



Boletim Trimestral de Concessões – 2.º Trimestre de 2014

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	6
2. Factos relevantes.....	8
2.1 Sector Energético.....	8
2.1.1 Privatização da REN – Redes Energéticas Nacionais, SGPS, SA	8
2.1.2 Novo contrato de concessão na área do aproveitamento dos recursos hídricos de domínio público.....	9
2.2 Sector das Águas e Resíduos.....	10
2.2.1 Novos investimentos da Águas do Noroeste.....	10
2.2.2 Investimento da Águas do Mondego em três empreendimentos destinados ao tratamento de águas residuais.....	10
2.2.3 Reprivatização da EGF.....	11
2.3 Sector Portuário	13
2.3.1 Sector Marítimo e Portuário no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+).....	13
2.3.2 Processo de renegociação dos contratos de concessão portuária	14
3. Fluxos Financeiros no Sector Portuário	16
3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	16
3.2 Evolução dos fluxos financeiros	16
4. Anexos	22

Índice de Quadros

Quadro 1 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias.....	7
Quadro 2 – Quadro dos Projetos prioritários previstos para o corredor da fachada atlântica no sector marítimo-portuário	14
Quadro 3 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias.....	17
Quadro 4 – Receitas da administração portuária por concessão	21
Quadro 5 – Identificação das concessões das Águas.....	22
Quadro 6 – Identificação das concessões dos Resíduos	22
Quadro 7 – Identificação das concessões no sector dos Portos	23
Quadro 8 – Identificação das concessões para o Gás Natural.....	24
Quadro 9 – Identificação das concessões para a Eletricidade.....	24
Quadro 10 – Identificação da concessão Hídrica.....	24
Quadro 11 – Identificação da concessão Aeroportuária.....	24
Quadro 12 – Movimento global dos portos no 2.º trimestre de 2014.....	25
Quadro 13 – Movimento de carga contentorizada nos portos em análise no 2.º trimestre de 2014.....	25
Quadro 14 – Movimento global dos portos no 1.º semestre de 2014	26
Quadro 15 – Movimento de carga contentorizada nos portos em análise no 1.º semestre de 2014.....	26

Índice de Gráficos

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

Siglas

1 Trim 2014	(1T 2014) 1.º Trimestre de 2014
2014P	Previsão para 2014
AC 2014	Valor acumulado em 2014
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 Δ 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 2.º trimestre de 2014, o qual procura fornecer uma visão sumária e sistematizada da informação considerada relevante em determinadas concessões dos setores 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 2.º trimestre de 2014, e no que ao sector portuário diz respeito, cumpre destacar que, na sequência da nomeação (no trimestre anterior) das comissões de negociação dos contratos de concessão portuária das administrações portuárias do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, foi dado início aos trabalhos de negociação dos contratos de concessão cujo *terminus* se prolonga para além de 31 de Dezembro de 2020, visando assegurar a redução da “fatura portuária” que recai sobre a economia portuguesa. Neste sentido, foram identificadas cinco 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 como também os representantes das entidades concessionárias. 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.

No âmbito do universo das concessões em análise, importa ainda salientar no trimestre em apreço (i) a abertura do concurso público (e a aprovação do respetivo caderno de encargos) relativo ao processo de reprivatização de 100% do capital social da EGF (lançado no trimestre anterior), (ii) a conclusão, em junho último, da 2ª fase de reprivatização da REN SGPS, com alienação dos restantes 11% do capital social da empresa ainda detidos pela Parpública (9,9%) e pela Caixa Geral de Depósitos, S.A. (1,1%), através de OPV realizada no mercado nacional e de venda direta dirigida a investidores institucionais, bem como (iii) a aprovação do *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – PEI13+* para o horizonte 2014-2020.

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.

Com efeito, no trimestre em apreço, as receitas das administrações portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram um incremento de 7% face ao trimestre homólogo de 2013, ascendendo a 18.264 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 portos de Aveiro, Douro e Leixões, Setúbal e Sines (neste último porto o crescimento foi visível apenas no caso da carga contentorizada – medida em TEU). 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, nos portos de Lisboa e de Aveiro).

No caso específico do porto de Aveiro, o aumento de movimentação de carga verificado no trimestre em análise não se materializou num acréscimo da movimentação afeta especificamente ao terminal concessionado (o Terminal Sul), mas apenas aos terminais sob gestão própria da administração portuária, razão que explica o decréscimo das rendas cobradas pela administração deste porto.

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

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	2T2014	Peso no total	AC 2014	2 T 2013	Δ 2T 2014 / 2T 2013	2014P	% Execução
Douro e Leixões	7.664	42%	15.223	7.187	7%	27.229	56%
Sines	4.534	25%	8.205	4.047	12%	17.281	47%
Lisboa	4.286	23%	7.627	4.066	5%	15.678	49%
Setúbal	1.682	9%	3.314	1.616	4%	6.481	51%
Aveiro	97	1%	210	116	-16%	460	46%
Total	18.264	100%	34.579	17.032	7%	67.128	52%

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

2. Factos relevantes

2.1 Sector Energético

2.1.1 Privatização da REN – Redes Energéticas Nacionais, SGPS, SA

Em novembro de 2011 foi aprovada¹ a 2.ª fase do processo de reprivatização da REN SGPS, tendo sido estabelecida a venda de um total de ações representativas de até 51% do capital social da empresa.

No seguimento do referido processo de reprivatização, em fevereiro de 2012, a Parpública alienou um conjunto de ações representativas de 40% do capital social da REN SGPS², por via de uma venda direta de referência às empresas State Grid International Development Limited (a quem foram alienadas ações representativas de 25% do capital social da REN SGPS) e Oman Oil Company S.A.O.C. (que passou a deter 15% do capital social da empresa). Sem prejuízo das referidas alienações de participações, a Parpública e a Caixa Geral de Depósitos, S.A. mantiveram-se como acionistas da REN SGPS, passando a ser detentoras, quando conjuntamente consideradas, de um número de ações equivalente a 11% do capital social da empresa.

