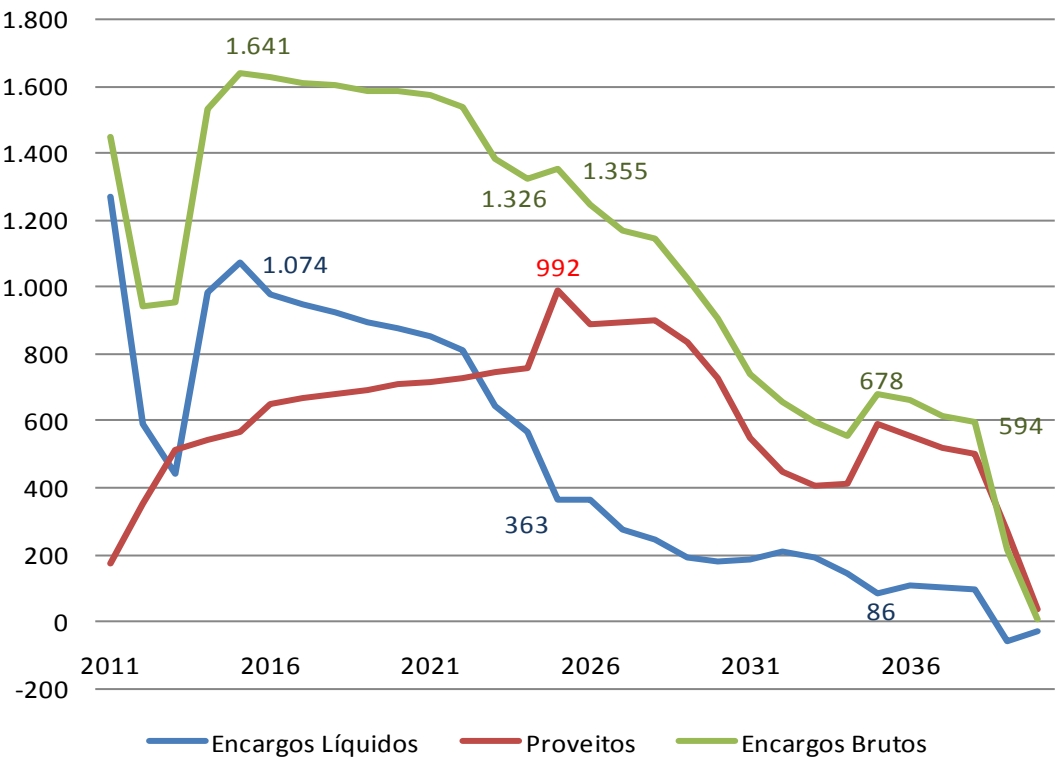
Nota: O cálculo da VAL foi realizado com os fluxos financeiros até ao final de cada concessão.

O quadro anterior resume as previsões de encargos/proveitos actualizados (2011), global e por concessão no sector rodoviário, onde se exclui os fluxos financeiros gerados para a EP após o términos dos contratos de concessão e subconcessão.

Conforme se pode constatar através da análise do quadro supra, do mesmo resulta evidente um VAL dos Encargos Líquidos desfavorável de 10.703

Milhões de Euros, todavia, se considerarmos o efeito da exploração da EP após o termos dos contratos o VAL dos encargos líquidos (até 2045) será inferior 1.718 Milhões de Euros. Em termos actualizados, trata-se de um acréscimo de aproximadamente de 9.000 Milhões de euros de proveitos, na exploração directa das concessões rodoviárias.

Gráfico 3.1.4 - Evolução dos fluxos financeiros futuros/ concessões rodoviárias



Quadro 3.1.4.2 - Encargos Brutos 2011-2040

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Concessões do Estado	**385**	**108**	**181**	**214**	**212**	**212**	**226**	**239**	**249**	**248**	**252**	**252**	**260**	**273**	**275**	**255**	**215**	**202**	**126**	**85**	**76**	**73**	**71**	**70**	**68**	**67**	**33**	**8**	**0**	**0**
Brisa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Lusoponte	14	5	3	3	3	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
Oeste	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
Norte	332	76	130	134	130	130	139	145	155	158	164	165	174	185	186	171	124	114	41											
Litoral Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Grande Lisboa	22	24	24	26	28	30	33	36	37	38	40	40	41	42	43	43	44	45	44	44	43	41	39	38	36	35				
Douro Litoral	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
Túnel do Marão	3	3	22	49	50	49	51	54	54	51	47	45	44	44	45	41	46	43	40	41	33	31	31	31	32	32	33	8		
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**1.064**	**835**	**774**	**749**	**746**	**726**	**705**	**690**	**658**	**648**	**649**	**632**	**617**	**590**	**547**	**475**	**432**	**421**	**394**	**274**	**147**	**65**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Beira Interior	155	191	185	179	174	159	153	133	95	84	83	78	73	52	41	39	39	38	25											
Algarve	49	51	52	54	54	55	55	56	56	57	57	58	58	59	59	60	60	61	66	10										
Costa de Prata	85	98	71	62	70	73	66	68	68	64	66	62	61	61	38	31	32	30	29	7										
Interior Norte	442	135	134	127	125	113	102	100	100	100	98	96	90	85	81	48	27	24	24	24										
Beiras Litoral e Alta	175	179	150	142	142	144	146	149	152	155	156	150	147	148	145	116	101	97	80	72	16									
Norte Litoral	59	71	75	77	78	78	77	77	77	77	77	77	77	78	77	77	77	78	77	77	51									
Grande Porto	98	110	105	110	103	106	105	106	110	110	112	111	109	107	105	103	96	93	91	84	81	65								
3. Subconcessões EP	**0**	**1**	**1**	**568**	**682**	**689**	**681**	**679**	**680**	**689**	**672**	**653**	**509**	**464**	**533**	**520**	**525**	**522**	**509**	**548**	**516**	**518**	**527**	**487**	**611**	**596**	**584**	**587**	**213**	**5**
Transmontana	0	0	0	70	67	65	64	71	65	70	65	64	56	54	53	60	62	59	51	53	58	65	70	76	67	64	63	62		
Douro Interior	0	0	0	114	105	104	101	95	96	96	96	96	91	88	83	78	80	81	77	74	74	78	81	79	63	54	52	61		
Baixo Alentejo	0	0	0	55	50	46	47	50	52	52	48	45	45	43	45	45	48	50	49	49	50	53	57	60	51	40	38	38		
Baixo Tejo	0	0	0	82	102	101	94	91	92	92	89	85	41	30	73	70	69	68	67	66	65	65	64	63	62	61	60	60		
Litoral Oeste	0	0	0	107	137	140	143	140	141	140	135	129	50	31	73	69	68	69	71	70	66	67	65	63	62	61	61	60	1	
Algarve Litoral	0	0	0	23	33	34	35	36	38	40	41	41	40	38	38	38	39	40	41	102	97	93	93	95	84	97	96	95	3	
Pinhal Interior	0	0	0	117	189	199	197	197	195	199	199	192	187	180	168	160	159	155	152	133	105	98	97	51	221	218	214	211	208	5
4. Total (1+2+3)	**1.449**	**943**	**955**	**1.531**	**1.641**	**1.627**	**1.612**	**1.608**	**1.588**	**1.585**	**1.573**	**1.537**	**1.386**	**1.326**	**1.355**	**1.250**	**1.172**	**1.146**	**1.028**	**907**	**739**	**656**	**598**	**556**	**678**	**663**	**617**	**594**	**213**	**5**

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Quadro 3.1.4.3 - Proveitos 2011-2040

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Concessões do Estado	**69**	**77**	**97**	**115**	**125**	**137**	**142**	**150**	**154**	**159**	**163**	**165**	**169**	**171**	**174**	**177**	**180**	**182**	**141**	**93**	**95**	**96**	**98**	**99**	**100**	**67**	**41**	**17**	**0**	**0**
Brisa	0	9	17	19	21	24	27	31	31	32	32	32	33	33	33	33	33	34	34	34	34	34	34	34	34					
Lusoponte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5											
Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
Norte	57	57	56	58	63	71	71	73	74	76	77	79	80	81	83	84	85	86	44											
Litoral Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Grande Lisboa	11	12	12	13	14	15	15	16	17	18	18	19	20	20	21	21	23	23	23	24	25	25	26	26	26	27				
Douro Litoral	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
Túnel do Marão	0	0	12	26	27	28	29	30	31	30	30	31	32	32	32	33	34	35	35	36	36	37	38	39	39	40	41	17		
2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut	**106**	**239**	**328**	**333**	**338**	**401**	**405**	**410**	**415**	**424**	**428**	**432**	**439**	**446**	**452**	**454**	**459**	**465**	**444**	**317**	**143**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Beira Interior	8	44	48	49	49	75	76	77	78	80	81	82	83	84	86	86	87	88	63											
Algarve	5	38	52	53	54	54	54	55	56	57	57	57	59	60	60	60	61	62	62	29										
Costa de Prata	33	34	51	52	53	53	54	54	55	56	57	57	58	59	59	59	60	61	62	29										
Interior Norte	3	17	20	20	20	30	30	31	31	32	32	33	33	34	34	34	35	35	35	35										
Beiras Litoral e Alta	8	43	46	47	47	74	75	75	76	77	79	79	81	82	83	83	84	85	86	87	30									
Norte Litoral	25	38	70	72	73	73	73	75	75	77	77	78	79	80	81	82	83	84	84	85	61									
Grande Porto	24	24	40	41	42	42	43	43	43	45	45	46	46	47	48	49	49	50	51	52	52	38								
3. Subconcessões EP	**1**	**38**	**91**	**97**	**104**	**110**	**118**	**121**	**124**	**126**	**129**	**131**	**136**	**143**	**367**	**257**	**259**	**254**	**253**	**317**	**314**	**313**	**309**	**311**	**493**	**489**	**477**	**482**	**272**	**34**
Transmontana	0	2	20	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
Douro Interior	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Baixo Alentejo	0	2	4	4	5	6	9	9	9	10	10	10	11	11	11	11	11	12	12	12	12	13	13	13	14	14	14	15		
Baixo Tejo	0	10	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12	12	133	70	73	68	69	72	70	70	67	66	67	67	59	69		
Litoral Oeste	0	8	8	9	11	13	15	15	16	16	17	17	17	18	121	73	73	72	71	70	69	69	68	70	71	69	70	69	4	
Algarve Litoral	0	0	0	1	6	6	6	5	5	4	4	4	6	11	9	9	7	6	4	65	63	62	61	60	59	57	56	55	0	
Pinhal Interior	0	4	48	68	68	71	75	78	80	82	84	85	88	89	91	91	92	94	94	95	96	97	98	100	281	278	275	271	268	34
4. Total (1+2+3)	**176**	**353**	**516**	**545**	**567**	**649**	**666**	**681**	**693**	**709**	**719**	**728**	**744**	**760**	**992**	**887**	**897**	**901**	**837**	**728**	**552**	**447**	**407**	**410**	**593**	**555**	**518**	**500**	**272**	**34**

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Quadro 3.1.4.4 - Encargos Líquidos 2011-2040

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Concessões do Estado - Portagem Real	**316**	**31**	**83**	**98**	**87**	**74**	**84**	**89**	**95**	**89**	**89**	**87**	**91**	**102**	**101**	**78**	**35**	**21**	**-15**	**-8**	**-19**	**-23**	**-27**	**-29**	**-32**	**1**	**-8**	**-10**	**0**	**0**
Brisa	0	-9	-17	-19	-21	-24	-27	-31	-31	-32	-32	-32	-33	-33	-33	-33	-33	-34	-34	-34	-34	-34	-34	-34	-34	0	0	0	0	0
Lusoponte	14	5	3	3	3	2	2	2	2	-4	-4	-4	-4	-5	-5	-5	-5	-5	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oeste	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norte	274	19	75	76	67	59	69	73	81	83	87	87	94	104	104	87	39	28	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Litoral Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	10	12	12	13	14	15	18	20	20	20	21	21	21	22	22	22	21	22	21	20	18	16	13	12	10	8	0	0	0	0
Douro Litoral	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Túnel do Marão	3	3	9	24	23	21	21	24	23	21	16	14	13	13	13	7	12	8	5	5	-3	-6	-7	-8	-8	-8	-8	-10	0	0
2. Concessões do Estado -SCUT e ex-Scut	**957**	**596**	**446**	**416**	**408**	**325**	**300**	**279**	**244**	**224**	**221**	**200**	**179**	**144**	**96**	**21**	**-26**	**-44**	**-50**	**-44**	**4**	**27**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Beira Interior	147	147	137	130	124	84	76	56	16	5	2	-4	-10	-32	-45	-47	-48	-50	-38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Algarve	43	13	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	-1	-1	0	-1	-1	4	-20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costa de Prata	52	64	20	10	17	19	12	14	13	8	9	5	4	3	-21	-29	-29	-31	-32	-23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interior Norte	439	118	115	107	105	83	72	69	69	68	66	63	57	51	47	13	-8	-11	-11	-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beiras Litoral e Alta	168	136	105	95	95	70	72	74	76	78	78	71	67	66	62	33	17	12	-6	-14	-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norte Litoral	34	33	5	5	5	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-4	-5	-6	-7	-8	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grande Porto	74	86	64	68	61	64	63	63	67	64	66	65	63	60	57	55	47	43	41	32	28	27	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Subconcessões EP	**-1**	**-37**	**-90**	**472**	**578**	**580**	**562**	**558**	**556**	**563**	**543**	**522**	**373**	**321**	**166**	**263**	**266**	**268**	**256**	**231**	**202**	**205**	**218**	**176**	**118**	**107**	**108**	**104**	**-59**	**-28**
Transmontana	0	-2	-20	68	65	62	61	68	63	67	62	61	54	51	50	57	59	56	49	51	55	62	67	73	64	61	60	59	0	0
Douro Interior	0	-12	0	114	105	104	101	95	96	96	96	96	91	88	83	78	80	81	77	74	74	78	81	79	63	54	52	61	0	0
Baixo Alentejo	0	-2	-4	51	44	40	38	41	43	43	38	35	34	32	34	34	37	39	37	37	38	40	44	47	38	26	24	23	0	0
Baixo Tejo	0	-10	-11	72	91	90	83	79	80	80	77	73	29	18	-60	0	-4	0	-2	-6	-5	-5	-3	-3	-5	-6	2	-9	0	0
Litoral Oeste	0	-8	-8	98	126	127	128	125	126	124	118	112	33	13	-47	-4	-5	-2	0	0	-3	-2	-3	-7	-8	-8	-9	-9	-2	0
Algarve Litoral	0	0	0	21	27	28	29	31	33	36	37	37	33	28	29	30	32	34	37	37	34	31	32	35	25	40	40	40	3	0
Pinhal Interior	0	-4	-48	49	120	128	122	119	115	117	115	106	99	90	77	69	67	61	58	38	9	1	0	-48	-60	-60	-60	-60	-60	-28
4. Total (1+2+3)	**1.272**	**590**	**439**	**986**	**1.074**	**979**	**946**	**927**	**895**	**876**	**854**	**809**	**643**	**566**	**363**	**363**	**275**	**244**	**191**	**180**	**187**	**210**	**191**	**146**	**86**	**108**	**99**	**95**	**-59**	**-28**

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

3.1.5. MATRIZ DE RISCO

A) Matriz de Risco das Subconcessões

Em termos gerais, as subconcessionárias assumem, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à subconcessão, excepto nos casos especificamente previstos no contrato de subconcessão.

Segue-se uma análise detalhada dos principais "tipos" de risco nas subconcessões rodoviárias e identificação da forma como o risco se encontra alocado: privado, público ou partilhado (de ambas as partes).

RISCO DE PROJECTO E CONCURSO/CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO

As subconcessionárias são responsáveis pela concepção, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, garantindo à EP – Estradas de Portugal, S.A. a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção e conservação dos lanços, responsabilizando-se ainda pela sua durabilidade e pela sua manutenção em permanentes condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da subconcessão, respondendo, perante a EP e terceiros, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção e na conservação da auto-estrada e vias.

As subconcessionárias assumem, assim, os riscos inerentes à concepção/ projecto/ construção dos lanços que integram o objecto da subconcessão, assim como das demais obras necessárias (por exemplo, áreas de serviços, instalação de portagens, etc).

Finalmente, as subconcessionárias obrigam-se a manter, durante a vigência do contrato de subconcessão, e a expensas suas, a auto-estrada, vias e os demais bens que constituem o objecto da subconcessão em bom estado de funcionamento, utilização, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições normativas e/ou na legislação em vigor e nas disposições aplicáveis do contrato de subconcessão. O risco relativo à exploração e conservação da subconcessão foi, deste modo, transferido para as subconcessionárias, sendo, portanto, da sua responsabilidade.

Em síntese, as subconcessionárias são responsáveis por desenvolver os projectos, construir, manter e operar as vias de acordo com critérios e indicadores definidos no caderno de encargos, e no caso de tal não se verificar serão aplicadas penalidades e/ou deduções aos seus pagamentos.

RISCO FINANCEIRO

A subconcessionária é a única e integral responsável pela contratação e cumprimento dos acordos financeiros estabelecidos, necessários ao desenvolvimento de todas as actividades que integram o objecto da subconcessão. As subconcessionárias são, pois, exclusivamente responsáveis pela obtenção de todos os fundos necessários para financiar as actividades objecto da subconcessão.

Acresce ainda que, no caso de alteração de contratos, existirá por parte do concedente um risco adicional de refinanciamento.

RISCO AMBIENTAL

O lançamento da parceria pressupõe que já esteja emitida a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), nos termos e para os efeitos do disposto no Decreto – Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril.

Assim, após a assinatura do contrato de subconcessão, as subconcessionárias são responsáveis por todos os riscos ambientais, devendo garantir que todos os projectos e obras cumprem os requisitos ambientais e medidas apresentadas na DIA.

É excepção o risco arqueológico, o qual, por regra, está alocado ao parceiro público.

RISCO DE PROCURA

O risco de procura é partilhado, apesar de ser, em grande parte, assumido pelo concedente. Com efeito, no caso especifico das subconcessões, o risco só é reflectido sobre as subconcessionárias através da componente de remuneração por serviço e não tem impacto nos pagamentos por disponibilidade, os quais representam mais de 90% dos pagamentos a receber pelas subconcessionárias.

RISCO DE DISPONIBILIDADE

As subconcessionárias assumem também o risco de disponibilidade, que é aferido em função do nível de serviço, condições de acesso, segurança e circulação, padrões de qualidade, e externalidades ambientais, que têm que ser mantidos pelas subconcessionárias, sob pena de lhes serem aplicadas penalidades, mormente através de deduções aos pagamentos.

RISCO LEGISLATIVO

As alterações legislativas de carácter específico correm por conta do concedente, enquanto o risco inerente às alterações de carácter geral é transferido para as subconcessionárias.

Consideram-se alterações de ordem legal as alterações que consubstanciem modificações às leis tributárias, laborais e ambientais.

RISCO DE FORÇA MAIOR

Consideram-se casos de força maior os eventos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores às subconcessionárias, que comprovadamente impeçam ou tornem mais onerosas as suas obrigações. Este tipo de risco é partilhado, sendo assumido pelo concedente só na medida em que não seja segurável em termos comercialmente aceitáveis pela subconcessionária.

Constituem, nomeadamente, casos de força maior: actos de guerra ou subversão, hostilidades ou invasão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, explosão, raio, inundações graves, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na subconcessão.

No quadro seguinte resume-se a matriz de risco das subconcessões, donde constam identificadas as várias fases do processo de desenvolvimento da subconcessão, o tipo de risco, a alocação do mesmo e respectivo nível de impacto.

Quadro 3.1.5.1 Matriz de Riscos das Subconcessionárias

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco		Cláusulas Contratuais						
				Probab.	Impacto	Algarve Litoral	Baixo Alentejo	Douro Interior	Litoral Oeste	Baixo Tejo	Pinhal Interior	Transmontana
1	2	3	4	5	6	7						
Riscos de Projecto e Concurso	Concepção (projecto ou modelo de negócio inadequado)	projecto	Privado	Média	Forte	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42	27 a 33 e 42
	Planeamento	projecto	Privado	Média	Médio	30	30	n.a.	30	n.a.	30	30
	Obtenção de licenças e aprovações necessárias	projecto	Privado	Baixa	Reduzido	20	20	20	20	20	20	20
	Desinteresse por parte da iniciativa privada	concurso	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.a	n.a	n.a.	n.a	n.a.	n.a.	n.a.
	Incumprimento dos prazos e formalismos processuais	concurso	Público	Elevada	Reduzido	n.a	n.a	n.a.	n.a	n.a.	n.a.	n.a.
	Ocorrência de litígios/reclamações	concurso	Partilhado	Média	Médio	n.a	n.a	n.a.	n.a	n.a.	n.a.	n.a.
Riscos de Construção	Cumprimento de prazos	construção	Privado	Média	Forte	27, 28 e 75.5	27, 28 e 80.5	27 e 28	27, 28 e 80.5	27 e 28	28, 29, e 81.5	28, 29 e 75
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	construção	Privado	Baixa	Médio	36 e 37	36 e 37	36 e 37	36 e 37	36 e 37	36.1, 36.2, 39.1 e 76.1	36, 39
	Alterações unilaterais	construção	Público	Baixa	Forte	36	36	36	36	36	36	36
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)	construção	Privado	Média	Médio	42	42	42	42	42	42	42
	Expropriações (execução e custos)	construção	Privado	Média	Médio	24 a 26	24 a 26	24 a 26	24 a 26	24 a 26	24 a 26	24 a 26
	Expropriações (na publicação da declaração de utilidade pública)	construção	Público	Baixa	Médio	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3
	Danos em infra-estruturas próprias ou de terceiros ou acidentes com trabalhadores	construção	Privado	Média	Médio	73	73	70	73	73	74, 79	73, 74 e 79
Riscos de Exploração/Manutenção	Cobrança de portagem	Operação	Privado	Média	Forte	71.14	50 e 87.13	n.a.	76.14	76.14 e 76.16	62 e 63	62 e 63
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Operação	Privado	Média	Médio	51	53	53	51	51	55, 63 e 78	55, 78
	Sinistralidade	Operação	Partilhado	Elevada	Médio	71.8, 719 e 54.3	87.8, 87.9 e 57.3	73.8, 73.9 e 55.3	76.8, 76.9 e 55.3	76.8 e 76.9; 55.3	56, 77 e 81	55, 56, 57
	Alterações unilaterais	Operação	Público	Baixa	Forte	84.1 a)	88.1 a)	86.1 a)	89.1 a)	89.1 a)	53.3, 83, 84 e 85	53.3, 82, 83 e 84
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Privado	Elevada	Reduzido	51	53	53	51	51	50	49
	Incumprimento dos níveis de qualidade	Operação	Privado	Baixa	Médio	51	53	53	51	51	48, 54, 81	48, 53 a 58 e 80
	Defeitos latentes	Operação	Partilhado	Média	Médio	51 e 54	53	53	51 e 54	51	52, 53	51, 53
Riscos Financeiros	Inflação	construção / operação	Partilhado	Elevada	Reduzido	71	87	73	76	76	77	77
	Taxas de juro	construção / operação	Privado	Elevada	Forte	22	22 e 23	22 e 23	22	22	22	22
	Incumprimento (default) perante os bancos	construção / operação	Privado	Média	Forte	22	23 e 23	23 e 23	22	22	22 e 23	22 e 23
Riscos Ambientais	Pós-Avaliação Ambiental	projecto	Privado	Média	Forte	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2
	Regras ambientais	construção	Privado	Elevada	Médio	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2	31.2
Riscos de Procura	Tráfego	Operação	Partilhado	Média	Médio	82 e 82.5	86 e 86.5	84 e 84.5	87 e 87.5	87	88	87
Risco de Disponibilidade	Rupturas na oferta	Operação	Privado	Baixa	Forte	71	87.23	74	77	77	77	77
	Nível de serviço	Operação	Público	Baixa	Reduzido	71.1 a 71.4	87.1 a 87.5	73	76.1 a 76.4	76	77	77
Riscos Legislativos	Alterações legislativas gerais	construção / operação	Privado	Elevada	Reduzido	84.3	88.3	89.3	89.3	89.4	90.3	89.3
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	84.1 c) e 84.3	88.1 d) e 88.3	89.1 c) e 89.3	89.1 d) e 89.3	89.1 d) ; 89.4	90.1	89.1
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	construção	Público	Média	Médio	37	37	36	37	37	37	37
	Catástrofes naturais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte	76.3, 76.4 c) e 84.1 b)	79.6 e 79.6 b)	78.3 e 78.4 c)	81.3, 81.4 c) e 89.1 b)	81.2, 81.3 e 81.4 c)	82	81
	Guerras/tumultos	projecto / construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte	76.3, 76.4 c) e 84.1 b)	79.6 e 79.6 b)	78.3 e 78.4 c)	81.3, 81.4 c) e 89.1 b)	81.3 e 81.4 c)	82	81

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

B) Matriz de Risco das concessões com portagem real

(Brisa, Lusoponte, Oeste, Litoral Centro e Douro Litoral)

Os contratos de concessão estabelecem que a concessionária assume expressamente "integral e exclusiva responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, excepto se o contrário resultar do contrato de concessão".

