



Boletim Trimestral de Concessões – 2.º Trimestre de 2015

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 Alterações regulatórias no sector elétrico e do gás natural	8
2.2 Sector das Águas e Resíduos	9
2.2.1 Águas da Região do Noroeste	9
2.2.2 Processo de agregação dos contratos de concessão das Águas.....	10
2.3 Sector Portuário	10
2.3.1 Terminal Multipurpose de Lisboa	10
2.3.2 Processo de renegociação dos contratos de concessão portuária	11
2.3.3 Terminal XXI de contentores Sines	12
2.4 Sector dos Transportes Públicos	12
2.4.1 Lançamento do concurso público de subconcessão dos sistemas de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. e da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.....	12
2.4.2 Concurso público de subconcessão dos sistemas de transporte da Metro do Porto, S.A. (MP) e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP).....	13
3. Fluxos Financeiros no Sector Portuário	14
3.1 Tipologia dos fluxos financeiros.....	14
3.2 Evolução dos fluxos financeiros.....	14
3.2.1 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	14
3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros do trimestre	16
4. Anexos	21

Índice de Quadros

Quadro 1 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias	7
Quadro 2 – Receitas acumuladas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias do primeiro semestre de 2015 e 2014	15
Quadro 3 – Movimento de Carga Total acumulado das concessões portuárias do primeiro semestre de 2015 e 2014	15
Quadro 4 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias do 2º trimestre de 2015 e 2014.....	17
Quadro 5 – Movimento de Carga Total acumulado das concessões portuárias do 2º trimestre de 2015 e 2014	17
Quadro 6 – Receitas da administração portuária por concessão	20
Quadro 7 – Identificação das concessões das Águas	21
Quadro 8 – Identificação das concessões dos Resíduos	21
Quadro 9 – Identificação das concessões no sector dos Portos.....	22
Quadro 10 – Identificação das concessões para o Gás Natural	23
Quadro 11 – Identificação das concessões para a Eletricidade	23
Quadro 12 – Identificação da concessão Hídrica	23
Quadro 13 – Identificação da concessão Aeroportuária	24
Quadro 14 – Carga total movimentada nos terminais portuários concessionados no 2.º trimestre de 2015 e respetiva variação homóloga.....	24
Quadro 15 – Movimento de carga contentorizada nos terminais portuários concessionados no 2.º trimestre de 2015 e respetiva variação homóloga	25

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução da receita acumulada por trimestre, no período de 2012 a 2015.....	16
Gráfico 2 – Distribuição do total das rendas de concessão portuária por Administração Portuária no 2.º trimestre de 2015.....	18

Siglas

1T 2015	1.º Trimestre de 2015
2T 2015	2.º Trimestre de 2015
1S	1º Semestre
2015 P	Previsão para 2015
AC 2015	Valor acumulado de 2015
AC 2014	Valor acumulado de 2014
ADENE	Agência para a Energia
AdP, S.A.	Águas de Portugal, S.A.
AdP	Águas de Portugal
APL	Administração do Porto de Lisboa, 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
ERSE	Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
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.
RESP	Rede Elétrica de Serviço Público
SGPS	Sociedade Gestora de Participações Sociais
SNGN	Sistema Nacional de Gás Natural
TML	Terminal Multipurpose de Lisboa
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2015/2014	(ou Δ 2015/2014) Variação ocorrida entre o ano de 2015 e o ano de 2014

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 2015, 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 2.º trimestre de 2015, e no que ao sector portuário diz respeito, cumpre destacar que se mantêm em curso as negociações dos contratos de concessão portuária das administrações portuárias do Douro e Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, bem como os estudos de avaliação da sustentabilidade económico-financeira de alguns investimentos de expansão nas áreas concessionadas do porto do Douro e Leixões. A este respeito, merece ainda destaque o facto de terem sido concluídos, no trimestre anterior, os trabalhos da comissão de negociação nomeada para a renegociação do contrato de concessão do Terminal XXI, no porto de Sines, tendo a comissão submetido o respetivo relatório final ao Governo.

Com efeito, após uma intensa ronda negocial, a PSA Sines propôs um plano alternativo ao inicialmente apresentado para o aumento da capacidade anual do terminal para 2,5 milhões de TEU, sem necessidade de realização de investimentos a cargo da APS ou prorrogação do prazo contratual, tendo sido portanto o processo de negociação concluído.

Importa referir que a adjudicação do concurso das subconcessões de transporte público de passageiros de Lisboa ao concorrente Avanza, por um período de concessão de 8 anos no caso da Carris e de 8,5 anos no caso do Metro de Lisboa.

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 2.º trimestre de 2015, as receitas auferidas pelas administrações portuárias, relativamente aos terminais concessionados, registaram um acréscimo da ordem dos 6% face ao período homólogo de 2014, ascendendo a 19.293 milhares de euros. Destaca-se, pela sua importância, tanto em termos de peso relativo no total das receitas portuárias (39%), como de contributo para a evolução observada no trimestre, o caso dos portos do Douro e Leixões, onde se assistiu a uma diminuição da receita portuária na ordem dos 3%. Em sentido contrário, verificam-se aumentos significativos das receitas das administrações portuárias de Sines, Lisboa e Aveiro, face ao período de referência.

Na origem desta evolução, encontra-se sobretudo a tendência de crescimento a que se assistiu ao nível do movimento global de mercadorias (incluindo as contentorizadas) nos

terminais concessionados dos portos objeto de análise (com exceção do porto de Aveiro¹), bem como 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 Aveiro e de Lisboa).

No total, os fluxos financeiros do sector portuário ascenderam a 36.045 milhares de euros no primeiro semestre de 2015, o que supõe uma execução de 49% face ao valor orçamentado para o ano de 2015.