Tendo por base o enquadramento acima descrito, foram aprovadas pelo Conselho de Ministros³, em abril de 2014, as condições subjacentes à alienação do remanescente das ações sujeitas à mencionada 2.ª fase do processo de reprivatização da REN SGPS, representativas de uma percentagem de até 11% do respetivo capital social da empresa e detidas quer pela Parpública (representativas de 9,9% do capital social da REN SGPS) quer pela Caixa Geral de Depósitos (num montante equivalente a 1,1% do capital da REN SGPS). De acordo com o enquadramento legal aprovado, o Conselho de Ministros determinou que a aludida venda se efetuasse, concretamente, através (i) de uma oferta pública de venda (“OPV”); e, (ii) de uma venda direta institucional a um conjunto de instituições financeiras, que ficariam obrigadas à posterior dispersão das ações adquiridas no mercado de capitais⁴, devendo a repartição entre as duas modalidades de venda das ações vir a ser definida posteriormente, também pelo Conselho de Ministros. O mencionado diploma veio ainda estabelecer a reserva de um lote de até 5% das ações objeto de venda por via da modalidade de OPV, de forma a que este fosse destinado aos trabalhadores, tanto da REN SGPS, como das demais empresas do Grupo REN.

¹ Por via do Decreto-Lei n.º 106-B/2011, de 3 de novembro.

² Através das Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 52 -B/2011, de 7 de dezembro, e 13/2012, de 8 de fevereiro, e em conformidade com o Decreto -Lei n.º 106 -B/2011, de 3 de novembro, o Conselho de Ministros fixou os termos e as condições da referida venda direta de referência e aprovou a mencionada alienação por parte da Parpública.

³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 32/2014, de 24 de abril. O Decreto-Lei n.º 106-B/2011, de 3 de novembro remeteu para o Conselho de Ministros a regulamentação das condições finais e concretas das operações necessárias à execução da 2.ª fase de reprivatização da REN SGPS.

⁴ Através da mencionada Resolução do Conselho de Ministros n.º 32/2014, de 24 de abril foi também definido o “caderno de encargos da venda direta institucional”.

Posteriormente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 35-A/2014, de 30 de maio, foram definidas as condições particulares do mencionado processo de venda das ações relativas a 11% do capital social da REN SGPS, a ser realizado conjuntamente através de uma OPV e de uma venda direta institucional. Em particular, o referido diploma veio definir a venda de 11.748.000 ações da REN SGPS (representativas de 2,2% do seu capital social) por via da modalidade de OPV, alocando a alienação das restantes 46.992.000 ações (correspondentes a 8,8% do capital social da empresa) a um processo de venda direta institucional, junto das instituições financeiras definidas no mesmo diploma⁵, estabelecendo ainda que estas instituições ficariam responsáveis pela posterior colocação das respetivas ações junto dos investidores finais.

Durante o mês de junho foi concretizada a venda das ações, a um preço unitário de 2,68€⁶, aplicável quer à OPV, quer à venda direta institucional, exceção feita ao lote de ações destinado à aquisição pelos trabalhadores do grupo REN, cujo preço final foi fixado em 2,546€, contemplando o desconto previsto de 5%. Tendo em consideração, por um lado, a reduzida procura no processo de OPV, e, por outro lado, o excesso de procura na Venda Direta Institucional, a Secretária de Estado do Tesouro determinou a alienação das ações da REN SGPS não colocadas na OPV (1.700.320 ações) por venda direta institucional. Deste modo, a repartição final entre as ações a alienar através da OPV e da venda direta institucional fixou-se, respetivamente, em 10.047.680 e 48.692.320.

2.1.2 Novo contrato de concessão na área do aproveitamento dos recursos hídricos de domínio público

No passado dia 30 de junho foi celebrado, entre o Estado Português e a Iberdrola Generación S.A.U. (doravante designada por “Iberdrola”), o contrato de concessão relativo à utilização privativa, durante um período de 70 anos, dos recursos hídricos de domínio público para a captação de águas superficiais destinadas à produção de energia hidroelétrica e para a implantação das respetivas infraestruturas hidráulicas do Sistema Electroprodutor do Tâmega.

O investimento previsto para o projeto do Sistema Electroprodutor do Tâmega é de cerca de 1.600 milhões de euros, devendo o mesmo ser realizado ao longo dos próximos 9 anos (período de construção). O mencionado investimento deverá envolver a construção das barragens de Gouvães (com uma cota de 885 metros), do Alto Tâmega (cota de 315 metros) e de Daivões (cota de 228 metros). Quando operacionais, as três barragens, cuja capacidade instalada deverá ascender a aproximadamente 1.100 *megawatts*, deverão ser responsáveis pela geração de energia elétrica correspondente a 3% do consumo elétrico português, valor equivalente a uma produção anual de 2 mil gigawatts hora.

⁵ Caixa Banco de Investimento, S.A.; Merrill Lynch International; Banco Espírito Santo de Investimento, S.A.; Banco Português de Investimento, S.A.

⁶ Em conformidade com o definido pelo Despacho n.º 7787-A/2014, de 13 de junho, da Secretária de Estado do Tesouro.

2.2 Sector das Águas e Resíduos

2.2.1 Novos investimentos da Águas do Noroeste

A Águas do Noroeste⁷, empresa detida a 56,65% pela AdP – Águas de Portugal, SGPS,S.A. e no remanescente por municípios do Noroeste, inaugurou, em junho, duas novas ETAR: a ETAR do Cávado-Homem e a ETAR do Tâmega/Ponte da Baia. Estas ETAR representaram um investimento conjunto de 17 milhões de euros, o qual poderá vir a ser enquadrado no Programa Operacional Temático de Valorização do Território do QREN. Refira-se que a este valor deverá ainda acrescer um investimento de 3,5 milhões de euros, relativo ao sistema de transporte das águas residuais (que inclui um sistema intercetor e 3 estações elevatórias) até à ETAR do Tâmega/Ponte da Baia.

