

# Parcerias Público-Privadas e Concessões Relatório 2012

Agosto 2012





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direção-Geral do Tesouro e Finanças



GOVERNO DE  
PORTUGAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

---

“Parcerias Público-Privadas e Concessões – Relatório de 2012”

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](mailto:tesouro@dgtf.pt)

Presença na Internet: [www.dgtf.pt](http://www.dgtf.pt)

---

## ÍNDICE

<b>SUMÁRIO EXECUTIVO</b> -----	<b>5</b>
<b>1. INTRODUÇÃO</b> -----	<b>9</b>
<b>2. PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS - 2011</b> -----	<b>12</b>
<b>3. ANÁLISE SECTORIAL DAS PPP</b> -----	<b>15</b>
<b>3.1. SECTOR RODOVIÁRIO</b> -----	<b>15</b>
<b>3.1.1. MODELOS DE PARCERIA</b> -----	<b>15</b>
<b>3.1.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011</b> -----	<b>17</b>
<b>3.1.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS</b> -----	<b>20</b>
<b>3.1.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS</b> -----	<b>26</b>
<b>3.1.5. MATRIZ DE RISCO</b> -----	<b>32</b>
<b>3.2. SECTOR FERROVIÁRIO</b> -----	<b>37</b>
<b>3.2.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS</b> -----	<b>37</b>
<b>3.2.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011</b> -----	<b>38</b>
<b>3.2.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS</b> -----	<b>39</b>
<b>3.2.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS</b> -----	<b>40</b>
<b>3.2.5. MATRIZ DE RISCO</b> -----	<b>42</b>
<b>3.3. SECTOR DA SAÚDE</b> -----	<b>44</b>
<b>3.3.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS</b> -----	<b>44</b>
<b>3.3.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011</b> -----	<b>45</b>
<b>3.3.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS</b> -----	<b>46</b>
<b>3.3.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS</b> -----	<b>47</b>
<b>3.3.5. MATRIZ DE RISCOS</b> -----	<b>50</b>
<b>3.4. SECTOR SEGURANÇA E EMERGÊNCIA</b> -----	<b>58</b>
<b>3.4.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS</b> -----	<b>58</b>



3.4.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011	59
3.4.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS	59
3.4.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS	60
3.4.5. MATRIZ DE RISCO	61
4. ANÁLISE SECTORIAL DAS CONCESSÕES	63
4.1. SECTOR PORTUÁRIO	63
4.1.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS	63
4.1.2. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS	65
4.1.3. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS	67
4.1.4. MATRIZ DE RISCO	67
4.2. SECTOR ENERGÉTICO - HÍDRICAS	76
4.2.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS	76
4.2.2. FLUXOS FINANCEIROS	79
4.2.3. MATRIZ DE RISCO	81
4.3. SECTOR ENERGÉTICO – MINI-HÍDRICAS	82
4.4. SECTOR ENERGÉTICO - GÁS NATURAL E SISTEMA ELÉCTRICO	83
4.4.1. MODELO DE CONCESSÃO E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS	83
4.4.2. MATRIZ DE RISCO	87
5. ANÁLISE DOS FLUXOS DE CRÉDITO ÀS PPP	89
6. ANEXOS	93

## SUMÁRIO EXECUTIVO

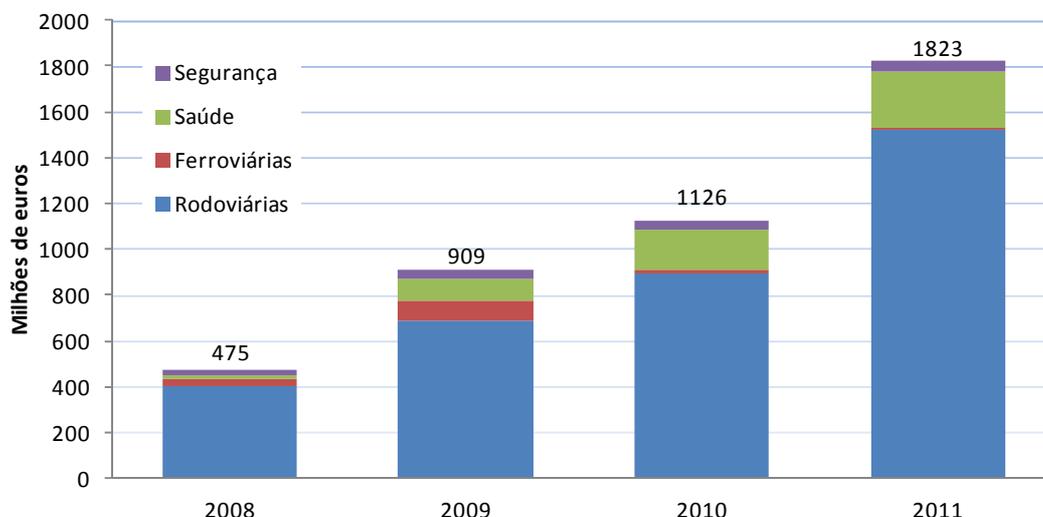
O presente relatório Parcerias Público-Privadas (PPP) e Concessões visa dar cumprimento à obrigação de «*Melhorar o relatório anual sobre as PPP e concessões com uma avaliação abrangente dos riscos orçamentais derivados das PPP e das concessões, assumida pelo Estado Português no ponto 3.21 do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica, acordado com a Comissão Europeia, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Central Europeu.*

Determina ainda aquele Memorando que, “ *O relatório fornecerá informação e análise a nível sectorial. A revisão anual das PPP e concessões será acompanhada por uma análise dos fluxos de crédito canalizados para as PPP através dos bancos (empréstimos e títulos que não ações) por sector e uma avaliação do impacto na afetação de crédito de efeitos crowding out. Este último aspeto será realizado em conjunto com o Banco de Portugal*».

### ***As PPP representam um encargo futuro elevado para as contas públicas***

Entre 2008 e 2011, o montante dos encargos líquidos com as PPP quase quadruplicou, ascendendo a 1.823 milhões de euros no último ano (Gráfico I). Em percentagem do PIB estes encargos evoluíram de aproximadamente 0,3% em 2008 para 1,1% em 2011. Deve ser realçado que o valor de 2011 representa um acréscimo de aproximadamente 25% face aos valores inicialmente previstos.

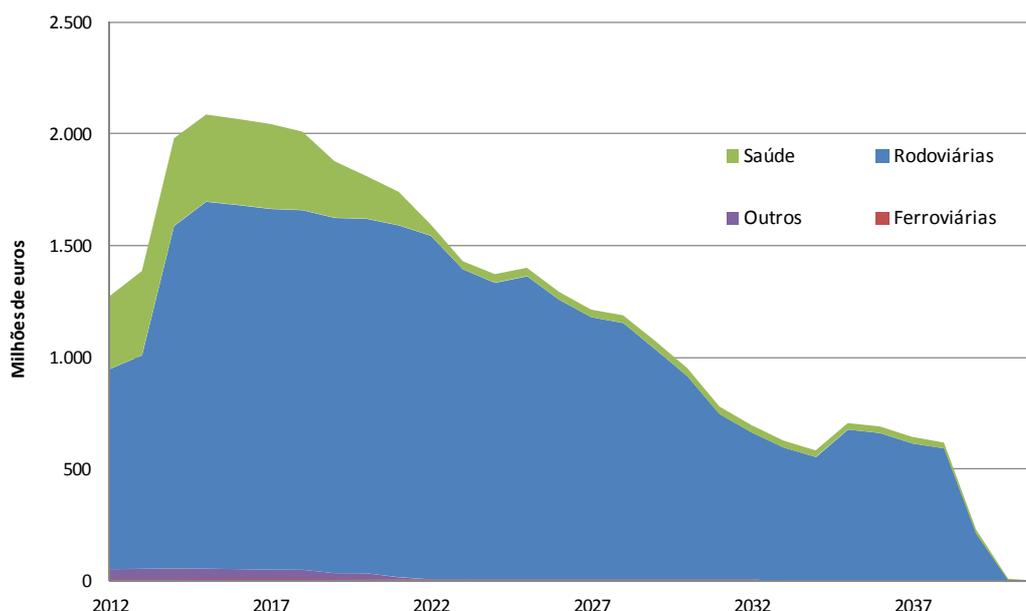
### Gráfico I – Encargos Líquidos das Parcerias 2008-2011



Fonte: Entidades Gestoras dos Projetos

Até 2040, 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 infraestruturas rodoviárias, seguida das parcerias na área da saúde.

### Gráfico II – Estimativa de Encargos Brutos com as atuais as PPP



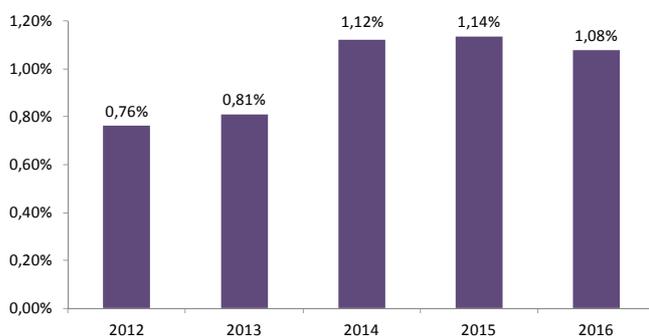
Nota (1): Valores assumidos sem impacto das renegociações.

Nota (2): Os valores dos encargos com ferrovíarias são pouco expressivos.

Fonte: Entidades Gestoras dos Projetos

No cenário atual, os compromissos assumidos aumentarão 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). Sem o efeito das renegociações em curso, o valor atualizado dos encargos brutos futuros do Estado decorrente dos contratos estabelecidos até 2012 com os parceiros privados estima-se em 24.407 milhões de euros, o que representa cerca de 14,6% do PIB previsto para 2012 (Gráfico IV). Após considerar o valor dos proveitos previstos, o valor atualizado dos encargos líquidos<sup>1</sup> é de 13.353 milhões de euros, aproximadamente 8,0% do PIB para o corrente ano.

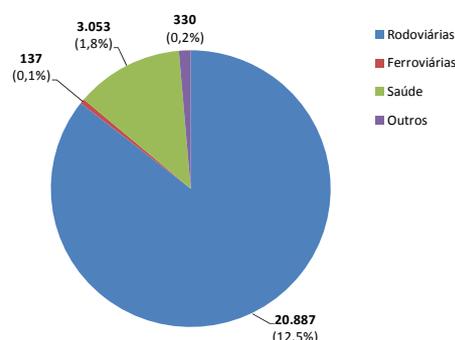
**Gráfico III – Peso dos Encargos Brutos com PPP no PIB**  
(em percentagem do PIB)



Fonte: Ministério das Finanças

**Gráfico IV – Valor atualizado dos Encargos Brutos com PPP 2012-2040<sup>2</sup>**

(em milhões de euros e em percentagem do PIB previsto para 2012)



Fonte: Ministério das Finanças

Os últimos anos têm sido marcados por uma aumento da colaboração entre sector público e o privado para o desenvolvimento e operação de infraestruturas para um leque alargado de setores económicos. Assim os contratos celebrados de parcerias público-privadas são guiados por limitações

<sup>1</sup> Valor líquido atualizado considerando os encargos e as receitas até ao fim de cada concessão. De salientar que, após o termo dos contratos as vias continuam a gerar receitas para o Estado e os encargos são inferiores às receitas (dado que os investimentos estarão amortizados, restando apenas a manutenção das vias).

<sup>2</sup> Face ao ano anterior, importa salientar que o projeto ferroviário (AVF – alta velocidade ferroviária) foi retirado.

dos fundos privados para cobrir os investimentos, sendo esses projetos constituídos em modelo de “project finance”, que incorpora variáveis instrumentais exógenas, de que resulta um conjunto de riscos que importa mitigar, salvaguardando-se a posição do ente público.

No que concerne às concessões, tratam-se, no essencial, de contratos de cedência de uso/direitos de exploração, centradas, essencialmente, no setor energético e portuário. Nestes casos, os fluxos financeiros relevantes traduzem-se, efetivamente, em receitas para o Estado.

Atendendo ao carácter diverso das PPP e Concessões contratadas, promoveu-se uma análise sectorial das matérias de modo a evidenciar os aspetos comuns aos respetivos contratos.

DGTF, 30 de Agosto de 2012



## 1. INTRODUÇÃO

O MEMORANDO DE ENTENDIMENTO SOBRE AS CONDICIONALIDADES DE POLÍTICA ECONÓMICA (MoU) assinado em maio de 2011 entre o Governo e a TROIKA, compreendia, no âmbito das Parcerias, as seguintes medidas:

«3.3. Melhorar o atual reporte mensal da execução orçamental, em base de caixa para as Administrações Públicas, incluindo em base consolidada. O atual perímetro de reporte mensal inclui o Estado, Serviços e Fundos Autónomos, a Segurança Social, as administrações regional e local e será progressivamente ampliado para incluir o SEE e as **PPP reclassificadas** no âmbito das Administrações Públicas. [T3-2011]

3.11. Publicar um relatório abrangente sobre riscos orçamentais em cada ano como parte integrante do OE, começando com o OE para 2012. O relatório irá identificar os riscos orçamentais gerais e as responsabilidades contingentes, às quais o Estado possa estar exposto, incluindo todas as **Parcerias Público-Privadas (PPP)**, SEE e garantias prestadas aos bancos. [T3-2011]

3.13. Assegurar a implementação integral da nova Lei do Enquadramento Orçamental adoptando as necessárias alterações legais, incluindo à Lei das Finanças Regionais e à Lei das Finanças Locais: [T3-2011]

i. o perímetro da Administração Pública abrangerá o Estado, Serviços e Fundos Autónomos, a Segurança Social, o SEE e as **PPP reclassificadas** no âmbito das Administrações Públicas e as administrações local e regional.

3.17. Evitar entrar em qualquer novo acordo de **PPP** antes de finalizar a revisão das **PPP** existentes e as reformas legais e institucionais propostas.

3.18. 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. [final de agosto de 2011]

3.19. Recrutar uma empresa de auditoria internacionalmente reconhecida para a realização de um estudo detalhado das **PPP** com acompanhamento do Instituto Nacional de Estatística (INE) e do Ministério das Finanças e da Administração Pública. O estudo identificará e, onde praticável, quantificará as responsabilidades contingentes de maior relevo e quaisquer montantes relacionados que possam vir a ser pagas pelo Estado. Avaliará a probabilidade de quaisquer pagamentos pelo Estado relativos a responsabilidades contingentes e quantificará os respectivos montantes. O estudo, a ser finalizado até ao final de março de 2012, avaliará a viabilidade de renegociar qualquer **PPP** ou contrato de concessão, a fim de reduzir as responsabilidades financeiras do Estado. Todas as **PPP** e contratos de concessão estarão disponíveis para estas revisões. [T4-2011]

3.20. Pôr em prática um quadro legal e institucional reforçado, no âmbito do Ministério das Finanças e da Administração Pública, para a avaliação de riscos ex-ante da participação em **PPP**, concessões e outros investimentos públicos, bem como a monitorização da respectiva execução. O Tribunal de Contas terá de ser informado desta avaliação de riscos ex-ante. Poderá ser prestada assistência técnica, se necessário. [T1-2012]

3.21. Melhorar o relatório anual sobre as **PPP** e as concessões preparado pelo Ministério das Finanças e da Administração Pública em julho com uma avaliação abrangente dos riscos orçamentais derivados das **PPP** e das concessões. O relatório fornecerá informação e análise a nível sectorial. A revisão anual das

*PPP e concessões será acompanhada por uma análise dos fluxos de crédito canalizados para as PPP através dos bancos (empréstimos e títulos que não ações) por sector e uma avaliação do impacto na afectação de crédito de efeitos crowding out. Este último aspeto será realizado em conjunto com o Banco de Portugal. [T2-2012].<sup>3</sup>»*

As recomendações têm sido seguidas, conforme o disposto no memorando.

O presente “Relatório Anual – 2012 sobre Parcerias Público-Privadas e Concessões”, segue a disposição do MoU [3.21] supra referida, e foi elaborado com a participação do Banco de Portugal, com a análise no capítulo 5 do crédito concedido às parcerias.

A realização deste relatório, insere-se no âmbito da atividade de acompanhamento e reporte de informação da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, inclui a análise dos fluxos financeiros verificados ao longo do ano de 2011 e fluxos plurianuais no âmbito da execução dos contratos de PPP e Concessões<sup>4</sup> tidos por relevantes, e análise das respectivas matrizes de risco<sup>5</sup>, a que acresceu uma descrição dos factos considerados mais significativos em 2011.

