



Boletim Trimestral de Concessões – 3.º Trimestre de 2014

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

## Conteúdos

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Factos relevantes.....</b>	<b>8</b>
2.1 Sector Energético.....	8
2.1.1 Aquisição pela REN SGPS da concessão de armazenamento subterrâneo de gás natural da Galp Energia.....	8
2.1.2 Cessão da posição contratual da Petrobrás em áreas de concessão na bacia do Alentejo	8
2.2 Sector das Águas e Resíduos.....	9
2.2.1 Entrada em operação da ETAR de Paço de Sousa.....	9
2.2.2 Reprivatização da EGF.....	9
2.3 Sector Portuário.....	11
2.3.1 Processo de renegociação dos contratos de concessão portuária.....	11
2.3.2 Assinatura do Contrato de Concessão do Terminal de Cruzeiros de Lisboa.....	12
2.3.3 Lançamento do Concurso Público relativo à concessão do Terminal Multipurpose de Lisboa (TML).....	13
2.4 Sector dos Transportes.....	13
2.4.1 Lançamento do Concurso Público de Subconcessão dos Sistemas de Transporte do Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.....	13
2.4.2 Subconcessão da Carris e do Metropolitano de Lisboa.....	15
<b>3. Fluxos Financeiros no Sector Portuário.....</b>	<b>16</b>
3.1 Tipologia dos fluxos financeiros.....	16
3.2 Evolução dos fluxos financeiros.....	16
<b>4. Anexos.....</b>	<b>22</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias.....	7
Quadro 2 – Alterações às Concessões dos Resíduos.....	11
Quadro 3 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias.....	17
Quadro 4 – Receitas acumuladas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias .....	19
Quadro 5 – Receitas da administração portuária por concessão .....	21
Quadro 6 – Identificação das concessões das Águas.....	22
Quadro 7 – Identificação das concessões dos Resíduos .....	22
Quadro 8 – Identificação das concessões no sector dos Portos .....	23
Quadro 9 – Identificação das concessões para o Gás Natural.....	24
Quadro 10 – Identificação das concessões para a Eletricidade .....	24
Quadro 11 – Identificação da concessão Hídrica.....	24
Quadro 12 – Identificação da concessão Aeroportuária.....	25
Quadro 13 – Carga total movimentada nos terminais portuários concessionados no 3.º trimestre de 2014 e respetiva variação homóloga.....	25
Quadro 14 – Movimento de carga contentorizada nos terminais portuários concessionados no 3.º trimestre de 2014 e respetiva variação homóloga.....	26

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Distribuição do total das rendas de concessão portuária por porto no 3.º trimestre de 2014.....	18
Gráfico 2 – Evolução da receita acumulada por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	19

## Siglas

3T 2014	3.º Trimestre de 2014
2014P	Previsão para 2014
AC 2014	Valor acumulado dos primeiros 9 meses de 2014
AC 2013	Valor acumulado dos primeiros 9 meses de 2013
AdP, S.A.	Águas de Portugal, S.A.
AdP	Águas de Portugal
ANA, S.A.	Aeroportos de Portugal, S.A.
DGEG	Direção-Geral de Energia e Geologia
DRE	Diário da República Eletrónico
EGF	Empresa Geral do Fomento, S.A.
ERSAR	Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos
ETAR	Estação de Tratamento de Águas Residuais
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
M€	Milhões de Euros
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
Parpública	Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A.
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
PNAEE	Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética
PNAER	Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis
REN	Rede Elétrica Nacional
REN SGPS	REN – Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A.
SGPS	Sociedade Gestora de Participações Sociais
SNGN	Sistema Nacional de Gás Natural
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2014/2013	(ou $\Delta$ 2014/2013) Variação ocorrida entre o ano de 2014 e o ano de 2013

## Notas metodológicas

No presente boletim trimestral são apresentados, de forma sistemática, os valores dos encargos e das receitas com as concessões de diversos sectores de atividade (nomeadamente, águas, resíduos, sector energético, portos e aeroportos).

Os valores dos fluxos financeiros indicados no presente boletim foram recolhidos junto das entidades gestoras dos contratos públicos e nos respetivos *websites* e/ou boletins/relatórios de atividade.

Com efeito, a responsabilidade pela veracidade e coerência dos dados e valores aqui apresentados é, em primeira instância, das respetivas entidades gestoras que os disponibilizaram.

No âmbito da análise e leitura dos valores objeto do presente boletim, importa tomar em consideração o seguinte:

- Os valores incluem IVA à taxa legal em vigor; e
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

## 1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, tal como criada pelo Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta, por solicitação expressa da mencionada tutela, o boletim informativo das concessões, relativo ao 3.º trimestre de 2014, o qual procura fornecer uma visão sumária e sistematizada da informação considerada relevante em determinadas concessões dos sectores portuário, energético, das águas e resíduos e aeroportuário, sem prejuízo de demais publicações ou informação da responsabilidade de outras entidades competentes em cada um dos mencionados sectores.

No 3.º trimestre de 2014, e no que ao sector portuário diz respeito, cumpre destacar que, no âmbito das comissões criadas para negociação dos contratos de concessão portuária das administrações portuárias do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, foram já apresentados relatórios intercalares ao Governo, relativamente às concessões que operam nos portos do Douro e Leixões e de Setúbal, tendo sido, posteriormente solicitado pelo Governo à Comissão, a realização de estudos adicionais visando avaliar a sustentabilidade económico-financeira de alguns investimentos de expansão nas áreas concessionadas do porto do Douro e Leixões, estudos esses que se encontram em curso. Durante o 3.º trimestre realça-se também a constituição da Comissão de Negociação encarregue de desenvolver um processo de negociação relativamente à Concessão do Terminal XXI<sup>1</sup>, no porto de Sines, cujos trabalhos se encontram em curso, aguardando-se uma resposta da Concessionária a uma proposta de alteração contratual formulada pela Comissão de Negociação.

Ainda na área das concessões portuárias, e no trimestre em apreço, importa mencionar a celebração do contrato de concessão relativo ao novo terminal de cruzeiros de Lisboa, com o consórcio liderado pela Global Liman Isletmeleri, uma empresa turca que investe, desenvolve e opera um portfólio alargado de terminais comerciais e de cruzeiros na Turquia e a nível internacional.

No âmbito do sector das águas e resíduos, realça-se a continuação, durante o trimestre em análise, do processo de privatização do Grupo EGF. Neste contexto, merece relevo a publicação, em julho último, dos decretos-lei que vieram promover as alterações a cada uma das concessões da EGF, nomeadamente, através da fixação de uma data uniforme de fim dos contratos – o ano de 2034 –, data essa que representa uma extensão do prazo de concessão para a grande maioria das concessões, com exceção da Resinorte, da Valnor e da Valorsul.

No que concerne aos fluxos financeiros do sector público com as concessões, destacam-se as receitas relativas ao sector portuário, referentes sobretudo às rendas pagas pelas concessionárias dos diferentes terminais portuários existentes em cada um dos portos analisados (os portos do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e de Sines), tendo por base o estabelecido nos contratos de concessão celebrados entre estas e as respetivas autoridades portuárias.

---

<sup>1</sup> Através do Despacho n.º 9619/2014, de 17 de julho, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2014.

Com efeito, no trimestre em apreço, as receitas das administrações portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram um incremento de 4% face ao trimestre homólogo de 2013, ascendendo a 17.978 milhares de euros. Esta evolução pode ser justificada, em grande medida, pela tendência de crescimento a que se assistiu ao nível do movimento global de mercadorias (incluindo as contentorizadas) nos terminais concessionados dos portos de Aveiro, Setúbal e Sines<sup>2</sup>. Para a justificação do crescimento observado ao nível das rendas relativas às concessões portuárias acresce ainda o impacto de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores, nomeadamente as diferenças ao nível da cadência de pagamentos das concessionárias (tal como verificado, nomeadamente, no porto de Lisboa).