A construção da ETAR do Cávado-Homem tem como objetivo o reforço do sistema de tratamento das águas residuais produzidas nas freguesias de Amares e Vila Verde, tendo sido dimensionada para servir uma população de cerca de 50 mil habitantes-equivalentes. No caso da ETAR do Tâmega/Ponte da Baia, o investimento realizado teve como propósito servir uma população de 45 mil habitantes-equivalentes, distribuída entre as freguesias dos concelhos de Amarante, Celorico de Basto e Felgueiras.

Os investimentos realizados assumem uma significativa importância no contexto da proteção dos recursos hídricos das bacias hidrográficas dos rios Cávado e Tâmega, tendo por propósito assegurar um tratamento apropriado aos efluentes domésticos e industriais produzidos nas áreas de influência das referidas bacias hidrográficas.

Estes investimentos enquadram-se no plano para o saneamento das águas residuais do Noroeste de Portugal, o qual está orçado num total de 413,3 milhões de euros, compreendendo a construção de 95 ETAR, 1.415 km de emissários de águas residuais e 267 estações elevatórias, devendo estas infraestruturas em conjunto permitir alcançar uma taxa de atendimento de cerca de 88% da população total da zona noroeste de Portugal.

2.2.2 Investimento da Águas do Mondego em três empreendimentos destinados ao tratamento de águas residuais

A Águas do Mondego, S.A.⁸, empresa detida a 51% pela AdP – Águas de Portugal, SGPS, S.A. e no remanescente do seu capital por 13 municípios da região, responsável pela captação, tratamento e distribuição de água para consumo público e pela recolha, tratamento e rejeição de efluentes realizadas em vários municípios do Baixo Mondego-Bairrada, anunciou no presente trimestre a sua pretensão de dar início, até ao final do 1.º

⁷ A Águas do Noroeste, S.A. foi constituída pelo Decreto-lei n.º 41/2010, de 29 de abril, mediante a fusão das sociedades Águas do Cávado, S.A., Águas do Minho e Lima, S.A. e Águas do Ave, S.A. Subsequentemente, foi-lhe atribuída, pelo Estado Português, em regime exclusivo, a concessão da exploração e gestão do sistema multimunicipal de abastecimento de água e de saneamento do Noroeste, pelo prazo de cinquenta anos.

⁸ A concessão para a construção, exploração e gestão do Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais do Baixo Mondego-Bairrada foi atribuída, por um período de 35 anos, à Águas do Mondego, S.A.

semestre do ano, à realização de 3 empreitadas, destinadas ao tratamento de águas residuais, a realizar nos concelhos de Arganil, Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, cujo investimento total estimado é de cerca de 8,2 milhões de euros, de acordo com informações disponibilizadas pela empresa. O referido projeto deverá englobar a construção de um conjunto de infraestruturas (6 ETAR, 18,3 km de emissários e duas estações elevatórias), as quais, em conjunto, deverão permitir tratar as águas residuais relativas a 13 mil habitantes-equivalentes distribuídos pelas freguesias dos municípios acima referidos.

Em concreto, pretende-se realizar as seguintes empreitadas:

- 1) ETAR de Arganil – Fase II: incorpora a construção de 4 ETAR (as ETAR de São Martinho da Cortiça, de Pomares, do Barril do Alva e de Vila Cova do Alva) e de 5,3 km de emissários a instalar no concelho de Arganil, sendo previsto um custo total associado ao referido investimento da ordem dos 3 milhões de euros. As infraestruturas agora projetadas deverão permitir assegurar o tratamento das águas residuais produzidas por cerca de 4 mil habitantes-equivalentes. Com este investimento a Águas do Mondego dará por concluído o investimento em saneamento previsto para o município de Arganil, estimado num total de 5,7 milhões de euros;
- 2) ETAR, Sistemas Elevatórios e Emissários de Semide-Poisão: contempla a construção da ETAR de Semide-Poisão, de duas estações elevatórias, bem como de 9 km de emissários e condutas elevatórias, englobando um investimento de 3,5 milhões de euros. Esta empreitada deverá permitir, segundo informações da empresa, garantir o tratamento dos efluentes domésticos relativos a 6.200 habitantes-equivalentes;
- 3) ETAR e Emissários de Moinhos: esta empreitada refere-se à construção da ETAR de Moinhos e de 4 km de emissários, englobando um investimento estimado em 1,7 milhões de euros, devendo estas infraestruturas permitir servir aproximadamente 2.000 habitantes-equivalentes, pertencentes a algumas freguesias dos concelhos de Coimbra e de Miranda do Corvo.

2.2.3 Reprivatização da EGF

No âmbito do processo de reprivatização da EGF (a sub-holding do grupo AdP responsável pela gestão integrada de resíduos sólidos urbanos), lançado pelo Governo no trimestre anterior⁹, foi aprovado por resolução do Conselho de Ministros¹⁰, no trimestre em apreço, o caderno de encargos que regula os termos do concurso público mediante o qual será realizada a mencionada reprivatização. Neste âmbito, 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

⁹ 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.

¹⁰ Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2014, de 8 de abril.

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.

Ainda no trimestre em análise, e no que se refere ao referido processo de reprivatização da EGF, cumpre destacar que foram já admitidos¹¹ a participar, na fase de apresentação de propostas vinculativas, (todos) os seguintes concorrentes que apresentaram proposta não vinculativa:

- 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 Solví Investments, S.A.;
- 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.

Note-se que o processo de reprivatização da EGF implicou uma prévia revisão do regime jurídico das entidades gestoras de sistemas multimunicipais de tratamento e recolha seletiva de resíduos urbanos, uma vez que o anterior regime (que contemplava também as bases de concessão da exploração e gestão dos referidos sistemas) era baseado num modelo de exploração e gestão destes sistemas apenas por empresas detidas exclusivamente por capitais públicos, revelando-se assim este modelo incompatível com o facto de as entidades gestoras virem a ser maioritariamente detidas por uma empresa privada (a “EGF privatizada”)¹² após a referida reprivatização da EGF.