No âmbito da análise sectorial efetuada<sup>6</sup>, procurou-se integrar 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).

---

<sup>3</sup> Tradução do conteúdo do MEMORANDO DE ENTENDIMENTO SOBRE AS CONDICIONALIDADES DE POLÍTICA ECONÓMICA de 17 de Maio de 2011. Nota: O idioma da versão original e oficial do Memorando em referência é o inglês.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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 atividade, 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 projetos 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 projetos mais representativos.
3. A informação no presente relatório foi recolhida junto das entidades gestoras dos contratos e reguladoras dos projetos, nomeadamente: os contratos, os fluxos financeiros históricos, presentes e futuros.
4. Cooperação com o Banco de Portugal no âmbito da análise dos fluxos de crédito canalizados para as PPP através dos bancos, por sector, e uma avaliação do impacto na afetação de crédito de efeitos *crowding out*.

## Potencialidades e limitações

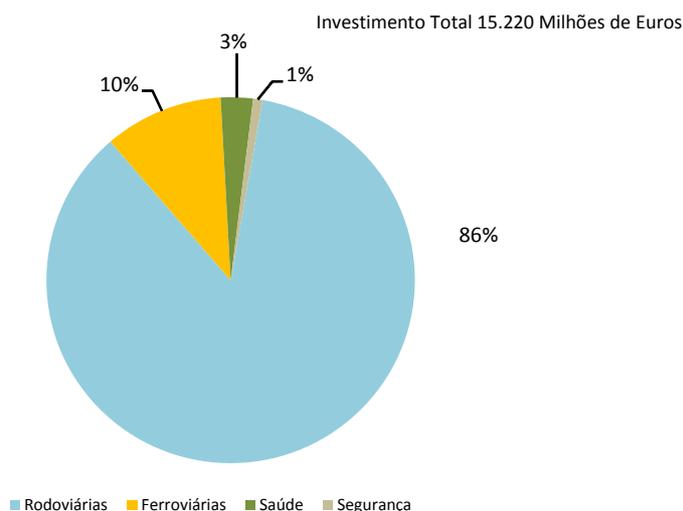
1. O presente Relatório é um instrumento de trabalho para o acompanhamento do esforço financeiro público no âmbito das PPP e Concessões.
2. Procedeu-se à integração e análise da informação disponibilizada pelas entidades gestoras dos contratos e reguladoras dos projetos.
3. As projeções de fluxos futuros financeiros tiveram por base projeções a preços constantes com IVA atualizadas pelas entidades concedentes gestoras dos respetivos contratos.
4. De notar que existem projetos que se encontram em reavaliação ou renegociação, cujo resultado terá impacto financeiro para o concedente e/ou concessionária, o que implicará futuras alterações aos dados constantes no presente Relatório.

## 2. PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS - 2011

Em 31 de dezembro de 2011, o universo de Parcerias Público-Privadas (PPP) em análise abrange 35 projetos em vários sectores, de entre as quais, 24 em fase de exploração e 11 em fase de construção<sup>7</sup>, com a seguinte distribuição por sector: Sector dos Transportes (22 rodoviárias e 2 ferroviárias), 10 no Sector da Saúde e 1 no Sector da Segurança e Emergência.

No ano de 2011 não houve contratação de **novas parcerias**.

**Gráfico 2.1 – Repartição sectorial do investimento global em PPP**  
(preços 2012)



Fonte: Entidades Gestoras dos Projetos

Considerando os contratos já celebrados, a repartição sectorial do universo de PPP, com base no investimento estimado acumulado em infraestruturas, a preços de 2012, encontra-se representada no gráfico acima.

<sup>7</sup> A 31.12.2011 encontravam-se em construção as 7 subconcessões da EP, 1 concessão rodoviária (Túnel do Marão) e 3 PPP da saúde (Edifício Hospitalar de Vila Franca de Xira, Edifício Hospitalar de Loures e respetiva Gestão do Estabelecimento Hospitalar de Loures). À data da elaboração deste Relatório, são apenas 7 PPP em construção, já estão concluídas duas subconcessões rodoviárias (Douro Interior e Litoral Oeste) e o Hospital de Loures já está em funcionamento (encontrando-se o edifício e o estabelecimento em exploração).

Conforme se infere do gráfico supra, o sector rodoviário continua a representar a maior parcela dos investimentos realizados, com um peso de 86% do universo das parcerias em análise. Face ao ano anterior, foi excluído o valor previsto do projeto AVF – Alta Velocidade Ferroviária, projeto cujo visto foi recusado pelo Tribunal de Contas.

### Quadro 2.1 – Encargos Líquidos<sup>8</sup> no exercício de 2011 face ao previsto

Unidade, excepto percentagens: M€

Parcerias	Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	Execução Total	%Exec.Total
Rodoviárias	1166,5	799,6	877,9	156,5	1521,0	130%
Ferroviárias	17,8	12,2	-	1,50	10,7	60%
Saúde	228,4	243,5	-	-	243,5	107%
Segurança e Emergência	45,1	47,4	-	-	47,4	105%
<b>Total</b>	<b>1457,8</b>	<b>1102,7</b>	<b>877,9</b>	<b>158,0</b>	<b>1822,6</b>	<b>125%</b>

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. No entanto, contemplam valores de investimento pagos diretamente pelo Estado.

Em 2011, os encargos líquidos globais suportados diretamente pelo Estado (ou através da Estradas de Portugal, S.A., no que respeita às concessões rodoviárias), ascenderam a 1.822,6 milhões de euros. Deste modo, verificou-se um acréscimo de 25% face ao previsto para o respectivo período, derivado, em parte, ao pagamento de pedidos de reposição de equilíbrio financeiro<sup>9</sup>, ou investimentos<sup>10</sup> resultantes dos 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 62%, devido ao impacto de investimentos pagos pelo Estado, reposições de reequilíbrio financeiro, mas também às novas parcerias na saúde (ver quadro 2.2 infra). Na área da saúde o acréscimo de 43%, resulta, para além do aumento dos serviços prestados a utentes dos subsistemas públicos, da

<sup>8</sup> No âmbito dos Encargos Líquidos, Execução Total = Fluxo Corrente + Reequilíbrios Financeiros – Proveitos.

<sup>9</sup> Um pedido do Grupo Ascendi (concessão Norte) e outro pedido da Norscut (Concessão Interior Norte).

<sup>10</sup> Inclui os pagamentos de investimentos nas concessões Túnel do Marão, Norte Litoral, Costa de Prata e Grande Porto. No primeiro caso, deriva da intervenção direta do Estado, que se substituiu à concessionária, no suporte da obra do Túnel do Marão. Nos outros casos, deriva do reconhecimento do direito das concessionárias a reequilíbrio económico e financeiro dos contratos em virtude da decisão unilateral do concedente na introdução de portagens nas vias anteriormente sem custos para o utilizador, com custos de investimento resultantes da colocação dos pórticos para a cobrança virtual de portagens.

entrada em funcionamento de nova unidade de gestão clínica hospitalar (Vila Franca de Xira) e ao acréscimo relativo ao pagamento de investimento do novo edifício Hospital de Braga.

## Quadro 2.2 – Fluxos financeiros de 2011 vs 2010

Unidade: Milhões de euros

Parcerias	Encargos Líquidos		
	2010	2011	%Variação
Rodoviárias	896,6	1521,0	70%
Ferrovias	15,0	10,7	-29%
Saúde	170,3	243,5	43%
Segurança e Emergência	43,6	47,4	9%
<b>Total</b>	<b>1125,5</b>	<b>1822,6</b>	<b>62%</b>

Fonte: Entidades Gestoras dos Projectos

Valores com IVA



### 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 três grupos distintos, face ao serviço prestado e remuneração do parceiro privado:

- i) **Concessão tradicional, com portagens reais:** o parceiro privado cobra as portagens diretamente aos utentes, não recebendo pagamentos correntes do Estado.

Casos<sup>11</sup>: Brisa, Oeste, Lusoponte, Douro Litoral e Litoral Centro.

- ii) **Concessões com modelo de disponibilidade:** A E.P. paga ao concessionário pela disponibilidade da via e recebe o valor cobrado nas portagens, existindo os seguintes fluxos financeiros:

- a. Pagamento em contrapartida pela disponibilidade da infraestrutura, ao qual poderão ser efetuadas deduções em virtude da indisponibilidade da via (acidentes, obras, etc.);

- b. Pagamento pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, que se divide em dois componentes:

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, exceto nos casos em que esse investimento já foi liquidado diretamente pelo Estado);

---

<sup>11</sup> Exceção: A concessão Norte e a Grande Lisboa são concessões tradicionais, com portagem real, que passaram para o regime de disponibilidade em 2010.



Pagamento da “Componente B”, que remunera os custos de O&M e reinvestimento no referido sistema de cobrança (valor depende do número de transações agregadas registadas).

Casos: Concessões ex-SCUT do Grande Porto, Norte Litoral, Costa de Prata, Beira Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve e concessões Norte e da Grande Lisboa.

iii) **Subconcessões<sup>12</sup> e Túnel do Marão:** A E.P. recebe o valor cobrado pelas portagens, nos casos em que existe troços de autoestradas e efetua 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, Litoral Oeste, Douro Interior, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Transmontana e Algarve Litoral.

---

<sup>12</sup> Pelo Decreto-Lei nº 380/2007, de 13 de novembro, foi definido um novo modelo de financiamento para o sector de infraestruturas 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.

### 3.1.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011

No âmbito das PPP Rodoviárias, destaca-se a implementação de medidas para diminuir o esforço financeiro do Estado nas PPP Rodoviárias.

Por um lado, procurou-se aumentar a receita com a contribuição do utente utilizador:

- Introdução do regime de cobrança de taxas de portagem nas vias correspondentes às concessões do Algarve (A22), da Beira Interior (A23), do Interior Norte (A24) e da Beira Litoral e Alta (A25)<sup>13</sup> em dezembro de 2011.
- Regulamento sobre o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula para efeitos de cobrança<sup>14</sup>;
- Reintrodução do pagamento de portagens na Ponte de 25 de Abril, durante o mês de agosto<sup>15</sup>;
- Transferência para a Administração Fiscal do processo de cobrança coerciva das dívidas dos utentes por incumprimento do pagamento das taxas de portagem nas infraestruturas rodoviárias no âmbito de um novo acordo estabelecido entre o InIR e a Direcção-Geral de Contribuições e dos Impostos (DGCI)
- Medidas que visam clarificar que são oferecidas as mesmas soluções de dispositivos eletrónicos para pagamento de taxas de portagem aos condutores dos veículos com matrícula estrangeira e aos condutores de veículos com matrícula portuguesa e facilitar a cobrança eletrónica de Portagens às empresas de aluguer de veículos sem condutor<sup>16</sup>;

---

<sup>13</sup> Decreto-Lei n.º111/2011 de 28 de novembro e Portaria n.º303/2011 de 5 de dezembro.

<sup>14</sup> Portaria n.º 314-B/2010, de 14 de junho, alterada pela Portaria n.º 1033-C/2010, de 6 de outubro, e Portaria n.º1296-A/2010, de 20 de dezembro.

<sup>15</sup> RCM n.º 30/2011, 14 de julho de 2011.

<sup>16</sup> Portaria n.º 135-A/2011, publicada no Diário da República 66 SÉRIE I, 1º SUPLEMENTO de 2011-04-04 do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Por outro lado, através do novo Plano Estratégico dos Transportes<sup>17</sup>, com horizonte para 2011-2015, procura-se igualmente diminuir o esforço financeiro do Estado, quer potenciando a receita, quer reduzindo a despesa. Este documento concretiza um conjunto de reformas estruturais, das quais, no âmbito das parcerias público-privadas rodoviárias se destaca:

- i) Revisão dos contratos de subconcessões – Transmontana, Douro Interior, Litoral Oeste, Baixo Tejo, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Baixo Alentejo – com vista à redução do seu objeto, incluindo não só lanços de conceção /construção – cujos trabalhos ainda não se tenham iniciado ou se encontrem numa fase inicial - mas também os lanços de requalificação, beneficiação, conservação, operação e manutenção, passíveis de serem cancelados e cuja conservação e manutenção ficará a cargo da EP;
- ii) Atualização no OE 2012, em linha com a inflação, do valor da contribuição do serviço rodoviário que financia a concessão Estradas de Portugal, S.A., estando em análise a extensão desta medida para anos futuros;
- iii) Estudo de um conjunto de cenários e medidas relativas à viabilidade financeira futura da Estradas de Portugal, S.A. com objetivo de reduzir o seu volume de endividamento;
- iv) Fusão do INIR e IMTT, duas entidades com responsabilidades regulatórias no sector dos transportes, dando lugar a um instituto público que passará a congregar a missão, as competências e as atribuições daqueles dois institutos.

Em 2011, encontravam-se em construção 8 projetos de novas vias da rede rodoviária nacional, indicados no quadro infra.

---

<sup>17</sup> RCM n.º45/2011, 13 de outubro de 2011.



### Quadro 3.1.2 - PPP Rodoviárias – Em construção

(\*) Investimento (preços de 2012)

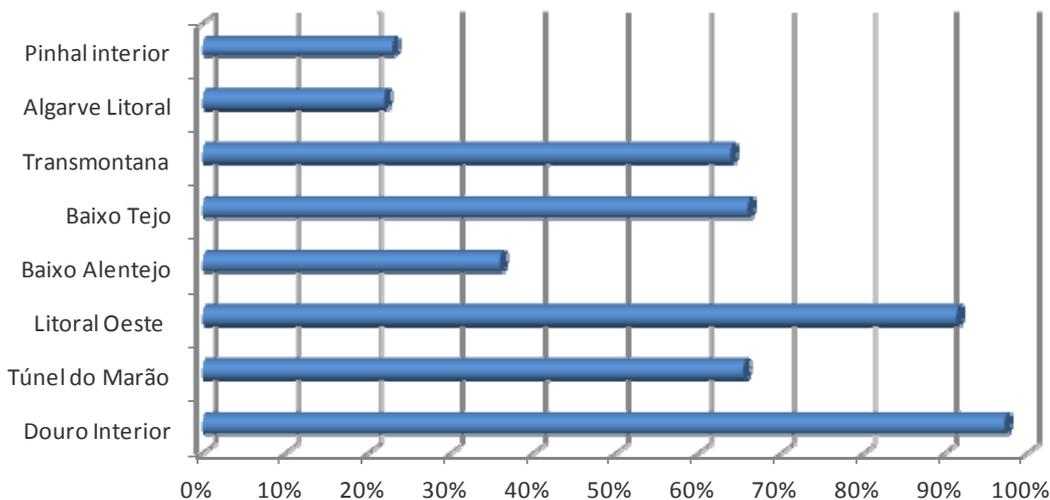
Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento Caso Base* M€
Sub-concessão AE Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, SA	2008	30	568,1
Sub-concessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro, SA	2008	30	680,2
Concessão Tunel do Marão	Auto Estrada do Marão, SA	2008	30	369,1
Sub-concessão Baixo Alentejo	SPER – Soc. Port. para a Construção e Exploração Rodoviária, SA	2009	30	407,9
Sub-concessão Baixo Tejo	VBT – Vias do Baixo Tejo, SA	2009	30	288,5
Sub-concessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, SA	2009	30	473,8
Sub-concessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	176,3
Sub-concessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, SA	2010	30	1009,9

Fonte: Estradas de Portugal SA

Investimento em construção e expropriações  
n.a. - não aplicado

O gráfico seguinte exprime o grau de execução de cada obra no final do ano de 2011.

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



Fonte: Estradas de Portugal, S. A.

### 3.1.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

#### Quadro 3.1.3.1 – Encargos brutos

Unidade: Milhões de euros

	2000-2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>1. Concessões do Estado</b>	<b>475</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>228</b>	<b>582</b>
Brisa	110	0	0	0	0	
Lusoponte	158	25	16	23	18	16
Oeste	3	0	0	14	20	12
Norte	204	0	0	0	177	333
Litoral Centro	0	0	0	0	0	1
Grande Lisboa	0	0	0	4	13	21
Douro Litoral	0	0	0	0	0	0
Túnel do Marão	0	0	0	0	0	199
<b>2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut</b>	<b>482</b>	<b>537</b>	<b>641</b>	<b>648</b>	<b>718</b>	<b>1.094</b>
Beira Interior	234	162	136	139	132	141
Algarve	107	41	43	43	44	42
Costa de Prata	91	92	71	72	88	104
Interior Norte	15	37	92	109	105	441
Beiras Litoral e Alta	16	107	179	162	196	172
Norte Litoral	12	59	42	43	49	72
Grande Porto	7	39	78	80	105	122
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Transmontana	0	0	0	0	0	0
Douro Interior	0	0	0	0	0	0
Baixo Alentejo	0	0	0	0	0	0
Baixo Tejo	0	0	0	0	0	0
Litoral Oeste	0	0	0	0	0	0
Algarve Litoral	0	0	0	0	0	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0	0
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>957</b>	<b>562</b>	<b>656</b>	<b>689</b>	<b>946</b>	<b>1.677</b>

Valores com IVA

**Nota:** O valor total de 2011 inclui acertos relativos às vias exploradas pela EP (nota a considerar em quadros similares).