O porto do Douro e Leixões manteve-se como a única exceção à tendência positiva observada no trimestre em análise, porquanto se assistiu, neste porto, a uma redução, seja em termos de receitas portuárias (de 2%), seja ao nível da movimentação de mercadorias (de 9%).

**Quadro 1 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias**

*Valores em milhares de euros*

Sector Portuário	1T 2014	2T 2014	3T 2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T 2014 / 3T 2013
<b>Douro e Leixões</b>	7.559	7.664	6.567	37%	6.723	-2%
<b>Sines</b>	3.671	4.534	5.199	29%	4.706	10%
<b>Lisboa</b>	3.341	4.286	4.384	24%	4.103	7%
<b>Setúbal</b>	1.632	1.682	1.696	9%	1.580	7%
<b>Aveiro</b>	112	97	132	1%	111	19%
<b>Total</b>	<b>16.316</b>	<b>18.264</b>	<b>17.978</b>	<b>100%</b>	<b>17.223</b>	<b>4%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

<sup>2</sup> Tal como se apresenta no *Quadro 13* dos anexos deste boletim.

## 2. Factos relevantes

### 2.1 Sector Energético

#### 2.1.1 Aquisição pela REN SGPS da concessão de armazenamento subterrâneo de gás natural da Galp Energia

A REN Armazenagem, S.A. (empresa integralmente detida pela REN SGPS) exerce a atividade concessionada de armazenamento subterrâneo de gás natural em Portugal. A Galp Energia, através da sua subsidiária Transgás Armazenagem Sociedade Portuguesa de Armazenagem de Gás Natural, S.A., detém igualmente uma concessão de armazenamento subterrâneo de Gás Natural localizada no Carriço, no concelho de Pombal.

A REN SGPS comunicou à CMVM, a 28 de julho de 2014, que chegou a acordou com a Galp Energia para o trespasse parcial da concessão da Transgás Armazenagem por um preço de 71,7 milhões de euros (valor sujeito a ajustamento em função da data de conclusão da transação). O acordo celebrado inclui a transferência, para a REN Armazenagem, das duas cavidades de armazenamento e dos direitos de construção de duas cavidades adicionais detidos pela Transgás, bem como de todos os direitos e obrigações associados a estes ativos.

A concretização desta operação encontra-se, no entanto, sujeita às devidas autorizações das entidades reguladoras, o que, de acordo com a REN SGPS, é expectável que venha a ocorrer até ao final do presente ano. Com a consumação da transação o Grupo REN passará a deter a *“totalidade das infraestruturas de armazenamento subterrâneo de gás natural atualmente em exploração em território nacional”*.

#### 2.1.2 Cessão da posição contratual da Petrobrás em áreas de concessão na bacia do Alentejo

A Petrobras, Operadora do Consórcio Petrobras/Galp nas áreas de concessão “Lavagante”, “Santola” e “Gamba”, da Bacia do Alentejo, requereu autorização para transmitir a sua posição contratual para a Galp, ficando esta última a assumir-se como Operadora e detentora de 100% das concessões. A Petrobras comunicou que, de qualquer modo, se exonera dos contratos das áreas de concessão da Bacia do Alentejo (a produzir efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 2014).

A transmissão contratual foi aprovada pelo Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, tendo as respetivas Adendas aos Contratos sido assinadas em Setembro de 2014.



## 2.2 Sector das Águas e Resíduos

### 2.2.1 Entrada em operação da ETAR de Paço de Sousa

Durante o trimestre em apreço ocorreu a entrada em operação, em modo experimental, da ETAR de Paço de Sousa, localizada em Penafiel. Esta nova infraestrutura vem substituir a ETAR de Paredes, que já foi desativada.

A ETAR de Paço de Sousa foi desenvolvida pela SIMDOURO<sup>3</sup> (empresa detida em 51% pelo Grupo AdP), com o objetivo de melhorar a qualidade das águas superficiais da região, tendo sido dimensionada para servir uma população de 65 mil habitantes pertencentes aos municípios de Paredes e Penafiel.

O investimento nesta infraestrutura ascendeu a 8 milhões de euros, maioritariamente financiados por fundos comunitários, e enquadra-se no plano de investimentos da SIMDOURO para a região da Bacia do Sousa, plano este que deverá implicar, segundo estimativas da empresa, um encargo superior a 17 milhões de euros, no período compreendido entre 2010 e 2015.

O plano de investimentos referido respeita ao novo Sistema de Saneamento da Bacia do Sousa, o qual prevê, para além da já mencionada desativação da ETAR de Paredes, a futura desativação das ETAR de Baltar, Besteiros e Bitarães no município de Paredes e da ETAR de Milhundos no município de Penafiel, para além da construção de 50 km de intercetores, de 2,3 km de condutas elevatórias e de duas estações elevatórias.

### 2.2.2 Reprivatização da EGF

O processo de reprivatização da EGF (a sub-holding do grupo AdP responsável pela gestão integrada de resíduos sólidos urbanos), foi lançado pelo Governo no 1.º trimestre do ano<sup>4</sup>, foi aprovado por resolução do Conselho de Ministros<sup>5</sup>, tendo o caderno de encargos que regula os termos do concurso público mediante o qual será realizada a mencionada reprivatização sido aprovado no 2º trimestre de 2014. Através da referida resolução, o Conselho de Ministros veio determinar, entre outros aspetos, (i) a alienação das ações representativas de 100% do capital social da EGF, estabelecendo que 5% deste capital deverá ficar reservado à aquisição por parte dos trabalhadores da EGF; e (ii) a abertura formal do concurso público através do qual será realizada a operação de reprivatização; (iii) as fases deste procedimento; (iii) os requisitos exigidos aos concorrentes; e (iv) os critérios de seleção dos concorrentes e de avaliação das propostas.

<sup>3</sup> A SIMDOURO foi criada pelo Decreto-Lei n.º 312/2009 de 27 de outubro, tendo-lhe sido atribuída, ao abrigo desse mesmo decreto, a concessão do sistema multimunicipal de saneamento do grande Porto, sendo esta empresa responsável pelo tratamento das águas residuais de 520 mil habitantes equivalentes.

<sup>4</sup> Através do Decreto-Lei n.º 45/2014, de 20 de março, e em cumprimento de um dos compromissos assumidos pelo Governo Português no âmbito do PAEF.

<sup>5</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2014, de 8 de abril.

Dos 7 concorrentes<sup>6</sup> convidados a apresentarem uma proposta vinculativa<sup>7</sup> apenas os seguintes 4 o fizeram até à data limite de entrega das referidas propostas (31 de julho de 2014): (i) a Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.; (ii) a Indaver NV; (iii) o agrupamento constituído pelas empresas Suma - Serviços Urbanos e Meio Ambiente, S.A., Mota - Engil Ambiente e Serviços, SGPS, S.A, Urbaser, S.A., Novaflex – Técnicas do Ambiente, S.A. e Suma (Esposende) – Serviços Urbanos e Meio Ambiente, Lda. (doravante “Agrupamento SUMA”); e, (iv) a DST – SGPS, S.A..

Posteriormente, e de acordo com o estabelecido no caderno de encargos, a Parpública e a AdP elaboraram um relatório de avaliação das propostas, no qual ficou estabelecida uma hierarquização dos concorrentes tendo em consideração os critérios de avaliação das propostas estabelecidos no caderno de encargos. A versão final do relatório foi submetida à Comissão Especial de Acompanhamento do processo de reprivatização da EGF, tendo a referida comissão atestado a “regularidade, imparcialidade e transparência do concurso público”. Considerando as conclusões do relatório final de apreciação do mérito das propostas dos concorrentes e o parecer da Comissão Especial de Acompanhamento, o Conselho de Ministros considerou ser possível identificar a melhor proposta entre as quatro submetidas, pelo que, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 55-B/2014, de 18 de setembro, foi selecionado o Agrupamento SUMA como vencedor do concurso público de reprivatização da EGF. Os critérios principais que conduziram à seleção do Agrupamento SUMA como vencedor do concurso público englobam, para além do projeto estratégico, *know-how* e capacidade técnica, também o preço apresentando para aquisição das ações, o qual ascendeu a 149,9 milhões de euros.