Neste sentido, e de forma a, por um lado ser possível a pretendida reorganização do sector dos resíduos e, por outro lado, regular o acesso da iniciativa privada ao mesmo, foram aprovadas, no 2.º trimestre de 2014¹³, as novas bases da concessão de exploração e gestão, em regime de serviço público, dos sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha seletiva de resíduos urbanos, atribuída a entidades de capitais exclusiva ou maioritariamente privados.

De acordo com as novas bases da concessão de exploração e gestão dos sistemas multimunicipais de tratamento e de recolha resíduos, os contratos de concessão permanecerão em vigor, no máximo, por 50 anos, a contar da data da sua celebração,

¹¹ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 36-A/2014, de 5 de junho.

¹² Os municípios utilizadores de cada sistema poderão optar por não alienar a sua participação social, conferindo-lhes uma participação minoritária.

¹³ Através do Decreto-Lei n.º 96/2014, de 25 de junho.

incluindo eventuais prorrogações. Os proventos das concessionárias serão devidamente acompanhados e autorizados pela entidade reguladora do sector (a ERSAR), através do estabelecimento de períodos regulatórios de três a cinco anos.

As tarifas a cobrar aos utilizadores do serviço devem, em termos gerais, ser determinadas de forma a permitir à concessionária obter os proventos permitidos determinados pela ERSAR¹⁴, devendo a concessionária aplicar o mesmo tarifário a todos os utilizadores. No caso de existirem tarifários distintos, os mesmos deverão ser justificados e fundamentadas por razões de ordem técnica ou económica.

2.3 Sector Portuário

2.3.1 Sector Marítimo e Portuário no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+)

De acordo com o PETI3+, publicado em abril de 2014, e, em particular, o estudo desenvolvido a pedido do IMT sobre a “*Revisão do Modelo Contratual e dos Mecanismos de Regulação do Sector Portuário*” foi proposta a adoção de cinco medidas de política de suporte a essa revisão que assentam na definição e identificação do seguinte:

- Novo modelo de governação dos portos;
- Matérias de decisão centralizada e decisão local;
- Intervenção de uma entidade reguladora sectorial;
- Linhas de orientação para as concessões portuárias; e
- Novo modelo tarifário.

Para o efeito, o PETI3+ manifesta a intenção de definir um novo regime legal para as futuras concessões de terminais portuários baseada, designadamente, em princípios relacionados, por um lado, com o desempenho das concessões ((i) fomentar a máxima utilização e rentabilidade do terminal e não o máximo de rendimento da Administração Portuária; (ii) prever obrigações de resultado quanto ao desempenho do terminal; e (iii) estabelecer incentivos que potenciem o desempenho pretendido, nas quais se incluem obrigações de reporte, remuneração variável, garantias e sanções contratuais) e, por outro lado, com o risco operacional dessas concessões (através da assunção pelos concessionários do risco operacional, sem garantia de recuperação integral do investimento efetuado e dos custos incorridos na construção ou operação que integram a concessão).

No horizonte 2014-2020 estão previstos vários investimentos no sector portuário, de entre os quais se destaca a melhoria da fachada atlântica, integrada com outras melhorias no plano ferroviário e rodoviário.

¹⁴ As tarifas devem resultar da divisão dos proventos permitidos, no âmbito do definido pela ERSAR, pelas quantidades estimadas de consumo para o ano em questão.

De acordo com o PETI3+, no conjunto do sector marítimo-portuário estão previstos 1.534 milhões de euros de investimento em relação a projetos tidos como prioritários, dos quais 945 milhões respeitam a investimento privado, 200 milhões a investimento público e 389 milhões a investimento comunitário, tal como se apresenta no *Quadro 2* seguinte.

Quadro 2 – Quadro dos Projetos prioritários previstos para o corredor da fachada atlântica no sector marítimo-portuário

SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	1.524		
Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	38	PRIV	Principal
Porto de Leixões - Criação de novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	200	PRIV	Principal
Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	50	PUB	Principal
Porto de Leixões - Plataforma Logística	118	PRIV	Principal
Via navegável do Douro	50	PUB	Principal
V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional	24	PRIV	Principal
Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno	26	PUB	Global
Porto de Aveiro - Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, terminal intermodal da ZALI e expansão da plataf. log. de Cacia	54	PUB	Global
Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	4	PUB	Global
Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	25	PUB	-
Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara	47	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores	600	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	6	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo Seixal (SN) + Alhandra (Cimpor)	90	PUB	Principal
Porto de Lisboa - Nova Gare de Passageiros de Cruzeiros	25	PRIV	Principal
Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante	4	PUB	Global
Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais	25	PUB	Global
Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	139	PRIV	Principal

Fonte: PETI – pág. 66 - Ilustração 20- Projetos prioritários no corredor da fachada atlântica

Notas: (1) “PUB”: Investimento Público; “PRIV”: Investimento Privado (ambos em milhões de euros).

(2) Para além do investimento da fachada atlântica (1.524 Milhões de Euros) estão previstos 10 Milhões de Euros para o corredor do Algarve. (pág.84 PETI).

2.3.2 Processo de renegociação dos contratos de concessão portuária

Na sequência da nomeação (no trimestre anterior) das comissões de negociação dos contratos de concessão portuária das administrações portuárias do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, 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 cinco 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. Os trabalhos das comissões relacionados com a mencionada renegociação continuam atualmente em curso.

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.

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 são 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 2.º trimestre de 2014 as receitas das Administrações Portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram um crescimento de 7% face ao trimestre homólogo de 2013, ascendendo a 18.264 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 portos de Aveiro, Douro e Leixões, Setúbal e Sines (neste último porto o crescimento foi visível apenas no caso da carga contentorizada – medida em TEU). 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, nos portos de Lisboa e de Aveiro).