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

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	1T 2015	2T 2015	AC 2015	Peso no Total (2T)	2T2014	AC 2014	Δ 2T2015 / 2T2014	2015 P	% Execução
Douro e Leixões	7.553	7.472	15.025	39%	7.664	28.035	-3%	28.067	54%
Sines	3.836	5.283	9.120	27%	4.534	18.184	17%	18.886	48%
Lisboa	3.688	4.701	8.389	24%	4.286	17.000	10%	18.935	44%
Setúbal	1.555	1.717	3.273	9%	1.682	6.716	2%	6.780	48%
Aveiro	120	119	238	1%	106	465	12%	460	52%
Total	16.753	19.293	36.045	100%	18.272	70.400	6%	73.127	49%

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

¹ Tal como se apresenta no *Quadro 14* dos anexos deste boletim.

2. Factos relevantes

2.1 Sector Energético

2.1.1 Alterações regulatórias no sector elétrico e do gás natural

Durante o 2.º trimestre de 2015, foi publicado um conjunto de diplomas legais com incidência nas atividades reguladas dos sectores elétrico e do gás natural, em particular naquelas atividades sujeitas a concessões do Estado, que importam nomear:

- Portaria n.º 102/2015, de 7 de abril, que estabelece as taxas aplicáveis aos procedimentos no âmbito do “sobre-equipamento”. Adicionalmente, define ainda os procedimentos para injeção de energia adicional e para autorização do “sobre-equipamento” de centros eletroprodutores eólicos, bem como os requisitos para a dispensa de telecontagem individualizada da energia do “sobre-equipamento”, regulamentando o Decreto-Lei n.º 94/2014, de 24 de junho;
- Decreto-Lei n.º 47/2015, de 9 de abril, que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 223/2000, de 9 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 314/2001, de 10 de dezembro, que transforma o Centro para a Conservação da Energia na Agência para a Energia (ADENE);
- Decreto-Lei n.º 49/2015, de 10 de abril, que estabelece o regime especial aplicável à adaptação de moinhos, azenhas ou outras infraestruturas hidráulicas equivalentes para produção de energia hidroelétrica, incluindo os termos e as condições da atribuição do respetivo título de utilização dos recursos hídricos para fins de produção de eletricidade e sua articulação com o regime do acesso à atividade de produção de eletricidade que esteja sujeita aos regimes de comunicação prévia ou de registo prévio para produção destinada ao autoconsumo, nos termos da legislação aplicável;
- Despacho n.º 3687-A/2015, de 13 de abril, que determina a variação da tarifa social de venda a clientes finais dos comercializadores de último recurso do ano gás 2014-2015 para o ano gás 2015-2016;
- Portaria n.º 108-A/2015, de 14 de abril, que define o mecanismo de determinação do fator de agravamento incluído na tarifa transitória de venda a clientes finais de gás natural, previsto no n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 74/2012, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 15/2015, de 30 de janeiro, e no n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 66/2010, de 11 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 77/2011, de 20 de junho, 74/2012, de 26 de março, 15/2013, de 28 de janeiro, e 15/2015, de 30 de janeiro;
- Lei n.º 33/2015, de 27 de abril, que define a segunda alteração ao regime que cria a contribuição extraordinária sobre o setor energético, aprovado pelo artigo 228.º da Lei n.º 83 -C/2013, de 31 de dezembro;

- Diretiva n.º 7/2015 (Diário da República n.º 83/2015, Série II de 2015-04-29), que define as tarifas transitórias de gás natural a vigorar de 1 de maio até 30 de junho de 2015;
- Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril, que estabelece as disposições em matéria de eficiência energética e cogeração, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/27/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética;
- Portaria 133/2015, de 15 de maio, que procede à primeira alteração da Portaria n.º 243/2013, de 2 de agosto, que estabelece os termos, condições e critérios de atribuição da reserva de capacidade de injeção de potência na rede elétrica de serviço público (RESP), bem como do licenciamento da atividade de produção de energia elétrica no âmbito do regime especial da remuneração garantida, respetivos prazos de duração, condições de manutenção e de alteração, concretizando o disposto no Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 237-B/2006, de 18 de dezembro, 199/2007, de 18 de maio, 264/2007, de 24 de julho, 23/2009, de 20 de janeiro, 104/2010, de 29 de setembro, e 215 -B/2012, de 8 de outubro, que operou a sua republicação;
- Diretiva n.º 8/2015 (Diário da República n.º 102/2015, Série II de 2015-05-27), define os procedimentos operativos de detalhe para aplicação de acertos de faturação;
- Diretiva n.º 9/2015 (Diário da República n.º 108/2015, Série II de 2015-06-04), que define o mecanismo de recuperação dos ajustamentos extraordinários de custos de aquisição de gás natural, resultantes dos contratos de aprovisionamento de longo prazo em regime de *take-or-pay*;
- Diretiva n.º 10/2015 (Diário da República n.º 119/2015, Série II de 2015-06-22), que define as Tarifas e Preços de Gás Natural para o ano gás 2015-2016.

2.2 Sector das Águas e Resíduos

2.2.1 Águas da Região do Noroeste

Em resultado do contrato de parceria assinado entre o Estado Português e os municípios de Amarante, Arouca, Baião, Celorico de Basto, Cinfães, Fafe, Santo Tirso e Trofa, iniciou-se no dia 1 de Abril de 2015, o Sistema de Águas da Região do Noroeste para a exploração e gestão agregada, de forma a maximizar as economias de escala (com cerca de 300 mil habitantes, o que representa aproximadamente 3% da população do país).