A efetiva transmissão das ações no âmbito da reprivatização da EGF, ocorrerá uma vez verificadas as condições formais necessárias à concretização final da transação em cumprimento do enquadramento legal aplicável, no seguimento do concurso público internacional concluído em 2014.

No que respeita ao prazo da concessão, importa mencionar que o governo estabeleceu como prazo comum a todas as concessões detidas pela EGF o dia 31 de dezembro de 2034, tendo sido realizadas, durante o mês de julho, as necessárias alterações aos quadros legais e aos estatutos das diferentes concessões, em conformidade não só com as alterações mencionadas, nomeadamente em termos de prazo das concessões, mas também com a atual redação do Código das Sociedades Comerciais.

De forma a garantir que a entrada de capitais privados nas entidades gestoras não irá afetar a prestação do serviço público, o novo enquadramento legal, aprovado para cada uma das concessões (conforme decretos-lei referidos no *Quadro 2* infra), introduziu ainda (i) a obrigação de prestação de uma caução, equivalente a 5% do valor do volume de negócios da empresa no ano anterior ao da constituição da caução; bem como, (ii) a criação de um

---

<sup>6</sup> O agrupamento constituído pelas empresas Beijing Capital Group e Capital Environment Holdings Limited; a DST – SGPS, S.A.; o agrupamento constituído pelas empresas EGEO - Tecnologia e Ambiente S.A. e a Antin Infrastructure Partners; a Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.; a Indaver NV; o agrupamento constituído pelas empresas Odebrecht Ambiental, S.A. e Solvi Investments, S.A.; e o agrupamento constituído pelas empresas Suma - Serviços Urbanos e Meio Ambiente, S.A., Mota - Engil Ambiente e Serviços, SGPS, S.A, e Urbaser, S.A.

<sup>7</sup> Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 36-A/2014, de 5 de junho.

conselho consultivo responsável por acompanhar a atividade da sociedade, no que respeita aos níveis de serviço praticados e à gestão das infraestruturas afetas à concessão.

Na tabela seguinte apresentam-se os decretos-lei que vieram promover as alterações atrás identificadas a cada uma das concessões da EGF, bem como a comparação entre o novo prazo de concessão e o anterior. Tal como se depreende da análise da tabela apresentada, as alterações agora promovidas representam uma extensão do prazo de concessão para a grande maioria das concessões, com exceção da Resinorte, da Valnor e da Valorsul.

Quadro 2 – Alterações às Concessões dos Resíduos

Concessões Resíduos	Decreto-Lei	Anterior Prazo de Concessão			Novo Prazo de concessão	
		Ano de Início	Prazo	Fim da Concessão	Fim da Concessão	Extensão da Concessão (anos)
Algar	n.º 107/2014 de 2 de julho	1996	25	2021	2034	13
Amarsul	n.º 104/2014 de 2 de julho	1997	25	2022	2034	12
Ersuc	n.º 102/2014 de 2 de julho	1997	33	2030	2034	4
Resiestrela	n.º 98/2014 de 2 de julho	2003	25	2028	2034	6
Resinorte	n.º 106/2014 de 2 de julho	2009	30	2039	2034	-5
Resulima	n.º 101/2014 de 2 de julho	1996	25	2021	2034	13
Suldouro	n.º 99/2014 de 2 de julho	1996	25	2021	2034	13
Valnor	n.º 105/2014 de 2 de julho	2001	35	2036	2034	-2
Valorlis	n.º 100/2014 de 2 de julho	1996	25	2021	2034	13
Valorminho	n.º 103/2014 de 2 de julho	1996	25	2021	2034	13
Valorsul	n.º 108/2014 de 2 de julho	2010	24	2034	2034	0

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela AdP, S.A.

## 2.3 Sector Portuário

### 2.3.1 Processo de renegociação dos contratos de concessão portuária

Na sequência da nomeação (no 1.º trimestre de 2014) das comissões de negociação dos contratos de concessão portuária das administrações portuárias do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal<sup>8</sup>, foi dado início aos trabalhos de negociação dos contratos de concessão cujo *terminus* se prolonga para além de 31 de Dezembro de 2020, tendo em vista a redução da “fatura portuária” que recai sobre a economia portuguesa.

Neste contexto, foram identificadas 5 concessões cujos contratos apresentam potencial de otimização e conseqüente redução de encargos para a economia, tendo ocorrido, no trimestre em análise, diversas reuniões envolvendo não só as respetivas administrações portuárias, mas também os representantes das entidades concessionárias.

<sup>8</sup> Através do Despacho n.º 4550-A/2014, de 26 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2014.

Na sequência dos trabalhos realizados foram já apresentados relatórios intercalares ao Governo, relativamente às concessões que operam nos portos do Douro e Leixões e de Setúbal.

Entretanto, foi solicitada à Comissão de Negociação, pelo Governo, a realização de estudos adicionais visando avaliar a sustentabilidade económico-financeira de alguns investimentos de expansão nas áreas concessionadas do porto do Douro e Leixões, estudos esses que se encontram ainda em curso.

Adicionalmente, em julho último foi constituída a Comissão de Negociação encarregue de desenvolver um trabalho idêntico relativamente à Concessão do Terminal XXI<sup>9</sup>, no porto de Sines, cujos trabalhos se encontram em curso, aguardando-se uma resposta da Concessionária a uma proposta de alteração contratual formulada pela Comissão de Negociação.

Note-se que apesar de se tratar de contratos de concessão, entendeu o Governo, ainda que legalmente tal não fosse exigível e por razões de maior transparência, adotar os procedimentos previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, para a condução dos processos negociais, e nos termos do qual foram constituídas as respetivas comissões de negociação, com a participação de membros da UTAP.

### **2.3.2 Assinatura do Contrato de Concessão do Terminal de Cruzeiros de Lisboa**

Durante o trimestre em análise, foi assinado o contrato de concessão do novo terminal de cruzeiros de Lisboa, no seguimento da obtenção quer da autorização por parte da Autoridade da Concorrência, quer do “visto” do Tribunal de Contas à atribuição da concessão ao único consórcio concorrente, liderado pela Global Liman Isletmeleri, uma empresa turca que investe, desenvolve e opera um portfólio alargado de terminais comerciais e de cruzeiros na Turquia e a nível internacional.

O projeto apresentado pelo consórcio visa, por um lado, melhorar a oferta de Lisboa ao nível do turismo de cruzeiros, e, por outro lado, transformar o porto de Lisboa num ponto de início ou fim de cruzeiros, ao invés de um porto de escala de navios por algumas horas, como acontece atualmente. Para alcançar este objetivo, o consórcio vencedor propôs a construção do novo terminal de cruzeiros e da nova gare de passageiros, num investimento total de 22,7 milhões de euros, encontrando-se contemplada no contrato de concessão a obrigação de entrada em operação da infraestrutura até dois anos após a assinatura do contrato, ou seja, até 17 de julho de 2016.

De acordo com o disposto no referido contrato de concessão celebrado, o consórcio vencedor comprometeu-se ao pagamento, à Administração do Porto de Lisboa, de uma taxa fixa, no montante de 300 mil euros por ano, e de uma taxa variável equivalente a 0,20 euros por passageiro, acrescendo a estes valores as contrapartidas que serão pagas pelos serviços de pilotagem e por outros serviços eventualmente prestados pela autoridade

---

<sup>9</sup> Através do Despacho n.º 9619/2014, de 17 de julho, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2014.

portuária. O contrato de concessão deverá permanecer em vigor por um prazo de 35 anos, devendo terminar em 2049.