Note-se, contudo, que, por um lado, os valores apresentados dizem respeito às receitas das administrações portuárias relacionadas apenas com os terminais concessionados (podendo, portanto, estes não ser representativos do total de movimentos do porto) e, por outro lado, são apresentados os montantes efetivamente recebidos (e não apenas faturados), pelo que a sua comparabilidade poderá encontrar-se afetada por eventuais diferenças ao nível da cadência de pagamentos das concessionárias.

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

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	2T2014	Peso no total	AC 2014	2 T 2013	Δ 2T 2014 / 2T 2013	2014P	% Execução
Douro e Leixões	7.664	42%	15.223	7.187	7%	27.229	56%
Sines	4.534	25%	8.205	4.047	12%	17.281	47%
Lisboa	4.286	23%	7.627	4.066	5%	15.678	49%
Setúbal	1.682	9%	3.314	1.616	4%	6.481	51%
Aveiro	97	1%	210	116	-16%	460	46%
Total	18.264	100%	34.579	17.032	7%	67.128	52%

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

Tal como se verifica no *Quadro 3* anterior, para a evolução verificada nos fluxos financeiros reportados relativamente ao 2.º trimestre de 2014 contribuiu essencialmente o comportamento positivo das rendas recebidas pelas administrações dos portos de Sines, do Douro e Leixões, de Setúbal e de Lisboa, destacando-se, sobretudo, as receitas obtidas no porto de Sines, com um crescimento homólogo da ordem dos 12%. A evolução das receitas portuárias nos dois primeiros trimestres de 2014 permitiu que, no final de junho, o nível de execução do valor orçamentado fosse da ordem dos 52%.

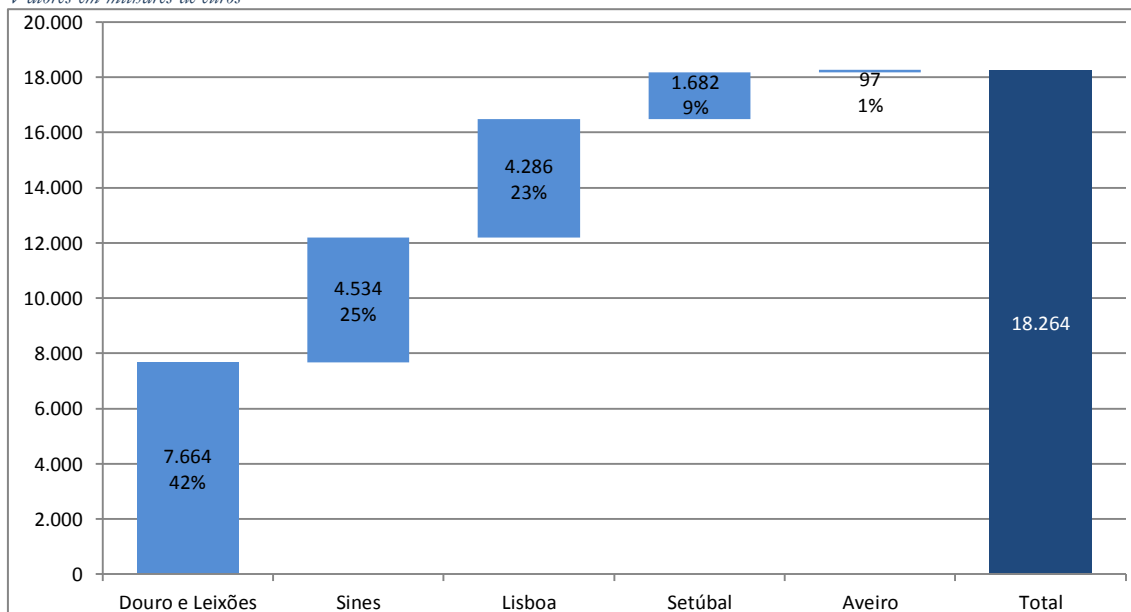
O porto de Aveiro, por sua vez, constitui a única exceção à tendência positiva observada nas receitas portuárias, uma vez que apesar do crescimento verificado ao nível da movimentação global de mercadorias deste porto (14,1% relativamente ao período homólogo de 2013)¹⁵, no terminal concessionado (o terminal sul) registou-se uma diminuição da carga movimentada (da ordem dos 10%), justificando desta forma o facto de a renda auferida pela administração portuária no trimestre em apreço ter sido inferior (em 16%) à do período homólogo. O decréscimo das rendas recebidas pela administração deste porto, no 2.º trimestre de 2014, reflete, adicionalmente, o facto de parte do valor das receitas relativas à concessão do serviço de reboque só terem sido faturadas em julho, não contando portanto para o total de receitas apuradas no trimestre em apreço e, justificando, assim, uma diminuição significativa das receitas associadas especificamente a esta concessão (de 67%) face ao período homólogo.

No trimestre em análise, os terminais portuários concessionados dos portos 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 42% destas, seguindo-se em termos de ordem de importância os portos de Sines e de Lisboa, com pesos relativos de 25% e 23%, respetivamente (ver *Gráfico 1* seguinte).

¹⁵ Tal como apresentado no *Quadro 12* dos anexos a este boletim.