De acordo com as informações proporcionadas pela Águas de Portugal, o referido sistema do noroeste concretiza um processo de verticalização pioneiro em Portugal, ficando numa única entidade gestora, os serviços em “alta” (prestados aos municípios) e os serviços em

“baixa” (prestados aos utilizadores finais, os municípios). O plano de investimentos de cerca de 150 milhões de euros, está também incluído no contrato de parceria assinado, de forma a ser possível expandir o serviço, através da construção de novas redes municipais de distribuição de água e de recolha de efluentes e a manutenção, a renovação e a substituição de infraestruturas.

2.2.2 Processo de agregação dos contratos de concessão das Águas

No trimestre em apreço, foi aprovada a criação dos sistemas multimunicipais de abastecimento de água e de saneamento:

- Norte² (agregação de 4 sistemas multimunicipais);
- Centro Litoral³ (agregação de 3 sistemas multimunicipais); e,
- Lisboa e Vale do Tejo⁴ (agregação de 8 sistemas multimunicipais).

A criação dos sistemas multimunicipais supra mencionados, dá seguimento às orientações estratégicas do Governo para o sector de abastecimento de água e saneamento (PENSAAR 2020), e pressupõe que a agregação dos sistemas multimunicipais existentes venha a permitir a obtenção de sinergias através da criação de sistemas de maior dimensão (e das economias de escala associadas), bem como uma progressiva convergência dos anteriores sistemas, de forma a obter a estabilidade tarifária e um regime particularmente vocacionado para a sustentabilidade social, ambiental, económica e financeira do sistema⁵. Note-se que foram já assinadas, a 30 de junho, as minutas dos respetivos contratos de concessão.

2.3 Sector Portuário

2.3.1 Terminal Multipurpose de Lisboa

A 31 de julho de 2014, a Administração do Porto de Lisboa, S.A. (“**APL**”), lançou o concurso público internacional, 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. O TML encontrava-se concessionado à empresa Operlis – Gestão e Operação Portuária, S.A. (“**Operlis**”), uma participada do Grupo ETE – Empresa de Tráfego e Estiva, tendo o

² Através do Decreto-Lei n.º 93/2015, de 29 de maio.

³ Através do Decreto-Lei n.º 92/2015, de 29 de maio.

⁴ Através do Decreto-Lei n.º 94/2015, de 29 de maio.

⁵ Adicionalmente foram emitidos pela ERSAR, pareceres relativamente à agregação dos sistemas: <http://www.ersar.pt/website/ViewContent.aspx?FolderPath=&Section=News&SubFolderPath=&Name=Agrega%C3%A7%C3%A3odesistemasmultimunicipais&FinalPath=Not%C3%ADcias>

prazo da concessão findado a 31 de dezembro de 2014, em linha com o estabelecido no aditamento ao contrato de concessão celebrado em junho de 2010.

Após o empate entre as duas propostas apresentadas a concurso ter sido resolvido através do método de sorteio, realizado no dia 5 de dezembro pelo júri em ato público aberto aos concorrentes, o conselho de administração da APL deliberou a adjudicação da concessão do TML ao consórcio formado pelo Grupo ETE (que, tal como referido, era a anterior concessionária do terminal) e pela Empresa de Tráfego do Funchal, Lda. (“**ETF**”), empresa detida pelo grupo Sousa – operador marítimo-portuário, de logística, energia e turismo cuja atividade se encontra concentrada na ilha da Madeira. Posteriormente, o consórcio vencedor notificou a Autoridade da Concorrência do objetivo de adquirir o controlo do TML.

A APL deverá assegurar a operação do terminal durante o período de transição entre o atual operador para o novo concessionário, com recurso à Operlis, que continuará a prestar o serviço a título provisório, até que o novo operador inicie a operação.

Assim, a APL e a TSA – Terminal de Santa Apolónia, Lda. assinaram, a 6 de abril de 2015, o contrato de concessão (o qual produz efeitos a partir do dia 9 de abril), com término em 28 de fevereiro de 2021 (aproximadamente 6 anos), o qual prevê a possibilidade de renovação anual durante 10 anos⁶.

2.3.2 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 Setúbal⁷, foi dada continuidade 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, e após a identificação, durante a fase inicial do processo negocial, de 5 concessões cujos contratos apresentam maior potencial de otimização e consequente redução de encargos para a economia, foram levadas a cabo, no trimestre em apreço, diversas reuniões envolvendo não só as respetivas administrações portuárias, mas também os representantes das entidades concessionárias.

⁶ Segundo o contrato de concessão: “é atribuída à Concedente o direito de optar pela prorrogação do contrato por períodos de um ano, com limite máximo de dez anos desde a data de início da concessão (...) desde que notifique a concessionária da intenção de exercer este direito com um pré-aviso mínimo de um ano em relação à data de termo da concessão prevista”.

⁷ 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.

2.3.3 Terminal XXI de contentores Sines

Foi celebrado um contrato de empreitada, a 15 de Maio de 2015, entre a PSA Sines (operador do Terminal XXI) e uma empresa construtora, relativo à “obra de prolongamento do topo NW do cais do Terminal de Contentores XXI”. Assim, deve-se destacar, no trimestre em apreço, o início deste novo investimento relativo à Fase 2+ de desenvolvimento do terminal, o qual se enquadra dentro do atual contrato de concessão, e deverá permitir uma expansão da capacidade anual do terminal em 600.000 TEU, devendo o mesmo, após a conclusão dos referidos investimentos, dispor de uma capacidade total anual de 2.3 milhões de TEU.

2.4 Sector dos Transportes Públicos

2.4.1 Lançamento do concurso público de subconcessão dos sistemas de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. e da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.