Segue-se uma análise genérica dos principais "tipos" de risco nas concessões rodoviárias com portagem real e identificação da forma como o risco se encontra alocado: privado, público ou partilhado (de ambas as partes).

RISCO DE PROJECTO E CONCURSO/CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO

As concessionárias são responsáveis pela concepção, projecto e construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação da auto-estrada, assim como das demais obras necessárias (por exemplo, áreas de serviços, instalação de portagens, etc.), garantindo ao Estado a qualidade da concepção e do projecto, bem como da execução das obras de construção, aumento e conservação da auto-estrada, e responsabilizando-se pela sua durabilidade em permanentes condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da concessão.

As concessionárias responderão, perante o Estado e terceiros, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes, resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção, aumento do número de vias e na conservação da auto-estrada.

Finalmente, as concessionárias serão igualmente responsáveis, a expensas suas, pela manutenção em funcionamento permanente da auto-estrada, em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, bem como dos demais bens que integram a concessão, devendo efectuar para tanto as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público, nos termos previsto nos contratos de concessão.

RISCO FINANCEIRO

As concessionárias são responsáveis únicas pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram a concessão respectiva, por forma a que possam cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assumem nos contratos de concessão.

RISCO AMBIENTAL

A celebração dos contratos de concessão não foi em alguns casos, por anteriores à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril ou por existirem divergências quanto à imperatividade de algumas das suas disposições, precedida da obtenção das respectivas Declarações de Impacte Ambiental (DIA). Estabelecem, assim, alguns contratos de concessão que se o traçado que vier a ser aprovado não se localizar, no todo ou em parte, no corredor (faixa de largura de 400m) previsto na proposta e de tal facto resultarem atrasos nas obras ou aumento de custos, a concessionária terá direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

As concessionárias serão responsáveis pelos restantes riscos ambientais, com excepção do risco referido no parágrafo anterior e do risco relativo ao património histórico ou arqueológico, o qual está alocado ao parceiro público.

RISCO DE PROCURA

As concessionárias assumem integralmente o risco de tráfego inerente à exploração da auto-estrada, neste se incluindo o risco emergente de qualquer causa que possa dar origem à redução de tráfego da auto-estrada por outros meios de transporte ou outras vias da rede nacional. A assunção do risco de tráfego pelas concessionárias tem, no entanto, apenas lugar no pressuposto de que as vias rodoviárias alternativas à auto-estrada são apenas as constantes no PRN 2000, pelo que o incumprimento pelo Estado das obrigações assumidas neste âmbito, conferirá às concessionárias o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

Note-se ainda que os contratos de concessão estabelecem um conjunto de regras relativamente à fixação das tarifas e taxas de portagem por parte das concessionárias. As concessionárias poderão actualizar anualmente as taxas de portagem no 1º mês de cada ano civil, de acordo com a fórmula prevista nos contratos de concessão e a qual tem em consideração o valor do último IPC à data publicado.

RISCO DE DISPONIBILIDADE

As concessionárias estão sujeitas a penalizações pelo encerramento das vias para além dos limites previstos nos contratos de concessão, bem como a multas ou prémios em função dos níveis de sinistralidade verificados na auto-estrada.

RISCO LEGISLATIVO

O risco inerente às alterações à lei geral, designadamente, à lei fiscal e à lei ambiental, é transferido para as concessionárias, enquanto as alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na concessão, constituem um risco do concedente.

RISCO DE FORÇA MAIOR

Consideram-se os eventos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores às concessionárias, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais das concessionárias. Constituem, nomeadamente, casos de força maior actos de guerra, hostilidades ou invasão, subversão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na concessão.

O risco de força maior é partilhado, sendo assumido pelo concedente só na medida em que não seja segurável em termos comercialmente aceitáveis pela concessionária.

No quadro seguinte, resume-se a matriz de risco das concessões com portagem real, com as várias fases do processo de desenvolvimento da concessão, a identificação do tipo de risco /alocação do risco/nível de impacto.

Quadro 3.1.5.2 Matriz de Riscos das Concessões com portagem real

Tipo	Designação	Fase	Alocação
1	2	3	4
Riscos de Projecto e Concurso	Concepção (projecto ou modelo de negócio inadequado)	Projecto	Privado
	Planeamento	Projecto	Público
	Obtenção de licenças e aprovações necessárias	Projecto	Privado
	Desinteresse por parte da iniciativa privada	Concurso	Público
	Incumprimento dos prazos e formalismos processuais	Concurso	Privado
	Ocorrência de litígios/reclamações	Concurso	Partilhado
Riscos de Construção	Cumprimento de prazos	Construção	Privado
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Construção	Privado
	Alterações unilaterais	Construção	Público
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)	Construção	Privado
	Expropriações (execução e custos)	Construção	Privado
	Expropriações (na publicação da declaração de utilidade pública)	Construção	Público
	Danos em infra-estruturas próprias ou de terceiros ou acidentes com trabalhadores	Construção	Privado
Riscos de Exploração/Manutenção	Cobrança de portagem	Operação	Privado
	Risco tarifário	Operação	Público
	Risco de disponibilidade (rupturas na oferta)	Operação	Privado
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Operação	Privado
	Sinistralidade	Operação	Privado
	Ambiental	Operação	Privado
	Alterações unilaterais	Operação	Público
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Privado
	Incumprimento dos níveis de qualidade	Operação	Privado
	Defeitos latentes	Operação	Partilhado
Riscos Financeiros	Inflação	Construção / operação	Privado
	Taxas de juro	Construção / operação	Privado
	Incumprimento (default) perante os bancos	Construção / operação	Privado
	Risco de Crédito do Concedente	Operação	Partilhado
Riscos Ambientais	Pós-Avaliação Ambiental	Projecto	Privado
	Regras ambientais	Construção	Privado
Risco de Procura	Tráfego	Operação	Privado
Riscos Legislativos	Alterações legislativas gerais	Construção / operação	Privado
	Alterações legislativas especificas	Construção / operação	Público
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	Construção	Público
	Catástrofes naturais	Construção / operação	Partilhado
	Guerras/tumultos	Projecto / construção / operação	Partilhado

Fonte: InIR - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias

C) Matriz de Risco das concessões com modelo de Disponibilidade

(Concessão Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata, Beiras Litoral e Alta, Norte Litoral, Grande Porto – concluídas e o Túnel do Marão, em construção)

Os contratos de concessão estabelecem que a concessionária assume expressamente "integral e exclusiva responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, excepto se o contrário resultar do contrato de concessão".

Segue-se uma análise genérica dos principais "tipos" de risco nas concessões rodoviárias com modelo de disponibilidade e identificação da forma como o risco se encontra alocado: privado, público ou partilhado (de ambas as partes).

De salientar, o risco da procura assumido pelo concedente na medida em que a falta de tráfego penaliza o volume de receita disponível para o estado.

RISCO DE PROJECTO E CONCURSO/CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO

As concessionárias são responsáveis pela concepção, projecto e construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação da auto-estrada (assim como das demais obras necessárias), garantindo ao Estado a qualidade da concepção e do projecto, bem como da execução das obras de construção, aumento e conservação da auto-estrada, e responsabilizando-se pela sua durabilidade em permanentes condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da concessão.

As concessionárias responderão, perante o Estado e terceiros, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção, aumento do número de vias e na conservação da auto-estrada.

Finalmente, as concessionárias serão igualmente responsáveis, a expensas suas, pela manutenção em funcionamento permanente da auto-estrada, em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, bem como dos demais bens que integram a concessão, devendo efectuar para tanto as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público, nos termos previsto nos contratos de concessão.

RISCO FINANCEIRO

As concessionárias são responsáveis únicas pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram a concessão respectiva, por forma a que possam cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assumem nos contratos de concessão.

RISCO AMBIENTAL

A celebração dos contratos de concessão não foi em alguns casos, por anterior à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, precedida da obtenção das respectivas Declarações de Impacte Ambiental (DIA). Estabelecem, assim, tipicamente os contratos de concessão que se o traçado que vier a ser aprovado não se localizar, no todo ou em parte, no corredor (faixa de largura de 400m) previsto na proposta e de tal facto resultarem atrasos nas obras ou aumento de custos, a concessionária terá direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

As concessionárias serão responsáveis pelos restantes riscos ambientais, com excepção do risco referido no parágrafo anterior e do risco relativo ao património histórico ou arqueológico, o qual está alocado ao parceiro público.

RISCO DE PROCURA

O risco de tráfego fica, quase na íntegra, na esfera do concedente, reflectindo-se nas concessionárias apenas na componente de remuneração pelo serviço de cobrança de portagens.

As componentes de remuneração das concessionárias pela disponibilidade da auto-estrada e pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens são actualizadas anualmente, de acordo com o Índice de Preços ao Consumidor. Relativamente à remuneração das concessionárias pelo serviço de cobrança de portagens, também o valor unitário que lhe serve de base poderá ser alterado, tendo em conta um conjunto de critérios previstos nos contratos de concessão.

RISCO DE DISPONIBILIDADE

O risco de disponibilidade da auto-estrada é transferido para as concessionárias, determinando as falhas de disponibilidade (tal como descritas nos contratos de concessão) a aplicação de deduções aos pagamentos de disponibilidade a realizar pelo concedente.

RISCO LEGISLATIVO

O risco inerente às alterações à lei geral, designadamente, à lei fiscal e à lei ambiental, é transferido para as concessionárias, enquanto as alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na concessão, constituem um risco do concedente.

RISCO DE FORÇA MAIOR

Consideram-se os eventos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores às concessionárias, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais das concessionárias. Constituem, nomeadamente, casos de força maior actos de guerra, hostilidades ou invasão, subversão, tumultos, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na concessão.

O risco de força maior é partilhado, sendo assumido pelo concedente só na medida em que não seja segurável em termos comercialmente aceitáveis pela concessionária.

No quadro seguinte, resume-se a matriz de risco das concessões com modelo de disponibilidade, com as várias fases do processo de desenvolvimento da concessão, a identificação do tipo de risco /alocação do risco/nível de impacto.

Quadro 3.1.5.3 Matriz de Riscos das concessões com modelo de disponibilidade

Tipo	Designação	Fase	Alocação
1	2	3	4
Riscos de Projecto e Concurso	Concepção (projecto ou modelo de negócio inadequado)	Projecto	Privado
	Planeamento	Projecto	Partilhado
	Obtenção de licenças e aprovações necessárias	Projecto	Privado
	Desinteresse por parte da iniciativa privada	Concurso	Partilhado
	Incumprimento dos prazos e formalismos processuais	Concurso	Público
	Ocorrência de litígios/reclamações	Concurso	Partilhado
Riscos de Construção	Cumprimento de prazos	Construção	Privado
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Construção	Privado
	Alterações unilaterais	Construção	Público
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)	Construção	Privado
	Expropriações (execução e custos)	Construção	Privado
	Expropriações (na publicação da declaração de utilidade pública)	Construção	Privado
	Danos em infra-estruturas próprias ou de terceiros ou acidentes com trabalhadores	Construção	Privado
Riscos de Exploração/Manutenção	Cobrança de portagem	Operação	(a) e (b)
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Operação	Privado
	Sinistralidade	Operação	Partilhado
	Alterações unilaterais	Operação	Público
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Privado
	Incumprimento dos níveis de qualidade	Operação	Público
	Defeitos latentes	Operação	Partilhado
Riscos Financeiros	Inflação	Construção / operação	Privado
	Taxas de juro	Construção / operação	Privado
	Incumprimento (default) perante os bancos	Construção / operação	Privado
Riscos Ambientais	Pós-Avaliação Ambiental	Projecto	Privado
	Regras ambientais	Construção	Público
Riscos de Procura	Tráfego	Operação	Público
Risco de Disponibilidade	Rupturas na oferta	Operação	Privado
	Nível de serviço	Operação	Público
Riscos Legislativos	Alterações legislativas gerais	Construção / operação	Privado
	Alterações legislativas especificas	Construção / operação	Público
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	Construção	Público
	Catástrofes naturais	Construção / operação	Partilhado
	Guerras/tumultos	Projecto / construção / operação	Partilhado

(a) Norte, Grande Lisboa e Marão cobrança pelo privado; (b) Restantes: cobrança EP ou ainda sem cobrança caso: BLA e Norte Litoral

D) Matriz de Risco das concessões scut – sem custo para o utilizador

(Beira Interior, Algarve e Interior Norte)

Os contratos de concessão estabelecem que a concessionária assume expressamente "integral e exclusiva responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, excepto se o contrário resultar do contrato de concessão".

Segue-se uma análise genérica dos principais "tipos" de risco nas concessões rodoviárias SCUT – sem custo para o utilizador e identificação da forma como o risco se encontra alocado: privado, público ou partilhado (de ambas as partes).

RISCO DE PROJECTO E CONCURSO/CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO

As concessionárias são responsáveis pela concepção, projecto e construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação da auto-estrada, assim como das demais obras necessárias, garantindo ao Estado a qualidade da concepção e do projecto, bem como da execução das obras de construção, aumento e conservação da auto-estrada, e responsabilizando-se pela sua durabilidade em permanentes condições de funcionamento e de operacionalidade, ao longo de todo o período da concessão.

As concessionárias responderão, perante o Estado e terceiros, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção, aumento do número de vias e na conservação da auto-estrada.

Finalmente, as concessionárias serão igualmente responsáveis, a expensas suas, pela manutenção em funcionamento permanente da auto-estrada, em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, bem como dos demais bens que integram a concessão, devendo efectuar para tanto as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público, nos termos previsto nos contratos de concessão.

RISCO FINANCEIRO

As concessionárias são responsáveis únicas pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram a concessão respectiva, por forma a que possam cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assumem nos contratos de concessão.

RISCO AMBIENTAL

A celebração dos contratos de concessão não foi em alguns casos, por anterior à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, precedida da obtenção das respectivas Declarações de Impacte Ambiental (DIA). Estabelecem, assim, os contratos de concessão que se o traçado que vier a ser aprovado não se localizar, no todo ou em parte, no corredor (faixa de largura de 400m) previsto na proposta e de tal facto resultarem atrasos nas obras ou aumento de custos, a concessionária terá direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

As concessionárias serão responsáveis pelos restantes riscos ambientais, com excepção do risco referido no parágrafo anterior e do risco relativo ao património histórico ou arqueológico, o qual está alocado ao parceiro público.

RISCO DE PROCURA

As concessionárias assumem integralmente o risco de tráfego inerente à exploração da auto-estrada, neste se incluindo o risco emergente de qualquer causa que possa dar origem à redução de tráfego da auto-estrada par outros meios de transporte ou outras vias da rede nacional. A assunção do risco de tráfego pelas concessionárias tem, no entanto, apenas lugar no pressuposto de que as vias rodoviárias alternativas à auto-estrada são apenas as constantes no PRN 2000, pelo que o incumprimento pelo Estado das obrigações assumidas neste âmbito, conferirá às concessionárias o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

As concessionárias têm o direito a receber pagamentos do Estado (portagens SCUT), em função dos valores de tráfego registado, indexados a bandas de tráfego por forma a delimitar o risco de tráfego assumido pelas concessionárias e o montante dos pagamentos a efectuar pelo Estado, a título de portagens SCUT.

RISCO DE DISPONIBILIDADE

As concessionárias estão sujeitas a penalizações pelo encerramento das vias para além dos limites previstos nos contratos de concessão, bem como a multas ou prémios em função dos níveis de sinistralidade verificados na auto-estrada.

RISCO LEGISLATIVO

O risco inerente às alterações à lei geral, designadamente, à lei fiscal e à lei ambiental, é transferido para as concessionárias, enquanto as alterações legislativas de carácter específico que tenham impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na concessão, constituem um risco do concedente.

RISCO DE FORÇA MAIOR

Consideram-se os eventos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores às concessionárias, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais das concessionárias. Constituem, nomeadamente, casos de força maior actos de guerra, hostilidades ou invasão, subversão, tumultos rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na concessão.

O risco de força maior é partilhado, sendo assumido pelo concedente só na medida em que não seja segurável em termos comercialmente aceitáveis pela concessionária.

No quadro seguinte, resume-se a matriz de risco das concessões SCUT – sem custo para o utilizador, com as várias fases do processo de desenvolvimento da concessão, a identificação do tipo de risco /alocação do risco/nível de impacto.

Quadro 3.1.5.4 Matriz de Riscos das concessões SCUT

Tipo	Designação	Fase	Alocação
1	2	3	4
Riscos de Projecto e Concurso	Concepção (projecto ou modelo de negócio inadequado)	Projecto	Privado
	Planeamento	Projecto	Público
	Obtenção de licenças e aprovações necessárias	Projecto	Privado
	Desinteresse por parte da iniciativa privada	Concurso	Público
	Incumprimento dos prazos e formalismos processuais	Concurso	Privado
	Ocorrência de litígios/reclamações	Concurso	Partilhado
Riscos de Construção	Cumprimento de prazos	Construção	Privado
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Construção	Privado
	Alterações unilaterais	Construção	Público
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)	Construção	Privado
	Expropriações (execução e custos)	Construção	Privado
	Expropriações (na publicação da declaração de utilidade pública)	Construção	Público
	Danos em infra-estruturas próprias ou de terceiros ou acidentes com trabalhadores	Construção	Privado
Riscos de exploração/Manutenção	Cobrança de portagem	Operação	Privado
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Operação	Privado
	Sinistralidade	Operação	Partilhado
	Alterações unilaterais	Operação	Público
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Privado
	Incumprimento dos níveis de qualidade	Operação	Privado
	Defeitos latentes	Operação	Partilhado
Riscos financeiros	Inflação	Construção / operação	Privado
	Taxas de juro	Construção / operação	Privado
	Incumprimento (default) perante os bancos	Construção / operação	Privado
Riscos Ambientais	Pós-Avaliação Ambiental	Projecto	Privado
	Regras ambientais	Construção	Privado
Riscos de Procura	Tráfego	Operação	Partilhado
Riscos de Disponibilidade	Rupturas na oferta	Operação	Privado
	Nível de serviço	Operação	Público
Riscos Legislativos	Alterações legislativas gerais	Construção / operação	Privado
	Alterações legislativas especificas	Construção / operação	Público
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	Construção	Público
	Catástrofes naturais	Construção / operação	Partilhado
	Guerras/tumultos	Pprojecto / construção / operação	Partilhado

Fonte: InIR - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias

3.2. SECTOR FERROVIÁRIO

3.2.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

No sector ferroviário estão, actualmente, contratadas três parcerias, com contratos distintos.

O **Metro Sul do Tejo** é um modelo de concessão[19] que inclui o projecto, construção, fornecimento de equipamentos e de material circulante, financiamento, exploração, manutenção e conservação da totalidade da rede do Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo. O contrato de concessão foi assinado em 2002, por um prazo de 30 anos.

O metropolitano ligeiro de superfície tem uma extensão total de 13,5 quilómetros de linha férrea dupla, e 19 paragens, a operar nos concelhos de Almada e Seixal.

Em 2010 foram transportados mais de 9 milhões de passageiros, o que representa cerca de um terço da procura prevista no Caso Base.

O **Eixo Ferroviário Norte-Sul** tem subjacente um modelo de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul, previsto vigorar até 31 de Dezembro de 2010, com possibilidade de prorrogação do contrato de concessão[20] (até 2019).

Neste caso, a procura excedeu as previsões do Caso Base previsto no contrato de concessão, o que originou partilha de receitas com o Estado.

O contrato de concessão referente ao **Troço da Linha Ferroviária de Alta Velocidade Poceirão-Caia**, que integra o projecto AVF – Alta Velocidade

---

[19] Nos termos do Decreto - Lei nº 337/99 de 24 de Agosto, foi lançado o Concurso Público Internacional para adjudicação do MTS em 23 de Setembro de 1999.

[20] Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro, que procede à revisão das bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de Abril.

Ferroviária, inclui projecto, construção, fornecimento de equipamentos e de material circulante, financiamento, exploração, manutenção e conservação (*Design-Build-Finance-Operate-Maintain-Transfer* - DBFOMT).

Refira-se que, atendendo à actual conjuntura nacional e internacional, o Governo decidiu proceder a nova avaliação do projecto em causa, tendo em consideração as restrições orçamentais actualmente existentes, numa óptica de optimização de custos (este contrato aguarda visto pelo Tribunal de Contas).

O IMTT[21] – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. é a entidade responsável pelo acompanhamento das duas concessões ferroviárias em exploração: a ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal (Eixo Ferroviário Norte – Sul), que inclui a Travessia Ferroviária da Ponte 25 de Abril, concessionada à Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.; e a rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (Metro Sul do Tejo), concessionada à sociedade MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.

O projecto AVF – Alta Velocidade Ferroviária foi inicialmente acompanhado pela RAVE – Rede de Alta Velocidade S.A., encontrando-se actualmente sob a gestão da Rede Ferroviária Nacional - REFER, E.P.E., na qualidade de responsável pela gestão da infra-estrutura integrada da Rede Ferroviária Nacional.