Gráfico 1 – Distribuição do total das rendas de concessão portuária por porto no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



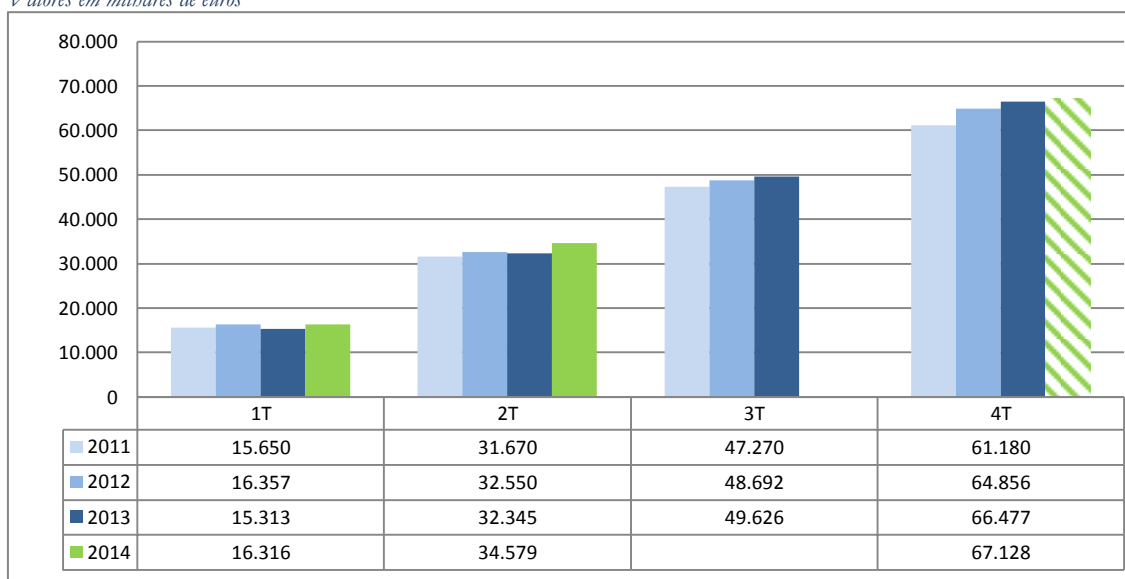
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias

No *Gráfico 2* seguinte apresenta-se a evolução das receitas com as concessões portuárias acumuladas 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 (tal como o demonstram os dados do IMT¹⁶ para o 1.º semestre do corrente ano).

¹⁶ Constantes do *Quadro 14* dos anexos a este boletim.

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.

Tal como se verifica no *Quadro 4* seguinte, o porto de Sines foi aquele que registou a taxa de crescimento mais acentuada (da ordem dos 12%) em termos de rendas recebidas pelas administrações portuárias, encontrando-se a evolução verificada neste porto, relacionada sobretudo com o acréscimo nas receitas resultantes do Terminal de Contentores de Sines, as quais praticamente duplicaram o seu valor, em virtude, quer do efeito das maiores quantidades movimentadas, quer do facto de o contrato prever que a partir de determinadas quantidades movimentadas é incrementada a tarifa utilizada para calcular a parte variável da renda.

Note-se, contudo, que o efeito do forte crescimento deste terminal, no total das rendas pagas pelas concessionárias do porto de Sines, foi em parte atenuado pelo decréscimo verificado ao nível da renda relativa à concessão do “Serviço de reboque e de amarração”, em cerca de 23%, o qual foi decorrente da paragem técnica da refinaria de Sines (por um período de 2,5 meses) ocorrida ao longo do 2.º trimestre de 2014, porquanto esta paragem terá provocado uma diminuição do número de navios com carga perigosa recebidos no porto e, em consequência, um decréscimo do volume de negócios gerado por esta concessão. A este respeito, importa mencionar, ainda, que as rendas cobradas à concessionária do “Serviço de reboque e de amarração” dependem parcialmente do seu volume de faturação, o qual, por sua vez, varia em função do número de navios que movimentam carga perigosa no porto de Sines.

No caso concreto dos portos do Douro e Leixões destacam-se, pelo seu peso no total das rendas portuárias do 2.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 94% das referidas rendas.

No trimestre em análise, o Terminal de Contentores de Leixões registou um crescimento da ordem dos 12% ao nível das rendas pagas à administração portuária, refletindo a evolução positiva do movimento de contentores observada neste terminal (de 5,78%) e permitindo, de certa forma, mitigar o decréscimo verificado na renda relativa ao Terminal de Carga a Granel de Leixões. Por sua vez, a diminuição das rendas associadas a esta último terminal foi reflexo da menor movimentação de granéis sólidos (de 16,18%) ocorrida no terminal, tendo contudo o efeito desta sido em parte compensado pelo aumento do movimento de carga geral fracionada (de 4,7%) verificado no mesmo terminal quando comparado o 2.º trimestre de 2014 com o período homólogo do ano anterior.

No que diz respeito ao porto de Lisboa, e quando comparado o 2.º trimestre de 2014 com o período homólogo de 2013, verifica-se que, apesar da redução ocorrida ao nível do montante total de toneladas de carga movimentada no porto (tendo sido o decréscimo ainda mais significativo no caso das cargas contentorizadas), ao nível das rendas pagas pelas concessionárias deste porto assistiu-se a um crescimento (de 5%), tendo sido este explicado, no essencial, pelo acréscimo das rendas relativas ao Terminal de Contentores de Santa Apolónia (com um peso de 52% nas rendas deste porto). Cumpre, contudo, mencionar a este respeito que, o aumento das rendas relativas a este terminal não decorre efetivamente de um aumento das quantidades movimentadas de mercadorias (as quais registaram um decréscimo de 1,2%), mas antes de diferenças ao nível da cadência de pagamentos da concessionária.

Por fim, no que concerne ao porto de Setúbal, o aumento (de 4%) das rendas no 2.º trimestre de 2014 (face ao período homólogo) decorreu fundamentalmente do crescimento (de 12%) das rendas relativas ao Terminal Multiusos Zona 1 (com um peso relativo de 31% no total das rendas deste porto), o qual espelha em grande medida os significativos aumentos observados ao nível das movimentações de carga geral fracionada, granéis sólidos e carga “*roll-on roll-off*”, que mais do que compensaram a redução (de 58,3%) da movimentação de contentores, com reduzida expressão no total do tráfego do terminal.