Durante o 1.º trimestre foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 26 de fevereiro, através da qual veio o Conselho de Ministros “*determinar o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (“CARRIS”) e Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (“ML”), através da subconcessão destes serviços*”, bem como “*Encarregar os conselhos de administração da CARRIS e do ML de preparar e aprovar as peças do procedimento de concurso público destinado à subconcessão referida*”, e ainda “*Delegar na Ministra de Estado e das Finanças e no Ministro da Economia, com a faculdade de subdelegação, os poderes para proceder à atualização dos contratos de concessão de serviço público celebrados com a CARRIS e o ML, os quais devem ter em conta o objetivo de assegurar o equilíbrio operacional destas empresas sem recurso a indemnizações compensatórias*”.

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 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 CARRIS como o ML 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 constitui uma mais-valia para os interesses do Estado Português, tendo portanto aconselhado o Governo a dar início ao procedimento concursal de adjudicação destes serviços, por um prazo não superior ao das respetivas concessões.

Assim, e à semelhança do modelo adotado no Porto, foi delineado um modelo de abertura ao mercado, através de um regime de subconcessão, com base num mecanismo de remuneração com incentivos ao desempenho do operador privado, devendo este último assumir parte do risco comercial. No que respeita ao prazo de concessão, o mesmo foi estabelecido em 8 anos para a Carris e 8,5 anos para o ML, após o qual terá que ser lançado novo concurso público.

No seguimento da mencionada decisão do Conselho de Ministros⁸, as administrações das empresas visadas procederam ao lançamento do concurso público para a subconcessão⁹ dos respetivos sistemas de transporte, tendo ficado estabelecido como data limite para apresentação de propostas o dia 14 de maio, prazo entretanto prorrogado para o dia 13 de junho.

Foram avaliadas as 5 propostas vinculativas, apresentadas pelos seguintes concorrentes: i) RATP Développement, S.A.; ii) Corporacion Española de Transporte, S.A. (do grupo Avanza); iii) agrupamento Via Lisboa (constituído pela Barraqueiro SGPS, S.A. e pela Transports Cuitat Comtal S.A.); iv) agrupamento Alsa-National Express (constituído por Nex Continental Holdings, S.L.U., Alsa Ferrocarril S.A.U. e Alsa Atlântica S.L.U.; e, v) Transdev Mobilidade, S.A.. O concurso foi concluído com a adjudicação das subconcessões dos transportes públicos de Lisboa (CARRIS e ML) ao concorrente Avanza.

De forma a concluir o processo terão ainda que ser assinados os contratos de subconcessão e submetidos para apreciação, quer do Tribunal de Contas, quer da Autoridade da Concorrência.

2.4.2 Concurso público de subconcessão dos sistemas de transporte da Metro do Porto, S.A. (MP) e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP)

Nos termos previstos no Programa de Concurso, a adjudicação do contrato de subconcessão da STCP esteve suspensa até à aprovação do Novo Regime Jurídico dos Serviços Públicos de Transportes de Passageiros, tendo sido a condição suspensiva da adjudicação levantada a meio de junho com a aprovação do referido diploma, altura em que se iniciaram os prazos para apresentação da caução por parte do adjudicatário.

No caso do MP, a adjudicação ao concorrente TCCMP (detido por um consócio formado pela FMB – Ferrocarril Metropolitá de Barcelona e pela TCC – Transports Ciutat Comtal), ocorrida em fevereiro, produziu efeitos imediatos, tendo sido o respetivo contrato assinado em 23 de abril, e submetido posteriormente ao Tribunal de Contas para os devidos efeitos.

⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 26 de fevereiro.

⁹ Anúncio publicado em Diário da República a 27 de março de 2015.

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

3.2.1 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

No primeiro semestre de 2015, as receitas das Administrações Portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram, em termos globais, um acréscimo de 4% face ao semestre homólogo de 2014, ascendendo a 36.045 milhares de euros. Esta evolução encontra-se em linha com a tendência de crescimento a que assistiu no movimento global de mercadorias dos terminais concessionados dos portos de Setúbal, Douro e Leixões, Sines e Aveiro. No período em apreço, merece particular destaque a evolução da receita acumulada nas administrações portuárias de Aveiro, Sines Lisboa, com crescimentos de 14%, 11% e 10% respetivamente.

Neste contexto, importa ainda 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. Esta situação justifica, designadamente, o crescimento dos fluxos financeiros no caso do porto de Lisboa (em cerca de 10%), cuja magnitude foi inversa à do registado na movimentação de mercadorias (de -1%).

Quadro 2 – Receitas acumuladas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias do primeiro semestre de 2015 e 2014

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	1T 2015	2T 2015	AC 2015	Peso no Total (1S)	1T2014	2T2014	AC 2014	AC 2015 /AC 2014	2015 P	% Execução
Douro e Leixões	7.553	7.472	15.025	42%	7.559	7.664	15.223	-1%	28.067	54%
Sines	3.836	5.283	9.120	25%	3.671	4.534	8.205	11%	18.886	48%
Lisboa	3.688	4.701	8.389	23%	3.341	4.286	7.627	10%	18.935	44%
Setúbal	1.555	1.717	3.273	9%	1.638	1.682	3.320	-1%	6.780	48%
Aveiro	120	119	238	1%	104	106	210	14%	460	52%
Total	16.753	19.293	36.045	100%	16.313	18.272	34.585	4%	73.127	49%

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

Quadro 3 – Movimento de Carga Total acumulado das concessões portuárias do primeiro semestre de 2015 e 2014