3.2.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2010

No domínio das PPP ferroviárias, destaca-se, em Maio de 2010, a assinatura do contrato de concessão referente ao Troço Poceirão-Caia (PPP1) com ELOS-Ligações de Alta Velocidade, S.A.[22].

Entretanto, no âmbito das medidas preconizadas no PEC 2010-2013, o lançamento dos concursos referentes às linhas de alta velocidade Lisboa-Porto e Porto-Vigo foi adiado.

---

[21] Actualmente, na tutela do Ministério da Economia e do Emprego.

[22] Em 9 de Fevereiro de 2011 foi assinado o Instrumento de Reforma do Contrato PPP1 – Poceirão – Caia entre o Estado Português e a sociedade Elos - Ligações de Alta Velocidade, S.A.. A respectiva minuta de instrumento de reforma do contrato de concessão foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2011, de 28 de Janeiro.

No que respeita ao concurso público internacional para a concessão do projecto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização, do troço Lisboa-Poceirão, designado por "Concessão RAV Lisboa-Poceirão do Eixo Lisboa-Madrid" (PPP2), optou-se pela não adjudicação.[23]

Neste ano decorreram ainda os trabalhos da comissão de negociação do contrato de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, tendo em vista a sua prorrogação.

O acordo modificativo do referido contrato de concessão prorrogou-o por mais 9 anos, passando este a cessar os seus efeitos em 31 de Dezembro de 2019[24].

3.2.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

No final de 2010 encontravam-se em exploração duas concessões ferroviárias: a ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal - Eixo Ferroviário Norte – Sul - e a rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo - Metro Sul do Tejo. Destas duas concessões resultaram 15 milhões de euros de encargos líquidos anuais, correspondentes a 56% do valor previsto para o ano.

Os valores correspondentes aos encargos líquidos pagos em 2010 apresentam uma redução substancial face a igual período do ano anterior, conforme resulta do quadro infra[25].

---

[23] Despacho n.º 14505/2010 do Ministério das Finanças e da Administração Pública e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Neste âmbito, importa referir que se encontram sob análise 3 pedidos de indemnização dos concorrentes, no valor global de 28 milhões de euros.

[24] Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro, que procede à revisão das bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de Abril.

[25] Houve lugar, no decurso de 2009, ao pagamento de 81,1 milhões de euros, relativo à reposição do equilíbrio financeiro como consequência de sobrecustos repercutidos no projecto, sobretudo os que se relacionaram com a entrega, com atrasos relativamente ao previsto no plano de trabalhos, de terrenos do domínio público e privado municipal, necessários à execução do projecto. O montante referido teve a aferição da entidade fiscalizadora em matéria económica -financeira – Inspecção-Geral de Finanças, que mereceu despacho favorável do Senhor Ministro de Estado e das Finanças – Despacho n.º 741/08/MEF, de 22.10.2008.

Quadro 3.2.3.1 – Evolução dos encargos líquidos

Em M€ com IVA

	2007	2008	2009	2010
MST	25	24	81	8
Eixo Ferroviário Norte Sul	9	8	8	7
Total de Encargos	**33**	**32**	**89**	**15**

Fonte: IMTT

Quadro 3.2.3.2 – Encargos líquidos no exercício de 2010 face ao previsto

Unidade, excepto percentagens: M€

Parcerias Ferroviárias	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Eixo Ferroviário Norte Sul	9,7	7,3	-	-	7,3	75%
Metro Sul do Tejo	17,2	7,7	-	-	7,7	45%
Total	**26,9**	**15,0**	**-**	**-**	**15,0**	**56%**

Fonte: IMTT

Valores com IVA

Relativamente à concessão referente ao Troço Poceirão-Caia (PPP1), não ocorreram encargos para o concedente no período em análise.

3.2.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

No caso das concessões ferroviárias em exploração:

- Eixo Ferroviário Norte-Sul (FERTAGUS): após a prorrogação supra mencionada, na exploração do serviço não estão previstos encargos correntes para o Estado, podendo, todavia, ocorrer a partilha de excedentes de receita.
- Metro Sul do Tejo (MTS): não estão previstos encargos correntes para o Estado. Todavia, poderão, até ao final do prazo da concessão (2030), ocorrer compensações a pagar pelo Estado na ordem de 7 a 7,5 milhões de euros por ano, devido ao risco de procura insuficiente.

Quadro 3.2.4.1 VAL dos fluxos financeiros futuros no sector Ferroviário

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	VAL Encargos Líquidos	Encargos Brutos Ano 2012
Ferroviárias	**921**	**0**	**921**	**81**
MST	116	0	116	7
FERTAGUS	0	0	0	0
PPP1 - Concessão RAV Poceirão-Caia (2)	804	0	804	73

Fonte: Entidades Gestoras dos contratos

Nota 1: O cálculo da VAL foi realizado com os fluxos financeiros até ao final de cada concessão.

Nota 2: Os valores PPP1 são provisórios, podendo ser alterados em função da reavaliação em curso.

Nota 3: Não estão previstos encargos ou receitas no actual contrato (prorrogado) FERTAGUS.

Quadro 3.2.4.2 - Encargos no sector ferroviário 2011-2051

Encargos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MST	12,2	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4
PPP1 (a)	0	73,3	37,5	0,0	35,1	73,5	74,1	76,0	76,6	75,2	76,1	76,7	80,0	78,0	64,0	43,2	43,0	42,5	44,2	44,0
Total	12,2	80,7	44,9	7,4	42,5	80,9	81,5	83,4	84,0	82,7	83,6	84,1	87,5	85,4	71,4	50,6	50,4	49,9	51,6	51,4

Encargos	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
MST	7,4	7,4																			
PPP1 (a)	42,6	40,6	42,1	44,5	35,0	23,2	22,0	22,8	25,8	27,5	27,4	26,0	22,7	22,6	22,4	18,1	18,0	16,0	15,9	17,2	8,5
Total	50,0	48,0	42,1	44,5	35,0	23,2	22,0	22,8	25,8	27,5	27,4	26,0	22,7	22,6	22,4	18,1	18,0	16,0	15,9	17,2	8,5

Fonte: Entidades Gestoras dos projectos

Nota (a): De acordo com os pressupostos do contrato assinado. Foram apenas incluídos os fluxos directos com o Estado. As receitas ou encargos da REFER não foram considerados. Preços constantes com IVA.

Nota (b): Os encargos brutos correspondem aos encargos líquidos do projecto quando não estão projectadas receitas.

3.2.5. MATRIZ DE RISCO

Matriz de Risco do Metro Sul do Tejo

Os principais riscos associados à concessão Metro Sul do Tejo (MST) são os seguintes:

RISCO DE CONSTRUÇÃO/EXPLORAÇÃO/MANUTENÇÃO

É da responsabilidade da concessionária a realização do projecto e a implementação do mesmo, salvo alterações unilaterais do concedente no âmbito do projecto ou atrasos na disponibilização dos terrenos de domínio público ou privado municipal. O risco de exploração e manutenção encontra-se igualmente alocado à concessionária.

RISCO DE PROCURA

No modelo contratualizado, o risco de procura é do concedente, na medida em que para valores de procura inferiores aos previstos no Caso Base, o Estado encontra-se obrigado a compensar a concessionária. Actualmente a insuficiência de tráfego representa cerca de um terço desse limiar, agravado pelo facto da taxa de fraude ser bastante superior ao estabelecido como razoável no Caso Base (8%).

RISCO DE DISPONIBILIDADE

O risco de disponibilidade do serviço concessionado é totalmente da concessionária, existindo penalidades específicas no caso de incumprimento dos limiares de disponibilidade contratualizados.

FORÇA MAIOR

O risco de força maior é globalmente do concedente.

Consideram-se casos de força maior os eventos imprevisíveis e irresistíveis, exteriores à concessionária e independentes da sua vontade ou actuação, ainda que indirectos, que comprovadamente impeçam ou tornem mais oneroso o cumprimento das suas obrigações contratuais e que tenham um impacto directo negativo sobre a concessão.

Note-se que sempre que algum caso de força maior corresponda, ao tempo da sua verificação, a um risco segurável, e independentemente de a concessionária ter efectivamente contratado os respectivos seguros, ou de ter ou não a obrigação do os contratar, nos termos do contrato de concessão, aplica-se o seguinte: i) a concessionária não fica exonerada do cumprimento da obrigação na medida em que aquele cumprimento fosse possível em virtude do recebimento de indemnização nos termos de apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa; ii) há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos, considerando a indemnização nos termos de apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa.

RISCO DE MODERNIZAÇÃO

Este risco é da responsabilidade da concessionária, tendo o concedente de comparticipar os custos de modernização quando imponha à concessionária alterações tecnológicas especiais, cujo custo afecte “substancialmente” o equilíbrio financeiro da concessão. Dada a longevidade do material ferroviário e o facto da exploração do MST ser feita em sistema fechado, este risco tem uma baixa probabilidade de ocorrer para o Estado.

Quadro 3.2.5.1 - Matriz de Risco MST

Tipo	Designação	Fase	Alocação
1	2	3	4
Riscos de Projecto e Construção	Projecto das ILDs (desenho)	Construção	Privado
	Execução de obras de ILD, incluindo risco de revisão de preços superior ao montante fixo da contrapartida do Concedente	Construção	Privado
	Fornecimento de material	Construção	Privado
	Expropriações	Expropriação	Privado
	Entrega de parcelas do domínio publico nacional	Expropriações	Público
	Alterações unilaterais	Operação	Público
Riscos de Procura	Tráfego	Operação	Público
	Fraude	Operação	Partilhado
Riscos de Disponibilidade	Rupturas na oferta	Operação	Privado
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	Construção	Público
	Catástrofes naturais	Construção / operação	Público
	Guerras/tumultos	Pprojecto / construção / operação	Público
Risco de Modernização	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Partilhado

Fonte: IMTT - Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres

Matriz de Risco do Eixo Norte-Sul

Os principais riscos associados a esta concessão são os seguintes:

RISCO DE EXPLORAÇÃO/ PROCURA/ MANUTENÇÃO

São da responsabilidade da concessionária os riscos de exploração, procura e manutenção do material circulante, sendo as grandes reparações de material circulante de responsabilidade partilhada.

RISCO DE AQUISIÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE

O risco de disponibilidade de material circulante adicional é da responsabilidade do concedente, quando previamente notificado pelo concessionário demonstrando a necessidade de aquisição do mesmo.

RISCO DE FORÇA MAIOR

O risco de força maior é da responsabilidade do concessionário e do concedente.

Para todos os efeitos do contrato, só são consideradas de força maior as circunstâncias que, cumulativamente, *i)* impossibilitem o cumprimento pelo concessionário, *ii)* sejam alheias ao seu controlo, *iii)* este não pudesse conhecer ou prever à data da celebração do respectivo contrato e *iv)* cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

Note-se que sempre que algum caso de força maior corresponda, ao tempo da sua verificação, a um risco segurável, e independentemente de a concessionária ter efectivamente contratado os respectivos seguros, ou de ter ou não a obrigação do os contratar, nos termos do contrato de concessão, aplica-se o seguinte: i) a ocorrência de um caso de força maior terá por efeito exonerar o concessionário de responsabilidade pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do presente contrato, na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência, e poderá dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão; nos casos de a impossibilidade de cumprimento se tornar definitiva ou de a

reposição do equilíbrio financeiro da concessão se revelar excessivamente onerosa para o concedente ou não ser possível, a ocorrência dará lugar à resolução do presente contrato.

RISCO POLÍTICO DE EXTENSÃO DA CONCESSÃO

Este risco corre por conta do concedente.

Por acordo entre o concedente e o concessionário pode ser alterado o ponto extremo do serviço concessionado, estendendo-se a concessão, na margem norte, até à Gare do Oriente e/ou, na margem sul, até Praias do Sado. Para este efeito, o concedente notificará o concessionário com antecedência relativamente à entrada em serviço da projectada extensão, devendo iniciar-se as negociações tendo em vista a obtenção de um acordo sobre o aditamento ao contrato. Caso o equilíbrio financeiro da concessão seja afectado pela extensão mencionada, o aditamento ao contrato deverá contemplar a forma da respectiva reposição.

Quadro 3.2.5.2 - Matriz de Risco Eixo Norte-Sul

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de Construção	Abertura de novas infraestruturas na travessia do Tejo/incremento modernização de serv. transporte público rodo ou fluvial	Todo o periodo	Privado	Média	Médio
Risco de Exploração/manutenção	Indicadores de qualidade da oferta	Todo o periodo	Privado	Baixa	Reduzido
	Seguros	Todo o periodo	Privado	Baixa	Reduzido
	Exploração	Todo o periodo	Privado	Média	Médio
	Manutenção do material circulante	Todo o periodo	Privado	Média	Médio
	Manutenção - Regulamentos e normativos de segurança	Todo o periodo	Privado	Média	Médio
	Grandes Reparações de mat. Circul.	Exporadicamente	Partilhado	Média	Médio
Risco de Procura	Procura	Todo o periodo	Privado	Baixa	Reduzido
Risco Financeiro	Valor residual dos Activos	Final do periodo	Partilhado	Média	Médio
	Caução	Todo o periodo	Privado	Baixa	Reduzido
	Aquisição de mat. Circulante	Quando a Procura o justique	Público	Elevada	Forte
Risco de Força Maior	Resolução - Força Maior	Todo o periodo	Partilhado	Baixa	Reduzido

Fonte: IMTT - Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres

Matriz de Risco de AVF – PPP1

Identificam-se de seguida os principais riscos no âmbito desta concessão:

RISCOS POLÍTICOS / COMPETIÇÃO / CONCURSO

Em função da sua natureza, os riscos políticos, de competição/negociação e de concurso estão alocados ao sector público, com excepção das perturbações do projecto devidas a terceiros.

RISCOS DE CONCEPÇÃO E CONSTRUÇÃO

Os riscos de concepção e construção estão maioritariamente alocados à concessionária, excepto no que concerne a alguns aspectos técnicos e funcionais específicos do sector ferroviário, relativamente aos quais existe partilha de riscos.

RISCOS DE FINANCIAMENTO

O risco de financiamento corre por conta da concessionária. Em todo o caso, tal como inicialmente definido, o concedente assume o risco de variação do indexante de taxa de juro entre a BAFO e o *Financial Close*.

No que respeita ao risco de indexação da taxa de inflação, o mesmo é partilhado entre as partes.

RISCOS DE EXPLORAÇÃO / MANUTENÇÃO

Estes riscos são, no essencial, da concessionária. No entanto, em função do modelo de negócio adoptado para o Projecto RAV no seu conjunto, nomeadamente no que respeita à divisão por troços e especialidades, existem diversos aspectos do projecto, relacionados com a exploração e manutenção, dos quais resulta obrigatoriamente a partilha de riscos entre o sector público e privado.

RISCOS DE INTEGRAÇÃO / INTERFACE

Estes riscos são partilhados entre o sector público e privado, sendo que existem matérias onde, face ao desenvolvimento do modelo de negócio adoptado, se transferiu o risco para a concessionária.

Quadro 3.2.5.3 - Matriz de Risco AVF – PPP1

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
POLÍTICO	Indefinições ou alterações tardias do Projecto	Projecto/Construção	Público	Média	Forte
POLÍTICO	Atrasos na PPP2 (Lisboa-Poceirão) do eixo Lisboa/Madrid	Projecto / Construção/ Operação (período inicial)	Público	Elevada	Forte
POLÍTICO	Perturbações no Projecto devido a resistências/oposição de terceiros (autarquias, proprietários de terrenos, etc.)	Projecto/Construção	Partilhado	Média	Reduzido
COMPETIÇÃO/ NEGOCIAÇÃO	Simultaneidade das várias PPP do Projecto RAV com as várias PPP previstas para os sectores rodoviário, saúde e energia (barragens) pode afectar o nível de resposta do mercado	Concurso	Público	Média	Forte
COMPETIÇÃO/ NEGOCIAÇÃO	Incerteza quanto ao interesse do sector privado e concorrência na contratação	Concurso	Público	Baixa	Reduzido
CONCURSO	Incerteza quanto ao calendário e prazo de duração do processo de contratação	Concurso	Público	Baixa	Reduzido
CONCURSO	Possibilidade de litigância/reclamação	Concurso	Público	Baixa	Reduzido
CONCEPÇÃO	Alguns dos sistemas utilizados em linhas de AV ferroviária estão ainda pouco testados para velocidades superiores a 300 km/h	Construção	Partilhado	Baixa	Médio
CONCEPÇÃO	Definições pouco claras no âmbito dos requisitos funcionais podem levar a alterações numa fase tardia do Projecto	Construção	Partilhado	Baixa	Médio
CONCEPÇÃO	Falta de clareza do processo de certificação do sistema de AV	Construção	Partilhado	Média	Reduzido
FINANCIAMENTO	Perda de confiança no Projecto por parte das entidades financiadoras do mesmo	Todo o período de Concessão	Público	Baixa	Forte
FINANCIAMENTO	Risco de indexação da taxa de inflação	Todo o período de Concessão	Partilhado	Média	Reduzido
FINANCIAMENTO	Incerteza sobre a evolução de curto e médio-prazo do custo (indexante e margem) de financiamento (até ao Financial Close)	Concurso	Público	Média	Reduzido
FINANCIAMENTO	Incerteza sobre a evolução futura do custo (indexante e margem) de financiamento (entre o Financial Close e o fim do período da concessão)	Construção / Operação	Privado	Média	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Problemas ambientais e arqueológicos imprevistos	CONSTRUÇÃO	Privado	Baixa	Médio
CONSTRUÇÃO	Incerteza quanto às condições geológicas e geotécnicas	CONSTRUÇÃO	Privado	Baixa	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Expropriações a levar a cabo no âmbito do Projecto	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Gestão de resíduos decorrente da movimentação de terras	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Aumento dos preços de construção decorrente do aumento do preço das matérias-primas no mercado europeu e mundial	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Médio
CONSTRUÇÃO	Introdução de novas funções adicionais nos sistemas de comando, controlo e sinalização	CONSTRUÇÃO	Partilhado	Baixa	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Incerteza quanto aos custos adicionais de (sub)contratação	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Falência de empreiteiros e outros fornecedores	CONSTRUÇÃO	Privado	Baixa	Médio
CONSTRUÇÃO	Problemas com a fiabilidade e qualidade das entidades (sub)contratadas	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Reduzido
CONSTRUÇÃO	Problemas de integração/interface entre a concepção e a construção	CONSTRUÇÃO	Privado	Baixa	Médio
CONSTRUÇÃO	Problemas de integração/interface entre a construção e a manutenção	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Médio
CONSTRUÇÃO	Dificuldade de fornecimento de material ferroviário e afim (balastro, etc.)	CONSTRUÇÃO	Privado	Média	Médio
CONSTRUÇÃO	Problemas com a qualidade de gestão de projecto	CONSTRUÇÃO	Privado	Baixa	Médio

(continua)

Quadro 3.2.5.3 - Matriz de Risco AVF – PPP1 (continuação)

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
EXPLORAÇÃO	Disponibilidade tardia do material circulante de AV	EXPLORAÇÃO	Partilhado	Baixa	Forte
EXPLORAÇÃO	Acordos com as entidades que irão operar o material circulante, de modo a que a sua participação no Projecto seja atempada e corresponda com os requisitos de exploração a prever	EXPLORAÇÃO	Público	Baixa	Reduzido
EXPLORAÇÃO	Restrições na exploração, devido a dificuldades técnicas de interligação entre sistemas de comando, controlo e comunicação da nova linha de AV com a(s) linha(s) espanholas e com o material circulante	EXPLORAÇÃO	Público	Baixa	Forte
EXPLORAÇÃO	Diminuição do conforto dos passageiros em função do comportamento em pontes, viadutos e túneis	EXPLORAÇÃO	Partilhado	Baixa	Reduzido
EXPLORAÇÃO	Perturbações na exploração do serviço ferroviário de passageiros na AV devido a problemas provenientes da linha convencional paralela	EXPLORAÇÃO	Partilhado	Baixa	Reduzido
EXPLORAÇÃO	Inexistência de uma plataforma logística no Poceirão para carga e descarga de comboios de mercadoria	EXPLORAÇÃO	Público	Média	Reduzido
EXPLORAÇÃO	Tráfego de passageiros inferior ao inicialmente previsto	EXPLORAÇÃO	Partilhado	Média	Médio
EXPLORAÇÃO	Incerteza sobre a qualidade dos serviços de manutenção e serviços de exploração	EXPLORAÇÃO	Privado	Baixa	Reduzido
EXPLORAÇÃO	Risco de disponibilidade da infra-estrutura ferroviária	EXPLORAÇÃO	Privado	Baixa	Forte
INTEGRAÇÃO/ INTERFACE	Problemas de integração/interface entre os diversos contratos / PPPs	Construção / Operação	Partilhado	Média	Médio
INTEGRAÇÃO/ INTERFACE	Pontos de amarração/interfaces entre Portugal e Espanha não estarem definidas a tempo	Construção / Operação	Público	Baixa	Médio
INTEGRAÇÃO/ INTERFACE	Problemas de compatibilidade electromagnética	Construção / Operação	Privado	Baixa	Médio
INTEGRAÇÃO/ INTERFACE	Actualização do modelo de operação ferroviária poderá levar a alterações nos layouts da via e das estações	Construção / Operação	Público	Baixa	Reduzido
MANUTENÇÃO	Desconhecimento da deterioração para as linhas de AV de circulação de 350 km/h e para exploração em tráfego misto	EXPLORAÇÃO	Privado	Baixa	Médio
MANUTENÇÃO	Projectos menos elaborados nas zonas de transição de rigidez vertical podem gerar elevadas frequências de manutenção e afectar a disponibilidade da infra-estrutura	EXPLORAÇÃO	Privado	Média	Reduzido
MANUTENÇÃO	Aspectos de manutenção da linha de AV que não estejam totalmente contemplados/previstos inicialmente	EXPLORAÇÃO	Privado	Baixa	Reduzido

Fonte: Entidade Gestora do Contrato

3.3. SECTOR DA SAÚDE

3.3.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

O modelo de parcerias da saúde foi formalmente estabelecido através do Decreto-Lei n.º 185/2002, de 20 de Agosto. O referido diploma definiu os princípios que regulam o estabelecimento de parcerias na saúde, em regime de gestão e financiamento privados, entre o Ministério da Saúde ou instituições e serviços integrados no Serviço Nacional de Saúde e outras entidades.

As parcerias na área de saúde encontram-se divididas em programas de PPP de 1ª vaga e de 2ª vaga.

Existem, essencialmente, duas grandes diferenças entre as PPP's de 1ª vaga e as PPP de 2ª vaga: enquanto as primeiras dizem respeito à construção e manutenção da infra-estrutura, bem como à gestão do estabelecimento de saúde, as PPP's de 2ª vaga abrangem apenas o projecto de construção e a manutenção do edifício.

Os hospitais contratados até ao momento enquadram-se na 1.ª vaga de PPP's da saúde, que assentam num contrato de gestão celebrado com duas entidades gestoras - uma para a gestão do edifício e outra para a componente de serviços clínicos:

- Um parceiro privado - entidade gestora do edifício (EG Ed) - efectua o projecto, a construção, o financiamento, a gestão e a manutenção física das instalações hospitalares.
- Outro parceiro privado – entidade gestora do estabelecimento (EG Est) – efectua a aquisição de equipamento e a exploração da actividade clínica hospitalar.