### 2.3.3 Lançamento do Concurso Público relativo à concessão do Terminal Multipurpose de Lisboa (TML)

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. (“APL”)<sup>10</sup> lançou, a 11 de agosto de 2014, o concurso público para a concessão da atividade de movimentação de contentores e carga fracionada no Terminal Multipurpose de Lisboa (“TML”), um terminal focado no tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e que atualmente se encontra concessionado à empresa Operlis – Gestão e Operação Portuária, S.A., uma participada do Grupo ETE – Empresa de Tráfego e Estiva. O prazo da concessão atualmente em vigor finda a 31 de dezembro de 2014, em linha com o estabelecido no aditamento ao contrato de concessão celebrado em junho de 2010.

O concurso público agora lançado, e publicado em Diário da República, prevê que a atividade de movimentação no TML seja concessionada por um período de 6 anos, a partir de 1 de janeiro de 2015, com a possibilidade de renovação anual durante 4 anos. Com este concurso a APL espera receber 4,5 milhões de euros do vencedor, pagos no imediato ou faseadamente durante um período de 2 anos, tendo este valor sido calculado (através de estudo encomendado à Universidade Autónoma de Lisboa), com base num patamar de movimentação de 54 mil contentores cheios por ano, não sendo prevista qualquer remuneração adicional, caso a concessionária consiga atrair um nível de tráfego superior ao definido.

## 2.4 Sector dos Transportes

### 2.4.1 Lançamento do Concurso Público de Subconcessão dos Sistemas de Transporte do Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

Durante o 3.º trimestre foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho, através da qual veio o Conselho de Ministros “*determinar o início do processo de abertura à iniciativa privada dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Sociedade Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP) e Metro do Porto, S.A. (MP), através da subconcessão dos serviços*”, bem como “*Encarregar os conselhos de administração da STCP e da MP de preparar e aprovar as relevantes peças concursais do procedimento*”.

Conforme resulta do preâmbulo da resolução, esta decisão do Conselho de Ministros surgiu no seguimento das orientações estratégicas definidas pelo Governo para o sector dos transportes, constantes do PETI3+, publicado em abril de 2014, em concreto, e no que

---

<sup>10</sup> Entidade responsável pela administração do porto de Lisboa, “*visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento e abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária*”.

respeita ao sector dos transportes de passageiros, relativamente à abertura das atividades de operação e exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto à iniciativa privada, caso tal opção se manifeste superior em termos de eficiência operacional face ao modelo atualmente em vigor, de prestação destes serviços por empresas exclusivamente públicas.

Neste sentido tanto a Sociedade Transportes Coletivos do Porto, S.A.<sup>11</sup> (“STCP”) como a Metro do Porto, S.A. (“MP”)<sup>12</sup> realizaram uma análise ao mérito da abertura da exploração dos serviços públicos prestados pelas mesmas à iniciativa privada. Neste contexto, concluíram as empresas que a opção da abertura à iniciativa privada se apresenta claramente vantajosa para os interesses do Estado Português, tendo portanto aconselhado o Governo a dar início ao procedimento concursal de adjudicação destes serviços.

Assim, foi delineado um *“modelo de abertura à iniciativa privada, [através de um regime de subconcessão] pelo prazo máximo de 10 anos, com base num modelo de remuneração tecnicamente designado de gross cost<sup>13</sup>, com incentivos ao desempenho do operador privado”*. O modelo sugerido antevê uma transferência do ónus e do risco associados à operação e manutenção do serviço público e a introdução de reformas adicionais (com vista á melhoria da eficiência operacional) para o operador privado. Através da introdução de incentivos ao desempenho das subconcessionárias, o modelo pretende também assegurar um maior alinhamento entre os interesses do parceiro privado e os do Estado, nomeadamente através da transferência de parte do risco comercial para o parceiro privado. Este modelo encontra, também, enquadramento no Anteprojecto do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, submetido a consulta pública.

O modelo formulado pressupõe ainda a realização de um único procedimento concursal, no qual serão adjudicados os serviços atualmente prestados pela STCP e pela MP, separadamente ou em conjunto, devendo as candidaturas ser abertas a qualquer entidade interessada que reúna as condições consideradas indispensáveis à prestação dos serviços em causa.

No seguimento da mencionada decisão do Conselho de Ministros, as administrações das empresas visadas procederam ao lançamento do concurso público para a subconcessão dos respetivos sistemas de transporte, nomeadamente através do anúncio publicado em Diário da República a 8 de agosto de 2014, tendo ficado estabelecido como data limite para apresentação de propostas o dia 30 de setembro (tendo sido o prazo entretanto prorrogado para dezembro).

---

<sup>11</sup> Empresa responsável pela exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros de superfície em modo rodoviário, em Autocarros, na área da cidade do Porto em regime de exclusivo e pela exploração de transportes coletivos de passageiros dentro da área urbana do Grande Porto ou fora daquela área geográfica nas linhas, partes de linha, nos percursos e parte dos percursos definidos no Caderno de Encargos, bem como pela exploração dos espaços destinados a afixação de Publicidade.

<sup>12</sup> Empresa responsável pela exploração, em regime de serviço público e de exclusivo, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

<sup>13</sup> Modelo em que o operador é remunerado através de uma contribuição da autoridade pública, a qual é definida com base nos custos de operação associados ao serviço prestado.

## 2.4.2 Subconcessão da Carris e do Metropolitano de Lisboa

No seguimento dos objetivos identificados no PETI 3+, acima expostos, durante o trimestre em análise, o Conselho de Ministros aprovou o novo quadro jurídico das “concessões de serviço público de transporte coletivo de passageiros, de superfície e por metropolitano, na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa”, o qual prevê a possibilidade das concessionárias Companhia Carris de Ferro de Lisboa S.A (“Carris”)<sup>14</sup> e Metropolitano de Lisboa, E.P.E.<sup>15</sup> (Metropolitano de Lisboa) subconcessionarem os seus serviços a empresas públicas ou privadas, mantendo-se, no entanto, na qualidade de concessionárias no âmbito dos contratos de concessão firmados com o Estado, à semelhança do processo de abertura à capitais privados que se encontra a decorrer em paralelo na STCP e na MP. Esta alteração vem adequar o enquadramento legal e contratual da prestação deste serviço público à realidade atual do sector do transporte de passageiros, sendo relevante mencionar, a este respeito, que o contrato de concessão da Carris remonta a 1973 e o do Metropolitano de Lisboa data de 1949.

Cumprе mencionar, contudo, que não foi ainda lançado o concurso para as subconcessões dos transportes em Lisboa.

---

<sup>14</sup> Concessão dos transportes coletivos urbanos de superfície de Lisboa.

<sup>15</sup> Concessão da instalação e exploração, em regime exclusivo, de um sistema de transporte coletivo de passageiros, fundado no aproveitamento do subsolo da cidade Lisboa e concelhos limítrofes.

## 3. Fluxos Financeiros no Sector Portuário

### 3.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Na presente secção são descritos os fluxos financeiros do sector público relativos às concessões portuárias atribuídas pelas administrações dos portos do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e de Sines.

Os fluxos financeiros apresentados referem-se, essencialmente, às rendas pagas pelas concessionárias dos diferentes terminais portuários existentes em cada um dos referidos portos, tendo por base o estabelecido nos contratos de concessão em vigor entre estas e as autoridades portuárias (as entidades públicas a quem foi atribuída a responsabilidade pela administração dos portos) em causa.