**Fonte:** Estradas de Portugal, S.A.

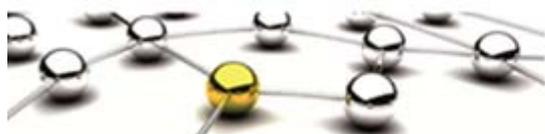


### Quadro 3.1.3.2 – Proveitos

Unidade: Milhões de euros

	2000-2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>1. Concessões do Estado</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>253</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>67</b>
Brisa	0	0	0	0	0	0
Lusoponte	0	2	2	2	0	0
Oeste	0	0	0	0	0	0
Norte	0	0	0	0	30	57
Litoral Centro	0	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	0	43	0	0	5	11
Douro Litoral	0	0	250	0	0	0
Túnel do Marão	0	0	1	0	0	0
<b>2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>81</b>
Beira Interior	0	0	0	0	0	0
Algarve	0	0	0	0	0	0
Costa de Prata	0	0	0	0	5	32
Interior Norte	0	0	0	0	0	0
Beiras Litoral e Alta	0	0	0	0	0	0
Norte Litoral	0	0	0	0	4	25
Grande Porto	0	0	0	0	4	23
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Transmontana	0	0	1	0	0	0
Douro Interior	0	0	0	1	1	0
Baixo Alentejo	0	0	0	1	0	0
Baixo Tejo	0	0	0	1	0	0
Litoral Oeste	0	0	0	1	0	0
Algarve Litoral	0	0	0	1	0	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0	0
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>253</b>	<b>5</b>	<b>49</b>	<b>157</b>

Fonte : Estradas de Portugal, S.A.



### Quadro 3.1.3.3 – Encargos líquidos

Unidade: Milhões de euros

	2000-2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>1. Concessões do Estado - Portagem Real</b>	<b>475</b>	<b>-20</b>	<b>-237</b>	<b>40</b>	<b>193</b>	<b>514</b>
Brisa	110	0	0	0	0	0
Lusoponte	158	23	14	21	18	16
Oeste	3	0	0	14	20	12
Norte	204	0	0	0	147	276
Litoral Centro	0	0	0	0	0	1
Grande Lisboa	0	-43	0	4	8	11
Douro Litoral	0	0	-250	0	0	0
Túnel do Marão	0	0	-1	0	0	199
<b>2. Concessões do Estado -SCUT e ex-Scut</b>	<b>482</b>	<b>537</b>	<b>641</b>	<b>648</b>	<b>705</b>	<b>1.013</b>
Beira Interior	234	162	136	139	132	141
Algarve	107	41	43	43	44	42
Costa de Prata	91	92	71	72	83	72
Interior Norte	15	37	92	109	105	441
Beiras Litoral e Alta	16	107	179	162	196	171
Norte Litoral	12	59	42	43	45	47
Grande Porto	7	39	78	80	101	99
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>
Transmontana	0	0	-1	0	0	0
Douro Interior	0	0	0	-1	-1	0
Baixo Alentejo	0	0	0	-1	0	0
Baixo Tejo	0	0	0	-1	0	0
Litoral Oeste	0	0	0	-1	0	0
Algarve Litoral	0	0	0	-1	0	0
Pinhal Interior	0	0	0	0	0	0
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>956</b>	<b>517</b>	<b>403</b>	<b>684</b>	<b>897</b>	<b>1.521</b>

Unidades: Milhões de euros, com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

### Quadro 3.1.3.4 – Síntese dos fluxos financeiros no exercício de 2011

Unidade: Milhões de euros

Parcerias Rodoviárias	Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	Execução Total	%Exec.Total
Concessão do Algarve (IC4/IP1)	35,7	41,9	0,2	-	42,1	118%
Concessão da Beira Interior (IP2/IP6)	139,6	141,0	-	-	141,0	101%
Concessão Interior Norte (IP3)	437,9	118,6	322,1	-	440,7	101%
Concessão da Costa de Prata (IC1/IP5)	40,1	83,8	20,5	32,4	71,9	179%
Concessão Grande Porto (IP4/IC24)	72,5	97,0	25,2	23,1	99,1	137%
Concessão Norte Litoral (IP9/IC1)	25,2	55,5	16,2	24,9	46,8	186%
Concessão das Beiras Litoral e Alta(IP5)	158,1	171,5	-	0,2	171,3	108%
Concessão Lusoponte	15,7	-	15,7	-	15,7	100%
Concessão Grande Lisboa	-0,5	21,2	0,1	10,5	10,8	-2160%
Concessão Oeste (AEA)	6,6	-	11,5	-	11,5	174%
Concessão Norte	270,8	64,7	268,2	57	275,9	102%
Concessão Tunel do Marao	0,0	2,3	197,2	-	199,5	-
Outros	-35,2	2,10	1,0	8,4	-5,3	15%
<b>Total</b>	<b>1166,5</b>	<b>799,6</b>	<b>877,9</b>	<b>156,5</b>	<b>1521,0</b>	<b>130%</b>

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 30% das previsões para 2011, justificado, essencialmente, pela reposição do equilíbrio financeiro dos contratos, o que se traduz num acréscimo de 70% 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.

No caso do Grupo Ascendi (concessão Norte)<sup>18</sup>, o pedido de reequilíbrio derivou de factos ocorridos na fase de construção (2001 e 2002), nomeadamente devido a atraso nas expropriações, que eram responsabilidade do Estado, e imposições ambientais que obrigaram a alterações de traçado, com custos de construção superiores aos contratados. O Estado, por acordo fechado com a Concessionária em 2005, reconheceu o direito ao ressarcimento de apenas 252 milhões de euros, acrescidos dos respetivos juros financeiros num total de 268,2 milhões de euros.

<sup>18</sup> O pedido inicial de reequilíbrio financeiro da Concessão Norte apresentava um montante de 446 milhões de euros.

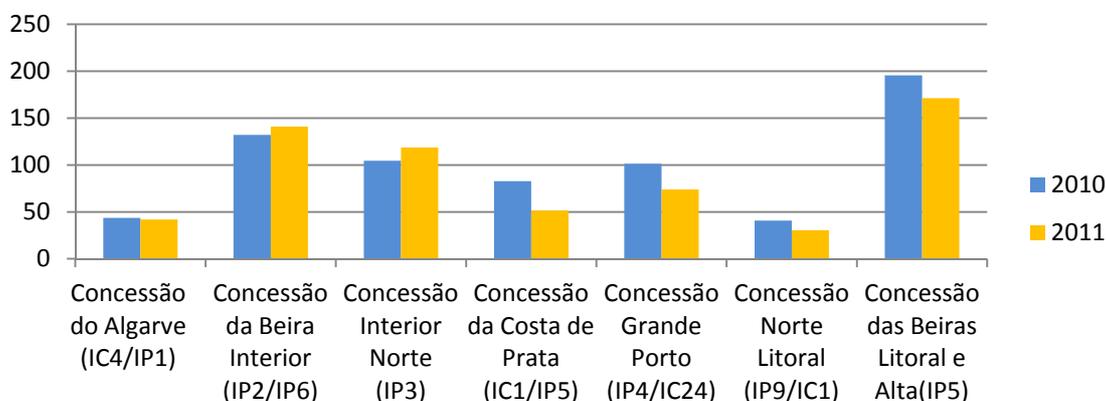
O pedido de reequilíbrio da Norscut (Concessão Interior Norte)<sup>19</sup>, realizado em 2004 devido a alterações no traçado da via, resultou num acordo com o Estado, em 2008, no valor de 267 milhões de euros., igualmente acrescido dos respetivos juros, num total de 322,1 milhões de euros.

Tendo as concessionárias sido ressarcidas pelos valores acordados mediante um empréstimo bancário, o Estado procedeu em 2011 à liquidação daquela dívida junta da Banca.

O Estado procedeu igualmente a pagamentos de investimentos nas concessões Túnel do Marão, Norte Litoral, Costa de Prata e Grande Porto. No primeiro caso, deriva da intervenção direta do Estado, que se substituiu à concessionária no suporte da obra do Túnel do Marão. Nos outros casos, resulta da liquidação por parte do Estado do financiamento dos equipamentos e sistemas de cobrança de portagens nestas vias, nomeadamente com a aquisição e instalação dos pórticos e dos respetivos sistemas informáticos de apoio.

O pagamento à Lusoponte deriva da aplicação do acordo de reequilíbrio financeiro estabelecido com o Estado e o valor de 11,5 milhões de euros pagos à Concessão Oeste resultam do alargamento do troço CRIL/Loures.

**Gráfico 3.1.3 – Encargos líquidos\* em 2011 nas SCUT/Ex-SCUT face a 2010 (M€)**



<sup>19</sup> A Concessionária apresentou um pedido de reequilíbrio financeiro, num montante de 367 milhões de euros.

**Fonte:** Estradas de Portugal, S.A.

**Nota:** (\*) Não foram incluídos os reequilíbrios financeiros e os investimentos em pórticos, neste caso, corresponde aos encargos brutos (rendas e pagamentos por disponibilidade das vias) deduzidos das receitas das portagens.

As vias que tiveram durante todo ano 2011 cobranças de portagens, Costa de Prata, Norte Litoral e Grande Porto, registam um natural decréscimo dos encargos líquidos para o Estado, por via da cobrança desta nova receita. As restantes vias concessionadas começaram a ser portajadas apenas no final do ano de 2011.

No caso específico da Beira Litoral e Alta, que apesar de só ter passado a ser portajada em dezembro de 2011, já estava anteriormente sujeita ao regime de disponibilidade, os valores não são diretamente comparáveis.

### 3.1.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

#### Quadro 3.1.4.1 – Valor atualizado dos fluxos futuros

Unidade: Milhões de euros

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	Valor Actualizado dos Encargos Líquidos
<b>Concessões Rodoviárias</b>	<b>20.887</b>	<b>11.054</b>	<b>9.833</b>
<b>1. Concessões do Estado</b>	<b>3.123</b>	<b>2.189</b>	<b>934</b>
Brisa	0	438	-438
Lusoponte	16	30	-15
Oeste	3	0	3
Norte	1.831	929	902
Litoral Centro	0	0	0
Grande Lisboa	585	300	285
Douro Litoral	11	0	11
Túnel do Marão	677	491	186
<b>2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut</b>	<b>8.765</b>	<b>5.403</b>	<b>3.361</b>
Beira Interior	1.460	923	537
Algarve	755	724	31
Costa de Prata	811	726	86
Interior Norte	1.258	394	864
Beiras Litoral e Alta	1.917	970	948
Norte Litoral	1.067	1.032	35
Grande Porto	1.496	635	861
<b>3. Subconcessões EP/Vias Exploradas pela EP</b>	<b>9.000</b>	<b>3.462</b>	<b>5.538</b>
Transmontana	950	58	891
Douro Interior	1.322	17	1.306
Baixo Alentejo	730	156	574
Baixo Tejo	1.138	598	541
Litoral Oeste	1.454	629	825
Algarve Litoral	773	293	480
Pinhal Interior	2.633	1.712	921

Valores com IVA

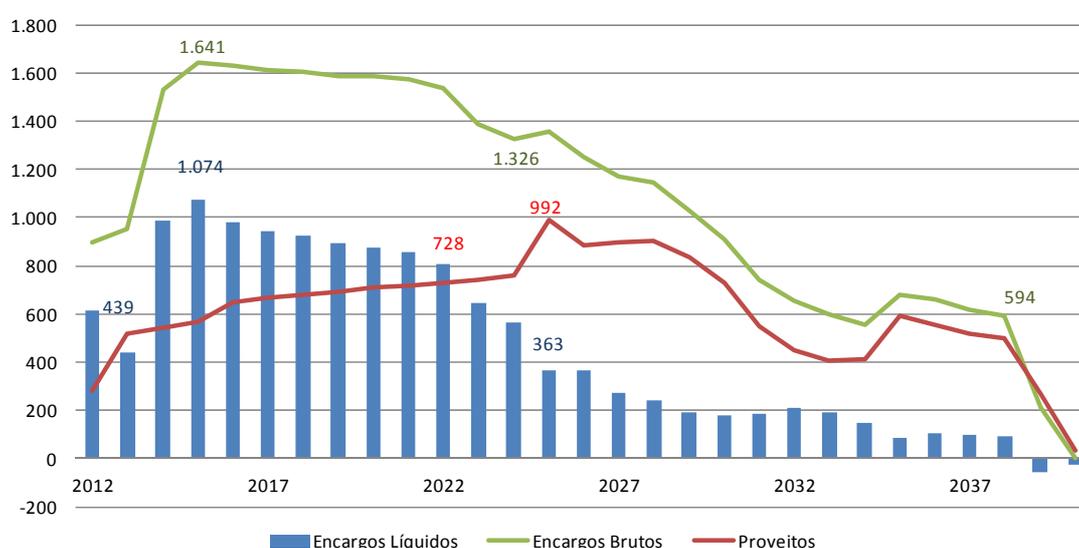
**Fonte:** Estradas de Portugal, S.A.

**Nota:** O cálculo do valor atualizado foi realizado com os fluxos financeiros até ao final de cada concessão.

O quadro anterior resume as previsões de encargos/proveitos atualizados (2012), global e por concessão no sector rodoviário, onde se exclui os fluxos financeiros gerados para a EP após o término dos contratos de concessão e subconcessão, ou seja considera-se para este cálculo os fluxos gerados até ao fim das concessões atualmente em vigor.

Conforme se pode constatar através da análise do quadro supra, do mesmo resulta evidente um valor atualizado dos Encargos Líquidos de 9.833 Milhões de Euros, com origem essencialmente nas concessões ex.Scut, 3 361 Milhões de Euros, e das subconcessões, 5 538 Milhões de Euros, iniciando-se o pagamento deste último grupo em 2014.

### Gráfico 3.1.4 - Evolução dos fluxos financeiros futuros/ concessões rodoviárias



Fonte: Estradas de Portugal (valores até ao fim de cada concessão, de salientar que as vias rodoviárias continuarão a existir, na gestão da EP as receitas geradas serão superiores aos encargos, dado que os investimentos estarão amortizados).

### Quadro 3.1.4.2 – Valor atualizado dos fluxos futuros (na EP até 2045)

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	Valor Actualizado dos Encargos Líquidos
Concessões Rodoviárias (incluindo as projecções dos fluxos financeiros EP após termos dos contratos no período de 2012-2045)	22.905	22.146	758

Fonte: Estradas de Portugal

O quadro supra apresenta o cálculo do valor atualizado considerando, agora, o prazo de exploração da concessão E.P até 2045, ou seja incluindo um período de fluxos financeiros gerados já após o termos dos diversos contratos atualmente em vigor. Verifica-se neste caso que o valor atualizado dos

encargos líquidos reduz-se substancialmente para apenas 758 Milhões de Euros. Em termos atualizados, trata-se de um acréscimo de 9.075 Milhões de euros de proveitos previstos, na exploração direta das concessões rodoviárias resultante dos fluxos gerados no período entre o final de cada contrato e o ano de 2045.