Valores em toneladas

Sector Portuário	1T 2015	2T 2015	AC 2015	Peso no Total (1S)	1T2014	2T2014	AC 2014	AC 2015 /AC 2014
Douro e Leixões	4.440.790	4.684.532	9.125.322	24%	4.358.268	4.658.801	9.017.069	1%
Sines	9.463.445	11.149.251	20.612.696	55%	7.810.198	8.487.535	16.297.733	26%
Lisboa	2.486.286	2.632.345	5.118.631	14%	2.612.897	2.556.654	5.169.551	-1%
Setúbal	1.151.971	1.314.686	2.466.657	7%	1.108.223	1.164.082	2.272.305	9%
Aveiro	181.627	160.757	342.384	1%	147.563	193.737	341.300	0%
Total	17.724.119	19.941.571	37.665.690	100%	16.037.149	17.060.809	33.097.958	14%

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

Tal como se constata no *Quadro 2* anterior, para a evolução verificada nos fluxos financeiros reportados relativamente ao primeiro semestre de 2015, face ao período homólogo, contribuiu o comportamento positivo das rendas recebidas pelas administrações dos portos de Aveiro, de Sines e de Lisboa, destacando-se, sobretudo, o crescimento registado no caso do porto de Aveiro – da ordem dos 14% –, que se ficou a dever essencialmente a questões relacionadas com a diferente temporalidade dos fluxos financeiros, uma vez que ao nível das quantidades movimentadas a evolução homóloga foi nula. Note-se ainda que, o respetivo contrato de concessão entrou em vigor apenas a 1 de fevereiro de 2014, pelo que o valor reportado no 1º trimestre de 2014 se refere apenas aos meses de fevereiro e março.

Relativamente, ao porto de Sines, no *Quadro 2* anterior verifica-se que o aumento das receitas da administração portuária, na ordem dos 11%, é explicado em grande medida por uma intensificação do movimento de mercadorias nos terminais concessionados, na ordem dos 26% (ver *Quadro 3* anterior).

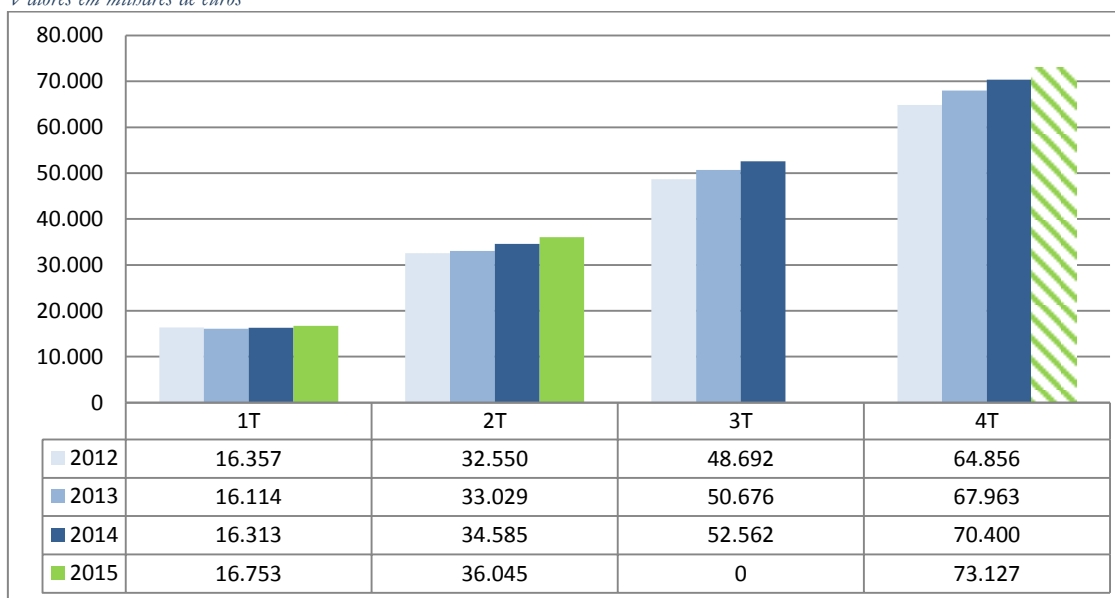
O novo contrato de concessão, que entrou em vigor no trimestre em apreço, no porto de Lisboa, originou um incremento da receita, na ordem dos 10%, uma vez se encontra

prevista a realização de três pagamentos fixos anuais, entre 2015 e 2017, e o pagamento variável que tem por base valores anuais.

No *Gráfico 1* seguinte apresenta-se a evolução das receitas acumuladas com as concessões portuárias por trimestre desde 2012, bem como os valores orçamentados para 2015, sendo possível constatar uma tendência de ligeira 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 1 – Evolução da receita acumulada por trimestre, no período de 2012 a 2015

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 2015 corresponde ao valor total previsto para 2015.

3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros do trimestre

No 2.º trimestre de 2015, as receitas das Administrações Portuárias referentes aos terminais portuários concessionados registaram, em termos globais, um acréscimo de 6% face ao trimestre homólogo de 2014, ascendendo a 19.293 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 Setúbal, Douro e Leixões, Lisboa e Sines¹⁰, onde se observou um crescimento, na ordem dos 17%, face ao período homólogo (ver *Quadro 5* seguinte).

¹⁰ Tal como se apresenta no *Quadro 11* dos anexos deste boletim.