3.3.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2010

Em Janeiro deu-se início à construção do **Hospital de Loures**, cujo custo de construção se encontra estimado em 86 milhões de euros e cuja conclusão está prevista para 2012. A gestão do estabelecimento foi adjudicada à sociedade SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A, enquanto que a construção e gestão do edifício ficou a cargo da HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.

O novo **Hospital de Cascais,** inaugurado em Fevereiro, foi concessionado ao grupo HPP - Hospitais Privados de Portugal e à Teixeira Duarte, e teve como investimento inicial cerca de 73 milhões de euros.

Em Outubro assinou-se o contrato de parceria público-privadas entre o Estado, a Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. e a Escala Vila Franca, Sociedade Gestora do Edifício, S.A.. De acordo com dados do Ministério da Saúde, a abertura do novo **Hospital de Vila Franca de Xira** está prevista para o primeiro semestre de 2013. O valor estimado do investimento (edifício) é de 76 milhões de euros.

Quadro 3.3.2.1 - PPP Saúde edifícios hospitalares em construção

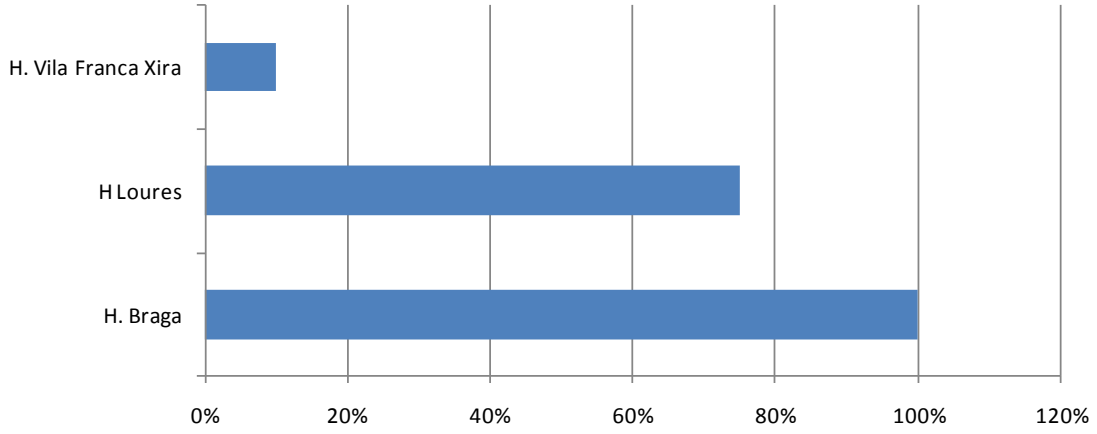
(*) Investimento (preços de 2010)

Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento Caso Base* M€
Gestão do H. Braga - Ent. Gestora do Edifício	Escala Braga, Gestora do Edifício SA	2009	30	124,4
Gestão H. Loures - Ent. Gestora do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifíco SA	2009	30	86,3
Gestão H. Vila Franca de Xira - Ent. Gestora do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	2010	30	76,3

Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde — Investimento em construção e expropriações /equipamento inicial hospitalar

Os três hospitais seguem o modelo de parceria que assenta num contrato de gestão celebrado com duas entidades gestoras (uma para a gestão do edifício e outra para a componente de serviços clínicos).

Gráfico 3.3.2.1 - Progresso físico da construção dos hospitais[26] [27] (%)



Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

Quadro 3.3.2.2 - PPP Saúde em concurso

PPP da Saúde em concurso em 2010	Investimento estimado (M€)	camas	Início de Actividade
Hospital Lisboa Oriental - Ent. Gestora do Edifício	315	789	2014/2015
Hospital Central do Algarve- Ent.Gestora Edifício	217	574	2014/2015
	532	**1.363**	

Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

No final de 2010 encontravam-se em concurso o Hospital de Lisboa Oriental[28] e o Hospital Central do Algarve[29], baseados num novo modelo (**hospitais da 2.ª vaga**), em que o objecto concursal abrange apenas a vertente da infra-estrutura hospitalar e serviços complementares, mantendo-se a gestão de prestação de cuidados de saúde no sector público

[26] No final do ano 2010.

[27] No decurso do ano de 2011, a construção do Hospital de Braga ficou concluída, tendo este entrado em serviço em Abril.

[28] O procedimento de contratação encontra-se concluído desde princípios de Novembro de 2010, tendo a Comissão de Avaliação de Propostas aprovado o relatório final (das propostas finais).

[29] Encontrava-se na fase de negociação competitiva com os dois concorrentes seleccionados Agrupamento Algarve Saúde (liderado pela empresa Ferrovial) e Teixeira Duarte, Engenharia e Construções, S.A.

3.3.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

Na análise dos fluxos financeiros destaca-se um crescimento substancial dos encargos para o Estado (+77% face ao ano anterior), justificados pelo crescimento dos serviços oferecidos aos utentes na sequência da entrada em exploração dos novos hospitais.

Quadro 3.3.3.1 - Evolução dos encargos líquidos históricos (M€)

PPP na Saúde/ Encargos	2008	2009	2010
Centro de Atendimento do SNS	**9**	**19**	**11**
CMFRS - São Brás de Alportel	**3**	**6**	**6**
Hospital de Cascais	**n.a.**	**45**	**61**
EG Estabelecimento		45	52
EG Edifício		n.a.	9
Hospital de Braga	**n.a.**	**28**	**95**
EG Estabelecimento		28	95
EG Edifício		n.a.	n.a.
Hospital de Loures	**n.a.**	**n.a.**	**n.a.**
EG Estabelecimento			
EG Edifício			
Hospital de Vila Franca de Xira	**n.a.**	**n.a.**	**n.a.**
EG Estabelecimento			
EG Edifício			
Total dos Encargos do Estado	**12**	**97**	**172**

Fonte: ACSS Parcerias

Nota: valores com IVA.

De salientar, que logo após a assinatura dos contratos, as entidades gestoras dos estabelecimentos hospitalares em Braga e em Cascais, iniciaram a actividade nas instalações dos antigos hospitais públicos, enquanto se procede à construção dos novos hospitais, razão pela qual existem encargos decorrentes dos contratos de estabelecimento em momento prévio ao reporte dos encargos com edifícios.

Na análise dos fluxos com parcerias da saúde, os encargos líquidos ficaram 5% abaixo do valor previsto, em particular devido ao atraso na celebração do contrato relativo ao Hospital de Vila Franca de Xira.

Quadro 3.3.3.2 - Encargos líquidos no exercício de 2010 face ao previsto

Unidade, excepto percentagens: M€

Parcerias na Saúde	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
CMFRS - São Brás de Alportel	6,9	5,7	-	-	5,65	82%
Centro Atendimento do SNS	19,8	11,4	-	-	11,4	58%
Hospital de Cascais	44,3	60,8	-	-	60,8	137%
Hospital de Braga	93,3	94,6	-	-	94,6	101%
Hospital de Vila Franca de Xira	16,2	-	-	-	-	0%
Total	**180,6**	**172,5**	**-**	**-**	**172,5**	**95%**

Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

Valores com IVA

3.3.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

Quadro 3.3.4.1 - VAL encargos futuros no sector saúde (M€)

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	VAL Encargos Líquidos	Encargos Brutos Ano 2012
Saúde	**3.141**	**0**	**3.141**	**320**
Centro de Atendimento do SNS	52	0	52	12
Centro de MFR do Sul	21	0	21	8
Hospital de Cascais	540	0	540	63
Hospital de Braga	1.049	0	1.049	126
Hospital de Loures	828	0	828	64
Hospital de Vila Franca de Xira	651	0	651	48
Sub-Total cuidados de saúde	2.352	0	2.352	274
Sub-Total das Infra-estruturas hospitalares	789	0	789	47

Fonte: ACSS – Parcerias da Saúde

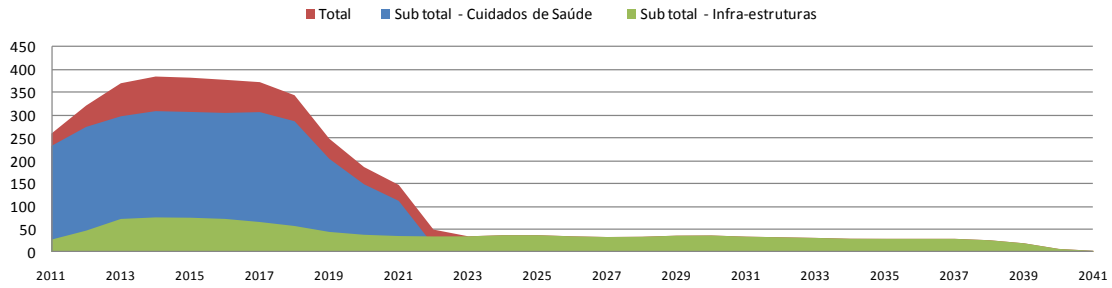
Legenda: infra-estruturas hospitalares correspondem aos encargos com os novos edifícios; enquanto que a componente cuidados de saúde, absorve os custos com assistência e cuidados de saúde (isto é, no âmbito da gestão do estabelecimento, internamentos, consultas, actos médicos, etc.)

Estão programados encargos para o Estado relativamente ao Hospital de Cascais, Braga, Loures e Vila Franca de Xira até aos anos, respectivamente, de 2038, 2039, 2040 e 2041.

O contrato de PPP referente ao Centro de Atendimento do SNS terminaria a sua vigência em Agosto de 2011, tendo sido recentemente prorrogado, enquanto a PPP respeitante ao Centro de MFR do Sul termina em 2014.[30]

Não estão previstos fluxos de receitas para o Estado na área saúde. No entanto, podem ocorrer outros tipos de fluxos, decorrentes de multas, penalizações ou partilha de receitas em situações específicas, definidas contratualmente.

Gráfico 3.3.4.1 – Evolução dos encargos futuros no sector saúde (M €)



Neste gráfico pode-se constatar o efeito dos custos com cuidados de saúde, associados à gestão do estabelecimento hospitalar e o valor relativo ao custo das infra-estruturas hospitalares.

[30] Face à curta vigência dos contratos e, bem assim, à sua reduzida expressão financeira, estes não serão objecto de detalhe no âmbito da análise dos riscos associados às mesmas.

Quadro 3.3.4.2 - Quadro encargos no sector saúde 2011-2042 (M€)

PPP	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Centro de Atendimento do SNS	**16**	**12**	**11**	**11**	**6**																												
Centro de MFR do Sul	**7**	**8**	**7**	**1**																													
Entidade Gestora	7	8	7	1																													
Hospital de Cascais	**71**	**63**	**65**	**66**	**67**	**68**	**68**	**47**	**13**	**9**	**8**	**8**	**9**	**12**	**12**	**9**	**8**	**8**	**11**	**11**	**8**	**7**	**6**	**4**	**4**	**4**	**4**	**1**					
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	62	55	56	58	59	60	60	39	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
EG Edifício	9	8	8	9	9	8	8	9	10	9	8	8	9	12	12	9	8	8	11	11	8	7	6	4	4	4	4	1					
Hospital de Braga	**142**	**126**	**130**	**131**	**132**	**132**	**132**	**133**	**73**	**14**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**1**				
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	124	99	103	104	105	106	107	107	59	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
EG Edifício	18	27	27	27	26	26	26	25	14	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1				
Hospital de Loures		**64**	**81**	**89**	**91**	**91**	**92**	**93**	**93**	**94**	**95**	**25**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**13**	**1**			
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)		52	68	76	78	79	79	80	80	81	82	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
EG Edifício		12	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	1			
Hospital de Vila Franca de Xira	**23**	**48**	**76**	**86**	**86**	**85**	**79**	**70**	**68**	**69**	**37**	**9**	**6**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**3**	**0**	
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	23	48	52	58	59	60	60	60	61	62	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
EG Edifício	0	0	24	28	27	25	19	10	8	7	7	7	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	0	
Total	**259**	**320**	**369**	**384**	**381**	**377**	**372**	**343**	**248**	**186**	**147**	**49**	**34**	**37**	**37**	**34**	**33**	**33**	**36**	**36**	**34**	**32**	**31**	**29**	**29**	**29**	**29**	**26**	**19**	**7**	**3**	**0**	**0**
Sub total - Cuidados de Saúde	**232**	**274**	**297**	**308**	**306**	**304**	**306**	**286**	**204**	**148**	**112**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Sub total - Infra-estruturas	**27**	**47**	**72**	**76**	**75**	**73**	**66**	**57**	**44**	**38**	**35**	**34**	**34**	**37**	**37**	**34**	**33**	**33**	**36**	**36**	**34**	**32**	**31**	**29**	**29**	**29**	**29**	**26**	**19**	**7**	**3**	**0**	**0**

Notas:

1. O contrato do CASNS foi prorrogado em Agosto de 2011.
2. Os valores dos Estabelecimentos também incluem encargos previstos em protocolos posteriores aos contratos (ex: VIH/SIDA), entre outros, suportados habitualmente pelo SNS (ex: ADSE / SAD / AMD Militares).
3. IVA a 23 % no CASNS e nas EG dos Edifícios, as restantes entidades estão isentas de IVA.
4. Sub-total cuidados de saúde Inclui os encargos do Centro de Atendimento do SNS.

3.3.5. MATRIZ DE RISCOS

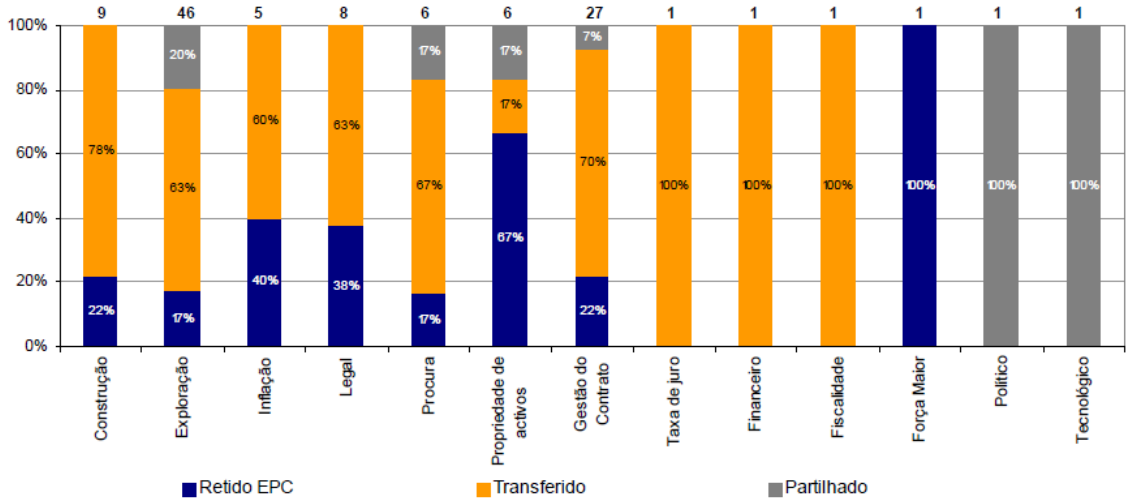
A) Matriz de Risco do Hospital de Cascais

Os riscos associados à exploração das actividades objecto do contrato de parceria assumem a maior importância relativa, com um peso conjunto de 41% no total de riscos, seguindo-se os riscos de gestão do contrato, com 24% do total.

Os riscos de construção, legais, de procura, de propriedade de activos, de inflação apresentam pesos semelhantes, variando entre 8% e 4% do total.

No gráfico seguinte resume-se, de forma esquemática, a estratégia de alocação de riscos por categorias principais:

Gráfico 3.3.5.1 – Alocação dos riscos do H. Cascais por categorias



Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

Relativamente à categoria de exploração/manutenção, a estratégia de alocação de riscos é a seguinte:

- Apenas cerca de 17% são retidos na esfera da Entidade Pública Contratante (EPC) e dizem respeito, nomeadamente, ao apuramento de compensações no momento da transmissão do Estabelecimento para a EG Est e aos custos associados à actividade de urgência, uma vez que a remuneração desta actividade não apresenta limite superior;
- Os riscos de exploração partilhados representam 20% do total e englobam, entre outros, os riscos associados ao pagamento antecipado da remuneração em prestações periódicas, que poderão ser superiores ou inferiores à remuneração efectivamente devida, à prestação de outras actividades e ao apuramento das compensações devidas em casos de resgate ou rescisão da concessão;
- A transferência de riscos de exploração incide sobre 63% do total incluindo os riscos remanescentes, como sendo, qualidade, sobrecustos, desempenho, gestão e adequação dos recursos humanos e investimentos de reparação e substituição.

Os riscos de gestão do contrato seguem o seguinte esquema de alocação entre o sector público e privado:

- Cerca de 22% são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, nomeadamente, à possibilidade de transferência de responsabilidades entre as Entidades Gestoras, de não cedência da posição contratual em caso de extinção do contrato relativamente a uma das Entidades Gestoras (ambos os riscos estão totalmente mitigados através da imposição de regras contratuais) e de os valores e prazos fixados para as cauções e responsabilidade subsidiária poderem vir a ser insuficientes;
- A partilha incide sobre o risco de modificação objectiva do contrato de gestão por interesse público (mitigado mediante a fixação contratual das regras de modificação e de reequilíbrio) e de monitorização desadequada (mitigado através do gestor do contrato, da comissão de acompanhamento, dos deveres de informação e do acesso ilimitado aos sistemas de informação das Entidades Gestoras pela EPC);

- A transferência de riscos de gestão do contrato incide sobre 70% do total, incluindo, entre outros, os riscos de relacionamento entre as Entidades Gestoras, de recurso à subcontratação, de avaliação de desempenho, de imposição de multas contratuais e de não renovação do contrato de gestão relativamente à prestação de serviços clínicos.

A categoria de riscos de procura apresenta o seguinte esquema de alocação:

- O risco de prestação de cuidados de saúde a residentes no exterior da área de influência (AI) é retido na esfera da EPC. Contudo, este risco é totalmente mitigado pela imposição de um limite de 10% da produção prevista a ser prestada fora da AI;
- Se a produção efectiva for muito inferior à prevista, o risco é partilhado, encontrando-se parcialmente mitigado pela imposição de deduções à remuneração por falhas de desempenho e pela obrigatoriedade de apresentação pela EG Est de um diagnóstico e de um plano de medidas correctivas sujeito a aprovação pela EPC.

Também em relação à propriedade dos activos se regista um esquema de alocação misto com as seguintes situações:

- São retidos e totalmente mitigados, através da imposição de regras de salvaguarda da posição da EPC, os riscos de sucessão na posição de locatário, alienação de bens não essenciais, transmissão automática de propriedade intelectual e titularidade de bases de dados e aplicações de suporte;
- É partilhado o risco de oneração dos bens, uma vez que esta é permitida mediante autorização pela EPC, quando efectuada em benefício das entidades financiadoras;
- É totalmente transferido para a EG Est o risco de restituição dos imóveis afectos aos edifícios hospitalares actuais aos seus proprietários, integralmente livres e desocupados, incluindo os respectivos custos.

No que concerne aos riscos financeiros, e do ponto de vista do concedente, assume particular importância o risco de inflação, que é retido pela EPC no que respeita à evolução dos preços de referência associados à prestação de cuidados clínicos, bem como à evolução da parcela variável da remuneração da EG Ed. As Entidades Gestoras assumem o risco de inflação na parcela correspondente à componente fixa da remuneração da EG Ed e ao valor das cauções.

Os riscos legais, por seu turno, são retidos pela EPC, quando relativos à regulamentação específica do sector, sendo transferidos para as Entidades Gestoras sempre que respeitem à legislação geral e à obtenção de licenciamentos e autorizações.

Por último, são totalmente transferidos para a EPC, os riscos de força maior.

Quadro 3.3.5.1 – Síntese da Matriz de Risco do Hospital de Cascais

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível de risco		Cláusulas Contratuais
				Probab.	Impacto	H. CASCAIS
Riscos de Exploração /Manutenção	Pagamento antecipado da Parcela a Cargo do SNS estimada	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	47.ª
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	102.ª e Anexo VI
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	nº 7 do Anexo V
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 10 do Anexo V
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	27.ª e 50.ª
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21.ª e 22.ª
	Fiscalização do Contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	126.ª
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	nºs 7, 8 e 9 da Cláusula 23.ª
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	nºs 2, 3 e 4 da Cláusula 23.ª
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	112.ª
	Relações entre as Entidades Gestoras	Operação	Público	Baixa	Reduzido	132.ª e Anexo XXXIV
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	38.ª, 39.ª, 40.ª, 41.ª, 42.ª
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	108.ª
	Responsabilidade subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	109.ª
	Ocorrencia de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	116.ª, 118ª, 119ª, 120ª, 121ª
	Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	125.ª
Riscos de Procura	Transferência indevida de utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	a) do nº 2 da Cláusula 54.ª
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	38.ª, 44.ª
	Percentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 10 e 11 da Cláusula 38.ª
Riscos de Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 7 da Cláusula 10.ª
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 2 da Cláusula 11.ª
	Oneração de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 5 e 6 da Cláusula 10.ª
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 8 e 9 da Cláusula 10.ª
	Titularidade das bases de dados e aplicações de suporte	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 3 a 5 da Cláusula 20.ª
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	nº 4 do Anexo V
	Remuneração da componente variável da EG Edifício - Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 2 do Anexo VI
Riscos Legislativos	Alteração dos estatutos das Entidades Gestoras	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	13.ª
	Alterações no domínio ou gestão das Entidades Gestoras	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	12.ª
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	125.ª
Riscos políticos	Instabilidade política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	125.ª
Riscos de Força Maior	Força Maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	124.ª, 125.ª
Tecnológico	Inovação nos equipamentos e sistemas médicos	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	72.ª

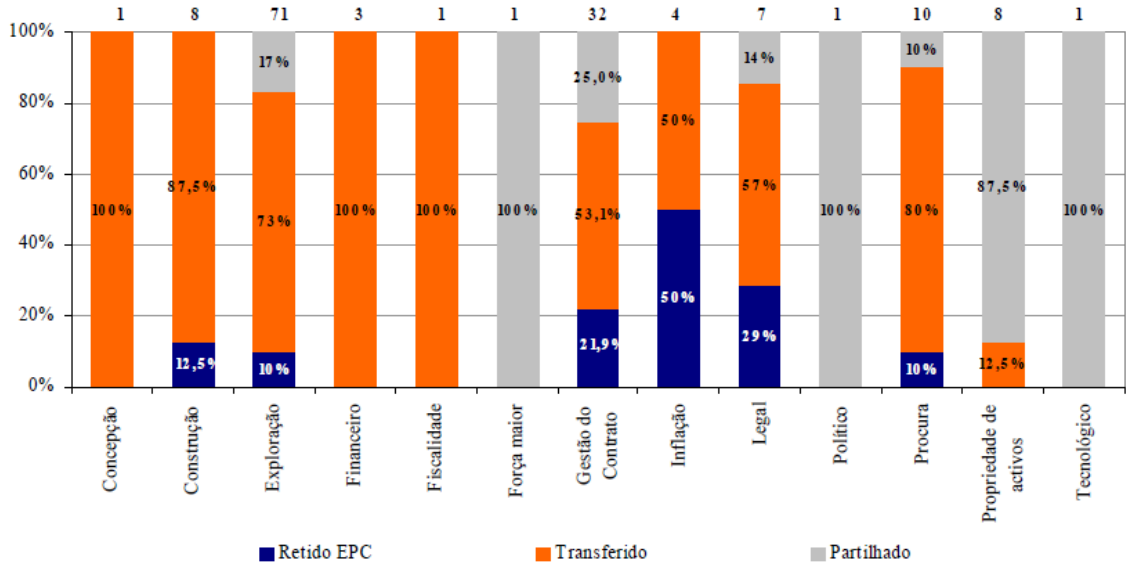
Fonte: ACSS

B) Matriz de Risco do Hospital de Braga

Os riscos associados à exploração das actividades objecto do contrato de parceria assumem a maior importância relativa, com um peso conjunto de 47% no total de riscos, seguindo-se os riscos de gestão do contrato, com 21% do total.