### Quadro 3.1.4.3 - Encargos Brutos 2012-2040

Unidade: Milhões de euros

	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	
<b>1. Concessões do Estado</b>	<b>106</b>	<b>181</b>	<b>214</b>	<b>212</b>	<b>212</b>	<b>226</b>	<b>239</b>	<b>249</b>	<b>248</b>	<b>252</b>	<b>252</b>	<b>260</b>	<b>273</b>	<b>275</b>	<b>255</b>	<b>215</b>	<b>202</b>	<b>126</b>	<b>85</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
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	0	0	0	0	
Lusoponte	1	3	3	3	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oeste	1	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	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	0	0	0	0	0	0	
Grande Lisboa	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	1	1	1	1	1	1	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	4	22	49	50	49	51	54	54	51	47	45	44	44	45	41	46	43	40	41	33	31	31	31	31	32	32	33	8		
<b>2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut</b>	<b>789</b>	<b>774</b>	<b>749</b>	<b>746</b>	<b>726</b>	<b>705</b>	<b>690</b>	<b>658</b>	<b>648</b>	<b>649</b>	<b>632</b>	<b>617</b>	<b>590</b>	<b>547</b>	<b>475</b>	<b>432</b>	<b>421</b>	<b>394</b>	<b>274</b>	<b>147</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>							
Beira Interior	169	185	179	174	159	153	133	95	84	83	78	73	52	41	39	39	38	25												
Algarve	57	52	54	54	55	55	56	56	57	57	58	58	59	59	60	60	61	66	10											
Costa de Prata	95	71	62	70	73	66	68	68	64	66	62	61	61	38	31	32	30	29	7											
Interior Norte	119	134	127	125	113	102	100	100	100	98	96	90	85	81	48	27	24	24	24											
Beiras Litoral e Alta	179	150	142	142	144	146	149	152	155	156	150	147	148	145	116	101	97	80	72	16										
Norte Litoral	66	75	77	78	78	77	77	77	77	77	77	77	78	77	77	77	78	77	77	51										
Grande Porto	105	105	110	103	106	105	106	110	110	112	111	109	107	105	103	96	93	91	84	81	65									
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>568</b>	<b>682</b>	<b>689</b>	<b>681</b>	<b>679</b>	<b>680</b>	<b>689</b>	<b>672</b>	<b>653</b>	<b>509</b>	<b>464</b>	<b>533</b>	<b>520</b>	<b>525</b>	<b>522</b>	<b>509</b>	<b>548</b>	<b>516</b>	<b>518</b>	<b>527</b>	<b>487</b>	<b>611</b>	<b>596</b>	<b>584</b>	<b>587</b>	<b>213</b>	<b>5</b>	
Transmontana	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	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	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	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	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	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	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	
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>895</b>	<b>955</b>	<b>1.531</b>	<b>1.641</b>	<b>1.627</b>	<b>1.612</b>	<b>1.608</b>	<b>1.588</b>	<b>1.585</b>	<b>1.573</b>	<b>1.537</b>	<b>1.386</b>	<b>1.326</b>	<b>1.355</b>	<b>1.250</b>	<b>1.172</b>	<b>1.146</b>	<b>1.028</b>	<b>907</b>	<b>739</b>	<b>656</b>	<b>598</b>	<b>556</b>	<b>678</b>	<b>663</b>	<b>617</b>	<b>594</b>	<b>213</b>	<b>5</b>	

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

### Quadro 3.1.4.4 - Proveitos 2012-2040

Unidade: Milhões de euros

	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	
<b>1. Concessões do Estado</b>	<b>67</b>	<b>97</b>	<b>115</b>	<b>125</b>	<b>137</b>	<b>142</b>	<b>150</b>	<b>154</b>	<b>159</b>	<b>163</b>	<b>165</b>	<b>169</b>	<b>171</b>	<b>174</b>	<b>177</b>	<b>180</b>	<b>182</b>	<b>141</b>	<b>93</b>	<b>95</b>	<b>96</b>	<b>98</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>67</b>	<b>41</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Brisa	1	17	19	21	24	27	31	31	32	32	32	33	33	33	33	33	34	34	34	34	34	34	34	34						
Lusoponte	2	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4	4	5	5	5	5	5													
Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
Norte	55	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	0	0	0	0	0	0	0
Grande Lisboa	9	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	0	0	0	0	0	0
Túnel do Marão	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			
<b>2. Concessões do Estado - SCUT e ex-Scut</b>	<b>192</b>	<b>328</b>	<b>333</b>	<b>338</b>	<b>401</b>	<b>405</b>	<b>410</b>	<b>415</b>	<b>424</b>	<b>428</b>	<b>432</b>	<b>439</b>	<b>446</b>	<b>452</b>	<b>454</b>	<b>459</b>	<b>465</b>	<b>444</b>	<b>317</b>	<b>143</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						
Beira Interior	34	48	49	49	75	76	77	78	80	81	82	83	84	86	86	87	88	63												
Algarve	20	52	53	54	54	54	55	56	57	57	57	59	60	60	60	61	62	62	29											
Costa de Prata	31	51	52	53	53	54	54	55	56	57	57	58	59	59	59	60	61	62	29											
Interior Norte	16	20	20	20	30	30	31	31	32	32	33	33	34	34	34	35	35	35	35											
Beiras Litoral e Alta	38	46	47	47	74	75	75	76	77	79	79	81	82	83	83	84	85	86	87	30										
Norte Litoral	29	70	72	73	73	73	75	75	77	77	78	79	80	81	82	83	84	84	85	61										
Grande Porto	24	40	41	42	42	43	43	43	45	45	46	46	47	48	49	49	50	51	52	52	38									
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>21</b>	<b>91</b>	<b>97</b>	<b>104</b>	<b>110</b>	<b>118</b>	<b>121</b>	<b>124</b>	<b>126</b>	<b>129</b>	<b>131</b>	<b>136</b>	<b>143</b>	<b>367</b>	<b>257</b>	<b>259</b>	<b>254</b>	<b>253</b>	<b>317</b>	<b>314</b>	<b>313</b>	<b>309</b>	<b>311</b>	<b>493</b>	<b>489</b>	<b>477</b>	<b>482</b>	<b>272</b>	<b>34</b>	
Transmontana	0	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	3	3	3
Douro Interior	16	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
Baixo Alentejo	0	4	4	5	6	9	9	9	10	10	10	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	13	13	14	14	14	14	15		
Baixo Tejo	0	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	2	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	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	2	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	
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>280</b>	<b>516</b>	<b>545</b>	<b>567</b>	<b>649</b>	<b>666</b>	<b>681</b>	<b>693</b>	<b>709</b>	<b>719</b>	<b>728</b>	<b>744</b>	<b>760</b>	<b>992</b>	<b>887</b>	<b>897</b>	<b>901</b>	<b>837</b>	<b>728</b>	<b>552</b>	<b>447</b>	<b>407</b>	<b>410</b>	<b>593</b>	<b>555</b>	<b>518</b>	<b>500</b>	<b>272</b>	<b>34</b>	

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

### Quadro 3.1.4.5 - Encargos Líquidos 2012-2040

Unidade: Milhões de euros

	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
<b>1. Concessões do Estado - Portagem Real</b>	<b>39</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>87</b>	<b>74</b>	<b>84</b>	<b>89</b>	<b>95</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>87</b>	<b>91</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>78</b>	<b>35</b>	<b>21</b>	<b>-15</b>	<b>-8</b>	<b>-19</b>	<b>-23</b>	<b>-27</b>	<b>-29</b>	<b>-32</b>	<b>1</b>	<b>-8</b>	<b>-10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Brisa	-1	-17	-19	-21	-24	-27	-31	-31	-32	-32	-32	-33	-33	-33	-33	-34	-34	-34	-34	-34	-34	-34	-34	0	0	0	0	0	0
Lusoponte	-1	3	3	3	2	2	2	2	-4	-4	-4	-4	-5	-5	-5	-5	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oeste	1	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	21	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
Grande Lisboa	15	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	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	4	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
<b>2. Concessões do Estado -SCUT e ex-Scut</b>	<b>597</b>	<b>446</b>	<b>416</b>	<b>408</b>	<b>325</b>	<b>300</b>	<b>279</b>	<b>244</b>	<b>224</b>	<b>221</b>	<b>200</b>	<b>179</b>	<b>144</b>	<b>96</b>	<b>21</b>	<b>-26</b>	<b>-44</b>	<b>-50</b>	<b>-44</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>0</b>							
Beira Interior	135	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	37	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	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	103	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	141	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	36	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	81	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
<b>3. Subconcessões EP</b>	<b>-21</b>	<b>-90</b>	<b>472</b>	<b>578</b>	<b>580</b>	<b>562</b>	<b>558</b>	<b>556</b>	<b>563</b>	<b>543</b>	<b>522</b>	<b>373</b>	<b>321</b>	<b>166</b>	<b>263</b>	<b>266</b>	<b>268</b>	<b>256</b>	<b>231</b>	<b>202</b>	<b>205</b>	<b>218</b>	<b>176</b>	<b>118</b>	<b>107</b>	<b>108</b>	<b>104</b>	<b>-59</b>	<b>-28</b>
Transmontana	0	-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	-16	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	-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	-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	-2	-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	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	-2	-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
<b>4. Total (1+2+3)</b>	<b>615</b>	<b>439</b>	<b>986</b>	<b>1.074</b>	<b>979</b>	<b>946</b>	<b>927</b>	<b>895</b>	<b>876</b>	<b>854</b>	<b>809</b>	<b>643</b>	<b>566</b>	<b>363</b>	<b>363</b>	<b>275</b>	<b>244</b>	<b>191</b>	<b>180</b>	<b>187</b>	<b>210</b>	<b>191</b>	<b>146</b>	<b>86</b>	<b>108</b>	<b>99</b>	<b>95</b>	<b>-59</b>	<b>-28</b>

Unidades: Milhões de euros, a preços constantes com IVA

Fonte: Estradas de Portugal, S.A.

Nota: Nos quadros 3.1.4.3 a 3.1.4.5 foram considerados os fluxos até ao final de cada Concessão.



### 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 apresentação da matriz de risco nas subconcessões rodoviárias e identificação da forma como o risco se encontra alocado: privado, público ou partilhado (de ambas as partes).

### Quadro 3.1.5.1 Matriz de Riscos das Subconcessionárias

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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	Conceção (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 específicas	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 apresentação da matriz 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).

### 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 específicas	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, Beira Interior, Algarve, Interior Norte – 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 apresentação da matriz 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.



### 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 específicas	Construção / operação	Público
Riscos de Força Maior	Achados arqueológicos	Construção	Público
	Catástrofes naturais	Construção / operação	Partilhado
	Guerras/tumultos	Projecto / construção / operação	Partilhado

Fonte: Estradas de Portugal



## 3.2. SECTOR FERROVIÁRIO

### 3.2.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

No sector ferroviário estão, atualmente, contratadas duas parcerias, com contratos distintos.

O **Metro Sul do Tejo** é um modelo de concessão<sup>20</sup> que inclui o projeto, 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. A procura por este meio de transporte foi cerca de um terço do previsto no Caso Base facto que determina a existência de encargos para o concedente.

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, até 2019, de acordo com o contrato de concessão<sup>21</sup> entretanto prorrogado.

Neste caso, a procura excedeu as previsões do Caso Base constante do contrato de concessão, o que originou partilha de receitas com o Estado.

O IMTT<sup>22</sup> – 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,

---

<sup>20</sup> Nos termos do Decreto - Lei n.º 337/99 de 24 de agosto, foi lançado o Concurso Público Internacional para adjudicação do MTS em 23 de setembro de 1999.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Atualmente, na tutela do Ministério da Economia e do Emprego.

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.

### 3.2.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011

Atendendo à atual conjuntura nacional e internacional, o Governo decidiu proceder a nova avaliação do projeto de Alta Velocidade Ferroviária, tendo em consideração as restrições orçamentais existentes, numa ótica de otimização de custos (refira-se que o único contrato assinado não obteve o visto pelo Tribunal de Contas).

O Plano Estratégico dos Transportes<sup>23</sup> publicado em novembro definia para o sector ferroviário, o seguinte:

- i) Prioridade à ligação ferroviária de mercadorias entre os portos de Sines/Lisboa/Setúbal e a plataforma logística do Poceirão e Madrid com o resto da Europa, em alternativa ao anterior projeto de alta velocidade entre Lisboa e Madrid.
- ii) Revisão do modelo de alocação de fundos comunitários do anterior projeto para o novo, de forma a mitigar o esforço financeiro do Estado.
- iii) Reanálise do contrato de concessão MST devido ao manifesto sobredimensionamento do projeto e da oferta prevista face à procura que efetivamente se verifica. A comissão de renegociação (nomeada, por Despacho Conjunto do Secretário de Estado e dos Transportes e do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, a 5 de março de 2011) tem como objetivo introduzir alterações que possam reduzir os encargos para o Estado Português.

---

<sup>23</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º45/2011.

### 3.2.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

No final de 2011 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 10,7 milhões de euros de encargos líquidos anuais, correspondentes a 60% do valor previsto para o ano.

Os valores correspondentes aos encargos líquidos pagos em 2011 apresentam uma redução 29%, face a igual período do ano anterior, conforme resulta do quadro infra<sup>24</sup>.

#### Quadro 3.2.3.1 – Evolução dos encargos líquidos

Unidade: Milhões de euros

	2007	2008	2009	2010	2011
MST - Metro Sul Tejo	24,7	24,4	81,1	7,7	12,2
Eixo Ferroviário Norte Sul	8,5	8,0	8,1	7,3	-1,5
<b>Total</b>	<b>33,2</b>	<b>32,4</b>	<b>89,2</b>	<b>15,0</b>	<b>10,7</b>

Unidades em Milhões de Euros com IVA  
Fonte: IMTT

#### Quadro 3.2.3.2 – Encargos líquidos no exercício de 2011 face ao previsto

Unidade: Milhões de euros

Parcerias Ferroviárias	Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Eixo Ferroviário Norte Sul	-	-	-	1,5	-1,5	-
Metro Sul do Tejo	17,8	12,2	-	-	12,2	69%
<b>Total</b>	<b>17,8</b>	<b>12,2</b>	<b>-</b>	<b>1,5</b>	<b>10,7</b>	<b>60%</b>

Fonte: IMTT

Valores com IVA

<sup>24</sup> No decurso de 2009, houve lugar ao pagamento extraordinário de 81,1 milhões de euros, relativo à reposição do equilíbrio financeiro como consequência de sobrecustos repercutidos no projeto, 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 projeto. O montante referido teve a aferição da entidade fiscalizadora em matéria económica -financeira – Inspeção-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.

### 3.2.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

No caso das concessões ferroviárias em exploração:

- Eixo Ferroviário Norte-Sul (FERTAGUS): Devido a alterações das tarifas de utilização das infraestruturas cobradas pela REFER à Fertagus, podem ocorrer pagamentos do Estado se houver reconhecimento do direito de reequilíbrio financeiro à concessionária, com efeitos a partir do corrente ano, os valores referenciados são meramente indicativos.
- Metro Sul do Tejo (MST): não estão previstos encargos correntes para o Estado. Todavia, poderão, até ao final do prazo da concessão, ocorrer compensações a pagar pelo Estado na ordem de 8 a 8,5 milhões de euros por ano, devido ao risco de procura.

#### Quadro 3.2.4.1 Valor atualizado dos fluxos financeiros futuros no sector Ferroviário

Unidade: Milhões de euros

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	Valor Actualizado dos Encargos Líquidos
<b>Ferrovíarias</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>137</b>
MST	127	0	127
FERTAGUS	10	0	10

**Fonte:** Entidades Gestoras dos contratos

**Nota :** O cálculo do valor atualizado foi realizado com os fluxos financeiros até ao final de cada concessão.

### Quadro 3.2.4.2 - Encargos no sector ferroviário 2012-2032

Unidade: Milhões de euros

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
MST - Metro Sul Tejo	8,1	8,4	8,4	8,5	8,5	8,6	8,6	8,6	8,7	8,7	8,8	8,8	8,9	8,9	9,0	9,0	9,0	9,1	9,1	9,1	9,2
Eixo Ferroviário Norte Sul	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5													
Total	9,6	9,8	9,9	9,9	10,0	10,0	10,1	10,1	8,7	8,7	8,8	8,8	8,9	8,9	9,0	9,0	9,0	9,1	9,1	9,1	9,2

**Fonte:** Entidades Gestoras dos projetos

**Nota :** Foram apenas incluídos os fluxos diretos com o Estado. As receitas ou encargos da REFER não foram considerados. Preços constantes com IVA.