Quadro 4 – Receitas da administração portuária relativas a rendas das concessões portuárias do 2º trimestre de 2015 e 2014

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	1T 2015	2T 2015	AC 2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014	2015 P	% Execução
Douro e Leixões	7.553	7.472	15.025	39%	7.664	-3%	28.067	54%
Sines	3.836	5.283	9.120	27%	4.534	17%	18.886	48%
Lisboa	3.688	4.701	8.389	24%	4.286	10%	18.935	44%
Setúbal	1.555	1.717	3.273	9%	1.682	2%	6.780	48%
Aveiro	120	119	238	1%	106	12%	460	52%
Total	16.753	19.293	36.045	100%	18.272	6%	73.127	49%

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

Quadro 5 – Movimento de Carga Total acumulado das concessões portuárias do 2º trimestre de 2015 e 2014

Valores em toneladas

Sector Portuário	1T 2015	2T 2015	AC 2015	Peso no Total (2T)	2T2014	AC 2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Douro e Leixões	4.440.790	4.684.532	9.125.322	23%	4.658.801	9.017.069	1%
Sines	9.463.445	11.149.251	20.612.696	56%	8.487.535	16.297.733	31%
Lisboa	2.486.286	2.632.345	5.118.631	13%	2.556.654	5.169.551	3%
Setúbal	1.151.971	1.314.686	2.466.657	7%	1.164.082	2.272.305	13%
Aveiro	181.627	160.757	342.384	1%	193.737	341.300	-17%
Total	17.724.119	19.941.571	37.665.690	100%	17.060.809	33.097.958	17%

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

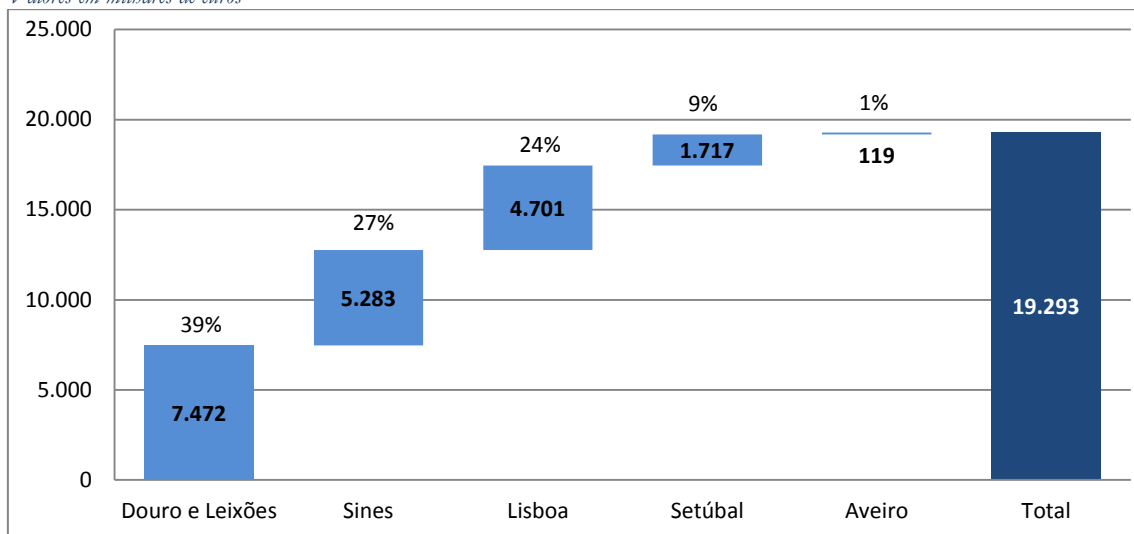
Tal como se constata no *Quadro 4* anterior, para a evolução verificada nos fluxos financeiros reportados relativamente ao 2.º trimestre de 2015, face ao período homólogo, contribuiu o comportamento positivo das rendas recebidas pelas administrações dos portos de Sines, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal, destacando-se, sobretudo, o crescimento registado no caso do porto de Aveiro – da ordem dos 12% –, que se ficou a dever essencialmente a questões relacionadas com a diferente temporalidade dos fluxos financeiros, uma vez que ao nível das quantidades movimentadas a evolução homóloga foi negativa.

O porto do Douro e Leixões, tal como mencionado, constitui a exceção à tendência positiva observada nas receitas portuárias, registando-se, neste caso, uma diminuição das receitas de 3%, face ao 2º trimestre de 2014.

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 39% destas, seguindo-se em termos de ordem de importância os portos de Sines e de Lisboa, com pesos relativos de 27% e 24%, respetivamente (ver *Gráfico 2* seguinte).

Gráfico 2 – Distribuição do total das rendas de concessão portuária por Administração Portuária no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Tal como se verifica no *Quadro 6* seguinte, o porto de Sines foi aquele que registou um acréscimo mais acentuado das receitas em comparação com o trimestre homólogo de 2014 (da ordem dos 17%), facto explicado, em grande medida, por uma intensificação do movimento de mercadorias nos terminais concessionados, principalmente ao nível do número de TEUs movimentados no Terminal XXI de contentores, na ordem dos 22%.

Relativamente ao porto de Setúbal, apesar do crescimento registado ao nível do movimento global de mercadorias (em 13%), as receitas da respetiva administração portuária cresceram apenas aproximadamente 2%, o que pode ser explicado, parcialmente, pela ligeira redução das tarifas variáveis e fixas (em 0,36%), no seguimento da atualização das mesmas nos moldes do previsto contratualmente para o ano de 2015.

No caso concreto dos portos do Douro e Leixões, o valor das rendas auferidas pela respetiva administração portuária, decresceu cerca de 3%, no trimestre em apreço face ao registado no período homólogo anterior, destacando-se, pelo seu peso no total das rendas portuárias do 2.º trimestre de 2015, 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 que diz respeito ao porto de Lisboa, e quando comparado o 2.º trimestre de 2015 com o período homólogo de 2014, verifica-se que o aumento das receitas da administração portuária, na ordem dos 10%, é consequência, principalmente, do acréscimo nas receitas no Terminal Multipurpose de Lisboa.