No gráfico seguinte resume-se, de forma esquemática, a estratégia de alocação de riscos por categorias principais, atendendo a um juízo de proporcionalidade, considerando o número de riscos identificados.

Gráfico 3.3.5.2 – Alocação dos riscos do H. Braga por categoria



Fonte: ACSS - Parecerias de Saúde

Relativamente à categoria de exploração/manutenção, a estratégia de alocação de riscos é a seguinte:

- Apenas cerca de 10% dos riscos são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, nomeadamente, (i) à transmissão da titularidade das bases de dados e aplicações do Hospital de São Marcos para EG Est; (ii) ao

apuramento de compensações no momento da transmissão do estabelecimento para a EG Est; (iii) aos custos associados à actividade de urgência, uma vez que a remuneração desta actividade não apresenta limite superior; e (iv) aos custos associados aos casos e actos específicos, os quais podem, no entanto, ser transferidos pela EPC para outra unidade hospitalar;

- Os riscos de exploração partilhados representam 17% do total e englobam, essencialmente, os riscos associados ao pagamento antecipado da remuneração em prestações periódicas, que poderão ser superiores ou inferiores à remuneração efectivamente devida e os custos associados à dispensa de medicamentos pela EG Est;
- A transferência de riscos de exploração incide sobre 73% do total, incluindo os riscos remanescentes, como sendo qualidade, sobrecustos, desempenho, gestão e adequação dos recursos humanos, e investimentos de reparação e substituição.

No que respeita aos riscos de gestão do contrato, os mesmos seguem o seguinte esquema de alocação entre o sector público e privado:

- Cerca de 21,9% são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, nomeadamente, à possibilidade de manipulação no registo e na contabilização das falhas de desempenho e da produção efectiva, ao acesso a informação, à fiscalização e acompanhamento do contrato, à eventualidade de rescisão por incumprimento contratual da EPC, e à possibilidade de os valores e prazos fixados para as cauções e para a responsabilidade subsidiária serem insuficientes;
- A partilha incide sobre 25% do total de riscos de gestão do contrato, incluindo, nomeadamente, (i) o risco de modificação objectiva do contrato de gestão (mitigado mediante a fixação contratual das regras de modificação e de reequilíbrio), (ii) o risco de monitorização desadequada (mitigado através do gestor do contrato, da comissão de acompanhamento, dos deveres de informação e do acesso ilimitado aos sistemas de informação das Entidades Gestoras pela EPC), (iii) os actos sujeitos a aprovação pela EPC, dado estar prevista a possibilidade de

diferimento tácito em determinadas situações; e (iv) a ocorrência de resgate e de rescisão na medida em que estão previstas compensações;

- A transferência de riscos de gestão do contrato incide sobre 53,1% do total, incluindo, entre outros, a identificação de utentes, os riscos de relacionamento entre as Entidades Gestoras (regulados através de contrato de utilização, anexo ao contrato de gestão, e em conformidade com as disposições no contrato de gestão sobre esta matéria), de recurso à subcontratação, de avaliação de desempenho, de imposição de multas contratuais e de sequestro.

A categoria de riscos de procura apresenta o seguinte esquema de alocação:

- É retido na EPC o risco de transferência indevida de utentes, o qual se encontra mitigado pela imposição de deduções por falhas específicas;
- É partilhado o risco de prestação de cuidados de saúde a residentes no exterior da área de influência (AI), o qual é mitigado pelo facto de estar contratualmente estabelecido um limite máximo de 10% da produção prevista a ser prestada fora da AI;
- A transferência incide sobre 80% do total de riscos da procura, incluindo, nomeadamente, a capacidade de atracção de utentes da AI, a garantia de capacidade instalada para responder à produção prevista, e a articulação com a Rede Nacional de Cuidados Continuados.

Em relação à propriedade dos activos, a maioria dos riscos (87,5%) é partilhada entre a EPC e as Entidades Gestoras, estando apenas transferido o risco de restituição dos imóveis afectos aos Edifícios Hospitalares Actuais aos seus proprietários, integralmente livres e desocupados, incluindo os respectivos custos, ainda que a restituição seja feita pela Entidade Gestora do Estabelecimento à EPC e não directamente aos proprietários dos Edifícios Hospitalares Actuais.

No que respeita aos riscos financeiros, e do ponto de vista do concedente, assume particular relevância o risco de inflação, que é retido pela EPC no que respeita à evolução dos preços de referência associados à prestação de cuidados clínicos e à evolução da parcela variável da remuneração da EG Ed. As Entidades Gestoras assumem o risco de inflação, na parcela correspondente à componente fixa da remuneração da EG Ed e ao valor das cauções.

Os riscos legais, por seu turno, são (i) retidos pela EPC, quando relativos a alterações do quadro jurídico de carácter específico e às vinculações societárias; (ii) transferidos, quando respeitam à legislação geral e à obtenção de licenciamentos e autorizações; e (iii) partilhados quando respeitantes a alterações no domínio ou na gestão das Entidades Gestoras.

Por último, os riscos referentes à ocorrência de casos de força maior são partilhados.

Quadro 3.3.5.2 – Síntese da Matriz de Risco do Hospital de Braga

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível de risco		Cláusulas Contratuais
				Probab.	Impacto	H. BRAGA
Riscos de Exploração /Manutenção	Pagamento antecipado da Parcela a Cargo do SNS estimada	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	47.º
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	104.ª e Anexo VIII
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	nº 7 do Anexo VII
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 10 do Anexo VII
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	27.ª e 50.ª
	Actividade fora do Serviço Público de Saúde (relações contratuais com terceiros)	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	30.ª
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEst	Operação	Público	Baixa	Reduzido	51.ª
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEd	Operação	Público	Baixa	Reduzido	105.ª
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21.ª e 22.ª
	Fiscalização do Contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	128.ª
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	nºs 7, 8 e 9 da Cláusula 23.ª
	SI: acesso a informação pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	18.ª, n.º 6 da Cláusula 129.ª
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	38.ª, 39.ª, 40.ª, 41.ª, 42.ª
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	nºs 2, 3 e 4 da Cláusula 23.ª
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	114.ª
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	110.ª
	Responsabilidade Subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	111.ª
	Ocorrencia de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	118.ª, 120ª, 121ª, 122ª, 123ª
	Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	127.ª
Riscos de Procura	Transferência indevida de utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 3 da Cláusula 54.ª
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	38.ª, 44.ª
	Percentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 10 a 13 da Cláusula 38.ª
Riscos de Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 8 da Cláusula 10.ª
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 2 de Cláusula 11.ª
	Oneração de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 6 e 7 da Cláusula 10.ª
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 9 e 10 da Cláusula 10.ª
	Reversão dos bens para a EPC	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 11 da Cláusula 10.ª
	Reversão das soluções aplicacionais que integram os SI	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 4 da Cláusula 11.ª
	Reversão das bases de dados e soluções aplicacionais de suporte	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 3 a 6 da Cláusula 20.ª
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	nº 4 do Anexo VII
	Remuneração da componente variável da Entidade Gestora do Edifício - Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 2 do Anexo VIII
Riscos Legislativos	Alterações no domínio ou gestão das Entidades Gestoras	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	13.ª
	Vinculações societárias	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	12.ª
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	127.ª
Riscos políticos	Instabilidade política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	127.ª
Riscos de Força Maior	Força Maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	126.ª, 127.ª
Tecnológico	Inovação nos equipamentos e sistemas médicos	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	72.ª

Fonte: ACSS

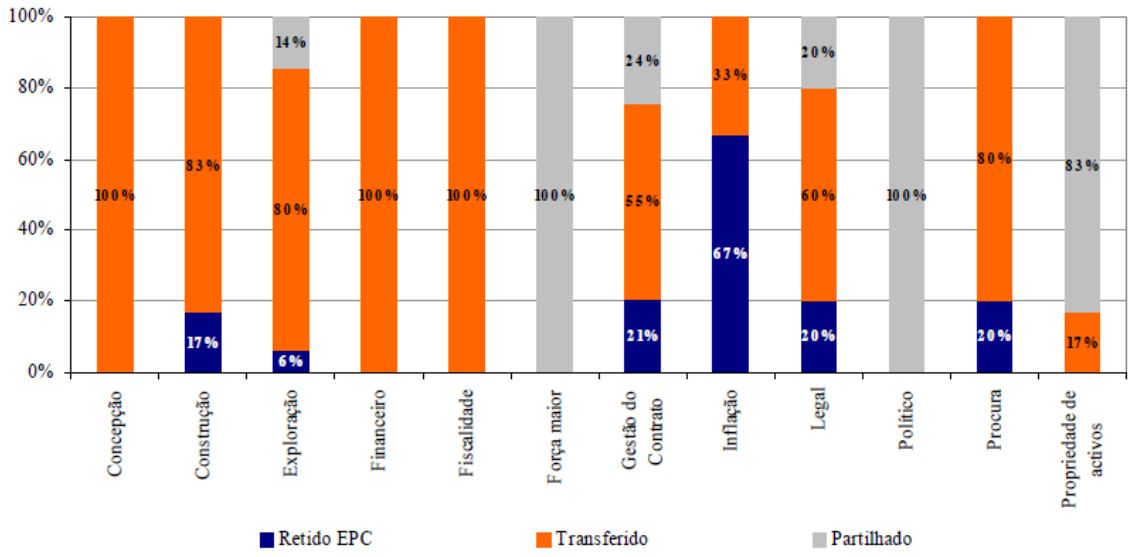
C) Matriz de Risco do Hospital de Loures

Os riscos associados à exploração das actividades objecto do contrato de parceria assumem a maior importância relativa, com um peso conjunto de 40% no total de riscos, seguindo-se os riscos de gestão do contrato, com 24% do total.

Os riscos de construção, procura, propriedade de activos e legal apresentam pesos relativos que variam entre 10% e 4% do total.

No gráfico seguinte resume-se, de forma esquemática, a estratégia de alocação de riscos por categorias principais:

Gráfico 3.3.5.3 – Alocação dos riscos por categoria



Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

Relativamente à categoria de exploração/manutenção, a estratégia de alocação de riscos é a seguinte:

- Apenas cerca de 6% dos riscos são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, essencialmente, (i) aos custos associados à actividade de urgência, uma vez que a remuneração desta actividade não apresenta limite superior; (ii) aos preços a praticar pela prestação de serviços a favor de entidades relacionadas com as Entidades Gestoras (o qual se encontra mitigado mediante a obrigação de que os preços correspondam ao valor comercial dos serviços prestados); e (iii) aos custos associados aos casos e actos específicos, os quais podem, no entanto, ser transferidos pela EPC para outra unidade hospitalar;
- Os riscos de exploração partilhados representam 14% do total e englobam, essencialmente, os riscos associados (i) ao pagamento antecipado da remuneração em prestações periódicas que poderão ser superiores ou inferiores à remuneração efectivamente devida; (ii) ao desenvolvimento de outras actividades e de actividades fora do serviço público de saúde; e (iii) ao desenvolvimento de medicina privada pelos médicos contratados pela EG Est;
- A transferência de riscos de exploração incide sobre 80% do total incluindo os riscos remanescentes, como sendo, qualidade, sobrecustos, desempenho, gestão e adequação dos meios humanos e materiais e investimentos de reparação e substituição.

No que respeita aos riscos de gestão do contrato, os mesmos seguem o seguinte esquema de alocação entre o sector público e privado:

- Cerca de 21% são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, nomeadamente, à possibilidade de manipulação no registo e na contabilização das falhas de desempenho e da Produção Efectiva, ao acesso a informação, à fiscalização e acompanhamento do contrato, e à possibilidade de os valores e prazos fixados para as cauções e para a responsabilidade subsidiária serem insuficientes;
- A partilha incide sobre 24% do total de riscos de gestão do contrato, incluindo, nomeadamente, (i) o risco de modificação objectiva do contrato de gestão (que poderá vir a ser mitigado mediante a fixação contratual das regras de modificação e de reequilíbrio); (ii) o risco de

monitorização desadequada; (iii) o risco associado à revisão dos parâmetros de desempenho (que poderá vir a ser mitigado mediante a fixação de regras de revisão dos mesmos); (iv) os actos sujeitos a provação pela EPC, dado estar prevista a possibilidade de diferimento tácito em determinadas situações; e (v) a ocorrência de resgate e de rescisão na medida em que estão previstas compensações;

- A transferência de riscos de gestão do contrato incide sobre 55% do total, incluindo, entre outros, os riscos de relacionamento entre as Entidades Gestoras, de recurso à subcontratação, de avaliação de desempenho, de imposição de multas contratuais e de sequestro.

A categoria de riscos de procura apresenta o seguinte esquema de alocação:

- Os riscos de transferência indevida de utentes e de prestação de cuidados de saúde a residentes no exterior da área de influência (AI) são retidos na esfera da EPC; no entanto, ambos os riscos se encontram mitigados mediante a imposição de deduções à remuneração por transferências indevidas e o estabelecimento de um limite máximo de 10% da Produção Prevista a ser prestada fora da AI, respectivamente;
- A transferência incide sobre 80% do total de riscos da procura, incluindo, nomeadamente, (i) a capacidade de atracção de utentes da AI; (ii) a garantia de capacidade instalada para responder à produção prevista; (iii) a integração com os Centros de Saúde da AI do Hospital de Loures; (iv) o acesso às prestações de saúde; e (v) a articulação com a Rede Nacional de Cuidados Continuados Integrados.

Em relação à propriedade dos activos, a maioria dos riscos (83%) é partilhada entre a EPC e as Entidades Gestoras.

Nos riscos financeiros, do ponto de vista do concedente, assume particular importância o risco de inflação, que é retido pela EPC no que respeita à (i) evolução dos preços de referência associados à prestação de cuidados clínicos

e (ii) à remuneração base anual da EG Ed. As Entidades Gestoras assumem o risco da evolução da inflação associada ao valor da caução.

Os riscos legais, por seu turno, são (i) retidos pela EPC, quando relativos a alterações nas vinculações societárias das Entidades Gestoras; (ii) transferidos, quando respeitam à obrigatoriedade de cumprimento da regulamentação e do risco associado a alterações da legislação geral e à obtenção de licenciamentos e autorizações; e (iii) partilhados quando respeitantes a alterações no domínio ou na gestão das Entidades Gestoras.

Por último, os riscos inerentes à ocorrência de casos de força maior são partilhados.

Quadro 3.3.5.3 – Síntese da Matriz de Risco do Hospital de Loures

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco		Cláusulas Contratuais
				Probab.	Impacto	H. LOURES
Riscos de Construção	Integração com a fase de concepção (necessidade de alteração de projecto)	construção	Partilhado	Baixa	Médio	91.ª
	Alterações unilaterais	construção	Público	Baixa	Médio	123.ª
	Alterações nas obras ou realização de instalações adicionais solicitadas pela EPC	construção	Público	Baixa	Médio	91.ª
Riscos de Exploração/Manutenção	Pagamento antecipado da Parcela a Cargo do SNS estimada	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	65.ª
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	99.ª e Anexo VII
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	nº 7 do Anexo VI
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 10 do Anexo VI
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	35.ª e 68.ª
	Actividade fora do Serviço Público de Saúde (relações contratuais com terceiros)	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	36.ª
	Receitas de entidades relacionadas com as Entidades Gestoras	Operação	Público	Baixa	Reduzido	69.ª 100.ª
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21.ª e 22.ª
	Fiscalização do contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	16.ª
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	nºs 7, 8 e 9 da Cláusula 28.ª
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	nºs 10, 11 e 13 da Cláusula 28.ª
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	110.ª
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	41.ª, 42.ª, 43.ª, 44..ª, 45.ª
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	106.ª
	Responsabilidade Subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	107.ª
	Ocorrencia de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	114.ª, 116ª, 117ª, 118ª, 119ª
	Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	123.ª
	SI: acesso a informação pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	n.º 6 da Cláusula 17.ª, 24.ª
Riscos de Procura	Transferência indevida de utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 3 da Cláusula 72.ª
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	41.ª, 62.ª
	Percentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 9 e 10 da Cláusula 41.ª
Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 7 da Cláusula 9.ª
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 2 da Cláusula 10.ª
	Oneração de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 5 e 6 da Cláusula 9.ª
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 8 e 9 da Cláusula 9.ª
	Reversão dos bens para a EPC	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 10 da Cláusula 9.ª
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	nº 4 do Anexo VI
	Remuneração Base Anual da Entidade Gestora do Edifício	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 2 do Anexo VII
Riscos Legislativos	Alterações no domínio ou gestão das Entidades Gestoras	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	12.ª
	Vinculações societárias	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	11.ª
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	123.ª
Riscos políticos	Instabilidade Política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	123.ª
Riscos de Força Maior	Força maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	122.ª, 123.ª

Fonte: ACSS

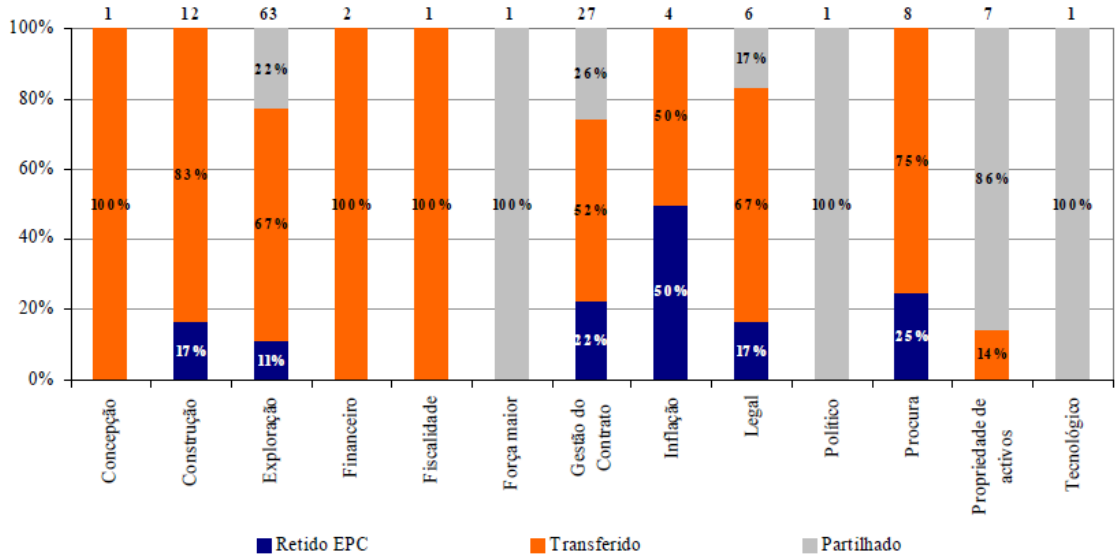
D) Matriz de Risco do Hospital de Vila Franca de Xira

Os riscos associados à exploração das actividades objecto do contrato de parceria assumem a maior importância relativa, com um peso conjunto de 47% no total de riscos, seguindo-se os riscos de gestão do contrato, com 20% do total.

Os riscos de procura, construção, legais e de propriedade de activos apresentam pesos relativos que variam entre 9% e 4% do total.

No gráfico seguinte resume-se, de forma esquemática, a estratégia de alocação de riscos por categorias principais:

Gráfico 3.3.5.4 – Alocação dos riscos por categoria



Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde

Relativamente à categoria de exploração, a estratégia de alocação de riscos é a seguinte:

- Apenas cerca de 11% dos riscos são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, essencialmente, (i) à transmissão da titularidade das bases de dados e aplicações do Hospital Reynaldo dos Santos para as Entidades

Gestoras; (ii) à retenção, no Hospital Reynaldo dos Santos, das dívidas não transmitidas para a EG Est e do pessoal não transferido para as Entidades Gestoras; (iii) aos custos associados à actividade de urgência, uma vez que a remuneração desta actividade não apresenta limite superior, (iv) aos preços a praticar pela prestação de serviços a favor de entidades relacionadas com as Entidades Gestoras; e (v) aos custos associados aos casos e actos específicos, os quais podem, no entanto, ser transferidos pela EPC para outra unidade hospitalar;

- Os riscos de exploração partilhados representam 22% do total e englobam, essencialmente, os riscos associados (i) ao pagamento antecipado da remuneração em prestações periódicas que poderão ser superiores ou inferiores à remuneração efectivamente devida; (ii) à evolução do valor dos equipamentos e do pessoal afecto ao Estabelecimento Hospitalar entre o inventário anexo ao caderno de encargos e o inventário reportado no momento da transmissão; (iii) à eventual necessidade de autorização por parte dos proprietários dos imóveis das obras a incluir no plano de reestruturação;
- A transferência de riscos de exploração incide sobre 67% do total, incluindo os riscos remanescentes, como sendo, qualidade, sobrecustos, desempenho, gestão e adequação dos meios humanos e materiais e investimentos de reparação e substituição.

Já no que respeita aos riscos de gestão do contrato, os mesmos seguem o seguinte esquema de alocação entre o sector público e privado:

- Cerca de 22% são retidos na esfera da EPC e dizem respeito, nomeadamente, à possibilidade de manipulação no registo e na contabilização das falhas de desempenho e da produção efectiva, ao acesso a informação, à fiscalização e acompanhamento do Contrato e à possibilidade de os valores e prazos fixados para as cauções e para a responsabilidade subsidiária serem insuficientes;
- A partilha incide sobre 26% do total de riscos de gestão do contrato, incluindo, nomeadamente, (i) o risco de modificação objectiva do contrato de gestão (que poderá vir a ser mitigado mediante a fixação

contratual das regras de modificação e de reequilíbrio); (ii) o risco de monitorização desadequada (que poderá vir a ser mitigado através do gestor do contrato, da comissão de acompanhamento, dos deveres de informação e do acesso ilimitado aos sistemas de informação das Entidades Gestoras pela EPC); (iii) o risco associado à revisão dos parâmetros de desempenho (que poderá vir a ser mitigado mediante a fixação de regras de revisão dos mesmos); (iv) os actos sujeitos a aprovação pela EPC, dado estar prevista a possibilidade de diferimento tácito em determinadas situações; e (v) a ocorrência de resgate e de rescisão na medida em que estão previstas compensações;

- A transferência de riscos de gestão do contrato incide sobre 52% do total, incluindo, entre outros, os riscos de relacionamento entre as Entidades Gestoras, de recurso à subcontratação, avaliação de desempenho, imposição de multas contratuais e sequestro.