Deve salientar-se que nos fluxos financeiros apresentados não foram considerados quaisquer investimentos realizados pelas Autoridades Portuárias, ainda que indiretamente relacionados com estas concessões. Relativamente às receitas obtidas, estas dizem respeito a pagamentos constituídos por uma componente fixa (podendo esta ser, no todo ou em parte, ajustada tendo por base o IPC) e/ou variável, sendo esta última tipicamente calculada em função da movimentação de cargas verificada em cada um dos terminais e de acordo com o definido contratualmente.

### 3.2 Evolução dos fluxos financeiros

No 3.º trimestre de 2014, as receitas das Administrações Portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram, em termos globais, um crescimento de 4% face ao trimestre homólogo de 2013, ascendendo a 17.978 milhares de euros. Esta evolução encontra-se em linha com a tendência de crescimento a que se assistiu no movimento global de mercadorias dos terminais concessionados dos portos de Aveiro, Setúbal e Sines<sup>16</sup>. No caso concreto do porto de Lisboa, o aumento das rendas relativas às concessões portuárias foi justificado, essencialmente, por diferenças na cadência de pagamentos das concessionárias, uma vez que ao nível da movimentação de mercadorias dos terminais concessionados registou-se uma diminuição (de 3%).

O porto do Douro e Leixões manteve-se como a única exceção à tendência positiva observada no trimestre em análise, porquanto se assistiu a uma redução, seja em termos de receitas portuárias (de 2%), seja ao nível da movimentação de mercadorias (de 9%).

Importa mencionar que os valores apresentados dizem respeito aos montantes efetivamente recebidos (e não apenas faturados) pelas administrações portuárias, pelo que a sua comparabilidade poderá encontrar-se afetada por eventuais diferenças ao nível da cadência de pagamentos das concessionárias (tal como mencionado no caso do porto de Lisboa).

---

<sup>16</sup> Tal como se apresenta no *Quadro 13* dos anexos deste boletim.



### Quadro 3 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	1T 2014	2T 2014	3T 2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T 2014 / 3T 2013
Douro e Leixões	7.559	7.664	6.567	37%	6.723	-2%
Sines	3.671	4.534	5.199	29%	4.706	10%
Lisboa	3.341	4.286	4.384	24%	4.103	7%
Setúbal	1.632	1.682	1.696	9%	1.580	7%
Aveiro	112	97	132	1%	111	19%
<b>Total</b>	<b>16.316</b>	<b>18.264</b>	<b>17.978</b>	<b>100%</b>	<b>17.223</b>	<b>4%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

Tal como se constata no *Quadro 3* anterior, para a evolução verificada nos fluxos financeiros reportados relativamente ao 3.º trimestre de 2014 contribuiu o comportamento positivo das rendas recebidas pelas administrações dos portos de Sines, de Lisboa, de Setúbal e de Aveiro, destacando-se, sobretudo, as receitas obtidas nos portos de Aveiro e de Sines, com crescimentos superiores a 10%.

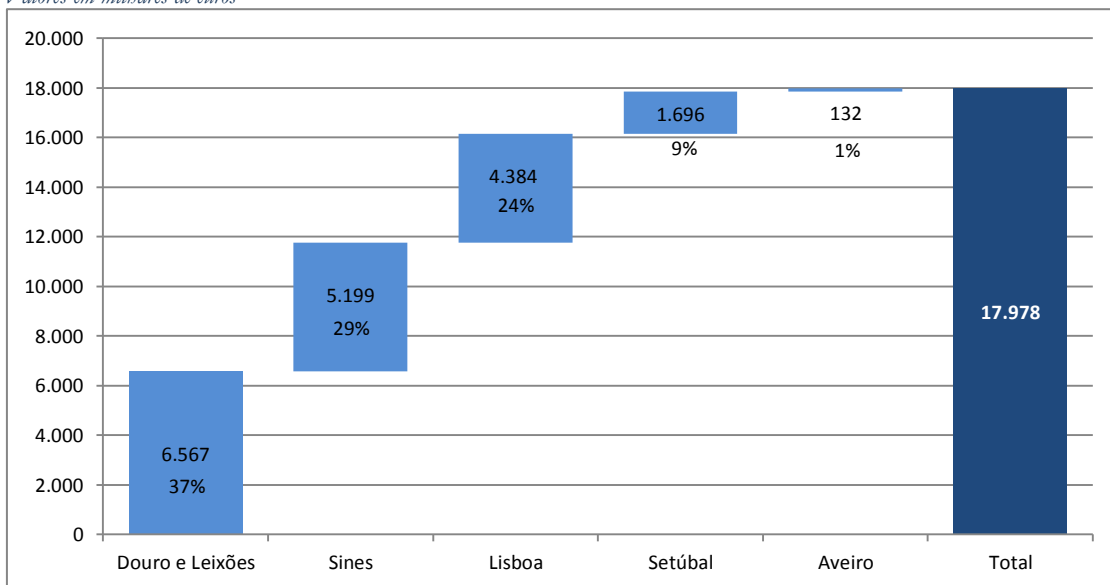
O porto do Douro e Leixões, tal como mencionado, constitui a única exceção à tendência positiva observada nas receitas portuárias, registando-se, neste caso, uma diminuição das receitas de 2% face ao período homólogo. Esta variação reflete fundamentalmente a quebra verificada, no trimestre em apreço, ao nível da movimentação de mercadorias nos terminais concessionados deste porto (de 9%, em termos homólogos)<sup>17</sup>. A este respeito destaca-se, sobretudo, o decréscimo, de 29%, na movimentação ocorrida no Terminal de Produtos Petrolíferos, terminal responsável por cerca de 25% das receitas auferidas pela administração deste porto no trimestre em análise. O decréscimo das rendas recebidas pela administração deste porto, no 3.º trimestre de 2014, face ao período homólogo anterior, reflete, adicionalmente, o facto de os fluxos financeiros relativos ao Terminal de Contentores de Leixões terem sido inferiores aos do período homólogo, não por um efeito de quantidade (uma vez que a movimentação neste terminal registou uma melhoria), mas antes em virtude de o concessionário ter, neste ano, atingido o segundo escalão da renda variável, com uma tarifa inferior à do primeiro escalão, em junho, quando no ano anterior este escalão só foi atingido em meses posteriores.

No trimestre em análise, os terminais portuários concessionados do porto do Douro e Leixões mantiveram a sua posição dominante em termos de contributo para o valor total das rendas do sector portuário, tendo sido responsáveis por cerca de 37% destas, seguindo-se em termos de ordem de importância os portos de Sines e de Lisboa, com pesos relativos de 29% e 24%, respetivamente (ver *Gráfico 1* seguinte).

<sup>17</sup> Tal como apresentado no *Quadro 13* dos anexos a este boletim.