A origem deste acréscimo encontra-se na entrada em operação, no dia 8 de abril, de um novo concessionário – Terminal de Santa Apolónia, Lda (“TSA”) – e por conseguinte de um novo contrato de concessão, o qual prevê a realização de três pagamentos fixos anuais

(2015-2017) e o pagamento variável (que tem por base valores anuais). Note-se, contudo que o mesmo aumento é parcialmente mitigado pelo decréscimo verificado no Terminal de Contentores de Alcântara (de 64%) e no Terminal de Contentores de Santa Apolónia (de 29%).

Por fim, e no que concerne ao porto de Aveiro, conclui-se que o aumento (de 12%) das rendas no 2.º trimestre de 2015, face a igual período de 2014, decorreu fundamentalmente do crescimento das rendas relativas ao Serviço de Reboque, explicado pelo facto de o valor reportado em 2014 incluir diferenças ao nível da cadência de pagamentos das concessionárias.

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

Quadro 6 – Receitas da administração portuária por concessão

Valores em milhares de euros

Sector Portuário	1T2015	2T2015	AC 2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014	2015 P	% Execução
Douro e Leixões								
Terminal de Contentores de Leixões	4.406	4.466	8.872	23%	4.609	-3%	16.634	53%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	1.064	963	2.027	5%	927	4%	3.406	60%
Silos de Leixões	41	52	93	0%	53	-2%	203	46%
Terminal Produtos Petrolíferos	1.671	1.624	3.295	8%	1.673	-3%	6.296	52%
Terminal de Granéis Líquido Alimentares	24	24	47	0%	24	-2%	94	50%
Terminal Expedição de Cimento a Granel	165	165	331	1%	203	-19%	661	50%
Serviço de Descarga, Venda, Expedição Pescado	22	32	54	0%	28	14%	158	34%
Instalações de Apoio à Navegação de Recreio	14	0	14	0%	0	N.A.	28	49%
Exploração Turística-Hoteleira	128	128	257	1%	129	-1%	513	50%
Exploração Restaurante e Bar	18	18	37	0%	18	2%	74	50%
Subtotal Douro e Leixões	7.553	7.472	15.025	39%	7.664	-3%	28.067	54%
Aveiro								
Terminal Sul Aveiro	92	91	182	0%	89	1%	348	52%
Serviço de Reboque Aveiro	28	28	56	0%	16	74%	112	50%
Subtotal Aveiro	120	119	238	1%	106	12%	460	52%
Lisboa								
Terminal de Contentores de Alcântara	635	231	866	1%	634	-64%	4.085	21%
Terminal de Contentores de Santa Apolónia	1.520	1.585	3.105	8%	2.231	-29%	7.529	41%
Terminal Multipurpose de Lisboa	263	1.562	1.825	8%	265	490%	1.083	168%
Terminal Multiusos do Beato	345	349	694	2%	331	5%	1.023	68%
Terminal Multiusos do Poço do Bispo	231	222	453	1%	195	14%	1.016	45%
Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	180	251	431	1%	186	35%	1.480	29%
Terminal de Granéis Alimentares da Beato	225	180	405	1%	130	39%	823	49%
Terminal de Granéis Alimentares de Palença	185	203	387	1%	208	-3%	1.105	35%
Terminal do Barreiro	30	33	63	0%	42	-21%	295	21%
Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	62	78	140	0%	55	43%	461	30%
Terminal do Seixal - Baía do Tejo	12	9	21	0%	9	0%	36	58%
Subtotal Lisboa	3.688	4.701	8.389	24%	4.286	10%	18.935	44%
Setúbal								
Terminal Multiusos Zona 1	495	595	1.090	3%	517	15%	2.157	51%
Terminal Multiusos Zona 2	931	984	1.915	5%	1.033	-5%	4.113	47%
Terminal de Granéis Sólidos De Setúbal	88	100	187	1%	94	6%	352	53%
Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	41	39	81	0%	37	5%	159	51%
Subtotal Setúbal	1.555	1.717	3.273	9%	1.682	2%	6.780	48%
Sines								
Terminal Contentores de Sines XXI	318	1.766	2.084	9%	1.097	61%	4.871	43%
Terminal Multipurpose de Sines	1.136	1.127	2.263	6%	1.076	5%	4.544	50%
Terminal de Petroleiro e Petroquímico	105	105	210	1%	100	5%	401	52%
Serviço de Reboque e Amarração Sines	210	219	429	1%	195	12%	802	53%
Terminal de Granéis Liq. e Gestão de Resíduos	2.067	2.067	4.134	11%	2.067	0%	8.268	50%
Subtotal Sines	3.836	5.283	9.120	27%	4.534	17%	18.886	48%
Total	16.753	19.293	36.045	100%	18.272	6%	73.127	49%

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

4. Anexos

Quadro 7 – Identificação das concessões das Águas

Concessões Águas	Ano de início	Prazo	Investimento ⁽¹⁾ (milhões de euros)
Águas do Algarve	2001	30	580
Águas do Norte ⁽³⁾	2015	30	1906
Águas do Centro Litoral ⁽³⁾	2015	30	598
Águas de Lisboa e Vale do Tejo ⁽³⁾	2015	30	1923
Águas de St.º André	2001	30	97
Águas Públicas Alentejo, S.A. ⁽²⁾	2009	50	65
Águas da Região de Aveiro, S.A. ⁽²⁾	2009	50	147
TOTAL			5.316

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

Notas: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2014.

⁽²⁾ Parcerias Estado-Autarquias.

⁽³⁾ Foram criados novos sistemas multimunicipais de abastecimento e saneamento, par mais informação ver ponto 2.2.1.