A categoria de riscos de procura apresenta o seguinte esquema de alocação:

- Os riscos de transferência indevida de utentes e de prestação de cuidados de saúde a residentes no exterior da área de influência (AI) encontram-se na esfera da EPC; no entanto, ambos os riscos se encontram mitigados mediante a imposição de deduções à remuneração por transferências indevidas e o estabelecimento de um limite máximo de 10% da produção prevista a ser prestada fora da AI, respectivamente;
- A transferência incide sobre 75% do total de riscos da procura, incluindo, nomeadamente, (i) a capacidade de atracção de utentes da AI, (ii) a garantia de capacidade instalada para responder à produção prevista, e (iii) a integração com os Centros de Saúde da AI do Hospital de Vila Franca de Xira.

Em relação à propriedade dos activos a maioria dos riscos são partilhados entre a EPC e as Entidades Gestoras.

No que concerne aos riscos financeiros, e do ponto de vista do concedente, assume particular importância o risco de inflação, que é retido pela EPC no que respeita à evolução dos preços de referência associados à prestação de cuidados clínicos e à evolução da parcela variável da remuneração da EG Ed. As Entidades Gestoras assumem o risco de inflação na parcela correspondente à componente fixa da remuneração da EGEd e ao valor das cauções.

Os riscos legais, por seu turno, são (i) retidos pela EPC, quando relativos a alterações nas vinculações societárias das Entidades Gestoras; (ii) transferidos, quando respeitam à regulamentação e legislação geral e à obtenção de licenciamentos e autorizações; e (iii) partilhados quanto respeitantes a alterações no domínio ou gestão das Entidades Gestoras.

Por último, os riscos inerentes à ocorrência de casos de força maior são partilhados.

Quadro 3.3.5.4 – Síntese da Matriz de Risco do Hospital de Vila Franca de Xira

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível de risco		Cláusulas Contratuais
				Probab.	Impacto	H Vila Franca de Xira
Riscos de Construção	Integração com a fase de concepção (necessidade de alteração de projecto)	construção	Partilhado	Baixa	Médio	92.ª
	Alterações unilaterais	construção	Público	Baixa	Médio	125.ª
	Alterações nas obras ou realização de instalações adicionais solicitadas pela EPC	construção	Público	Baixa	Médio	92.ª
Riscos de Exploração /Manutenção	Transmissão do Estabelecimento Hospitalar	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	57.ª, 58.ª
	Plano de Transmissão do Estabelecimento Hospitalar	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	59.ª
	Pagamento antecipado da Parcela a Cargo do SNS estimada	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	48.ª
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	102.ª e Anexo VIII
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	nº 7 do Anexo VII
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 10 do Anexo VII
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	27.ª e 51.ª
	Actividade fora do Serviço Público de Saúde (relações contratuais com terceiros)	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	30.ª
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEst	Operação	Público	Baixa	Reduzido	52.ª
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEd	Operação	Público	Baixa	Reduzido	100.ª
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21.ª e 22.ª
	Fiscalização do Contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	126.ª
	SI: acesso a informação pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	18.ª, n.º 6 da Cláusula 127.ª
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	nºs 7, 8 e 9 da Cláusula 23.ª
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	nºs 2, 3 e 4 da Cláusula 23.ª
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	112.ª
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	38.ª, 39.ª, 40.ª, 41.ª, 42.ª, 43.ª
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	108.ª
	Responsabilidade Subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	109.ª
	Ocorrencia de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	116.ª, 118ª, 119ª, 120ª, 121ª
	Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	125.ª
Riscos de Procura	Transferência Indevida de Utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	nº 3 da Cláusula 55.ª
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	38.ª, 45.ª
	Percentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 10 e 11 da Cláusula 38.ª
Riscos de Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 9 da Cláusula 10.ª
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 2 de Cláusula 11.ª
	Oneração de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 7 e 8 da Cláusula 10.ª
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nºs 10 de 11 da Cláusula 10.ª
	Reversão dos bens para a EPC	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 12 da Cláusula 10.ª
	Restituição dos Edifícios Hospitalares Actuais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	nº 2 da Cláusula 79.ª
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	nº 4 do Anexo VII
	Remuneração da componente variável da Entidade Gestora do Edifício - Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 2 do Anexo VIII
Riscos Legislativos	Alterações no domínio ou gestão das Entidades Gestoras	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	13.ª
	Vinculações societárias	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	12.ª
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	125.ª
Riscos políticos	Instabilidade política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	125.ª
Riscos de Força Maior	Força Maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	124.ª, 125.ª

Fonte: ACSS

3.4. SECTOR SEGURANÇA E EMERGÊNCIA

3.4.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

O projecto referente ao Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP), objecto do contrato de parceria público-privada entre a SIRESP, SA e a actual Direcção Geral de Instalações e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, visa proceder à concepção, gestão e manutenção de um sistema integrado, de tecnologia truncking digital, para a rede de emergência e segurança.

O contrato de parceria referente ao SIRESP foi celebrado em 4 de Julho de 2006 e tem um período de vigência de 15 anos.

O contrato prevê que a implementação do sistema decorra em 7 fases, até 2013[31].

Nos termos do referido contrato, este sistema encontra-se concebido de forma a permitir futuras actualizações, eventuais remodelações por adição de equipamentos e novas versões, bem como a introdução de alterações às características e requisitos do sistema.

Nos termos da parceria entre a Direcção Geral de Infra-estruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna (DGIE), a qual assume o papel de entidade gestora, e a empresa SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A. (SIRESP, SA), cabe a cada uma das Entidades, entre outras, as seguintes funções:

[31] Em Dezembro de 2013 entrará em serviço na Região Autónoma dos Açores.

- À DGIE: a gestão e a fiscalização da execução do Contrato SIRESP, a ligação com as Entidades Utilizadoras, o apoio de 1º linha às Entidades Utilizadoras;
- À SIRESP, SA: a concepção, o projecto, o fornecimento, a montagem, a construção, a gestão e a manutenção da rede SIRESP.

O processo de avaliação e acompanhamento desta parceria desenvolve-se nos seguintes moldes:

a) As partes nomearam um gestor de projecto cuja missão é a de serem os interlocutores de acompanhamento da execução do Contrato;

b) Os gestores de projecto efectuam reuniões periódicas, no mínimo mensais de acompanhamento do Projecto;

c) Mensalmente é elaborado um relatório de evolução do projecto. Este documento é anexo à acta de reunião mensal de acompanhamento;

d) No decurso do primeiro trimestre de ano, a SIRESP, SA envia à DGIE um relatório de actividade relativo ao ano anterior, incluindo relatório e contas auditadas por auditor internacional. É igualmente enviada uma projecção económico-financeira, efectuada com base no Caso Base, explicitando pormenorizadamente os pressupostos assumidos;

e) Periodicamente, a SIRESP, SA elabora um relatório de desempenho da rede, onde são analisados os indicadores contratualmente previstos;

3.4.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2010

Não existem factos relevantes a reportar no ano de 2010, com excepção da circunstância de, em Janeiro de 2010, ter entrado em serviço o sistema integrado na totalidade do território continental e na Região Autónoma da Madeira.

3.4.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

Quadro 3.4.3.1 – Evolução dos Encargos (M€)

	2008	2009	2010
SIRESP	28,4	38,7	43,6

Fonte: MAI - DGIE

Quadro 3.4.3.2 – Encargos líquidos no exercício de 2010 face ao previsto (M€)

Unidade, excepto percentagens: M€

Parceria	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
SIRESP - Sistema Integrado de Rede Emergência e Segurança	44,3	43,6	-	-	43,6	98%
Total	**44,3**	**43,6**	**-**	**-**	**43,6**	**98%**

Fonte: MAI/DGIE

Valores com IVA

O acréscimo de encargos líquidos face ao ano anterior é justificado pelo maior grau de desenvolvimento do projecto. Porém, o valor dos encargos líquidos ficou abaixo (2%) do valor inicialmente previsto.

3.4.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

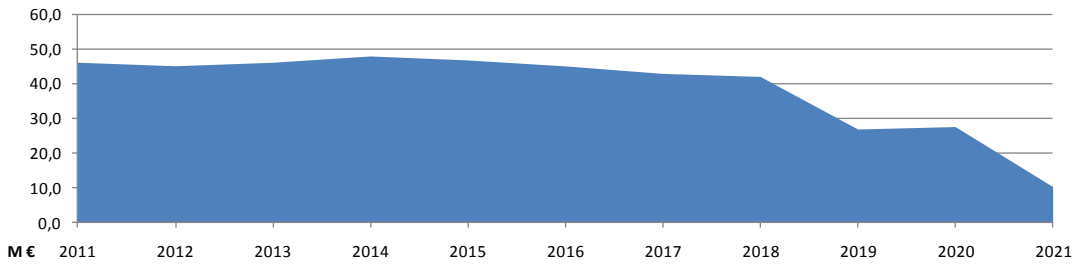
Quadro 3.4.4.1 – Encargos líquidos futuros (M€)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SIRESP	46,2	45,1	46,1	48,0	46,8	45,1	42,9	42,1	26,9	27,6	10,4

Fonte: MAI/DGIE

Notas: Valores a preços constantes com IVA a 23%

Gráfico 3.4.4.1 – Evolução dos encargos líquidos futuros



Quadro 3.4.4.2 – VAL dos fluxos futuros e valores para 2012 (M€)

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	VAL Encargos Líquidos	Encargos Brutos Ano 2012
Segurança	**364**	**0**	**364**	**45**

Fonte: MAI/DGIE.

3.4.5. MATRIZ DE RISCO

No quadro seguinte procura-se ilustrar a forma como se encontram alocados os principais riscos do projecto.

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de Projecto	Concepção (projecto ou modelo de negócio inadequado)	projecto	Privado	Baixa	Forte
	Planeamento	projecto	Privado	Baixa	Médio
	Obtenção de licenças e aprovações necessárias	projecto	Privado	Média	Médio
	Pós-Avaliação Ambiental	projecto	Privado	Média	Forte
Riscos de negociação/concurso	Desinteresse por parte da iniciativa privada	concurso	Partilhado	Baixa	Reduzido
	Incumprimento dos prazos e formalismos processuais	concurso	Partilhado	Elevada	Médio
	Ocorrência de litígios/reclamações	concurso	Partilhado	Baixa	Reduzido
Riscos de Construção	Integração com a fase de concepção (necessidade de alteração de projecto)	construção	Privado	Elevada	Reduzido
	Cumprimento de prazos	construção	Privado	Baixa	Forte
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	construção	Privado	Elevada	Forte
	Alterações unilaterais	construção	Público	Baixa	Médio
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)	construção	Privado	Média	Médio
	Expropriações (execução e custos)	construção	Privado	Média	Médio
	Expropriações (na publicação da declaração de utilidade pública)	construção	Público	Baixa	Médio
	Danos em infra-estruturas próprias ou de terceiros ou acidentes com trabalhadores	construção	Privado	Média	Médio
	Regras ambientais	construção	Privado	Média	Médio
	Insolvência/falência de empreiteiros e fornecedores	construção	Privado	Baixa	Forte
	Incerteza quanto às condições geológicas e geotécnicas	construção	Privado	Baixa	Médio
	Integração de sistemas/rede	construção	Privado	Média	Médio
Riscos de exploração/Manutenção	Risco de procura	Operação	Público	Média	Médio
	Cobrança de portagem	Operação	Privado	Média	Forte
	Risco tarifário	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Risco de disponibilidade (rupturas na oferta)	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Sobrecustos (trabalhos a mais)	Operação	Privado	Média	Médio
	Sinistralidade	Operação	Partilhado	Elevada	Médio
	Ambiental	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Alterações unilaterais	Operação	Público	Baixa	Médio
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	Operação	Privado	Média	Reduzido
	Incumprimento dos níveis de qualidade	Operação	Privado	Média	Forte
	Defeitos latentes	Operação	Partilhado	Média	Médio

(continua)

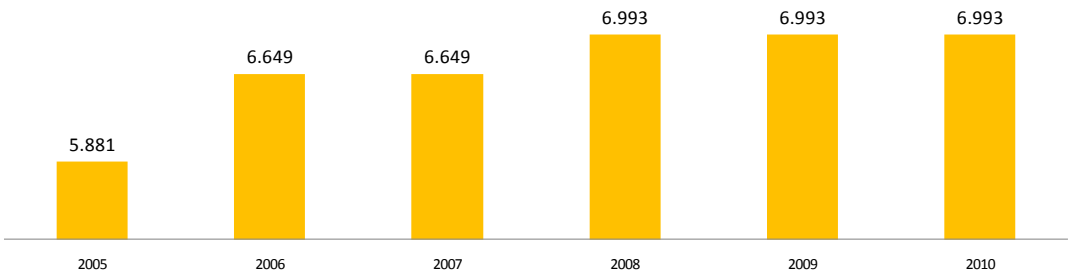
Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos financeiros	Inflação	construção / operação	Partilhado	Elevada	Reduzido
	Taxas de juro	construção / operação	Privado	Elevada	Forte
	Incumprimento (default) perante os bancos	construção / operação	Privado	Média	Forte
	Risco de Crédito	Operação	Partilhado	Baixa	Médio
Riscos legislativos	Alterações legislativas gerais	construção / operação	Privado	Elevada	Médio
	Alterações legislativas especificas	construção / operação	Público	Baixa	Médio
Riscos políticos	Indefinições quanto a politicas estratégicas	construção / operação	Público	Média	Médio
	Indefinições/alterações de projecto	construção / operação	Público	Média	Médio
	Acções de protesto (stakeholders)	construção / operação	Partilhado	Média	Reduzido
Riscos de força maior	Achados arqueológicos	construção	Privado	Média	Médio
	Catástrofes naturais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte
	Guerras/tumultos	projecto / construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte

Fonte: DGIE

4. ANÁLISE SECTORIAL DAS CONCESSÕES

Gráfico 4.0. Evolução do Investimento Estimado Acumulado

(Preços de 2010 – Milhões de Euros)



Nota: Os valores reflectem os investimentos pela sua totalidade (estimados nos casos base) à data da sua contratação. Foram incluídos apenas os investimentos dos projectos analisados (neste relatório).

O universo das concessões em análise, conforme consta do Quadro 5.1, representa, em termos de investimento estimado acumulado, cerca de 6.993 milhões de euros.

4.1. SECTOR AEROPORTUÁRIO

Em 2010 foram aprovadas as bases de concessão[32] de exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores e do Terminal Civil de Beja. O prazo da concessão é de 40 anos.

O objecto da concessão compreende as actividades de concepção, de projecto, de construção, de financiamento, de exploração, de gestão e de manutenção de novos aeroportos, incluindo o novo aeroporto de Lisboa, nas condições e de acordo com os resultados do concurso público a lançar para o

[32] Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de Abril.

efeito, e de concepção, de projecto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desactivação e de encerramento de aeroportos incluídos na concessão.

O referido concurso foi, entretanto, adiado, tendo em consideração a actual conjuntura económico-financeira do país.

4.2. SECTOR PORTUÁRIO

4.2.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

As concessões de serviço público em zonas portuárias, que abrangem essencialmente o serviço de movimentação de cargas, têm o seu enquadramento legal definido no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto (que estabelece o regime da operação portuária) e no Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro (que aprova as bases gerais das concessões de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias).

As concessões portuárias actualmente em vigor têm por objecto a exploração de infra-estruturas existentes ou a prestação de serviços, não envolvendo, por regra, a realização de investimentos significativos em novas infra-estruturas.

As actividades concessionadas de movimentação de cargas nos portos nacionais do sistema portuário principal estão cometidas às seguintes administrações portuárias: APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA, APA – Administração do Porto de Aveiro, SA, APL – Administração do Porto de Lisboa, SA, APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA, APS – Administração do Porto de Sines, que têm sob a sua gestão os contratos de concessão discriminados no quadro *infra*.

O acompanhamento e controlo das concessões em zonas portuárias é da responsabilidade das entidades concedentes – as Administrações Portuárias -, cabendo ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – IPTM, I.P. regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário e regulamentar as actividades desenvolvidas pelo sector.

As Administrações Portuárias efectuam um acompanhamento físico dos serviços dos terminais, desenvolvendo actividades de fiscalização, de forma a verificar o cumprimento das obrigações previstas contratualmente.

4.2.2. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

Quadro 4.2.2.1 – Fluxos Financeiros/Proveitos no exercício de 2010

Unidade, excepto percentagens: M€

	Concessões	Ano 2010 - Situação em 31.12.2010					
		Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	-13,14	-	-	13,44	-13,44	102%
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	-2,89	-	-	3,16	-3,16	109%
	Silos de Leixões	-0,19	-	-	0,19	-0,19	98%
	Terminal Produtos Petrolíferos	-6,89	-	-	6,62	-6,62	96%
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	-0,09	-	-	0,08	-0,08	94%
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	-0,70	-	-	0,68	-0,68	98%
	Serviço de Descarga, Venda Expedição Pescado	-0,13	-	-	0,17	-0,17	129%
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	-0,03	-	-	0,01	-0,01	38%
	Exploração Turística-Hoteleira	-0,48	-	-	0,48	-0,48	100%
	Exploração Restaurante e Bar	-0,11	-	-	0,12	-0,12	110%
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	-0,21	-	-	0,35	-0,35	165%
	Serviço de Reboque Aveiro	-0,08	-	-	0,08	-0,08	97%
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	-7,03	-	-	2,56	-2,56	36%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	-6,99	-	-	6,39	-6,39	91%
	Terminal Multipurpose de Lisboa	-1,01	-	-	0,67	-0,67	67%
	Terminal Multiusos do Beato	-0,86	-	-	0,85	-0,85	99%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	-0,74	-	-	0,80	-0,80	108%
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	-0,69	-	-	0,83	-0,83	121%
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	-0,71	-	-	0,84	-0,84	117%
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	-0,57	-	-	0,63	-0,63	110%
	Terminal do Barreiro	-0,10	-	-	0,10	-0,10	101%
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	-0,25	-	-	0,32	-0,32	128%
	Terminal do Seixal - Baia do Tejo	-0,03	-	-	0,21	-0,21	621%
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	-1,60	-	-	1,85	-1,85	115%
	Terminal Multiusos Zona 2	-3,08	-	-	3,14	-3,14	102%
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	-0,31	-	-	0,34	-0,34	107%
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	-0,11	-	-	0,12	-0,12	107%
Sines	Terminal Contentores de Sines XXI	-0,23	-	-	0,53	-0,53	228%
	Terminal Multipurpose de Sines	-4,20	-	-	4,25	-4,25	101%
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	-0,38	-	-	0,39	-0,39	102%
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	-0,70	-	-	0,69	-0,69	100%
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	-7,71	-	-	7,72	-7,72	100%
Total	**Total**	**-62,21**	**0,00**	**0,00**	**58,58**	**-58,58**	**94%**

Fonte: Administrações Portuárias

Observação: os valores dos encargos líquidos negativos significam receitas para o Concedente.

Os fluxos financeiros correspondem a receita para as Administrações Portuárias e o universo das concessões portuárias em análise gerou, no ano de 2010, rendas no montante de 58,6 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 6% face ao previsto, devido a uma ligeira queda no tráfego internacional marítimo, mas sem variação visível relativamente ao período homólogo.

Quadro 4.2.2.2 – Fluxos financeiros no exercício de 2010 vs 2009

Unidade, excepto percentagens: M€

	Sector Portuário	Encargos Líquidos		
		2009	2010	%Variação
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	-13,27	-13,44	1%
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	-3,10	-3,16	2%
	Silos de Leixões	-0,20	-0,19	-8%
	Terminal Produtos Petrolíferos	-7,10	-6,62	-7%
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	-0,10	-0,08	-18%
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	-0,70	-0,68	-2%
	Serviço de Descarga, Venda Expedição Pescado	-0,10	-0,17	68%
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	0,00	-0,01	-
	Exploração Turística-Hoteleira	-0,50	-0,48	-4%
	Exploração Restaurante e Bar	-0,10	-0,12	16%
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	-0,30	-0,35	18%
	Serviço de Reboque Aveiro	-0,10	-0,08	-20%
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	-2,30	-2,56	11%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	-7,00	-6,39	-9%
	Terminal Multipurpose de Lisboa	-1,20	-0,67	-44%
	Terminal Multiusos do Beato	-0,90	-0,85	-6%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	-0,70	-0,80	14%
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	-0,60	-0,83	38%
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	-0,80	-0,84	4%
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	-0,70	-0,63	-11%
	Terminal do Barreiro	-0,10	-0,10	-3%
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	-0,30	-0,32	6%
	Terminal do Seixal - Baia do Tejo	-0,10	-0,21	105%
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	-1,60	-1,85	15%
	Terminal Multiusos Zona 2	-3,00	-3,14	5%
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	-0,30	-0,34	12%
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	-0,10	-0,12	19%
Sines	Terminal Contentores de Sines XXI	-0,20	-0,53	165%
	Terminal Multipurpose de Sines	-4,40	-4,25	-3%
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	-0,40	-0,39	-2%
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	-0,70	-0,69	-1%
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	-7,70	-7,72	0%
Total	Total	-58,67	-58,58	0%

Fonte: Administrações Portuárias

Observação: os valores dos encargos líquidos negativos significam receitas para o Concedente.

4.2.3. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS

Existem, actualmente, algumas concessões com previsões de proveitos para o Estado, previstos nos respectivos casos-base, analisando-se abaixo seis casos.

Quadro 4.2.3 – Fluxos financeiros previstos nos Casos Base das principais concessões

Casos-base	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Silos de Leixões	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25
TSA	8,47	8,76	4,07	9,37	9,67	9,98	10,30	10,62	10,95	3,41
Terminal Sul PA	0,35	0,36	0,37	0,38	0,39	0,40	0,41	0,42	0,43	0,45
TCGL	3,21	3,29	3,37	3,46	3,54	3,63	3,72	3,81	3,91	4,01
TCL	13,59	14,26	14,97	15,72	16,51	17,36	18,25	18,71	19,18	19,66
Terminal XXI	2,44	3,01	3,80	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05
Total	28,27	29,89	26,79	33,19	34,39	35,65	36,97	37,86	38,77	31,82

Casos-base	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Silos de Leixões	0,26	0,26	0,27	0,27	0,28	0,28	0,29	0,29	0,30	0,31	0,31
TSA											
Terminal Sul PA	0,46	0,47	0,49	0,50	0,51	0,26					
TCGL	4,11	4,21	4,32	4,42	4,53	1,98					
TCL	20,15	20,65	21,17	21,70	7,23						
Terminal XXI	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	0,00
Total	29,02	29,65	30,29	30,94	16,61	6,58	4,34	4,35	4,35	4,36	0,31

Fonte: Administrações Portuárias

Nota:

TSA - Terminal de Contentores de Santa Apolónia

Terminal Sul PA - Terminal Sul do Porto de Aveiro

TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões

TCL - Terminal de Contentores de Leixões

Terminal XXI - Terminal de Contentores do Porto de Sines

4.2.4. MATRIZ DE RISCO

Neste âmbito, importa desde logo salientar que os riscos decorrentes para o concedente destes contratos são substancialmente reduzidos, sendo importante destacar que o risco de procura corre por conta das concessionárias.