### 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 expressos na seguinte matriz de risco:

#### 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 expressos na matriz de risco :

### Quadro 3.2.5.2 - Matriz de Risco Eixo Norte-Sul

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 período	Privado	Média	Médio
	Indicadores de qualidade da oferta	Todo o período	Privado	Baixa	Reduzido
Risco de Exploração/manutenção	Seguros	Todo o período	Privado	Baixa	Reduzido
	Exploração	Todo o período	Privado	Média	Médio
	Manutenção do material circulante	Todo o período	Privado	Média	Médio
	Manutenção - Regulamentos e normativos de segurança	Todo o período	Privado	Média	Médio
	Grandes Reparações de mat. Circul.	Exporadicamente	Partilhado	Média	Médio
Risco de Procura	Procura	Todo o período	Privado	Baixa	Reduzido
Risco Financeiro	Valor residual dos Activos	Final do período	Partilhado	Média	Médio
	Caução	Todo o período	Privado	Baixa	Reduzido
	Aquisição de mat. Circulante	Quando a Procura o justique	Público	Elevada	Forte
Risco de Força Maior	Resolução - Força Maior	Todo o período	Partilhado	Baixa	Reduzido

Fonte: IMTT - Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres



### 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 de 1ª vaga e as PPP de 2ª vaga: enquanto as primeiras dizem respeito à construção e manutenção da infraestrutura, bem como à gestão do estabelecimento de saúde, as PPP de 2ª vaga abrangem apenas o projeto de construção e a manutenção do edifício.

Os hospitais contratados até ao momento enquadram-se na 1.ª vaga de PPP da saúde, 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:

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



### 3.3.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011

Em abril 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.. obteve o visto do Tribunal de Contas. 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 80 milhões de euros.

O novo Hospital de Braga, inaugurado no mês de maio, tem uma capacidade superior a 700 camas e irá servir cerca de 1 milhão de habitantes, distribuídos por cinco subáreas: Braga, Amares, Póvoa de Lanhoso, Terras de Bouro, Vieira do Minho e Vila Verde; Famalicão; Barcelos e Esposende; Guimarães, Vizela, Fafe, Cabeceiras de Basto e Celorico de Basto e a população do distrito de Viana do Castelo.

Em agosto foi autorizada a prorrogação<sup>25</sup> do contrato de prestação de serviços com a entidade LCS -Linha de Cuidados de Saúde, S.A. Foi considerado de interesse público a manutenção do Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde.

No final do ano de 2011 concluiu-se a obra referente ao novo edifício hospitalar de Loures “Hospital Beatriz Ângelo”, com abertura ao público das instalações no início de 2012. O edifício estará equipado com 424 camas de internamento, 8 blocos operatórios, 44 gabinetes de consulta externa e 64 postos de hospital de dia. O hospital deverá servir uma população de 272 mil habitantes, dos concelhos de Loures, Mafra, Odivelas e Sobral de Monte Agraço.

---

<sup>25</sup> Foi aprovada a RCM n.º37 na qual se autoriza «o início do procedimento tendente à celebração de um contrato de prestação de serviços para a exploração do Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde, submetido ao regime previsto no Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, bem como a repartição de encargos em anos económicos diferentes, atento o disposto no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho. Este contrato caducará na data em que o novo Operador, a seleccionar mediante procedimento concursal esteja, em condições de assumir a gestão do Centro de Atendimento do SNS.

### Quadro 3.3.2.1 - PPP Saúde edifícios hospitalares em construção

Unidade: Milhões de euros

(*) Investimento (preços de 2012)					
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento Caso Base* M€	
Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	2010	30	80,4	
Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde Investimento em construção e expropriações /equipamento inicial hospitalar					

O hospital segue 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).

O progresso físico da construção do Hospital de Vila Franca no final do ano de 2011 correspondia a 21%.

### 3.3.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

Na análise dos fluxos financeiros destaca-se um crescimento substancial dos encargos para o Estado (+43% face ao ano anterior), justificados pelo crescimento dos serviços oferecidos aos utentes, do início de funcionamento de nova unidade de gestão clínica hospitalar (Vila Franca de Xira) e da entrada em exploração do novo hospital de Braga.

#### Quadro 3.3.3.1 - Evolução dos encargos líquidos históricos

Unidade: Milhões de euros

PPP na Saúde/ Encargos	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Centro de Atendimento do SNS</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>Centro de MFR do Sul</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
<b>Hospital de Cascais</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>45</b>	<b>61</b>	<b>72</b>
EG Estabelecimento			45	52	63
EG Edifício			n.a.	9	9
<b>Hospital de Braga</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>28</b>	<b>91</b>	<b>130</b>
EG Estabelecimento			28	91	111
EG Edifício			n.a.	n.a.	18
<b>Hospital de Loures</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>
EG Estabelecimento					
EG Edifício					
<b>Hospital de Vila Franca de Xira</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>n.a.</b>	<b>24</b>
EG Estabelecimento					24
EG Edifício					0
<b>Total dos Encargos do Estado</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>97</b>	<b>170</b>	<b>244</b>

Fonte: ACSS – Parcerias da Saúde

Nota: valores com IVA.

De salientar, que logo após a assinatura dos contratos, as entidades gestoras dos estabelecimentos hospitalares em Braga, Cascais e Vila Franca, iniciaram a atividade nas instalações dos antigos hospitais públicos, enquanto a construção dos novos hospitais decorria, razão pela qual existem encargos 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 7% acima do valor previsto, em particular devido a novos acordos na prestação de serviços clínicos.

### Quadro 3.3.3.2 - Encargos líquidos no exercício de 2011 face ao previsto

Unidade: Milhões de euros

Parcerias na Saúde	Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	Execução Total	%Exec.Total
CMFRS - São Brás de Alportel	7,0	7,7	-	-	7,7	110%
Centro Atendimento do SNS	7,8	10,0	-	-	10,0	128%
Hospital de Cascais	57,2	71,9	-	-	71,9	126%
Hospital de Braga	106,7	129,5	-	-	129,5	121%
Hospital de Vila Franca de Xira	49,6	24,4	-	-	24,4	49%
<b>Total</b>	<b>228,4</b>	<b>243,5</b>	-	-	<b>243,5</b>	<b>107%</b>

Fonte: ACSS - Parcerias da Saúde Valores com IVA

### 3.3.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

#### Quadro 3.3.4.1 – Valor atualizado dos encargos futuros no sector saúde

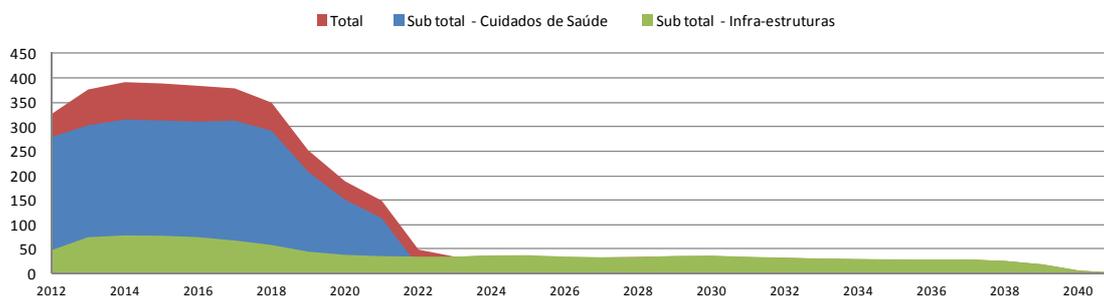
Unidade: Milhões de euros

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	Valor Actualizado dos Encargos Líquidos
<b>Saúde</b>	<b>3.053</b>	<b>0</b>	<b>3.053</b>
Centro de Atendimento do SNS	39	0	39
Centro de MFR do Sul	15	0	15
Hospital de Cascais	497	0	497
Hospital de Braga	962	0	962
Hospital de Loures	874	0	874
Hospital de Vila Franca de Xira	666	0	666
Sub-Total cuidados de saúde	2.246	0	2.246
Sub-Total das Infra-estruturas hospitalares	807	0	807

Fonte: ACSS – Parcerias da Saúde

Legenda: infraestruturas 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, atos médicos, etc.)

### Gráfico 3.3.4.1 – Evolução dos encargos futuros com as PPP 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 infraestruturas hospitalares.

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.

### Quadro 3.3.4.2 - Quadro encargos no sector saúde 2012 - 2042

Unidade: Milhões de euros

PPP	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	
<b>Centro de Atendimento do SNS</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6</b>																												
<b>Centro de MFR do Sul</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>1</b>																													
Entidade Gestora	8	7	1																													
<b>Hospital de Cascais</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>68</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>				
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	56	57	59	60	61	61	40	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EG Edifício	9	9	9	9	8	8	9	10	9	8	8	9	12	12	9	8	8	11	11	9	7	6	4	4	4	4	1	0				
<b>Hospital de Braga</b>	<b>128</b>	<b>133</b>	<b>134</b>	<b>134</b>	<b>135</b>	<b>135</b>	<b>135</b>	<b>74</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>		
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	101	105	106	107	108	109	110	61	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EG Edifício	27	28	27	27	26	26	26	14	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1	0		
<b>Hospital de Loures</b>	<b>65</b>	<b>82</b>	<b>90</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>93</b>	<b>94</b>	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>96</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>1</b>																		
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	53	69	77	79	80	80	81	81	82	83	12	0	0	0	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	13	1	1	
<b>Hospital de Vila Franca de Xira</b>	<b>49</b>	<b>78</b>	<b>87</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>																		
EG Estabelecimento (Cuidados de Saúde)	49	53	59	60	61	61	62	63	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EG Edifício	0	25	28	28	26	19	10	8	8	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	3	0	
<b>Total</b>	<b>326</b>	<b>376</b>	<b>391</b>	<b>389</b>	<b>384</b>	<b>379</b>	<b>349</b>	<b>252</b>	<b>189</b>	<b>149</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	
<b>Sub total - Cuidados de Saúde</b>	<b>278</b>	<b>302</b>	<b>314</b>	<b>312</b>	<b>310</b>	<b>312</b>	<b>291</b>	<b>208</b>	<b>151</b>	<b>114</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>																		
<b>Sub total - Infra-estruturas</b>	<b>48</b>	<b>74</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>67</b>	<b>58</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	

#### Notas:

- O contrato do CASNS foi prorrogado em agosto de 2011.
- 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).
- Os encargos previstos são baseados nas estimativas que constam nos modelos financeiros anexos aos contratos. Estas estimativas são meramente indicativas e não vinculam o Estado. O que se encontra contratualmente fixado é o preço unitário por linha de produção e os encargos reais resultam da produção real.
- IVA a 23 % no CASNS e nas EG dos Edifícios, as restantes entidades estão isentas de IVA.
- Sub-total cuidados de saúde Inclui os encargos do Centro de Atendimento do SNS.



### 3.3.5. MATRIZ DE RISCOS

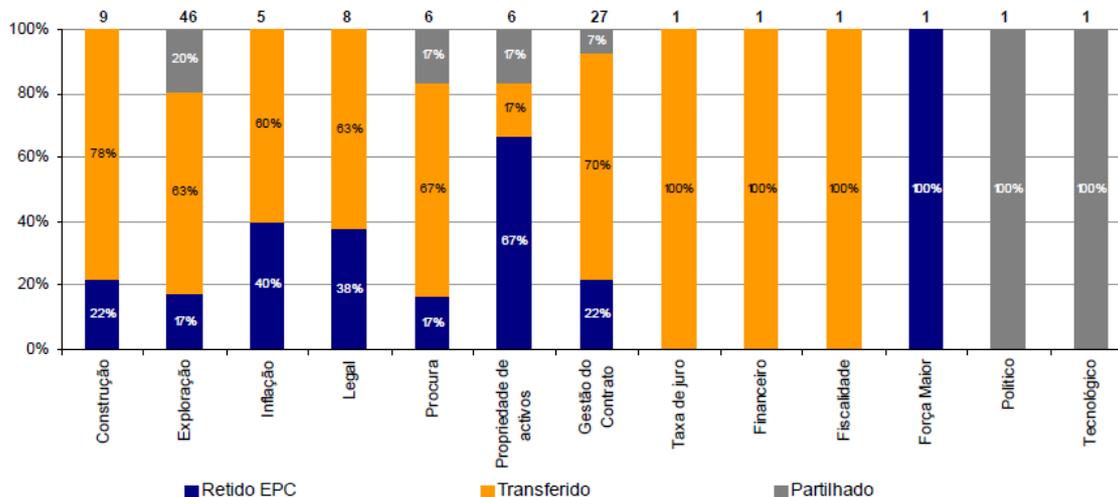
#### A) Matriz de Risco do Hospital de Cascais

Os riscos associados à exploração das atividades objeto 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 ativos, 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



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

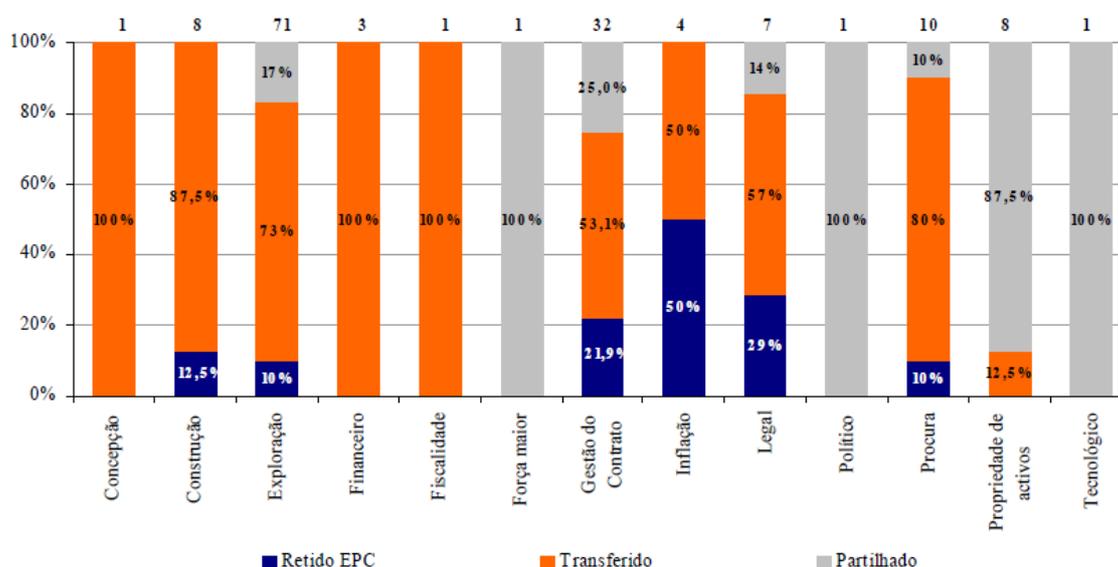
Fonte: ACSS

### B) Matriz de Risco do Hospital de Braga

Os riscos associados à exploração das atividades objeto 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



### 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. <sup>a</sup>
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	104. <sup>a</sup> e Anexo VIII
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	n.º 7 do Anexo VII
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	n.º 10 do Anexo VII
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	27. <sup>a</sup> e 50. <sup>a</sup>
	Actividade fora do Serviço Público de Saúde (relações contratuais com terceiros)	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	30. <sup>a</sup>
	Recargas de entidades relacionadas com a EGEst	Operação	Público	Baixa	Reduzido	51. <sup>a</sup>
	Recargas de entidades relacionadas com a EGEd	Operação	Público	Baixa	Reduzido	105. <sup>a</sup>
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21. <sup>a</sup> e 22. <sup>a</sup>
	Fiscalização do Contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	128. <sup>a</sup>
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	n.ºs 7, 8 e 9 da Cláusula 23. <sup>a</sup>
	SI: acesso a informação pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	18. <sup>a</sup> , n.º 6 da Cláusula 129. <sup>a</sup>
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	38. <sup>a</sup> , 39. <sup>a</sup> , 40. <sup>a</sup> , 41. <sup>a</sup> , 42. <sup>a</sup>
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	n.ºs 2, 3 e 4 da Cláusula 23. <sup>a</sup>
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	114. <sup>a</sup>
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	110. <sup>a</sup>
	Responsabilidade Subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	111. <sup>a</sup>
	Ocorrência de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	118. <sup>a</sup> , 120. <sup>a</sup> , 121. <sup>a</sup> , 122. <sup>a</sup> , 123. <sup>a</sup>
Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	127. <sup>a</sup>	
Riscos de Procura	Transferência indevida de utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	n.º 3 da Cláusula 54. <sup>a</sup>
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	38. <sup>a</sup> , 44. <sup>a</sup>
	Percentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 10 a 13 da Cláusula 38. <sup>a</sup>
Riscos de Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 8 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 2 de Cláusula 11. <sup>a</sup>
	Oneração de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 6 e 7 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 9 e 10 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Reversão dos bens para a EPC	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 11 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Reversão das soluções aplicacionais que integram os SI	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 4 da Cláusula 11. <sup>a</sup>
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 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. <sup>a</sup>
	Vinculações societárias	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	12. <sup>a</sup>
	Alterações legislativas específicas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	127. <sup>a</sup>
Riscos políticos	Instabilidade política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	127. <sup>a</sup>
Riscos de Força Maior	Força Maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	126. <sup>a</sup> , 127. <sup>a</sup>
Tecnológico	Inovação nos equipamentos e sistemas médicos	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	72. <sup>a</sup>

Fonte: ACSS



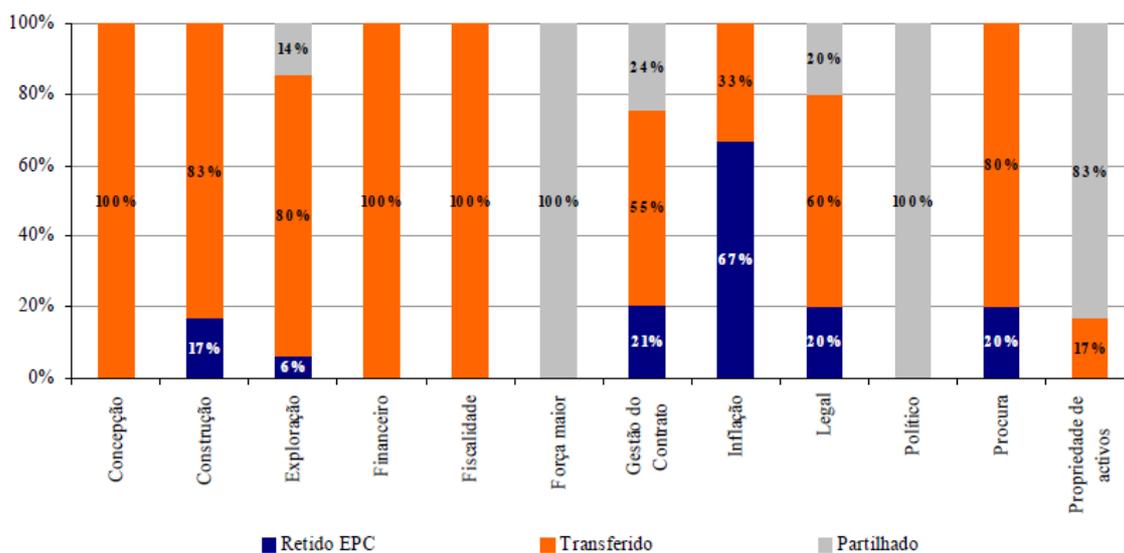
### C ) Matriz de Risco do Hospital de Loures

Os riscos associados à exploração das atividades objeto 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.