Gráfico 1 – Distribuição do total das rendas de concessão portuária por porto no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

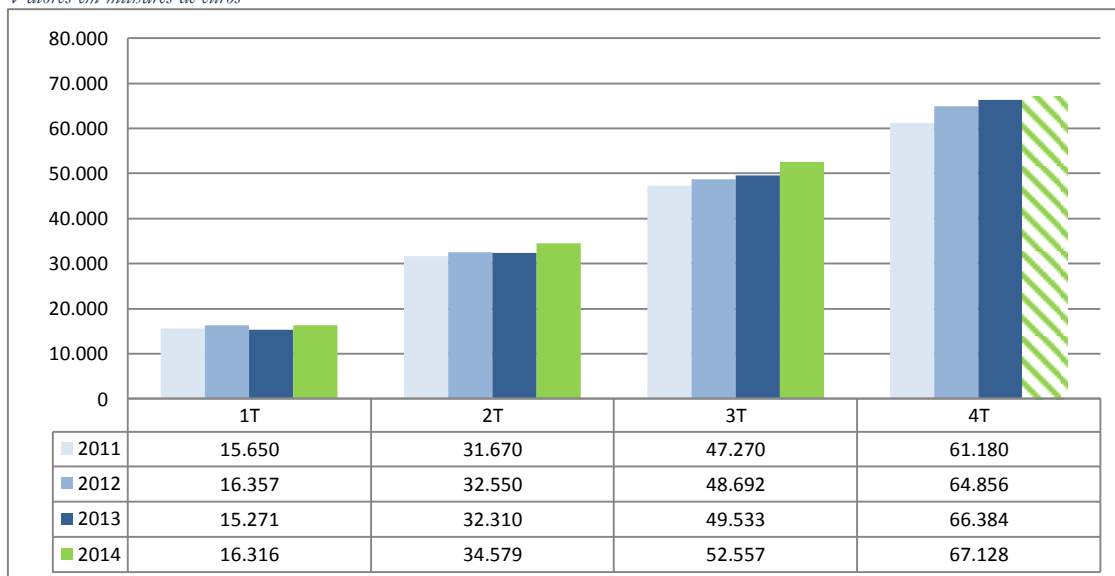


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

No *Gráfico 2* seguinte apresenta-se a evolução das receitas acumuladas com as concessões portuárias por trimestre desde 2011, bem como os valores orçamentados para 2014, sendo possível constatar uma tendência de melhoria das receitas acumuladas anuais, a qual deverá ser de certa forma reflexo da evolução positiva que se tem vindo a registar ao nível da movimentação global de mercadorias nos portos objeto de análise.

Gráfico 2 – Evolução da receita acumulada por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde ao valor total previsto para 2014.

Em termos acumulados, as receitas auferidas pelas administrações portuárias relativamente aos terminais concessionados, nos 9 primeiros meses de 2014, registaram uma tendência de crescimento, com exceção do porto de Aveiro, onde as mencionadas receitas se mantiveram relativamente em linha com as do período homólogo anterior.

Quadro 4 – Receitas acumuladas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	3T 2014	AC 2014	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
<b>Douro e Leixões</b>	6.567	21.790	21.124	3%	27.229	80%
<b>Sines</b>	5.199	13.404	12.283	9%	17.281	78%
<b>Lisboa</b>	4.384	12.011	11.115	8%	15.678	77%
<b>Setúbal</b>	1.696	5.010	4.670	7%	6.481	77%
<b>Aveiro</b>	132	342	341	0%	460	74%
<b>Total</b>	<b>17.978</b>	<b>52.557</b>	<b>49.533</b>	<b>6%</b>	<b>67.128</b>	<b>78%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

Tal como se verifica no *Quadro 5* seguinte, no trimestre em apreço, o porto de Aveiro foi aquele que registou a taxa de crescimento mais acentuada (da ordem dos 19%) em termos de rendas recebidas pelas administrações portuárias, encontrando-se a evolução verificada neste porto relacionada, quer com o aumento da carga movimentada no Terminal Sul

Aveiro (em 11%), quer também com o incremento das receitas relativas ao Serviço de Reboque Aveiro, em virtude de a exploração desta atividade ter sido iniciada em fevereiro de 2014.

No porto de Lisboa, o aumento das rendas auferidas pela administração portuária, no 3.º trimestre de 2014 relativamente ao período homólogo não decorreu de um incremento das quantidades movimentadas de mercadorias nos terminais concessionados (uma vez que estas registaram um decréscimo de 3%), mas antes de diferenças ao nível da cadêcia de pagamentos das concessionárias. No caso específico do Terminal de Contentores de Alcântara, as receitas aumentaram cerca de 71%, ao passo que a carga movimentada caiu 19%.

No caso do porto do Douro e Leixões destacam-se, pelo seu peso no total das rendas portuárias do 3.º trimestre de 2014, o Terminal de Contentores de Leixões, o Terminal de Carga a Granel de Leixões e o Terminal de Produtos Petrolíferos, os quais, em conjunto, representaram cerca de 93% das referidas rendas.

No trimestre em análise, o crescimento registado ao nível das rendas pagas à administração portuária, no caso do Terminal de Carga a Granel de Leixões (de 15%), em reflexo do incremento das quantidades movimentadas, não foi suficiente para mitigar, na íntegra, o decréscimo verificado nas rendas relativas ao Terminal de Contentores de Leixões e ao Terminal de Produtos Petrolíferos, assistindo-se, desta forma, a uma diminuição do valor global das rendas da administração portuária deste porto.

Relativamente ao Porto de Sines, e quando comparado o 3.º trimestre de 2014 com o período homólogo de 2013, destaca-se, sobretudo, o significativo crescimento (de 43%) das rendas relativas à concessão do Terminal de Contentores de Sines XXI, resultante, por sua vez, do forte incremento registado ao nível da movimentação de contentores no mencionado terminal.

Por fim, e no que concerne ao porto de Setúbal, importa mencionar que o aumento (de 7%) das rendas no 3.º trimestre de 2014 (face ao período homólogo) decorreu do crescimento generalizado das rendas relativas aos vários terminais concessionados, o qual espelha, em grande medida, os significativos aumentos observados ao nível das movimentações de carga, sobretudo da carga contentorizada.

No quadro seguinte apresenta-se o valor das receitas auferidas pelas administrações portuárias em cada um dos seus terminais concessionados.

**Quadro 5 – Receitas da administração portuária por concessão**
*Valores em milhares de euros*

Sector Portuário	3T2014	3T2013	Δ 3T 2014 / 3T 2013	AC2014	2014P	% Execução	% do Total	
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	3.615	3.720	-3%	12.831	15.746	81%	20%
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	853	741	15%	2.636	3.419	77%	5%
	Silos de Leixões	59	41	44%	174	203	86%	0%
	Terminal Produtos Petrolíferos	1.645	1.807	-9%	4.946	6.323	78%	9%
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	24	24	0%	72	95	76%	0%
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	165	172	-4%	571	664	86%	1%
	Serviço de Descarga, Venda, Expedição Pescado	45	59	-24%	91	162	56%	0%
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	14	14	0%	28	28	100%	0%
	Exploração Turística-Hoteleira	129	127	2%	387	515	75%	1%
	Exploração Restaurante e Bar	18	18	0%	54	74	73%	0%
	<b>Subtotal Douro e Leixões</b>	<b>6.567</b>	<b>6.723</b>	<b>-2%</b>	<b>21.790</b>	<b>27.229</b>	<b>80%</b>	<b>37%</b>
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	90	87	3%	268	354	76%	0%
	Serviço de Reboque Aveiro	42	24	77%	74	106	70%	0%
	<b>Subtotal Aveiro</b>	<b>132</b>	<b>111</b>	<b>19%</b>	<b>342</b>	<b>460</b>	<b>74%</b>	<b>1%</b>
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	1.107	648	71%	2.139	3.114	69%	6%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	1.738	2.116	-18%	5.437	7.357	74%	10%
	Terminal Multipurpose de Lisboa	273	285	-4%	827	1.119	74%	2%
	Terminal Multiusos do Beato	361	193	87%	913	1.035	88%	2%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	236	157	51%	661	676	98%	1%
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	217	243	-10%	635	686	92%	1%
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	235	190	24%	548	699	78%	1%
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	113	179	-37%	520	589	88%	1%
	Terminal do Barreiro	35	30	17%	111	99	112%	0%
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	59	53	11%	191	267	72%	0%
	Terminal do Seixal - Baía do Tejo	9	9	1%	30	36	83%	0%
<b>Subtotal Lisboa</b>	<b>4.384</b>	<b>4.103</b>	<b>7%</b>	<b>12.011</b>	<b>15.678</b>	<b>77%</b>	<b>24%</b>	
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	520	517	1%	1.571	1.957	80%	3%
	Terminal Multiusos Zona 2	1.027	965	7%	3.037	4.006	76%	6%
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	108	87	24%	288	375	77%	1%
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	41	12	236%	114	143	80%	0%
<b>Subtotal Setúbal</b>	<b>1.696</b>	<b>1.580</b>	<b>7%</b>	<b>5.010</b>	<b>6.481</b>	<b>77%</b>	<b>9%</b>	
Sines	Terminal Contentores de Sines XXI	1.657	1.156	43%	2.992	3.272	91%	9%
	Terminal Multipurpose de Sines	1.164	1.146	2%	3.311	4.548	73%	6%
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	97	100	-3%	299	397	75%	1%
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	213	247	-14%	601	796	75%	1%
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	2.067	2.057	0%	6.201	8.268	75%	11%
<b>Subtotal Sines</b>	<b>5.199</b>	<b>4.706</b>	<b>10%</b>	<b>13.404</b>	<b>17.281</b>	<b>78%</b>	<b>29%</b>	
<b>Total</b>	<b>17.978</b>	<b>17.223</b>	<b>4%</b>	<b>52.557</b>	<b>67.128</b>	<b>78%</b>	<b>100%</b>	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