Dos quadros abaixo constam as matrizes de risco de um conjunto significativo de concessões de serviço público actualmente em vigor.

Quadro 4.2.4.1 - Concessão Terminal Contentores de Santa Apolónia

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de exploração/ Manutenção	Risco de procura	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Risco tarifário		Privado	Média	Médio
	Risco de disponibilidade (rupturas na oferta)		Privado	Baixa	Reduzido
	Alterações unilaterais		Público	Baixa	Médio
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada		Privado	Baixa	Reduzido
	Incumprimento dos níveis de qualidade		Partilhado	Baixa	Reduzido
	Defeitos latentes		Público	Elevada	Forte
	Assoreamento e dragagens de fundos		Público	Baixa	Reduzido
Riscos financeiros	Inflação	Operação	Privado	Média	Médio
	Taxas de juro		Privado	Média	Médio
	Taxas de câmbio		Privado	Média	Médio
	Incumprimento (default) perante os bancos		Privado	Baixa	Médio
Riscos legislativos	Alterações legislativas gerais	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Alterações legislativas especificas		Público	Baixa	Reduzido
	Alterações do Ordenamento do Território (TTT)		Público	Elevada	Médio
Riscos de força maior	Catástrofes naturais	Operação	Público	Baixa	Forte
	Guerras/tumultos		Público	Baixa	Reduzido
	Extinção por incumprimento	Reversão	Partilhado	Baixa	Forte
	Resgate		Público	Baixa	Forte
	Extinção do serviço		Público	Baixa	Forte
	Suspensão da Concessão (Emergência grave ou sequestro)		Público	Baixa	Forte

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.2 - Concessão Terminal Multipurpose de Lisboa

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de exploração/ Manutenção	Risco de procura	Operação	Privado	Baixa	Médio
	Risco tarifário		Privado	Média	Médio
	Risco de disponibilidade (rupturas na oferta)		Privado	Baixa	Médio
	Alterações unilaterais		Público	Baixa	Reduzido
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada		Privado	Baixa	Reduzido
	Incumprimento dos níveis de qualidade		Partilhado	Baixa	Reduzido
	Defeitos latentes		Público	Baixa	Reduzido
	Assoreamento e dragagens de fundos		Público	Baixa	Reduzido
Riscos financeiros	Inflação	Operação	Privado	Média	Médio
	Taxas de juro		Privado	Baixa	Reduzido
	Taxas de câmbio		Privado	Média	Médio
	Incumprimento (default) perante os bancos		Privado	Baixa	Médio
Riscos legislativos	Alterações legislativas gerais	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Alterações legislativas especificas		Público	Baixa	Reduzido
	Alterações do Ordenamento do Território		Público	Baixa	Reduzido
Riscos de força maior	Catástrofes naturais	Operação	Público	Baixa	Forte
	Guerras/tumultos		Público	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.3 - Concessão Silos de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Risco de exploração	Rescisão do contrato	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Incumprimento	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Resgate da concessão	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Extinção do serviço público	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Sequestro	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Requisição	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Risco de procura	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Acidentes operacionais e ambientais	Operação	Privado	Média	Forte
	Greves e problemas laborais	Operação	Privado	Baixa	Forte
Risco de legislativo	Alterações à Lei Geral	Operação	Privado	Baixa	
Riscos de força maior	Emergência grave	Operação	Privado	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.4 - Concessão Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Risco de exploração	Risco de procura	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Sequestro	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Rescisão e caducidade	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Extinção do serviço	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Alteração unilateral da concedente	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Assoreamento e dragagens de manutenção	Operação	Público	Média	Forte
	Acidentes operacionais e ambientais	Operação	Privado	Média	Forte
	Greves e problemas laborais	Operação	Privado	Baixa	Forte
Riscos financeiros	Taxas de juro	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Resgate	Operação	Público	Baixa	Reduzido
Riscos de força maior	Catástrofes naturais	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Guerras/tumultos	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Emergência grave	Operação	Público	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.5 - Concessão Terminal de Contentores de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Risco de exploração	Risco de procura	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Sequestro	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Rescisão e caducidade	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Extinção do serviço	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Alteração unilateral da concedente	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Assoreamento e dragagens de manutenção	Operação	Público	Média	Forte
	Acidentes operacionais e ambientais	Operação	Privado	Média	Forte
	Greves e problemas laborais	Operação	Privado	Baixa	Forte
Riscos financeiros	Taxas de juro	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Resgate	Operação	Público	Baixa	Reduzido
Riscos de força maior	Catástrofes naturais	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Guerras/tumultos	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Emergência grave	Operação	Público	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.6 - Concessão do Terminal Multiusos - Zona 2

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de exploração	VOLUME DE TRÁFEGO	OPERAÇÃO	Privado	Média	Forte
	TARIFA/ PREÇO	OPERAÇÃO	Privado	Média	Médio
	COBRANÇA	OPERAÇÃO	Privado	Média	Médio
	OBSOLESCÊNCIA DE EQUIPAMENTO PORTUÁRIO	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Médio
	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTUTURAS	OPERAÇÃO	Partilhado	Média	Médio
	SEQUESTRO	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Forte
	RESCISÃO E CADUCIDADE	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Forte
	EXTINÇÃO DO SERVIÇO	OPERAÇÃO	Público	Baixa	Forte
	ALTERAÇÃO UNILATERAL DA CONCEDENTE	OPERAÇÃO	Público	Baixa	Médio
	ASSOREAMENTO E DRAGAGENS	OPERAÇÃO	Partilhado	Baixa	Forte
	RISCO DE ACIDENTES OPERACIONAIS E AMBIENTAIS	OPERAÇÃO	Partilhado	Baixa	Médio
	ALTERAÇÕES CLIMATÉRICAS	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Reduzido
	GREVES E PROBLEMAS LABORAIS	OPERAÇÃO	Partilhado	Baixa	Médio
	AVARIA NOS SIST. DE INFORMAÇÃO	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Reduzido
Riscos financeiros	TAXA DE JURO	OPERAÇÃO	Privado	Média	Médio
	RESGATE DA CONCESSÃO	OPERAÇÃO	Privado	Baixa	Médio
	COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DA CONCESSIONÁRIA	OPERAÇÃO	Privado	Média	Reduzido
Riscos de força maior	SITUAÇÃO DE GUERRA E TUMULTO	OPERAÇÃO	Público	Baixa	Forte
	SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA GRAVE	OPERAÇÃO	Público	Baixa	Forte
Riscos estratégicos	ENQUADRAMENTO SECTORIAL DA CONCESSIONÁRIA	OPERAÇÃO	Privado	Média	Médio

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.7 - Concessão do Terminal Multiusos - Zona 1

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de Exploração	Volume Tráfego	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Tarifa / Preço	Operação	Privado	Baixa	Médio
	Cobrança	Operação	Privado	Baixa	Médio
	Obsolescência de Equipamento Portuário	Operação	Privado	Baixa	Médio
	Conservação Equipamentos e Infra-estruturas	Operação	Partilhado	Média	Médio
	Sequestro	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Rescisão e Caducidade	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Extinção Serviço	Operação	Público	Baixa	Forte
	Alteração Unilateral da Concedente	Operação	Público	Baixa	Médio
	Assoreamento e Dragagens	Operação	Partilhado	Baixa	Médio
	Risco de Acidentes Operacionais e Ambientais	Operação	Partilhado	Baixa	Médio
	Grandes Alerações Climatéricas	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Greves e Problemas Laborais	Operação	Partilhado	Média	Médio
	Avarias no Sistema de Informaçao	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
Riscos Financeiros	Taxa de Juro	Operação	Privado	Média	Médio
	Resgate da Concessão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio
	Composição do Capital Social	Operação	Privado	Média	Reduzido
Riscos de Força Maior	Guerra e Tumultos	Operação	Público	Baixa	Forte
	Emergência Grave	Operação	Público	Baixa	Forte
Riscos Estratégicos	Enquadramento Sectorial da Concessão	Operação	Privado	Média	Médio

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.8 - Terminal de Contentores de Alcântara

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de Construção	Factos natureza ambiental/natureza dos solos	Construção	Partilhado	Baixa	Forte
Riscos de Construção e Riscos de Exploração/Manutenção	Excessiva onerosidade de realização de dragagem	Estudo/Construção/Operação (após período inicial)	Público	Baixa	Médio
Riscos de Negociação/Concurso	A resolução do contrato pelo concessionário após a execução das obras e infra-estruturas	Construção	Público	Baixa	Forte
Riscos de Exploração/Manutenção	Resgate da concessão por motivos justificados	Operação (após período inicial)	Público	Média	Forte
Riscos de Exploração/Manutenção	Resgate da concessão no ano civil seguinte ao primeiro ano em que o terminal movimente mais de 850,000 TEU	Operação (após período inicial)	Público	Média	Forte
Riscos de Negociação/Concurso	Resolução sancionatória da concessão por violação grave das obrigações da concessionária	Operação (após período inicial)	Privado	Baixa	Forte
Riscos de Negociação/Concurso	Resolução sancionatória da concessão por violação grave, das obrigações da APL	Operação (após período inicial)	Público	Baixa	Forte
Riscos Legislativos e Riscos Políticos	Modificação das condições por razões de interesse público	Operação (após período inicial)	Público	Média	Forte
Riscos de Força Maior	Actos de guerra, subversão ou terrorismo, embargos ou bloqueios internacionais, cataclismos naturais..	Construção	Público	Baixa	Forte
Riscos Legislativos	Alterações legislativas de carácter específico	Operação (após período inicial)	Público	Média	Médio
Riscos de Força Maior	Descoberta de bens com valor histórico	Construção	Público	Baixa	Médio
Riscos de Exploração/Manutenção ou Riscos Financeiros	Verificação de valores de movimentação acumulada inferiores em + 20 pontos percentuais aos valores projectados	Operação (após período inicial)	Público	Média	Médio
Riscos de Exploração/Manutenção ou Riscos Financeiros	Verificação de valores de movimentação acumulada inferiores em + 22,5 pontos percentuais aos valores projectados	Operação (após período inicial)	Público	Baixa	Médio
Riscos de Exploração/Manutenção ou Riscos Financeiros	Verificação de valores de movimentação acumulada inferiores em + 25 pontos percentuais aos valores projectados	Operação (após período inicial)	Público	Baixa	Médio
Riscos de Projecto/Concepção	Introdução de alterações nos estudos e projectos já aprovados por motivos de interesse público a pedido da APL	Construção	Público	Baixa	Médio
Riscos de Construção	Atrasos verificados no inicio ou na conclusão das obras (na libertação de edifícios e terraplenos)	Construção	Público	Baixa	Médio
Riscos de Construção	Atraso verificado na abertura e inicio da respectiva utilização da solução ferroviária	Construção	Público	Média	Médio
Riscos de Exploração/Manutenção	O não cumprimento pontual, imputável à concessionária dos direitos e obrigações emergentes do contrato ou das determinações da APL emitidas no âmbito da lei	Operação (após período inicial)	Privado	Baixa	Reduzido
Riscos Políticos	Eventual alteração da estrutura accionista da APL	Operação (após período inicial)	Partilhado	Baixa	Médio

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.9 - Concessão do Direito de Exploração Comercial, em Regime de Serviço Público, da Operação Portuária do Terminal Sul do Porto de Aveiro

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de exploração /manutenção	Manutenção da bacia de manobras à cota de -7m	operação	Privado	Baixa	Forte
	Pedidos de autorização para a realização de obras	operação	Privado	Baixa	Médio
	Riscos de procura	operação	Partilhado	Média	Médio
	Riscos de tarifário	operação	Partilhado	Média	Médio
	Disponibilidade (rupturas na oferta)	operação	Privado	Baixa	Médio
	Funcionamento, conservação e segurança os bens afectos à concessão	operação	Privado	Baixa	Médio
	Realização de investimentos	operação	Privado	Média	Forte
	Alteração/desactualização da tecnologia implementada	operação	Privado	Baixa	Médio
	Incumprimento dos níveis de qualidade	operação	Privado	Média	Forte
Riscos financeiros	Taxa de Juro	operação	Privado	Média	Médio
	Incumprimento perante bancos	operação	Privado	Baixa	Forte
Riscos legislativos	Alterações legislativas gerais	operação	Privado	Média	Médio
	Alterações legislativas específicas	operação	Privado	Média	Médio
Riscos de força maior	Catástrofes naturais/Guerras/Tumultos	operação	Público	Baixa	Forte

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.10 - Concessão do Terminal Multipurpose do Porto de Sines

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco	
				Probab.	Impacto
1	2	3	4	5	6
Riscos de construção	Ampliação ou modificação de infra-estruturas, equipamentos e instalações	Operação (após período inicial)	Privado	Baixa	Forte
Riscos de exploração/Manutenção	Risco de procura	Operação (após período inicial)	Partilhado	Média	Reduzido
Riscos financeiros	Inflação, nível salarial, encargos sociais e taxas de juro	Operação (após período inicial)	Partilhado	Média	Reduzido
Riscos políticos	Indefinições quanto a políticas estratégicas	Operação (após período inicial)	Público	Baixa	Forte
Riscos de força maior	Guerras/tumultos	Operação (após período inicial)	Partilhado	Baixa	Médio

Fonte: Administrações Portuárias

Quadro 4.2.4.11 - Concessão do Terminal de Contentores do Porto de Sines - Terminal XXI

Tipo	Designação	Fase	Alocação
1	2	3	4
Riscos de projecto	Concepção e projecto de infra-estruturas; Obtenção de licenças e autorizações necessárias	Projecto e operação (período inicial)	Partilhado
Riscos de construção e manutenção	Construção e manutenção de infra-estruturas; Construção e manutenção de acessos ao terminal; Garantir o fornecimento de todos os serviços públicos;Garantir que os materiais da pedreira são suficientes para as fases de construção do TXXI.	Construção e operação	Partilhado
Riscos de operação /exploração	Risco da procura; Variação dos preços médios de mercado associados à movimentação de contentores; Risco de disponibilidade (rupturas na oferta); Risco de evolução técnica e tecnológica que possa levar à necessidade de alteração dos equipamentos previstos.	Operação	Privado

Fonte: Administrações Portuárias

4.3. SECTOR ENERGÉTICO - HÍDRICAS

4.3.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

O processo que está na base de implementação do "Programa Nacional de Barragens com Elevado Potencial Hidroeléctrico" (PNBEPH) assenta na atribuição de concessões para utilização do domínio público do Estado, por meio de concurso público, no âmbito do qual a concessionária se encontra obrigada a proceder a um pagamento prévio ao Estado. O investimento, custos de exploração e riscos associados ao negócio são da inteira responsabilidade da concessionária.

O critério de adjudicação utilizado foi a quantia oferecida ao Estado pela exploração dos aproveitamentos hidroeléctricos (AH) a concurso para uma determinada cota de referência, o qual poderia acrescer a um valor-base, que, em certas situações, foi definido. Foram, até à presente data, atribuídos 8 dos 10 aproveitamentos, tendo sido celebrado entre o Estado Português e os promotores um contrato de adjudicação provisória, nos termos do Decreto-lei n.º 182/2088, de 4 de Setembro, para a sua implementação. Do acto da adjudicação provisória resultou o pagamento ao Estado de 623,6 milhões de euros (quadro 5.3.2.1).

O processo de elaboração, aprovação e implementação do PNBEPH foi realizado de acordo com o procedimento que se encontra definido a nível comunitário, assim como no ordenamento nacional, e que inclui as seguintes etapas:

Elaboração do PNBEPH, pelo INAG, DGEG e REN.
Realização da Avaliação Ambiental Estratégica, e respectiva participação pública.

Aprovação do PNBEPH a 7 Dezembro de 2007.

Lançamento concursos públicos, nos termos da Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro) para atribuição de concessões de concepção, construção e exploração dos 10 aproveitamentos seleccionados no âmbito do PNBEPH.
Critério de adjudicação: Quantia oferecida ao Estado pela exploração dos aproveitamentos hidroeléctricos a concurso para uma determina cota de referência, que poderia acrescer em alguns casos a um valor de base definido.

Adjudicação provisória para 8 aproveitamentos hidroeléctricos.
+
Pagamento ao Estado da Quantia oferecida pela exploração dos aproveitamentos hidroeléctricos:
valor pago em 2008 623 530 005,00€.
+
Celebração dos contratos de implementação do PNBEPH nos termos do Decreto-Lei n.º 182/2008, de 4 de Setembro.

Processo de Avaliação de Impacte Ambiental
+
Emissão de Declaração de Impacte Ambiental condicionalmente favorável para 7 aproveitamentos hidroeléctricos e desfavorável para 1 AH
+
Elaboração do projecto pelo Adjudicatário e aprovação pelo INAG.

Adjudicação definitiva para 7 aproveitamentos hidroeléctricos.
+
Acertos da quantia paga ao Estado.
+
Celebração dos Contratos de Concessão nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro e diplomas complementares.

Construção dos aproveitamentos hidroeléctricos pelos concessionários . Investimento totalmente suportado pelos particulares sem fundos comunitários; prestação de caução de construção pelo concessionário prevista no Decreto-lei n.º 226-A/2007
+
Vistorias e Aprovação das obras pelo INAG enquanto entidade licenciadora e Autoridade Nacional de Segurança de Barragens
+
Exploração dos aproveitamentos hidroeléctricos por conta e risco dos concessionários que ficam obrigados a prestar caução ambiental, prevista no Decreto-lei n.º 226-A/2007 e a pagar Taxa de Recursos Hídricos (Decreto/lei n.º 97/2008, de 11 de Junho)

Tendo por referência os concursos concluídos até ao momento, no quadro infra ilustra-se a evolução de cada um dos procedimentos.

Quadro 4.3.1.1 – Cronograma das adjudicações

Bacia Hidrográfica	AH	Adjudicação provisória	Processo AIA e pós AIA			Contrato de concessão
			DIA	RECAPE	Comissão de Acompanhamento Ambiental da Obra	
Douro	Foz Tua	31-03-2008 Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	Cond. Favorável 11-05-2009	Emitido em 2010-08-31	Constituída	Assinado em 2011-01-14
Douro	Gouvães	23-07-2008 Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	Cond. Favorável 21-06-2010	Emitido em 2011-07-08 Falta aprovação do projecto		Não
Douro	Padroselos	23-07-2008 Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	Desfavorável 2010-06-21			
Douro	Alto Tâmega	23-07-2008 Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	Cond. Favorável 21-06-2010	Emitido em 2011-07-08 Falta aprovação do projecto		Não
Douro	Daivões	23-07-2008 Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	Cond. Favorável 21-06-2010	Emitido em 2011-07-08 Falta aprovação do projecto		Não
Douro	Fridão	2008-09-05 Contrato de implementação assinado a 2008-12-167	Cond. Favorável 30-04-2010	Em desenvolvimento		Não
Vouga	Pinhosão	Não				
Mondego	Girabolhos	2008-11-10 Contrato de implementação assinado a 2008-12-22	Cond. Favorável 26-07-2010	Em desenvolvimento		Não
Tejo	Alvito	2008-09-05 Contrato de implementação assinado a 2008-12-17	Cond. Favorável 26-04-2010	Emitido 2011-03-30 Falta aprovação do projecto		Em elaboração
Tejo	Almourol	Não				

Fonte: INAG – Instituto Nacional da Água

4.3.2. FLUXOS FINANCEIROS

Quadro 4.3.2.1 – Fluxos na fase de adjudicação provisória

Aproveitamento	Bacia Hidrográfica	Adjudicatário	Quantia oferecida (€)
Foz-Tua	Douro	EDP	53 100 000
Gouvães Padroselos Alto Tâmega Daivões	Douro	IBERDROLA	303 730 000
Fridão Alvito	Douro Tejo	EDP	231 700 000
Girabolhos	Mondego	ENDESA	35 000 005
TOTAL			**623 530 005**

Nota: Estes valores foram totalmente pagos em 2008.

Fonte: INAG – Instituto Nacional da Água

O único contrato de concessão assinado até ao momento é do Aproveitamento Hidroeléctrico da Foz Tua, no âmbito do qual foi pago ao Estado o valor global de 63,6 milhões de euros.

O investimento previsto é de 344 milhões de euros. Este investimento é da responsabilidade do concessionário, ou seja, vai ser integralmente construído com financiamento dos privados, sem fundos comunitários. Esta situação é idêntica para todos os aproveitamentos.

Antes da celebração dos contratos de concessão são efectuados os acertos da quantia paga ao Estado, nos termos estabelecidos na cláusula 3.ª dos contratos de implementação celebrados ao abrigo do Decreto-lei n.º 182/2008. Estes acertos resultam do valor da cota da albufeira que foi aprovado no âmbito dos processos de Avaliação de Impacte Ambiental e a sua diferença relativamente à cota de referência estabelecida no concurso, para cálculo da quantia a pagar ao Estado. A situação para estes acertos é a seguinte:

Quadro 4.3.2.2 – Fluxos na contratualização

Promotor	AH	Cota Ref. Concurso (m)	Cota DIA (m)	Valor total pago com Adjudicação provisória (M€)	Acertos pagos ao Estado antes do contrato concessão (M€)	Observações
EDP	Foz Tua	160	170	53,1	10,5	Pago em Jan.2011

Fonte: INAG – Instituto Nacional da Água

Relativamente ao quadro abaixo, é de referir que o montante que potencialmente o Estado terá de devolver resulta do facto da Declaração de Impacte Ambiental emitida para o conjunto do empreendimento a concessionar não contemplar a construção da barragem de Padroselos, decorrente de imperativo de ordem nacional.

Quadro 4.3.2.3 – Outros fluxos financeiros (entre a Concessionária e o Concedente)

Fluxos Financeiros	Adjudicatário provisório/Concessionário M€	Estado
Pela atribuição da exploração dos AH	634,02	-
Custos associados aos concursos	1,65	-
Acertos da quantia paga ao Estado que podem ocorrer	0,05	77
Taxa de recursos Hídricos a pagar anualmente ao Estado com a entrada em exploração	De acordo com o disposto no DL n.º 97/2008	-

Fonte: INAG – Instituto Nacional da Água

4.3.3. MATRIZ DE RISCO

Tendo em conta que, no âmbito do PNBEPH, apenas foi celebrado até ao momento o contrato de Aproveitamento Hidroeléctrico da Foz Tua, cingimos a nossa análise aos riscos inerentes ao referido contrato.