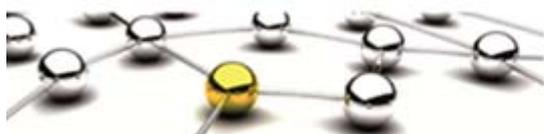
Os riscos de construção, procura, propriedade de ativos e legal apresentam pesos relativos que variam entre 10% e 4% do total.

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



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

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

Fonte: ACSS

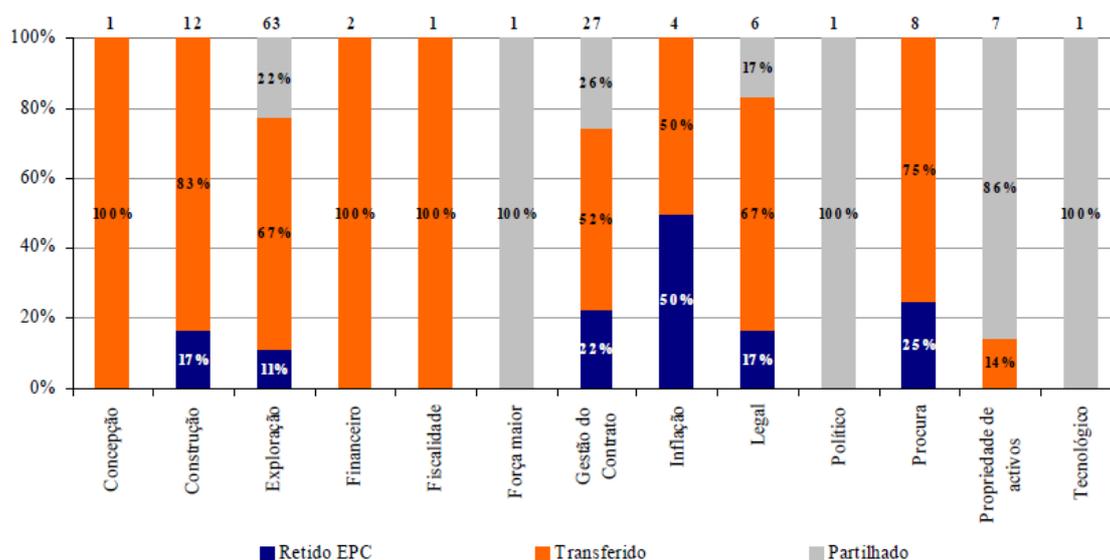
#### D) Matriz de Risco do Hospital de Vila Franca de Xira

Os riscos associados à exploração das atividades objeto 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 ativos 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



## 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. <sup>a</sup>
	Alterações unilaterais	construção	Público	Baixa	Médio	125. <sup>a</sup>
	Alterações nas obras ou realização de instalações adicionais solicitadas pela EPC	construção	Público	Baixa	Médio	92. <sup>a</sup>
Riscos de Exploração /Manutenção	Transmissão do Estabelecimento Hospitalar	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	57. <sup>a</sup> , 58. <sup>a</sup>
	Plano de Transmissão do Estabelecimento Hospitalar	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	59. <sup>a</sup>
	Pagamento antecipado da Parcela a Cargo do SNS estimada	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	48. <sup>a</sup>
	Valor previsível da Remuneração Base Anual da EGEd	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	102. <sup>a</sup> e Anexo VIII
	Remuneração pela actividade de Urgência	Operação	Público	Média	Reduzido	n.º 7 do Anexo VII
	Remuneração pela actividade de casos e actos específicos	Operação	Público	Baixa	Reduzido	n.º 10 do Anexo VII
	Desenvolvimento de outras actividades específicas	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	27. <sup>a</sup> e 51. <sup>a</sup>
	Actividade fora do Serviço Público de Saúde (relações contratuais com terceiros)	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	30. <sup>a</sup>
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEst	Operação	Público	Baixa	Reduzido	52. <sup>a</sup>
	Receitas de entidades relacionadas com a EGEd	Operação	Público	Baixa	Reduzido	100. <sup>a</sup>
Riscos Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	21. <sup>a</sup> e 22. <sup>a</sup>
	Fiscalização do Contrato pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	126. <sup>a</sup>
	St: acesso a informação pela EPC	Operação	Público	Baixa	Médio	18. <sup>a</sup> , n.º 6 da Cláusula 127. <sup>a</sup>
	Registo das falhas de desempenho	Operação	Público	Baixa	Médio	n.ºs 7, 8 e 9 da Cláusula 23. <sup>a</sup>
	Revisão dos parâmetros de desempenho	Operação	Partilhado	Média	Médio	n.ºs 2, 3 e 4 da Cláusula 23. <sup>a</sup>
	Modificação objectiva do Contrato de Gestão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	112. <sup>a</sup>
	Determinação da Produção Efectiva	Operação	Público	Baixa	Médio	38. <sup>a</sup> , 39. <sup>a</sup> , 40. <sup>a</sup> , 41. <sup>a</sup> , 42. <sup>a</sup> , 43. <sup>a</sup>
	Caução – prazo e valor	Operação	Público	Baixa	Reduzido	108. <sup>a</sup>
	Responsabilidade Subsidiária	Operação	Público	Baixa	Médio	109. <sup>a</sup>
	Ocorrência de sequestro, resgate, rescisão	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	116. <sup>a</sup> , 118. <sup>a</sup> , 119. <sup>a</sup> , 120. <sup>a</sup> , 121. <sup>a</sup>
Reposição do equilíbrio financeiro	Operação	Partilhado	Baixa	Médio	125. <sup>a</sup>	
Riscos de Procura	Transferência Indevida de Utentes	Operação	Público	Baixa	Reduzido	n.º 3 da Cláusula 55. <sup>a</sup>
	Risco da procura efectiva ser diferente da prevista	Operação	Partilhado	Média	Médio	38. <sup>a</sup> , 45. <sup>a</sup>
	Porcentagem da Produção Efectiva prestada a utentes fora da AI	Operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 10 e 11 da Cláusula 38. <sup>a</sup>
Riscos de Propriedade de Activos	Sucessão da EPC na posição de locatário	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 9 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Transmissão automática de Propriedade Intelectual	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 2 de Cláusula 11. <sup>a</sup>
	Operação de bens	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 7 e 8 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Alienação de bens móveis não essenciais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.ºs 10 de 11 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Reversão dos bens para a EPC	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 12 da Cláusula 10. <sup>a</sup>
	Restituição dos Edifícios Hospitalares Actuais	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	n.º 2 da Cláusula 79. <sup>a</sup>
Riscos Financeiros / Inflação	Revisão dos preços da EGEst: Inflação	Operação	Público	Elevada	Reduzido	n.º 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. <sup>a</sup>
	Vinculações societárias	construção / operação	Público	Baixa	Reduzido	12. <sup>a</sup>
	Alterações legislativas específicas	construção / operação	Público	Baixa	Médio	125. <sup>a</sup>
Riscos políticos	Instabilidade política	construção / operação	Partilhado	Baixa	Reduzido	125. <sup>a</sup>
Riscos de Força Maior	Força Maior	construção / operação	Partilhado	Baixa	Médio	124. <sup>a</sup> , 125. <sup>a</sup>

Fonte: ACSS

## 3.4. SECTOR SEGURANÇA E EMERGÊNCIA

### 3.4.1. MODELO DE PARCERIA E ACOMPANHAMENTO DOS CONTRATOS

O projeto referente ao Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP), objeto do contrato de parceria público-privada entre a SIRESP, SA e a atual Direção-Geral de Instalações e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, visa proceder à concepção, gestão e manutenção de um sistema integrado, de tecnologia trunking 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<sup>26</sup>.

Nos termos do referido contrato, este sistema encontra-se concebido de forma a permitir futuras atualizações, 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 Direção-Geral de Infraestruturas 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:

- À DGIE: a gestão e a fiscalização da execução do Contrato SIRESP, a ligação com as Entidades Utilizadoras, o apoio de 1ª 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.

---

<sup>26</sup> Em Dezembro de 2013 entrará em serviço na Região Autónoma dos Açores.

O processo de avaliação e acompanhamento é realizado pelo gestor de projeto. Mensalmente é elaborado um relatório de evolução do projecto.

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

### 3.4.2. FACTOS RELEVANTES - ANO 2011

O ano 2011 pode-se considerar como o ano da consolidação da atividade do projeto SIRESP, dado o forte crescimento no número de utilizadores verificado, facto este demonstrado pelo número de comunicações iniciadas que cresceu cerca de 17% entre o segundo semestre de 2010 e o primeiro semestre de 2011, e aproximadamente 14% do primeiro para o segundo semestre de 2011.

No ano de 2011, salientam-se os seguintes factos:

- Foram feitas as nomeações do Gestor do Projeto do Siresp, bem como dos outros elementos que constituem o grupo de trabalho (GNR, PSP, ANPC);
- Foram também nomeados os representantes da Comissão de Gestão e Segurança da Madeira (MAI, EMGFA e GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA);
- Foi iniciado processo junto da CNPD (Comissão Nacional de Proteção de Dados) para autorizar a rede SIRESP a proceder de forma legal às gravações das operações das várias Entidades Utilizadoras.

### 3.4.3. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

#### Quadro 3.4.3.1 – Evolução dos Encargos

Unidade: Milhões de euros

	2008	2009	2010	2011
SIRESP	28,4	38,7	43,6	47,4

Fonte: MAI - DGIE

### Quadro 3.4.3.2 – Encargos líquidos no exercício de 2011 face ao previsto

Unidade: Milhões de euros

Parceria	Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
	Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	Execução Total	%Exec.Total
SIRESP - Sistema Integrado de Rede Emergência e Segurança	45,1	47,4	-	-	47,4	105%
<b>Total</b>	<b>45,1</b>	<b>47,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47,4</b>	<b>105%</b>

Fonte: MAI/DGIE

Valores com IVA

O acréscimo de encargos líquidos face ao ano anterior é justificado pelo maior grau de desenvolvimento do projecto.

### 3.4.4. FLUXOS FINANCEIROS PLURIANUAIS FUTUROS

#### Quadro 3.4.4.1 – Encargos líquidos futuros

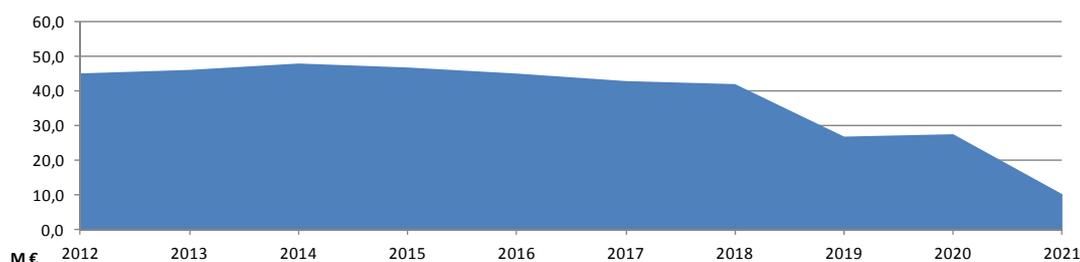
Unidade: Milhões de euros

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SIRESP	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 – Valor atualizado dos fluxos futuros

Unidade: Milhões de euros

Sector	Valor Actualizado Encargos	Valor Actualizado das Receitas	Valor Actualizado dos Encargos Líquidos
<b>Segurança</b>	<b>330</b>	<b>0</b>	<b>330</b>
SIRESP	330	0	330

Fonte: MAI/DGIE.

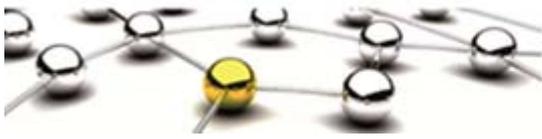


### 3.4.5. MATRIZ DE RISCO

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

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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	Nível 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 específicas	construção / operação	Público	Baixa	Médio
Riscos políticos	Indefinições quanto a políticas 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 projecto / construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte
	Guerras/tumultos	construção / operação	Partilhado	Baixa	Forte

Fonte: DGIE

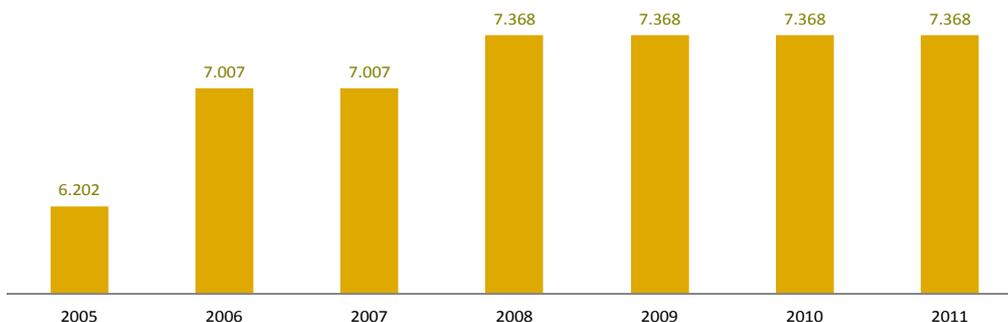


## 4. ANÁLISE SECTORIAL DAS CONCESSÕES

### Gráfico 4.0. Evolução do Investimento Estimado Acumulado

(Preços de 2012)

Unidade: 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 Gráfico 4.0, representa, em termos de investimento estimado acumulado, cerca de 7 368 milhões de euros.

### 4.1. SECTOR PORTUÁRIO

#### 4.1.1. 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 infraestruturas existentes ou a prestação de serviços, não envolvendo, por regra, a realização de investimentos significativos em novas infraestruturas.