## 4. Anexos

Quadro 6 – Identificação das concessões das Águas

Concessões Águas	Ano de início	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
Águas do Algarve	2001	30	570
Águas do Centro Alentejo	2003	30	81
Águas do Centro	2001	30	266
Águas do Douro e Paiva	1996	30	410
Águas do Mondego	2004	35	226
Águas do Norte Alentejano	2001	30	125
Águas do Noroeste	2010	50	835
Águas do Oeste	2001	35	280
Águas de St.º André	2001	30	96
Águas de Trás-os-Montes e Alto Douro	2001	30	485
Águas do Zêzere e Côa	2000	30	311
Águas Públicas Alentejo, S.A. <sup>(2)</sup>	2009	50	40
Águas da Região de Aveiro, S.A. <sup>(2)</sup>	2009	50	131
Sanest	1995	25	277
Simarsul	2004	30	206
Simdouro	2010	50	129
Simlis	2000	30	111
Simria	2000	50	254
Simtejo	2001	43	349
<b>TOTAL</b>			<b>5.182</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela AdP, S.A.

Notas: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

<sup>(2)</sup> Parcerias Estado-Autarquias.

Quadro 7 – Identificação das concessões dos Resíduos

Concessões Resíduos	Ano de início	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
Algar	1996	38	132
Amarsul	1997	37	110
Ersuc	1997	37	161
Resiestrela	2003	31	36
Resinorte	2009	25	163
Resulima	1996	38	25
Suldouro	1996	38	72
Valnor	2001	33	68
Valorlis	1996	38	55
Valorminho	1996	38	13
Valorsul	2010	24	347
<b>TOTAL</b>			<b>1.182</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela AdP, S.A.

Nota: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

## Quadro 8 – Identificação das concessões no sector dos Portos

Sector Portuário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Concessão <sup>1</sup>	Invest. Concedente <sup>1</sup>	
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões SA	2000	25	48	
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Graneis de Leixões SA	2001	25	28	
	Silos de Leixões	Silos de Leixões, Unipessoal Lda	2007	25	3	
	Terminal Produtos Petrolíferos	Petrogal, SA	2006	25	n.d.	
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	E.D. & F. Man Portugal Lda	2001	15	n.d.	299
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	SECL - Comp. Geral de Cal e Cimento, SA	2001	15	n.d.	
	Serviço de Descarga, Venda e Expedição de Pescado	Docapesca - Portos e Lotas SA	1995	25	n.d.	
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	Marina de Leixões - Associação de Clubes	1985	25 <sup>(2)</sup>	n.d.	
	Exploração Turística-Hoteleira	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.	
	Exploração Restaurante e Bar	Companhia de Cervejas Portuguesa, SA	2000	20	n.d.	
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	Socarpor - Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	7	128
	Serviço de Reboque Aveiro	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2014	5	-	
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores SA	1984	<sup>(3)</sup>	35	
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	2000	20	40	
	Terminal Multipurpose de Lisboa	OPERLIS - Gestão e Operação Portuária, S.A	1995	15 <sup>(4)</sup>	0	
	Terminal Multiusos do Beato	TMB - Terminal Multiusos do Beato Op. Portuárias, SA	2000	20	7	
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	Empresa de Tráfego e Estiva, SA	2000	20	4	
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	4	336
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, SA	1995	30	3	
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	Sovena Oilseeds Portugal, S.A.	1996	30	87	
	Terminal do Barreiro	ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, SA	1995	30	2	
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	LBC - TANQUIPOR, S.A.	1995	30	23	
Terminal do Seixal - Baía do Tejo	Baía do Tejo, S.A.	1995	30	-		
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	Tersado - Terminais Portuários do Sado, SA	2004	20	9	
	Terminal Multiusos Zona 2	Sadoport - Terminal Marítimo do Sado, SA	2004	20	12	
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	Sapec - Terminais Portuários, SA	1995	25	10	31
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	Sapec - Terminais Portuários, SA	2003	25	3	
Sines	Terminal Contentores de Sines	PSA Sines - Terminais de Contentores, SA	1999	30	136	
	Terminal Multipurpose de Sines	Portsines - Terminal Multipurpose de Sines, SA	1992	25	83	
	Abastecimento de Bancas por Meios Terrestres Fixos nos Terminais Petroléiro e Petroquímico	Petróleos de Portugal - Petrogal, SA	2003	10 + 5	4	111
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	Reboport-Soc. Portuguesa Reboques Marítimos, SA	2002	20	22	
Terminal de Granéis Liq. e Gestão Integrada de Resíduos	CLT - Companhia Logística de Terminais Marítimos, SA	2008	30	8		
<b>TOTAL</b>				<b>579</b>	<b>905</b>	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Notas: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

<sup>(2)</sup> O contrato foi prorrogado até 2015.

<sup>(3)</sup> O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Este diploma foi revogado pela Lei n.º 14/2010 de 23 de julho. No entanto, em 3.03.2014 foi proferido pelo Tribunal Constitucional o Acórdão n.º 202/2014, que julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho em sede de fiscalização concreta da constitucionalidade.

<sup>(4)</sup> Contrato em fase de prorrogação até novo concurso.

## Quadro 9 – Identificação das concessões para o Gás Natural

Concessões Energia - Gás Natural	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
<b>Armazenamento Subterrâneo de Gás Natural (Carricho / Pombal)</b>	Transgás Armazenagem, S.A.	2006	40	15
<b>Distribuição Regional de Gás Natural de Lisboa</b>	Lisboagás GDL Soc. Dist. Gás Natural de Lisboa, S.A.	2008	40	65
<b>Distribuição Regional de Gás Natural do Centro</b>	Lusitaniagás - Comp. Gás do Centro, S.A.	2008	40	51
<b>Distribuição Regional de Gás Natural do Sul</b>	Setgás - Soc. Prod. Distrib. Gás, S.A.	2008	40	29
<b>Distribuição Regional de Gás Natural do Norte</b>	EDP Gás Distribuição, S.A.	2008	40	135
<b>Receção, Armazenamento e Regaseificação de GNL (Sines)</b>	REN Atlântico, Terminal de GNL, S.A.	2006	40	194
<b>Receção e Armazenamento Subterrâneo Gás Natural (Carricho / Pombal)</b>	REN Armazenagem, S.A.	2006	40	45
<b>Distribuição Regional de Gás Natural da Região do Centro Interior</b>	Beiragás- Companhia Gás das Beiras, S.A.	2008	40	18
<b>Distribuição Regional de Gás Natural do Vale do Tejo</b>	Tagusgás - Empresa Gás Vale do Tejo, S.A.	2008	40	20
<b>Transporte de Gás Natural através da Rede Nacional Transporte de Gás Natural (alta pressão)</b>	REN Gasodutos, S.A.	2006	40	164
<b>TOTAL</b>				<b>737</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ERSE.