Quadro 4.3.3.1 – Matriz de Risco da Barragem da Foz do Tua

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nivel de risco
				Probab.
1	2	3	4	5
Riscos de Construção	Incumprimento dos prazos	Construção	Privado	Baixa
	Sobrecustos (trabalhos a mais)		Privado	Baixa
	Qualidade / Fiabilidade (Defeitos de construção)		Privado	Baixa
	Expropriações		Privado	Baixa
	Insolvência/falência de empreiteiros e fornecedores		Privado	Baixa
	Imprevistos quanto às condições geológicas e geotécnicas		Privado	Baixa
Riscos de exploração/manutençãp	Risco de disponibilidade (rupturas na oferta)	Operação	Privado	Baixa
	Incumprimento dos níveis de qualidade decorrentes da monitorização		Privado	Baixa
Riscos financeiros	Inflação	Operação	Privado	Baixa
	Taxas de juro		Privado	Baixa
	Taxas de câmbio		Privado	Baixa
	Incumprimento (default) perante os bancos		Privado	Baixa
Riscos de força maior	Catástrofes naturais	Operação	Partilhado	Baixa
	Extinção por incumprimento	Reversão	Privado	Baixa
	Resgate		Público	Baixa
	Suspensão da Concessão (Emergência grave ou sequestro)		Público	Baixa

Fonte: Entidade Gestora do Contrato

4.4. SECTOR ENERGÉTICO – MINI-HÍDRICAS

Em 2010 foi estabelecido um **conjunto de procedimentos**[33] no âmbito do regime de implementação de pequenos aproveitamentos hidroeléctricos[34], as designadas **«mini – hídricas»**.

No último trimestre de 2010, procedeu-se ao lançamento da 1ª fase concursal, para a adjudicação dos contratos de implementação e de concessão destinados à captação de água do domínio público hídrico para a produção de energia hidroeléctrica e para a concepção, construção/alteração, exploração e conservação das respectivas infra-estruturas hidráulicas, com reserva de capacidade de injecção de potência na rede eléctrica de serviço público (RESP) e de identificação de pontos de recepção associados para energia eléctrica produzida em central ou centrais hidroeléctricas. Estes contratos de concessão terão uma duração de 45 anos para exploração dos recursos hídricos.

Quadro 4.4.1 Projectos para a produção de energia hidroeléctrica - 1ªfase - 2010

Entidade/Concedente	Nº Projectos	Estimativa de Valor Base	Potência MW
Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP	9	15 M €	67
Administração da Região Hidrográfica do Norte, I.P.	2	7 M €	32
Administração da Região Hidrográfica do Centro, I.P.	8	6 M €	29
Total	19	28 M €	

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Na sequência do concurso[35] (1ª fase concursal) para a adjudicação dos contratos[36] de Implementação e de concessão destinados à captação de água do

[33] Resolução do Conselho de Ministros n.º 72/2010 publicada a 10 de Setembro.

[34] Decreto-Lei n.º 126/2010, de 23 de Novembro.

[35] Decreto-Lei n.º 126/2010, de 23 de Novembro.

[36] Estes contratos antecedem a realização dos projectos e as diligências para obtenção da declaração de impacto ambiental,

domínio público hídrico para a produção de energia hidroeléctrica e para a concepção, construção/alteração, exploração e conservação das respectivas infra-estruturas hidráulicas, foram assinados, em Dezembro de 2010, 10 contratos de implementação, que geraram 25,9 milhões de euros de receita para o Estado.

4.4.2. Contratos de Implementação para produção de energia hidroeléctrica (M€):

Sector ENERGIA - MINI-HÍDRICAS	Contratante	Receita 1ª fase
Lote 1N - Rio Rabaçal e Rio Calvo	Hydrotua - Hidroeléctricas do Tua, Lda	4,6
Lote 2N - Rio Tuela e Rio Macedo	Speedfalls - Energias, Lda	4,1
Lote 1C - Rio Mondego	HEPP - Hidroenergia de Penacova e Poiares, Lda	3,0
Lote 2C - Rio Alva	Explikot - Investimentos Imobiliários, SA	0,8
Lote 6C - Rio Troço	Enervouga - Energias do Vouga Lda	2,1
Lote 7C - Rio Arões	Enerleon - Produção e Gestão de Energia, Lda	1,8
Lote 8C - Rio Mel	Soares da Costa Hidroenergia 8C, Lda	0,6
Lote 1T - Rio Zêzerre	Soares da Costa Hidroenergia 1T, Lda	2,0
Lote 4T - Rio Zêzerre/Ribeira de Souto	Soares da Costa Hidroenergia 4T, Lda	3,4
Lote 8T - Rio Tejo (Açude de Abrantes)	Soares da Costa Hidroenergia 8T, Lda	3,5
	Total	25,9

Nota: Contratos Celebrados em Dezembro de 2010 para um período de exploração de 45 anos

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

4.5. SECTOR ENERGÉTICO - GÁS NATURAL E SISTEMA ELÉCTRICO

4.5.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

Os regimes jurídicos do Sistema Eléctrico Nacional (SEN) e do Sistema Nacional de Gás Natural (SEGN) constam da seguinte legislação principal:

I. SEN – o DL 29/2006 (na versão republicada pelo DL 78/2011) e o DL 172/2006.

II. SNGN – o DL 30/2011 (na versão republicada pelo DL 77/2011) e o DL 140/2006.

são contratos numa fase prévia ao contrato de concessão de exploração.

Estes diplomas legais estabelecem que o exercício de certas actividades do SEN ou SNGN sejam realizadas ao abrigo de concessão, titulada por contrato administrativo, a celebrar entre um particular e o Estado (representado pelo membro do Governo responsável pela área da energia, ou, nos casos da distribuição de electricidade em baixa tensão pelos municípios ou associações de municípios).

Tais concessões são as seguintes:

i) SEN:

- Concessão de exploração da Rede Nacional de Transporte (RNT) - presentemente atribuída à REN – Rede Eléctrica Nacional, SA;

- Concessão de exploração da Rede Nacional de Distribuição (RND), que integra a rede em alta e média tensão - presentemente atribuída à EDP Distribuição, SA;

- Concessões de exploração das redes municipais de distribuição em baixa tensão (BT) - presentemente atribuídas a empresas do grupo EDP e a cooperativas, pelos respectivos municípios ou associações de municípios.

ii) SNGN:

- Concessão da Rede Nacional de Transporte de GN em alta pressão (RNTGN), presentemente atribuída à REN Gasodutos, SA;

- Concessões de armazenamento subterrâneo de GN, presentemente atribuídas à Transgás Armazenagem, SA (grupo GALP) e REN Armazenagem, SA (grupo REN);

- Concessões de recepção, armazenamento e regaseificação de GNL presentemente atribuídas à REN Atlântico Terminal de GNL, SA.

- Concessões das redes regionais de distribuição de GN em média e baixa pressão, presentemente atribuídas para determinadas áreas regionais às sociedades BEIRAGÁS - Companhia de Gás das Beiras, S. A., LISBOAGÁS GDL - Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, S.A., LUSITANIAGÁS - Companhia de Gás do Centro, S.A., PORTGÁS -

Sociedade de Produção e Distribuição de Gás, S.A., SETGÁS - Sociedade de Produção e Distribuição de Gás, S.A. e TAGUSGÁS - Empresa de Gás do Vale do Tejo, S.A..

Todas as concessões, no âmbito do SEN e do SNGN, além de regerem-se pela legislação aplicável, estão sujeitas à disciplina dos respectivos contratos de concessão, cujas bases estão estabelecidas para cada tipo legal de concessão nas Bases de Concessão anexas ao DL 172/2006, de 23 de Agosto (SEN) e ao DL 140/2006, de 26 de Julho (SNGN).

As concessões de serviço público, são exercidas em regime de exclusivo e sujeitas a prazos longos de duração (SEN – 50 ou 35 anos; SNGN – 40 anos). As respectivas actividades, infra-estruturas, instalações e equipamentos são considerados de utilidade pública.

Por força da concessão, o Estado transfere para o concessionário a gestão e exploração da concessão e seu desenvolvimento, incluindo o projecto, a construção, operação e manutenção das instalações e infra-estruturas da concessão pelo prazo desta, necessários à prestação do serviço público, os quais constituem encargo e responsabilidade das concessionárias incluindo os financiamentos contratados.

As concessões no âmbito do SEN ou SNGN não têm associado o pagamento pelo concedente de um preço ou renda ao concessionário.

As actividades das concessões estão sujeitas a regulação pela ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, sendo tais actividades remuneradas com base em tarifas estabelecidas pelo regulador, devidas pelos utilizadores do serviço prestado.

O concedente garante à concessionária o equilíbrio económico e financeiro da concessão, nas condições de uma gestão eficiente. O equilíbrio económico e financeiro baseia-se no reconhecimento dos custos de investimento, de operação e manutenção e na adequada remuneração dos activos afectos à concessão.

O concessionário tem direito à reposição do equilíbrio económico e financeiro da concessão em caso de modificação unilateral das condições económicas da exploração impostas pelo concedente ou em caso de alterações legislativas que tenham um impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na concessão.

Quando haja lugar à reposição do equilíbrio económico e financeiro da concessão, tal reposição pode ter lugar através da prorrogação do prazo da concessão, da revisão do cronograma ou redução das obrigações de investimento previamente aprovados, da atribuição de compensação directa pelo concedente, da combinação das modalidades anteriores ou qualquer outra forma que seja acordada.

Decorrido o prazo da concessão, transmitem-se para o Estado todos os bens e meios afectos à concessão, livres de ónus ou encargos e em bom estado de conservação, funcionamento e segurança, sem prejuízo do normal desgaste do seu uso para efeitos do contrato de concessão.

Cessando a concessão pelo decurso do prazo, a concessão e bens afectos revertem para o concedente, que paga à concessionária uma indemnização correspondente ao valor contabilístico dos bens afectos à concessão, adquiridos pela concessionária, com referência ao último balanço aprovado, líquido de amortizações e de comparticipações financeiras e subsídios a fundo perdido.

O incumprimento do contrato pelo concessionário, não justificado por força maior, pode ser sancionado por multas contratuais e, em casos graves, por rescisão do contrato pelo concedente.

O cumprimento pontual é garantido por caução de bom cumprimento.

Os riscos correm, assim, primeiramente pelo concessionário, com probabilidade e impacto baixo ou médio, mercê da garantia do equilíbrio económico e financeiro assumido pelo concedente.

4.5.2. MATRIZ DE RISCO

Quadro 4.5.2.1 – Matriz de Risco Gás Natural

Tipo	Designação	Alocação
Políticas governamentais	Governo instável	Sector Privado
	Expropriação ou nacionalização de bens	Sector Público
	Fraco processo de tomada de decisão público	Sector Privado
	Oposição política forte	Sector Privado
Macroeconómico	Mercado financeiro fraco	Sector Privado
	Flutuação da taxa de inflação	Sector Privado
	Flutuação da taxa de juro	Sector Privado
	Acontecimentos económicos relevantes	Partilhado
Legal	Alteração legislativa	Partilhado
	Alteração na legislação fiscal	Partilhado
	Alteração na regulamentação industrial	Partilhado
	Nível de oposição pública ao projecto	Partilhado
Natural	Força maior	Partilhado
	Condições climatéricas	Sector Privado
	Ambiente	Sector Privado
Selecção do Projecto	Aquisição do terreno (disponibilidade da localização)	Sector Privado
	Nível de procura do projecto	Sector Privado
Financiamento do Projecto	Disponibilidade de financiamento	Sector Privado
	Atractividade financeira do projecto para os investidores	Sector Privado
	Custo elevado do financiamento	Sector Privado
Risco residual	Residual	Sector Privado
Estudo e Planeamento	Atraso na emissão de autorizações e licenças do projecto	Sector Privado
	Estudo e Planeamento defeituoso	Sector Privado
	Técnicas de engenharia não testadas	Sector Privado
Construção	Derrapagem de custos de construção	Sector Privado
	Derrapagem de prazos de construção	Sector Privado
	Disponibilidade de materiais / mão-de-obra	Sector Privado
	Alterações supervenientes aos estudos e projectos	Sector Privado
	Má qualidade da mão-de-obra	Sector Privado
	Excessiva modificação contratual	Sector Privado
	Insolvência de subcontratados ou fornecedores	Sector Privado
Operação	Importação de Gás Natural	Preferencialmente Sector Privado
	Derrapagem de custos de operação	Sector Privado
	Receitas operacionais inferiores ao estimado	Sector Privado
	Baixa produtividade operacional	Sector Privado
	Custos de manutenção superiores ao estimado	Sector Privado
	Necessidades de manutenção mais frequentes do que o estimado	Sector Privado
Relacionamento	Risco de organização e coordenação	Sector Privado
	Inadequada distribuição de responsabilidades e riscos	Partilhado
	Inadequada distribuição de autoridade na parceria	Partilhado
	Diferenças de método de trabalho e de know-how entre os parceiros	Preferencialmente no Sector Privado

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Quadro 4.5.2.2 – Matriz de Risco Sistema Eléctrico Nacional

Tipo	Designação	Alocação
Políticas governamentais	Governo instável	Sector Privado
	Expropriação ou nacionalização de bens	Sector Público
	Fraco processo de tomada de decisão público	Sector Privado
	Oposição política forte	Sector Privado
Macroeconómico	Mercado financeiro fraco	Sector Privado
	Flutuação da taxa de inflação	Sector Privado
	Flutuação da taxa de juro	Sector Privado
	Acontecimentos económicos relevantes	Partilhado
Legal	Alteração legislativa	Partilhado
	Alteração na legislação fiscal	Partilhado
	Alteração na regulamentação industrial	Partilhado
	Nível de oposição pública ao projecto	Partilhado
Natural	Força maior	Partilhado
	Condições climatéricas	Sector Privado
	Ambiente	Sector Privado
Selecção do Projecto	Aquisição do terreno (disponibilidade da localização)	Sector Privado
	Nível de procura do projecto	Sector Privado
Financiamento do Projecto	Disponibilidade de financiamento	Sector Privado
	Atractividade financeira do projecto para os investidores	Sector Privado
	Custo elevado do financiamento	Sector Privado
Risco residual	Residual	Sector Privado
Estudo e Planeamento	Atraso na emissão de autorizações e licenças do projecto	Sector Privado
	Estudo e Planeamento defeituoso	Sector Privado
	Técnicas de engenharia não testadas	Sector Privado
Construção	Derrapagem de custos de construção	Sector Privado
	Derrapagem de prazos de construção	Sector Privado
	Disponibilidade de materiais / mão-de-obra	Sector Privado
	Alterações supervenientes aos estudos e projectos	Sector Privado
	Má qualidade da mão-de-obra	Sector Privado
	Excessiva modificação contratual	Sector Privado
	Insolvência de subcontratados ou fornecedores	Sector Privado
Operação	Derrapagem de custos de operação	Sector Privado
	Receitas operacionais inferiores ao estimado	Sector Privado
	Baixa produtividade operacional	Sector Privado
	Custos de manutenção superiores ao estimado	Sector Privado
	Necessidades de manutenção mais frequentes do que o estimado	Sector Privado
Relacionamento	Risco de organização e coordenação	Sector Privado
	Inadequada distribuição de responsabilidades e riscos	Partilhado
	Inadequada distribuição de autoridade na parceria	Partilhado
	Diferenças de método de trabalho e de know-how entre os parceiros	Preferencialmente no Sector Privado
	Falta de compromisso da parte de cada um dos parceiros	Partilhado
Terceiros	Responsabilidade Extra-Contratual perante terceiros	Sector Privado
	Crises Laborais	Sector Privado

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

5. ANEXOS

Quadro 5.1. Quadro das PPP e Concessões analisadas

PARCERIAS **(*) Investimento (preços de 2010) Milhões de Euros**

Sector	Concessão	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento*
Transportes (3)	**Concessão Lusoponte**	Lusoponte – Conc. para a Travessia do Tejo em Lisboa, SA	1995	30	1247
	Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto Estradas do Norte, SA	1999	36	1159
	Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico, SA	1999	30	598
	Concessão Brisa (6)	Brisa – Auto-Estradas de Portugal, SA	2000	35	*2653*
	Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-estradas do Litoral, SA	2004	30	617
	Concessão da Beira Interior (IP2/IP6)	Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior ,SA	1999	30	828
	Concessão da Costa de Prata (IC1/IP5)	Ascendi Costa de Prata – Auto Estradas da Costa de Prata, S	2000	30	411
	Concessão do Algarve (IC4/IP1)	Euroscut – Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, SA	2000	30	293
	Concessão Interior Norte (IP3)	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, SA	2000	30	646
	Concessão das Beiras Litoral e Alta (IP5)	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto Est. das Beiras Litoral e Alta, SA	2001	30	882
	Concessão Norte Litoral (IP9/IC1)	Euroscut Norte – Soc. Concessionária da SCUT do Norte Litoral, SA	2001	30	391
	Concessão Grande Porto (IP4/IC24)	Ascendi Grande Porto – Auto Estradas do Grande Porto, SA	2002	30	584
	Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto Estradas da Grande Lisboa, SA	2007	30	187
	Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, SA	2007	27	806
	Sub-concessão AE Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, SA	2008	30	542
	Sub-concessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro, SA	2008	30	649
	Concessão Tunel do Marão	Auto Estrada do Marão, SA	2008	30	352
	Sub-concessão Baixo Alentejo	SPER – Soc. Port. para a Construção e Exploração Rodoviária, SA	2009	30	390
	Sub-concessão Baixo Tejo	VBT – Vias do Baixo Tejo, SA	2009	30	276
	Sub-concessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, SA	2009	30	452
	Sub-concessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	168
	Sub-concessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, SA	2010	30	958
	Metro Sul Tejo (1)	MTS,SA	2002	30	330
	Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (2)	Fertagus,SA	1999	11 + 9	1186
	Troço Poceirão-Caia da rede de AVF (4)	ELOS Ligações de Alta Velocidade, S.A	2010	40	1339
Saúde (3)	**Gestão do Centro de Atendimento do SNS (5)**	LCS,SA	2006	4	4
	Gestão Centro Medicina Fisica Reabilitação Sul	GP Saúde	2006	7	3
	Gestão do H. Braga - Ent. Gestora do Edifício	Escala Braga, Gestora do Edifício SA	2009	30	124
	Gestão do H. Braga - Ent. Gestora Estabelecimento	Escala Braga, Gestora do Estabelecimento SA	2009	10	12
	Gestão H. Cascais-Ent. Gestora Estabelecimento	HPP,SA	2008	10	16
	Gestão H. Cascais - Ent. Gestora do Edifício	TDHOSP,SA	2008	30	57
	Gestão H. Loures-Ent. Gestora Estabelecimento	SGHL - Soc. Gestora do Hospital de Loures SA	2009	10	30
	Gestão H. Loures - Ent. Gestora do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifíco SA	2009	30	86
	Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	2010	30	76
	Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora Estabelecimento	Escala Vila Franca – Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	3
Seg. (3)	**SIRESP**	SIRESP - Redes digitais de Seg. e Emergência	2002	20	119

Observações:

(1) Investimento em Infra-estruturas suportado pelo Estado.

(2) Estimativa do Investimento realizado pela REFER. Prazo de contrato prorrogado por um período adicional de 9 anos.

(3) Valor do Investimento é referente aos Casos-Base (quando aplicável) para construção, infra-estruturas e expropriações.

(4) Aguarda visto Tribunal Contas

(5) Contrato prorrogado em Agosto de 2011.

(6) O valor de investimento indicado para a Brisa não concorre para o valor total dos investimentos em análise nas PPP considerando que o mesmo foi realizado pelo Estado em momento prévio à concessão.

(continua)

C O N C E S S Õ E S **(*) Investimento (preços de 2010) Milhões de Euros**

Sector	Concessão	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento*
Hídrica	**Barragem de Foz Tua**	EDP	2008	75	344
Energia	**Armaz. Subterrâneo de Gás Natural (Guarda)**	Transgás Armazenagem, SA	2006	40	30
	Distribuição Regional de Gás Natural (Lisboa)	Lisboagás GDL Soc. Dist. Gás Natural de Lisboa, SA	2008	40	584
	Distribuição Regional de Gás Natural (Centro)	Lusitaniagás - Comp. Gás do Centro, SA	2008	40	293
	Distribuição Regional de Gás Natural (Setúbal)	Setgás - Soc. Prod. Distrib. Gás, SA	2008	40	162
	Distribuição Regional de Gás Natural (Porto)	Portgás - Soc. Prod. Distrib. Gás, SA	2008	40	311
	Armaz. Regasificação de Gás Natural (Sines)	REN Atlântico, SA	2006	40	214
	Armaz. Subterrâneo Gás Natural (Guarda, Pombal)	REN Armazenagem, SA	2006	40	116
	Distribuição Regional de Gás Natural (Beiras)	Beiragás- Companhia Gás das Beiras, SA	2008	40	70
	Distribuição Regional de Gás Natural (Vale do Tejo)	Tagusgás - Empresa Gás Vale do Tejo, SA	2008	40	67
	Gestão Rede Nacional Transporte de Gás Natural	REN Gasodutos, SA	2006	40	761
	Rede Eléctrica Nacional	REN-Rede Eléctrica Nacional, SA	2007	50	1306
	Exploração da Rede Nac. Distribuição de elect.	EDP-Distribuição Energia, SA	2006	35	1828
Portuárias	**Terminal de Contentores de Leixões**	Terminal de Contentores de Leixões SA	2000	25	88
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	Terminal de Carga Geral e de Graneis de Leixões SA	2001	25	53
	Silos de Leixões	Silos de Leixões, unipessoal Lda	2007	25	7
	Terminal Produtos Petrolíferos	Petrogal, SA	2006	25	n.d.
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	E.D. & F. Man Portugal Lda	2001	15	n.d.
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	SECIL - Comp. Geral de Cal e Cimento, SA	2001	15	n.d.
	Serviço de Descarga, Venda e Expedição de Pescado	Docapesca - Portos e Lotas SA	1995	25	n.d.
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	Marina de Leixões - Associação de Clubes	1985	25	n.d.
	Exploração Turística-Hoteleira	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.
	Exploração Restaurante e Bar	Companhia de Cervejas Portuárias, SA	2000	20	n.d.
	Terminal Sul Aveiro	Socarpor - Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	8
	Serviço de Reboque Aveiro	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2004	10	3
	Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores SA	1985	57	n.d.
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	2001	20	78
	Terminal Multipurpose de Lisboa	Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, SA	1995	15	n.p.
	Terminal Multiusos do Beato	TMB - Terminal Multiusos do Beato Op. Portuárias, SA	2000	20	9
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	Empresa de Tráfego e Estiva, SA	2000	20	4
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	Sovena Oilseeds Portugal, S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal do Barreiro	ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, SA	1995	30	n.p.
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	LBC - TANQUIPOR, S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal do Seixal - Baia do Tejo	Baía do Tejo,S.A.	1995	30	n.p.
	Terminal Multiusos Zona 1	Tersado - Terminais Portuários do Sado, SA	2004	20	14
	Terminal Multiusos Zona 2	Sadoport - Terminal Marítimo do Sado, SA	2004	20	16
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	Sapec - Terminais Portuários, SA	1995	25	9
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	Sapec - Terminais Portuários, SA	2003	25	4
	Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminal de Contentores, SA	1999	30	454
	Terminal Multipurpose de Sines	Portsines - Terminal Multipurpose de Sines, SA	1992	25	161
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	Petróleos de Portugal - Petrogal, SA	2003	10	n.d.
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	Reboport-Soc.Portuguesa Reboques Marítimos, SA	2002	20	n.d.
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	CLT - Companhia Logística de Terminais Marítimos, SA	2008	30	n.d.

n.p. - não previsto; n.d. - não disponível