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

Quadro 4 – Receitas da administração portuária por concessão
Valores em milhares de euros

Sector Portuário		2T2014	Peso no total	2 T2013	Δ 2T 2014 / 2T 2013	AC2014	2014P	% Execução
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	4.609	25%	4.119	12%	9.216	15.746	59%
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	927	5%	950	-2%	1.783	3.419	52%
	Silos de Leixões	53	0%	58	-9%	115	203	57%
	Terminal Produtos Petrolíferos	1.673	9%	1.675	0%	3.301	6.323	52%
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	24	0%	24	0%	48	95	51%
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	203	1%	186	9%	406	664	61%
	Serviço de Descarga, Venda, Expedição Pescado	28	0%	30	-7%	46	162	28%
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	0	0%	0	-	14	28	50%
	Exploração Turística-Hoteleira	129	1%	127	2%	258	515	50%
	Exploração Restaurante e Bar	18	0%	18	0%	36	74	49%
Subtotal Douro e Leixões		7.664	42%	7.187	7%	15.223	27.229	56%
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	89	0%	92	-3%	178	354	50%
	Serviço de Reboque Aveiro	8	0%	24	-67%	32	106	30%
	Subtotal Aveiro	97	1%	116	-16%	210	460	46%
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	634	3%	732	-13%	1.032	3.114	33%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	2.231	12%	2.028	10%	3.699	7.357	50%
	Terminal Multipurpose de Lisboa	265	1%	276	-4%	554	1.119	49%
	Terminal Multiusos do Beato	331	2%	262	26%	552	1.035	53%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	195	1%	116	68%	425	676	63%
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	186	1%	207	-10%	417	686	61%
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	130	1%	207	-37%	313	699	45%
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	208	1%	129	61%	407	589	69%
	Terminal do Barreiro	42	0%	32	31%	76	99	77%
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	55	0%	68	-20%	132	267	50%
	Terminal do Seixal - Baía do Tejo	9	0%	9	-1%	21	36	58%
Subtotal Lisboa		4.286	23%	4.066	5%	7.627	15.678	49%
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1	517	3%	462	12%	1.051	1.957	54%
	Terminal Multiusos Zona 2	1.033	6%	1.041	-1%	2.010	4.006	50%
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	94	1%	102	-8%	180	375	48%
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	37	0%	11	241%	73	143	51%
Subtotal Setúbal		1.682	9%	1.616	4%	3.314	6.481	51%
Sines	Terminal Contentores de Sines XXI	1.097	6%	557	97%	1.335	3.272	41%
	Terminal Multipurpose de Sines	1.076	6%	1.079	0%	2.147	4.548	47%
	Terminal de Petroleiro e Petroquímico	100	1%	101	-1%	201	397	51%
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	195	1%	253	-23%	388	796	49%
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	2.067	11%	2.057	0%	4.134	8.268	50%
Subtotal Sines		4.534	25%	4.047	12%	8.205	17.281	47%
Total		18.264	100%	17.032	7%	34.579	67.128	52%

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

4. Anexos

Quadro 5 – Identificação das concessões das Águas

Concessões Águas	Ano de início	Prazo	Investimento ⁽¹⁾ (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. ⁽²⁾	2010	50	40
Águas da Região de Aveiro, S.A. ⁽²⁾	2010	50	131
Sanest	1995	25	277
Simarsul	2004	30	206
Simdouro	2009	50	129
Simlis	2000	30	111
Simria	2000	50	254
Simtejo	2001	43	349
TOTAL			5.182

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

Notas: ⁽¹⁾ Valores acumulados a dezembro de 2013.

⁽²⁾ Parcerias Estado-Autarquias.

Quadro 6 – Identificação das concessões dos Resíduos

Concessões Resíduos	Ano de início	Prazo	Investimento ⁽¹⁾ (milhões de euros)
Algar	1996	25	132
Amarsul	1997	25	110
Ersuc	1997	33	161
Resiestrela	2008	25	36
Resinorte	2009	30	163
Resulima	1996	25	25
Suldouro	1996	25	72
Valnor	2001	35	68
Valorlis	1996	25	55
Valorminho	1996	25	13
Valorsul	1995	39	347
Total			1.182

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

Nota: ⁽¹⁾ Valores acumulados a dezembro de 2013

Quadro 7 – Identificação das concessões no sector dos Portos

	Sector Portuário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Concessão 2001/12	Invest. Concedente 2001/12
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões SA	2000	25	31	
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Graneis de Leixões SA	2001	25	30	
	Silos de Leixões	Silos de Leixões, Unipessoal Lda	2007	25	2	
	Terminal Produtos Petrolíferos	Petrogal, SA	2006	25	n.d.	
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	E.D. & F. Man Portugal Lda	2001	15	n.d.	254
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	SECIL - Comp. Geral de Cal e Cimento, SA	2001	15	n.d.	
	Serviço de Descarga, Venda e Expedição de Pescado	Docapesca - Portos e Lotas SA	1995	25	n.d.	
	Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	Marina de Leixões - Associação de Clubes	1985	25	n.d.	
	Exploração Turística-Hoteleira	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.	
Exploração Restaurante e Bar	Companhia de Cervejas Portugalía, SA	2000	20	n.d.		
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	Socarpor -Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	8	128
	Serviço de Reboque Aveiro	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2014	5	3	
Lisboa*	Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores SA	1985	(a)	33	
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	2001	20	21	
	Terminal Multipurpose de Lisboa	OPERLIS - Gestão e Operação Portuária, S.A	1995	15 (b)	-	
	Terminal Multiusos do Beato	TMB - Terminal Multiusos do Beato Op. Portuárias, SA	2000	20	5	
	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	195
	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.	1995	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	22	
	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	31
	Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	Sapec - Terminais Portuários, SA	1995	25	6	
	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	123	
	Terminal Multipurpose de Sines	Portsines - Terminal Multipurpose de Sines, SA	1992	25	3	
	Terminais Petroléiro e Petroquímico	Petróleos de Portugal - Petrogal, SA	2003	10	177	344
	Serviço de Reboque e Amarração Sines	Reboport-Soc.Portuguesa Reboques Marítimos, SA	2002	20	16	
	Terminal de Granéis Liq. e Gestão Integrada de Resíduos	CLT - Companhia Logística de Terminais Marítimos, SA	2008	30	7	

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

Notas: (a) 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.