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



## 4.1.2. FLUXOS FINANCEIROS HISTÓRICOS

### Quadro 4.1.2.1 – Fluxos Financeiros/Proveitos no exercício de 2011

Unidade: Milhões de euros

Concessões		Ano 2011 - Situação em 31.12.2011					
		Previsto	Corrente	Reequilíbrios	Proveitos	ExecuçãoTotal	%Exec.Total
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	-13,01	-	-	13,81	-13,81	106%
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	-2,94	-	-	3,56	-3,56	121%
	Silos de Leixões	-0,18	-	-	0,19	-0,19	106%
	Terminal Produtos Petrolíferos	-5,82	-	-	6,30	-6,30	108%
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	-0,09	-	-	0,08	-0,08	91%
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	-0,70	-	-	0,74	-0,74	106%
	Serviço de Descarga, Venda Expedição Pescado	-0,13	-	-	0,22	-0,22	167%
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	-0,03	-	-	0,02	-0,02	67%
	Exploração Turística-Hoteleira	-0,48	-	-	0,48	-0,48	100%
Exploração Restaurante e Bar	-0,11	-	-	0,12	-0,12	105%	
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	-0,31	-	-	0,34	-0,34	110%
	Serviço de Reboque Aveiro	-0,11	-	-	0,13	-0,13	118%
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	-2,48	-	-	2,68	-2,68	108%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	-6,53	-	-	7,19	-7,19	110%
	Terminal Multipurpose de Lisboa	-1,02	-	-	1,04	-1,04	102%
	Terminal Multiusos do Beato	-0,85	-	-	1,06	-1,06	125%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	-0,75	-	-	0,78	-0,78	104%
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	-0,81	-	-	0,81	-0,81	100%
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	-0,72	-	-	0,78	-0,78	108%
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	-0,57	-	-	0,54	-0,54	95%
	Terminal do Barreiro	-0,08	-	-	0,14	-0,14	175%
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	-0,35	-	-	0,34	-0,34	97%
Terminal do Seixal - Baía do Tejo	-0,03	-	-	0,04	-0,04	133%	
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	-1,72	-	-	1,94	-1,94	113%
	Terminal Multiusos Zona 2	-2,19	0,15	-	3,57	-3,42	156%
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	-0,30	-	-	0,40	-0,40	133%
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	-0,12	-	-	0,13	-0,13	108%
Sines	Terminal Contentores de Sines XXI	-0,70	-	-	0,84	-0,84	120%
	Terminal Multipurpose de Sines	-4,28	-	-	4,28	-4,28	100%
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	-0,38	-	-	0,46	-0,46	121%
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	-0,68	-	-	0,61	-0,61	90%
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	-7,71	-	-	7,72	-7,72	100%
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>-56,18</b>	<b>0,15</b>	<b>0,00</b>	<b>61,33</b>	<b>-61,18</b>	<b>109%</b>

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 2011, rendas no montante de 61,18 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 9% face ao previsto, devido a um aumento do tráfego internacional marítimo, o que evidencia um ligeiro crescimento da receita de 4%, face ao período homólogo.



## Quadro 4.1.2.2 – Fluxos financeiros no exercício de 2011 vs 2010

Unidade: Milhões de euros

Sector Portuário	Encargos Líquidos		
	2010	2011	%Variação
Terminal de Contentores de Leixões	-13,44	-13,81	3%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	-3,16	-3,56	13%
Silos de Leixões	-0,19	-0,19	3%
Terminal Produtos Petrolíferos	-6,62	-6,30	-5%
Terminal de Granéis Líquido Alimentares	-0,08	-0,08	0%
Terminal Expedição de Cimento a Granel	-0,68	-0,74	8%
Serviço de Descarga, Venda Expedição Pescado	-0,17	-0,22	29%
Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	-0,01	-0,02	-
Exploração Turística-Hoteleira	-0,48	-0,48	0%
Exploração Restaurante e Bar	-0,12	-0,12	0%
Terminal Sul Aveiro	-0,35	-0,34	-4%
Serviço de Reboque Aveiro	-0,08	-0,13	61%
Terminal de Contentores de Alcântara	-2,56	-2,68	5%
Terminal de Contentores de Santa Apolónia	-6,39	-7,19	13%
Terminal Multipurpose de Lisboa	-0,67	-1,04	54%
Terminal Multiusos do Beato	-0,85	-1,06	25%
Terminal Multiusos do Poço do Bispo	-0,80	-0,78	-2%
Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	-0,83	-0,81	-2%
Terminal de Granéis Alimentares da Beato	-0,84	-0,78	-7%
Terminal de Granéis Alimentares de Palença	-0,63	-0,54	-14%
Terminal do Barreiro	-0,10	-0,14	44%
Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	-0,32	-0,34	7%
Terminal do Seixal - Baía do Tejo	-0,21	-0,04	-80%
Terminal Multiusos Zona 1	-1,85	-1,94	5%
Terminal Multiusos Zona 2	-3,14	-3,42	9%
Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	-0,34	-0,40	19%
Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	-0,12	-0,13	9%
Terminal Contentores de Sines XXI	-0,53	-0,84	58%
Terminal Multipurpose de Sines	-4,25	-4,28	1%
Terminal de Petroleiro e Petroquímico	-0,39	-0,46	17%
Serviço de Reboque e Amarração Sines	-0,69	-0,61	-12%
Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	-7,72	-7,72	0%
<b>Total</b>	<b>-58,58</b>	<b>-61,18</b>	<b>4%</b>

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

#### 4.1.3. 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 4.1.3 – Fluxos financeiros previstos nos Casos Base das principais concessões

Unidade: Milhões de euros

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
<b>Total</b>	<b>28,27</b>	<b>29,89</b>	<b>26,79</b>	<b>33,19</b>	<b>34,39</b>	<b>35,65</b>	<b>36,97</b>	<b>37,86</b>	<b>38,77</b>	<b>31,82</b>

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
<b>Total</b>	<b>29,02</b>	<b>29,65</b>	<b>30,29</b>	<b>30,94</b>	<b>16,61</b>	<b>6,58</b>	<b>4,34</b>	<b>4,35</b>	<b>4,35</b>	<b>4,36</b>	<b>0,31</b>

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

#### 4.1.4. 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 4.1.4.1 - Concessão Terminal Contentores de Santa Apolónia

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 específicas		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		Partilhado	Baixa	Forte
	Resgate	Reversão	Público	Baixa	Forte
	Extinção do serviço		Público	Baixa	Forte
	Suspensão da Concessão (Emergência grave ou sequestro)		Público	Baixa	Forte

Fonte: Administrações Portuárias



#### Quadro 4.1.4.2 - Concessão Terminal Multipurpose de Lisboa

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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
Riscos financeiros	Assoreamento e dragagens de fundos	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Inflação		Privado	Média	Médio
	Taxas de juro		Privado	Baixa	Reduzido
	Taxas de câmbio		Privado	Média	Médio
Riscos legislativos	Incumprimento (default) perante os bancos	Operação	Privado	Baixa	Médio
	Alterações legislativas gerais		Público	Baixa	Reduzido
	Alterações legislativas específicas		Público	Baixa	Reduzido
Riscos de força maior	Alterações do Ordenamento do Território	Operação	Público	Baixa	Reduzido
	Catástrofes naturais		Público	Baixa	Forte
	Guerras/tumultos		Público	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias

#### Quadro 4.1.4.3 - Concessão Silos de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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
Risco de legislativo	Greves e problemas laborais	Operação	Privado	Baixa	Forte
	Alterações à Lei Geral	Operação	Privado	Baixa	
Riscos de força maior	Emergência grave	Operação	Privado	Baixa	Reduzido

Fonte: Administrações Portuárias



#### Quadro 4.1.4.4 - Concessão Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 4.1.4.5 - Concessão Terminal de Contentores de Leixões

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 4.1.4.6 - Concessão do Terminal Multiusos - Zona 2

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 4.1.4.7 - Concessão do Terminal Multiusos - Zona 1

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 Climáticas	Operação	Privado	Baixa	Reduzido
	Greves e Problemas Laborais	Operação	Partilhado	Média	Médio
	Avarias no Sistema de Informação	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 4.1.4.8 - Terminal de Contentores de Alcântara

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 movimentou 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 início ou na conclusão das obras (na libertação de edifícios e terraços)	Construção	Público	Baixa	Médio
Riscos de Construção	Atraso verificado na abertura e início 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 4.1.4.9 - 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	Nível 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
Riscos financeiros	Incumprimento dos níveis de qualidade	operação	Privado	Média	Forte
	Taxa de Juro	operação	Privado	Média	Médio
Riscos legislativos	Incumprimento perante bancos	operação	Privado	Baixa	Forte
	Alterações legislativas gerais	operação	Privado	Média	Médio
Riscos de força maior	Alterações legislativas específicas	operação	Privado	Média	Médio
	Catástrofes naturais/Guerras/Tumultos	operação	Público	Baixa	Forte

Fonte: Administrações Portuárias

### Quadro 4.1.4.10 - Concessão do Terminal Multipurpose do Porto de Sines

Tipo	Designação	Fase	Alocação	Nível 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 4.1.4.11 - 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 pedra 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

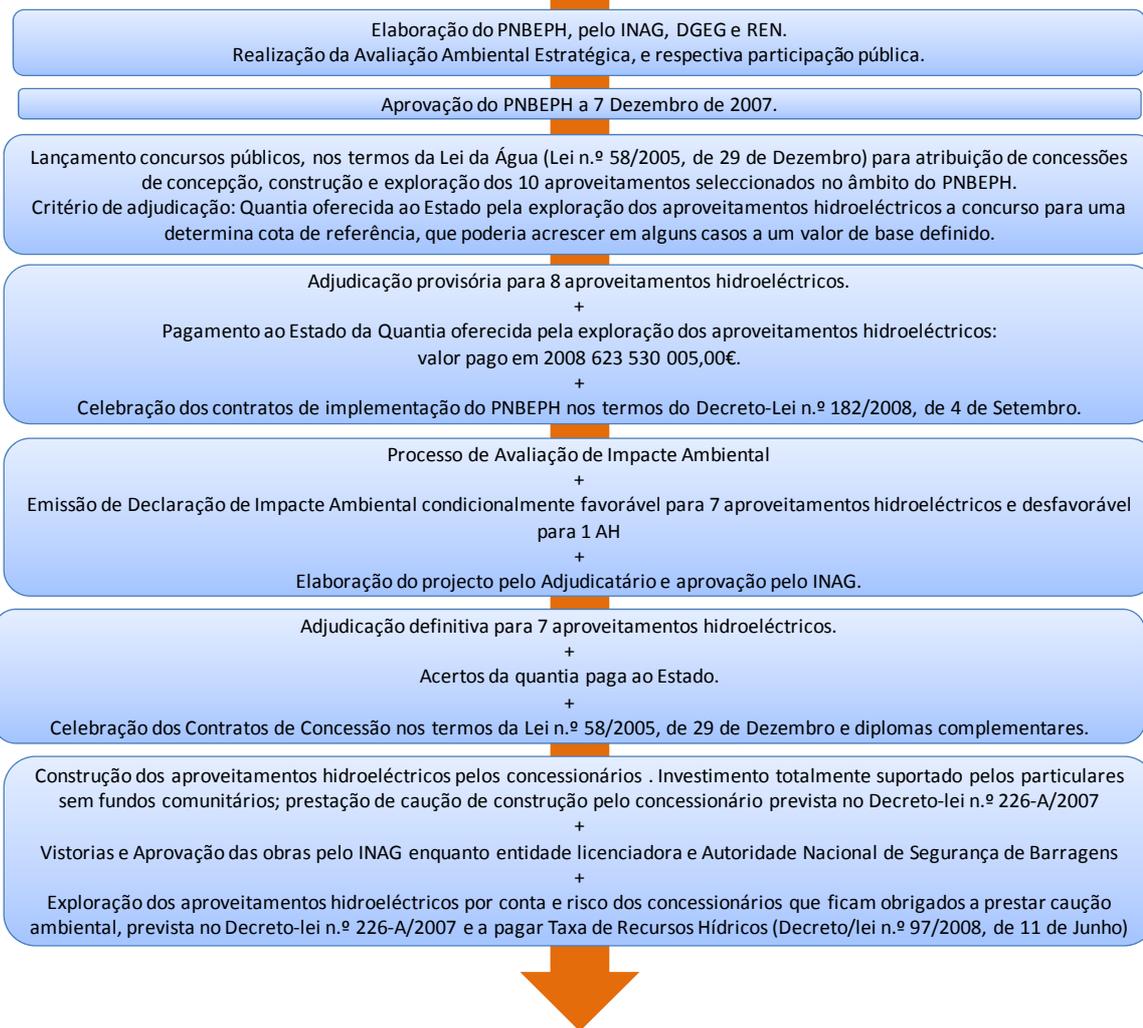
## 4.2. SECTOR ENERGÉTICO - HÍDRICAS

### 4.2.1. 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 623,5 milhões de euros (quadro 4.2.2.1).

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:



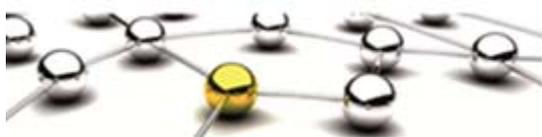
Tendo por referência os concursos concluídos até ao momento, no quadro infra ilustra-se a evolução de cada um dos procedimentos.



### Quadro 4.2.1.1 – Cronograma das adjudicações

Bacia Hidrográfica	AH	Adjudicação provisória	Processo AIA e pós AIA			Contrato de concessão
			DIA	RECAPE	Comissão de Acompanhamento Ambiental da Obra	
		31-03-2008	Cond. Favorável			
Douro	Foz Tua	Contrato de implementação assinado a 2008-12-16	11-05-2009	Emitido em 2010-08-31	Constituída	Assinado em 2011-01-14
		23-07-2008	Desfavorável 2010-06-21			
Douro	Padroselos	Contrato de implementação assinado a 2008-12-16				
		23-07-2008				
Douro	Gouvães	Contrato de implementação assinado a 2008-12-16				
		23-07-2008	Cond. Favorável 21-06-2010	Emitido em 2011-07-08 (minuta de contrato para aprovação)		previsto assinatura de contrato em 2012
Douro	Alto Tâmega	Contrato de implementação assinado a 2008-12-16				
		23-07-2008				
Douro	Daivões	Contrato de implementação assinado a 2008-12-16				
		2008-09-05 Contrato de implementação assinado a 2008-12-167	Cond. Favorável 30-04-2010	Emitido em 2011-08-17 (minuta de contrato para aprovação)		previsto assinatura de contrato em 2012
Douro	Fridão					
Vouga	Pinhosão	Não				
		2008-11-10 Contrato de implementação assinado a 2008-12-22	Cond. Favorável 26-07-2010	Emitido em 2011-10-04 (minuta de contrato para aprovação)		previsto assinatura de contrato em 2012
Mondego	Girabolhos					
		2008-09-05 Contrato de implementação assinado a	Cond. Favorável 26-04-2010	Emitido 2011-03-30 Pedido em análise		Pedido de suspensão
Tejo	Alvito					
Tejo	Almourol	Não				

Fonte: INAG – Instituto Nacional da Água



## 4.2.2. FLUXOS FINANCEIROS

### Quadro 4.2.2.1 – Fluxos na fase de adjudicação provisória

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

**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.<sup>a</sup> 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 4.2.2.2 – 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 4.2.2.3 – 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	(a)
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

Nota: a) Não deverá ocorrer qualquer retorno do dinheiro já pago ao Estado uma vez que o equilíbrio económico e financeiro da futura concessão praticamente se mantém devido ao novo modelo de funcionamento com 3 aproveitamentos.



### 4.2.3. MATRIZ DE RISCO

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

#### Quadro 4.2.3.1 – Matriz de Risco da Barragem da Foz do Tua

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

Fonte: Entidade Gestora do Contrato



### 4.3. SECTOR ENERGÉTICO – MINI-HÍDRICAS

Em 2010 foi estabelecido um **conjunto de procedimentos**<sup>27</sup> no âmbito do regime de implementação de pequenos aproveitamentos hidroeléctricos<sup>28</sup>, 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 infraestruturas hidráulicas, com reserva de capacidade de injeção 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 4.3.1 Projectos para a produção de energia hidroeléctrica - 1ª fase - 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
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>28 M €</b>	

**Fonte:** Entidades Gestoras dos Projectos

Na sequência do concurso<sup>29</sup> (1ª fase concursal) para a adjudicação dos contratos<sup>30</sup> de Implementação e de concessão destinados à captação de água do domínio público hídrico para a produção de energia hidroeléctrica e para a

<sup>27</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 72/2010 publicada a 10 de setembro.

<sup>28</sup> Decreto-Lei n.º 126/2010, de 23 de novembro.

<sup>29</sup> Decreto-Lei n.º 126/2010, de 23 de novembro.