Nota: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

## Quadro 10 – Identificação das concessões para a Eletricidade

Concessões Energia - Eletricidade	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
<b>Rede Eléctrica Nacional</b>	REN-Rede Eléctrica Nacional, SA	2007	50	2.426
<b>Exploração da Rede Nac. Distribuição de elect.</b>	EDP-Distribuição Energia, SA	2009	35	4.608
<b>Exploração Zona Piloto «produção de energia das ondas do Mar»</b>	Enondas, Energia das Ondas, SA	2010	45	2
<b>TOTAL</b>				<b>7.974</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ERSE.

Nota: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

## Quadro 11 – Identificação da concessão Hídrica

Concessões Hídricas	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
<b>Barragem de Foz Tua</b>	EDP, S.A.	2011	79	140
<b>Barragem Girabolhos</b>	Hidromondego – Hidroelétrica do Mondego, Lda.	2013	65 <sup>(2)</sup>	0
<b>Barragem Alto Tâmega</b>	Iberdrola Generación S.A.U.	2014	70 <sup>(2)</sup>	0
<b>TOTAL</b>				<b>140</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados Agência Portuguesa do Ambiente.

Nota: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

<sup>(2)</sup> A contar a partir da data de entrada em exploração e não do início do contrato de concessão



## Quadro 12 – Identificação da concessão Aeroportuária

Concessões Aeroportuárias	Concessionário	Ano	Prazo	Investimento <sup>(1)</sup> (milhões de euros)
<b>Concessão de aeroportos</b>	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A	2012	50	n.d.

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes do DRE

Nota: <sup>(1)</sup> Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

## Quadro 13 – Carga total movimentada nos terminais portuários concessionados no 3.º trimestre de 2014 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

Sector Portuário		3º T 2013	3º T 2014	Δ 3T2014 / 3T2013	% do Total
Setúbal	<b>Contentores</b>	1.378	1.389	0,8%	0%
	<b>Terminal Multiusos Zona 1 (Tersado)</b>				
	Carga Geral e Granéis	395.813	410.367	3,7%	2%
	Outros	4.505	3.559	-21,0%	0%
	<b>Total</b>	401.696	415.315	3,4%	2%
	<b>Terminal Multiusos Zona 2 (SADOPOR)</b>				
	Contentores	132.117	250.176	89,4%	1%
	Carga Geral	299.541	239.420	-20,1%	1%
	Outros	502	1.142	127,5%	0%
	<b>Total</b>	432.160	490.738	13,6%	3%
<b>Terminal de Granéis Sólidos (Sapac)</b>					
Granéis	118.668	191.082	61,0%	1%	
<b>Terminal de Granéis Líquidos (Sapac)</b>					
Granéis	42.653	62.318	46,1%	0%	
	<b>Subtotal Setúbal</b>	<b>995.177</b>	<b>1.159.453</b>	<b>16,5%</b>	<b>6%</b>
Douro e Leixões	<b>Terminal de Contentores de Leixões</b>	1.530.533	1.620.918	5,9%	9%
	<b>Terminal de Carga a Granel de Leixões</b>	559.013	752.265	34,6%	4%
	<b>Silos de Leixões</b>	142.910	203.411	42,3%	1%
	<b>Terminal Produtos Petrolíferos</b>	2.583.682	1.831.766	-29,1%	10%
	<b>Terminal de Granéis Líquido Alimentares</b>	2.858	4.002	40,0%	0%
	<b>Terminal Expedição de Cimento a Granel</b>	16.264	12.191	-25,0%	0%
	<b>Serviço de Descarga, Venda, Expedição Pescado</b>	8.789	5.681	-35,4%	0%
		<b>Subtotal Douro e Leixões</b>	<b>4.844.049</b>	<b>4.430.234</b>	<b>-8,5%</b>
Lisboa	<b>Terminal de Contentores de Alcântara</b>	721.082	583.124	-19,0%	3%
	<b>Terminal de Contentores de Santa Apolónia</b>	577.633	519.941	-10,0%	3%
	<b>Terminal Multipurpose de Lisboa</b>	124.304	123.047	-1,0%	1%
	<b>Terminal Multiusos do Beato</b>	102.285	137.924	35,0%	1%
	<b>Terminal Multiusos do Poço do Bispo</b>	118.598	140.646	19,0%	1%
	<b>Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria</b>	381.847	336.026	-12,0%	2%
	<b>Terminal de Granéis Alimentares da Beato</b>	130.606	156.479	20,0%	1%
	<b>Terminal de Granéis Alimentares de Palença</b>	172.734	262.028	52,0%	1%
	<b>Terminal do Barreiro</b>	168.348	174.660	4,0%	1%
	<b>Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro</b>	128.238	124.900	-3,0%	1%
	<b>Terminal do Seixal - Baía do Tejo</b>	-	-	-	0%
	<b>Subtotal Lisboa</b>	<b>2.625.675</b>	<b>2.558.775</b>	<b>-2,5%</b>	<b>14%</b>
Aveiro	<b>Terminal Sul Aveiro</b>	156.646	174.419	11,3%	1%
		<b>Subtotal Aveiro</b>	<b>156.646</b>	<b>174.419</b>	<b>11,3%</b>
Sines	<b>Terminal de Contentores de Sines (XXI)</b>	3.419.739	3.739.920	9,4%	21%
	<b>Terminal Multipurpose</b>	1.500.994	1.566.172	4,3%	9%
	<b>Terminal de Granéis Líquidos</b>	4.331.278	4.441.850	2,6%	25%
	<b>Subtotal Sines</b>	<b>9.252.011</b>	<b>9.747.942</b>	<b>5,4%</b>	<b>54%</b>
<b>Total</b>		<b>17.873.558</b>	<b>18.070.823</b>	<b>1,1%</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas administrações portuárias.

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui carga fracionada, carga contentorizada, Ro-Ro, graneis sólidos e graneis líquidos.

## Quadro 14 – Movimento de carga contentorizada nos terminais portuários concessionados no 3.º trimestre de 2014 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

Sector Portuário		3º T 2013	3º T 2014	Δ 3T2014 / 3T2013	% do Total
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara - Liscont	71.162	56.543	-21%	9%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia- Sotagus	57.453	49.171	-14%	7%
	Terminal Multipurpose de Lisboa - Operlis	14.214	13.942	-2%	2%
	Terminal Multiusos do Beato- TMB	5.120	12.812	150%	2%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo - ETE	602	3.621	501%	1%
	Terminal do Barreiro - Atlanport	-	2	-	0%
<b>Subtotal Lisboa</b>		<b>148.551</b>	<b>136.091</b>	<b>-8%</b>	<b>21%</b>
Douro e Leixões	TCL - Terminal De Contentores De Leixões, S.A.	152.843	169.099	11%	26%
	<b>Subtotal Douro e Leixões</b>	<b>152.843</b>	<b>169.099</b>	<b>11%</b>	<b>26%</b>
Setúbal	<b>Subtotal Setúbal</b>	<b>16.799</b>	<b>24.017</b>	<b>43%</b>	<b>4%</b>
	<b>Subtotal Setúbal</b>	<b>16.799</b>	<b>24.017</b>	<b>43%</b>	<b>4%</b>
Sines	Terminal de Contentores de Sines (XXI)	269.805	330.051	22%	50%
	<b>Subtotal Sines</b>	<b>269.805</b>	<b>330.051</b>	<b>22%</b>	<b>50%</b>
<b>Total</b>		<b>587.998</b>	<b>659.258</b>	<b>12%</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas administrações portuárias.