(b) Contrato em fase de prorrogação até novo concurso.

Quadro 8 – Identificação das concessões para o Gás Natural

Sector Energia – Gás Natural	Concessionário	Ano Início	Prazo
Armazenamento Subterrâneo de Gás Natural (Cariço / Pombal)	Transgás Armazenagem, Soc. Portuguesa de Armazenagem de Gás Natural, S.A.	2006	40
Distribuição Regional de Gás Natural de Lisboa	Lisboagás GDL Soc. Dist. Gás Natural de Lisboa, S.A.	2008	40
Distribuição Regional de Gás Natural do Centro	Lusitaniagás – Comp. de Gás do Centro, S.A.	2008	40
Distribuição Regional de Gás Natural do Sul	Setgás – Soc. Prod. Distrib. Gás, S.A.	2008	40
Distribuição Regional de Gás Natural do Norte	EDP Gás Distribuição, S.A.	2008	40
Receção, Armazenamento e Regaseificação de GNL (Sines)	REN Atlântico, Terminal de GNL, S.A.	2006	40
Receção e Armazenamento Subterrâneo Gás Natural (Cariço / Pombal)	REN Armazenagem, S.A.	2006	40
Distribuição Regional de Gás Natural da Região do Centro Interior	Beiragás – Companhia de Gás das Beiras, S.A.	2008	40
Distribuição Regional de Gás Natural do Vale do Tejo	Tagusgás – Empresa de Gás do Vale do Tejo, S.A.	2008	40
Transporte de Gás Natural através da Rede Nacional Transporte de Gás Natural (alta pressão)	REN Gasodutos, S.A.	2006	40

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGEG

Quadro 9 – Identificação das concessões para a Eletricidade

Sector Energia – Eletricidade	Concessionário	Ano Início	Prazo
Rede Eléctrica Nacional	REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.	2007	50
Exploração da Rede Nacional de Distribuição de eletricidade	EDP – Distribuição Energia, S.A.	2009	35
Exploração Zona Piloto «produção de energia das ondas do Mar»	Enondas, Energia das Ondas, S.A.	2010	45

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGEG

Quadro 10 – Identificação da concessão Hídrica

Sector Hídrico	Concessionário	Ano Início	Prazo
Barragem de Foz Tua	EDP, S.A.	2008	75
Barragem Girabolhos	Hidromondego – Hidroelétrica do Mondego, Lda.	2013	65
Sistema Electroprodutor do Tâmega	Iberdrola Generación S.A.U.	2014	70

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Instituto da Água I.P.

Quadro 11 – Identificação da concessão Aeroportuária

Sector Aeroportuário	Concessionário	Ano Início	Prazo
Concessão de aeroportos	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.	2012	50

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes do DRE

Quadro 12 – Movimento global dos portos no 2.º trimestre de 2014

	Sector Portuário	Abr -Jun/2014		
		Quantidade	%	Δ 2T2014 / 2T2013
Navios (Número)	Douro e Leixões	690	27,46%	0,28%
	Aveiro	257	10,23%	-8,51%
	Lisboa	697	27,74%	-12,73%
	Setúbal	382	15,20%	7,60%
	Sines	487	19,38%	-7,02%
	TOTAL	2.513	100,00%	-5,10%
Carga Movimentada (Tons)	Douro e Leixões	4.610.187	22,96%	7,06%
	Aveiro	1.230.031	6,13%	14,08%
	Lisboa	2.941.776	14,65%	-8,19%
	Setúbal	2.155.318	10,73%	18,26%
	Sines	9.144.389	45,54%	-5,82%
	TOTAL	20.081.701	100,00%	-0,19%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

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

Quadro 13 – Movimento de carga contentorizada nos portos em análise no 2.º trimestre de 2014

	Sector Portuário	Abr -Jun/2014		
		Quantidade	%	Δ 2T2014 / 2T2013
Contentores (TEU)	Douro e Leixões	167.345	26,08%	7,67%
	Aveiro	0	0,00%	-
	Lisboa	122.604	19,11%	-18,12%
	Setúbal	26.350	4,11%	56,17%
	Sines	325.264	50,70%	39,64%
	TOTAL	641.563	100,00%	15,60%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

Quadro 14 – Movimento global dos portos no 1.º semestre de 2014

	Sector Portuário	Jan - Jun/2014		
		Quantidade	%	Δ 1S2014 / 1S2013
Navios (Número)	Douro e Leixões	1274	26,63%	-2,70%
	Aveiro	516	10,79%	5,10%
	Lisboa	1293	27,03%	-9,50%
	Setúbal	736	15,38%	13,40%
	Sines	965	20,17%	3,00%
	TOTAL	4.784	100,00%	-0,64%
Carga Total Movimentada (Tons) ⁽¹⁾	Douro e Leixões	8.843.299	22,91%	4,30%
	Aveiro	2.352.065	6,09%	19,00%
	Lisboa	5.910.877	15,31%	-2,60%
	Setúbal	4.127.267	10,69%	21,40%
	Sines	17.363.932	44,99%	-0,30%
	TOTAL	38.597.440	100,00%	3,35%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

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

Quadro 15 – Movimento de carga contentorizada nos portos em análise no 1.º semestre de 2014

	Sector Portuário	Jan - Jun/2014		
		Quantidade	%	Δ 1T2014 / 1T2013
Contentores (TEU)	Douro e Leixões	327.597	27,14%	10,30%
	Aveiro	0	0,00%	0
	Lisboa	230.181	19,07%	-17,40%
	Setúbal	52.892	4,38%	74,60%
	Sines	596.474	49,41%	41,30%
	TOTAL	1.207.144	100,00%	17,41%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.