<sup>30</sup> Estes contratos antecedem a realização dos projectos e as diligências para obtenção da declaração de impacto ambiental, são contratos numa fase prévia ao contrato de concessão de exploração.



concepção, construção/alteração, exploração e conservação das respectivas infraestruturas hidráulicas, foram assinados, em dezembro de 2010, 10 contratos de implementação, que geraram 25,9 milhões de euros de receita para o Estado no mesmo ano.

#### 4.3.2. 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 Zêzere	Soares da Costa Hidroenergia 1T, Lda	2,0
Lote 4T - Rio Zêzere/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

## 4.4. SECTOR ENERGÉTICO - GÁS NATURAL E SISTEMA ELÉCTRICO

### 4.4.1. 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.

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, infraestruturas, 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 infraestruturas 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 participações 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.



## 4.4.2. MATRIZ DE RISCO

### Quadro 4.4.2.1 – 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 climáticas	Sector Privado
	Ambiente	Sector Privado
Seleção 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 4.4.2.2 – 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 climáticas	Sector Privado
	Ambiente	Sector Privado
Seleção 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
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. ANÁLISE DOS FLUXOS DE CRÉDITO ÀS PPP

Dada a sua natureza, as PPP nacionais são financiadas em grande medida pelo sistema financeiro. Esta secção avalia brevemente a evolução recente do financiamento bancário a PPP e o impacto potencial nos fluxos de crédito à economia em termos agregados.

### Quadro 5.1. Situação da dívida no final de cada período ao sector financeiro residente a PPP

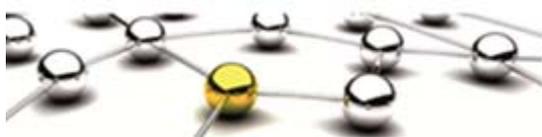
Prazo residual \ Período de referência	Dez-10	Dez-11	Mai-12
<b>Situação da dívida no final de cada período (por empréstimos concedidos pela Banca)</b>	<b>3.164</b>	<b>4.061</b>	<b>4.113</b>
Até 90 dias	97	176	198
De 90 a 180 dias	145	68	0
De 180 dias a 1 ano	48	61	10
De 1 a 5 anos	200	134	196
De 5 a 25 anos	2.012	2.793	3.636
Mais de 25 anos	190	175	9
Indeterminado	471	654	63
<b>Situação da dívida no final de cada período ( por empréstimos de Outras instituições de crédito)</b>	<b>316</b>	<b>16</b>	<b>15</b>
Até 90 dias	0	0	0
De 90 a 180 dias	316	0	0
De 180 dias a 1 ano	0	0	0
De 1 a 5 anos	0	5	5
De 5 a 25 anos	0	10	10
Mais de 25 anos	0	0	0
Indeterminado	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3.480</b>	<b>4.077</b>	<b>4.128</b>
<b>Por sector de atividade económica</b>	<b>Dez-10</b>	<b>Dez-11</b>	<b>Mai-12</b>
F - Construção	350	831	961
H - Transportes e armazenagem	2.611	2.165	2.001
K - Atividades financeiras e de seguros	32	40	16
M - Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	479	998	1.093
Q - Atividades de saúde humana e apoio social	8	44	56
<b>Total</b>	<b>3.480</b>	<b>4.077</b>	<b>4.128</b>

Fonte: Banco de Portugal (Central de Responsabilidades de Crédito)

#### Notas:

Valores nominais, excluindo juros corridos. Exclui *factoring* sem recurso.

A maturidade residual indeterminada encontra-se essencialmente associada a determinados tipos de produtos financeiros, tais como descobertos bancários, contas correntes e linhas de crédito.



## Quadro 5.2. Empréstimos concedidos pelo exterior a PPP

Milhões de euros	
Mai-12	
Empréstimos concedidos	3.837
d.a. BEI	2.904
memo:	
peso BEI no conjunto da dívida interna e externa	36%

O Quadro 5.1 apresenta o stock de empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente a PPP no passado recente, com uma desagregação por maturidade residual e por sector. Note-se que, de acordo com informação do Banco de Portugal, nenhuma destas entidades emitiu títulos de dívida, pelo que as séries correspondem também ao crédito total concedido pelo sector financeiro residente. O Quadro 5.2 complementa esta informação com os empréstimos concedidos por não residentes às PPP, incluindo o Banco Europeu de Investimento (BEI).

Um problema que importa sublinhar à partida é que estes dados se referem estritamente ao financiamento das entidades identificadas como PPP pela Direção Geral do Tesouro e Finanças para efeitos do presente relatório<sup>31</sup>. O financiamento indireto das empresas envolvidas em cada projeto de PPP – quer por residentes quer por não residentes – não é captado nestes dados. A análise que se segue deve assim ser interpretada tendo presente esta fragilidade.

Em maio de 2012, o stock de empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente às PPP ascendia a €4.1 mil milhões, um nível basicamente inalterado desde dezembro de 2011 e €600 milhões acima do registado em dezembro de 2010 (representando um acréscimo de 17%). Estes empréstimos foram na quase totalidade concedidos por bancos, com um montante negligenciável associado a outras instituições de crédito. Refira-se ainda que não tem havido vendas significativas destes créditos. A maturidade residual dos empréstimos é bastante

<sup>31</sup> Este conjunto de entidades não inclui PPPs da Administração Regional e Local, como sejam, por exemplo, a Via Litoral e a Via Expresso da Administração Regional da Madeira.

longa, com quase 90 por cento dos empréstimos com maturidade residual entre 5 e 25 anos. Em termos sectoriais, de acordo com a classificação estatística, os empréstimos concentram-se nos sectores dos transportes, construção e atividades de consultoria e científicas. Por seu turno, em maio de 2012, o stock de empréstimos concedidos por não residentes a PPPs ascendia a €3.8 mil milhões, dos quais €2.9 mil milhões foram concedidos pelo BEI.

Dada a ausência de um contra factual sólido, qualquer avaliação do impacto da concessão de crédito às PPPs sobre a afetação de crédito e sobre eventuais efeitos de crowding-out é necessariamente especulativa. Não obstante, a informação acima descrita permite a identificação de algumas ideias importantes neste âmbito.

Em primeiro lugar, importa sublinhar que os empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente às PPPs ascendem a cerca de 3.7 por cento do total de empréstimos concedidos pelo sector financeiro às empresas não financeiras. Conjugando o peso relativamente pequeno destes empréstimos com a sua maturidade residual longa, é possível concluir que não será de esperar um impacto muito significativo destes empréstimos sobre a afectação global do crédito concedido pelo setor financeiro no futuro. Naturalmente, as maturidades longas destes empréstimos implicam que haverá alguma persistência na composição da distribuição do crédito, enviesada a favor da decomposição sectorial dos atuais empréstimos a PPPs. De facto, sendo os empréstimos de residentes genericamente de longo prazo e normalmente sem cláusulas de vencimento antecipado (exceto em caso de incumprimento), a possibilidade de redirecionar os fundos para outras aplicações no curto prazo só poderá advir da venda de empréstimos, sendo que esta possibilidade enfrenta diversas dificuldades na atual conjuntura.

Em segundo lugar, é importante notar que quase metade dos empréstimos totais a PPPs advém de não residentes. Apesar de não haver uma desagregação destes empréstimos por maturidade residual, o quadro 2 sugere que cerca de 75 por cento destes empréstimos são do BEI, pelo que deverão apresentar uma maturidade de longo prazo (partilhando assim as características acima referidas para os empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente). Neste âmbito, importa referir que o reforço das exigências de colateral pelo BEI (em

consequência do downgrade dos bancos portugueses) cria um risco potencial de crowding-out no caso de os bancos não conseguirem manter os seus buffers de colateral para financiamento junto do Eurosistema.

Em conclusão, num quadro em que os bancos reforçaram recentemente os seus níveis de capital e de liquidez – e na ausência de materialização de riscos associados a potenciais desenvolvimentos adversos em termos de colateral e de vencimentos antecipados por bancos estrangeiros – não será de esperar que o stock de crédito concedido às PPPs tenha um impacto prospetivo significativo nos fluxos de crédito à economia.



## 6. ANEXOS

### Quadro 6.1. Quadro das PPP e Concessões analisadas

PARCERIAS		(*) Investimento (preços de 2012) Milhões de Euros				
Sector	Concessão	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento*	
T r a n s p o r t e  ( 3 )	Concessão Lusoponte	Lusoponte – Conc. para a Travessia do Tejo em Lisboa, SA	1995	30	1331	
	Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto Estradas do Norte, SA	1999	36	1217	
	Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico, SA	1999	30	628	
	Concessão Brisa	Brisa – Auto-Estradas de Portugal, SA	2000	35	2781	
	Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-estradas do Litoral, SA	2004	30	648	
	Concessão da Beira Interior (IP2/IP6)	Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior, SA	1999	30	870	
	Concessão da Costa de Prata (IC1/IP5)	Ascendi Costa de Prata – Auto Estradas da Costa de Prata, S	2000	30	431	
	Concessão do Algarve (IC4/IP1)	Euroscut – Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, SA	2000	30	307	
	Concessão Interior Norte (IP3)	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, SA	2000	30	678	
	Concessão das Beiras Litoral e Alta (IP5)	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto Est. das Beiras Litoral e Alta, SA	2001	30	925	
	Concessão Norte Litoral (IP9/IC1)	Euroscut Norte – Soc. Concessionária da SCUT do Norte Litoral, SA	2001	30	410	
	Concessão Grande Porto (IP4/IC24)	Ascendi Grande Porto – Auto Estradas do Grande Porto, SA	2002	30	613	
	Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto Estradas da Grande Lisboa, SA	2007	30	196	
	Subconcessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, SA	2007	27	845	
	Subconcessão AE Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, SA	2008	30	568	
	Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro, SA	2008	30	680	
	S a ú d e  ( 3 )	Concessão Tunel do Marão	Auto Estrada do Marão, SA	2008	30	369
		Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Soc. Port. para a Construção e Exploração Rodoviária, SA	2009	30	408
Subconcessão Baixo Tejo		VBT – Vias do Baixo Tejo, SA	2009	30	288	
Subconcessão Litoral Oeste		AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, SA	2009	30	474	
Subconcessão Algarve Litoral		Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	176	
Subconcessão Pinhal Interior		Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, SA	2010	30	1010	
Metro Sul Tejo (1)		MTS,SA	2002	30	346	
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (2)		Fertagus,SA	1999	11+9	1246	
S e g . ( 3 )		Gestão do Centro de Atendimento do SNS	LCS,SA	2006	4	4
		Gestão Centro Medicina Física Reabilitação Sul	GP Saúde	2006	7	3
		Gestão do H. Braga - Ent. Gestora do Edifício	Escala Braga, Gestora do Edifício SA	2009	30	130
		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	17	
	Gestão H. Cascais - Ent. Gestora do Edifício	TDHOSP,SA	2008	30	59	
	Gestão H. Loures-Ent. Gestora Estabelecimento	SGHL - Soc. Gestora do Hospital de Loures SA	2009	10	31	
	Gestão H. Loures - Ent. Gestora do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício SA	2009	30	90	
S e g . ( 3 )	Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	2010	30	80	
	Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora Estabelecimento	Escala Vila Franca – Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	3	
S e g . ( 3 )	SIRESP	SIRESP - Redes digitais de Seg. e Emergência	2006	15	125	

#### Observações:

- (1) Investimento em Infraestruturas 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, infraestruturas e expropriações.
- (4) Contrato prorrogado em agosto de 2011.
- (5) 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)



PARCERIAS

(\*) Investimento (preços de 2012) Milhões de Euros

Sector	Concessão	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento*
H i d r i c o	Barragem de Foz Tua	EDP	2008	75	360
	<b>Armaz. Subterrâneo de Gás Natural (Guarda)</b>	Transgás Armazenagem, SA	2006	40	31
E n e r g i a	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Lisboa)</b>	Lisboagás GDL Soc. Dist. Gás Natural de Lisboa, SA	2008	40	613
	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Centro)</b>	Lusitaniagás - Comp. Gás do Centro, SA	2008	40	307
	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Setúbal)</b>	Seitgás - Soc. Prod. Distrib. Gás, SA	2008	40	169
	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Porto)</b>	Portgás - Soc. Prod. Distrib. Gás, SA	2008	40	326
	<b>Armaz. Regasificação de Gás Natural (Sines)</b>	REN Atlântico, SA	2006	40	225
	<b>Armaz. Subterrâneo Gás Natural (Guarda, Pombal)</b>	REN Armazenagem, SA	2006	40	122
	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Beiras)</b>	Beiragás- Companhia Gás das Beiras, SA	2008	40	73
	<b>Distribuição Regional de Gás Natural (Vale do Tejo)</b>	Tagusgás - Empresa Gás Vale do Tejo, SA	2008	40	71
	<b>Gestão Rede Nacional Transporte de Gás Natural</b>	REN Gasodutos, SA	2006	40	798
	<b>Rede Eléctrica Nacional</b>	REN-Rede Eléctrica Nacional, SA	2007	50	1369
<b>Exploração da Rede Nac. Distribuição de elect.</b>	EDP-Distribuição Energia, SA	2006	35	1917	
P o r t u g á l	<b>Terminal de Contentores de Leixões</b>	Terminal de Contentores de Leixões SA	2000	25	92
	<b>Terminal de Carga a Granel de Leixões</b>	Terminal de Carga Geral e de Graneis de Leixões SA	2001	25	55
	<b>Silos de Leixões</b>	Silos de Leixões, unipessoal Lda	2007	25	7
	<b>Terminal Produtos Petrolíferos</b>	Petrogal, SA	2006	25	n.d.
	<b>Terminal de Granéis Líquido Alimentares</b>	E.D. & F. Man Portugal Lda	2001	15	n.d.
	<b>Terminal Expedição de Cimento a Granel</b>	SECIL - Comp. Geral de Cal e Cimento, SA	2001	15	n.d.
	<b>Serviço de Descarga, Venda e Expedição de Pescado</b>	Docapesca - Portos e Lotas SA	1995	25	n.d.
	<b>Instalações de Apoio à Navegação de Recreio</b>	Marina de Leixões - Associação de Clubes	1985	25	n.d.
	<b>Exploração Turística-Hoteleira</b>	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.
	<b>Exploração Restaurante e Bar</b>	Companhia de Cervejas Portuárias, SA	2000	20	n.d.
	<b>Terminal Sul Aveiro</b>	Socarpor - Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	9
	<b>Serviço de Reboque Aveiro</b>	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2004	10	3
	<b>Terminal de Contentores de Alcântara</b>	Liscont - Operadores de Contentores SA	1985	57	n.d.
	<b>Terminal de Contentores de Santa Apolónia</b>	Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	2001	20	82
	<b>Terminal Multipurpose de Lisboa</b>	Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, SA	1995	15	n.p.
	<b>Terminal Multiusos do Beato</b>	TMB - Terminal Multiusos do Beato Op. Portuárias, SA	2000	20	10
	<b>Terminal Multiusos do Poço do Bispo</b>	Empresa de Tráfego e Estiva, SA	2000	20	4
	<b>Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria</b>	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	<b>Terminal de Granéis Alimentares da Beato</b>	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	n.p.
	<b>Terminal de Granéis Alimentares de Palença</b>	Sovena Oilseeds Portugal, S.A.	1995	30	n.p.
	<b>Terminal do Barreiro</b>	ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, SA	1995	30	n.p.
	<b>Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro</b>	LBC - TANQUIPOR, S.A.	1995	30	n.p.
	<b>Terminal do Seixal - Baía do Tejo</b>	Baía do Tejo, S.A.	1995	30	n.p.
	<b>Terminal Multiusos Zona 1</b>	Tersado - Terminais Portuários do Sado, SA	2004	20	14
	<b>Terminal Multiusos Zona 2</b>	Sadoport - Terminal Marítimo do Sado, SA	2004	20	17
	<b>Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal</b>	Sapec - Terminais Portuários, SA	1995	25	9
	<b>Terminal de Granéis Liq. De Setúbal</b>	Sapec - Terminais Portuários, SA	2003	25	5
	<b>Terminal Contentores de Sines XXI</b>	PSA Sines - Terminal de Contentores, SA	1999	30	477
	<b>Terminal Multipurpose de Sines</b>	Portsines - Terminal Multipurpose de Sines, SA	1992	25	204
	<b>Terminal de Petróleo e Petroquímico</b>	Petróleos de Portugal - Petrogal, SA	2003	10	n.d.
	<b>Serviço de Reboque e Amarração Sines</b>	Reboport-Soc.Portuguesa Reboques Marítimos, SA	2002	20	n.d.
	<b>Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos</b>	CLT - Companhia Logística de Terminais Marítimos, SA	2008	30	n.d.

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