Quadro 8 – Identificação das concessões dos Resíduos

Concessões Resíduos	Ano de início	Prazo	Investimento ⁽¹⁾ (milhões de euros)
Algar	1996	38	127
Amarsul	1997	37	116
Ersuc	1997	37	169
Resiestrela	2003	31	36
Resinorte	2009	25	167
Resulima	1996	38	26
Suldouro	1996	38	83
Valnor	2001	33	69
Valorlis	1996	38	56
Valorminho	1996	38	13
Valorsul	2010	24	352
Total			1.214

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

Nota: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2014.

Quadro 9 – Identificação das concessões no sector dos Portos

Sector Portuário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Concessão ¹	Invest. Concedente ¹
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.
	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 ⁽²⁾	n.d.
	Exploração Turística-Hoteleira	Dourocais - Inv. Imobiliários SA	2001	20	n.d.
Aveiro	Exploração Restaurante e Bar	Companhia de Cervejas Portuguesa, SA	2000	20	n.d.
	Terminal Sul Aveiro	Socarpor - Soc. De Cargas Portuárias (aveiro), SA	2001	25	7
Lisboa	Serviço de Reboque Aveiro	Tinita - Transportes e Reboques Marítimos, SA	2014	5	-
	Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores SA	1984	(³)	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 ⁽⁴⁾	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
	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
Setúbal	Terminal do Seixal - Baía do Tejo	Baía do Tejo, S.A.	1995	30	-
	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	Sapac - Terminais Portuários, SA	1995	25	10
	Terminal de Granéis Liq. De Setúbal	Sapac - 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
	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
TOTAL				579	905

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

Notas: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

⁽²⁾ O contrato foi prorrogado até 2015.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ No seguimento do concurso lançado pela Administração do Porto de Lisboa, S.A., em 6 de abril último foi assinado um novo contrato de concessão, com a TSA Terminal de Santa Apolónia, Lda..

Quadro 10 – Identificação das concessões para o Gás Natural

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

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

Nota: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

Quadro 11 – Identificação das concessões para a Eletricidade

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

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

Nota: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

Quadro 12 – Identificação da concessão Hídrica

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

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

Nota: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

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

Quadro 13 – Identificação da concessão Aeroportuária

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

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes do DRE

Nota: ⁽¹⁾ Valores de investimento acumulado realizado até dezembro de 2013.

Quadro 14 – Carga total movimentada nos terminais portuários concessionados no 2.º trimestre de 2015 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

diões em toneladas

Sector Portuário		1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014	
Setúbal	Contentores	1.974	1.753	0%	1.349	30%	
	Terminal Multiusos Zona 1 (Tersado)	Carga Geral e Granéis	451.775	565.743	3%	433.150	31%
		Outros	6.513	5.964	0%	6.633	-10%
		Subtotal	460.262	573.460	3%	441.132	30%
	Terminal Multiusos Zona 2 (SADOPORT)	Contentores	288.001	323.822	2%	263.307	23%
		Carga Geral + Outros	186.824	196.350	1%	266.669	-26%
		Subtotal	474.825	520.172	3%	529.976	-2%
	Terminal de Granéis Sólidos (Sapac)	Granéis	161.866	180.596	1%	142.553	27%
	Terminal de Granéis Líquidos (Sapac)	Granéis	55.018	40.458	0%	50.421	-20%
		Subtotal Setúbal	1.151.971	1.314.686	7%	1.164.082	13%
Douro e Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	1.455.453	1.474.053	7%	1.636.365	-10%	
	Terminal de Carga a Granel de Leixões	1.002.862	921.731	5%	808.146	14%	
	Silos de Leixões	143.166	179.596	1%	182.469	-2%	
	Terminal Produtos Petrolíferos	1.819.721	2.091.731	10%	2.016.374	4%	
	Terminal de Granéis Líquido Alimentares	2.999	-	0%	-	N.A.	
	Terminal Expedição de Cimento a Granel	15.260	12.475	0%	12.197	2%	
	Serviço de Descarga, Venda, Expedição Pescado	1.329	4.946	0%	3.250	52%	
		Subtotal Douro e Leixões	4.440.790	4.684.532	23%	4.658.801	1%
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara	548.749	591.101	3%	500.580	18%	
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	455.347	461.245	2%	527.688	-13%	
	Terminal Multipurpose de Lisboa	112.328	220.198	1%	122.282	80%	
	Terminal Multiusos do Beato	131.653	96.295	0%	149.638	-36%	
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	183.941	175.692	1%	163.314	8%	
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	319.197	337.829	2%	293.460	15%	
	Terminal de Granéis Alimentares da Beato	109.660	132.057	1%	138.621	-5%	
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	316.518	280.774	1%	306.727	-8%	
	Terminal do Barreiro	174.924	154.499	1%	218.754	-29%	
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	133.969	182.655	1%	135.590	35%	
	Terminal do Seixal - Baía do Tejo	-	-	-	-	N.A.	
	Subtotal Lisboa	2.486.286	2.632.345	13%	2.556.654	3%	
Aveiro	Terminal Sul Aveiro	181.627	160.757	1%	193.737	-17%	
	Subtotal Aveiro	181.627	160.757	1%	193.737	-17%	
Sines	Terminal de Contentores (TXXI)	3.314.465	4.731.162	24%	3.923.259	21%	
	Terminal Multipurpose	1.395.229	1.537.641	8%	999.125	54%	
	Terminal de Granéis Líquidos	4.753.751	4.880.448	24%	3.565.151	37%	
	Subtotal Sines	9.463.445	11.149.251	56%	8.487.535	31%	
Total		17.724.119	19.941.571	100%	17.060.809	17%	

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

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

Quadro 15 – Movimento de carga contentorizada nos terminais portuários concessionados no 2.º trimestre de 2015 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

Sector Portuário		1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Lisboa	Terminal de Contentores de Alcântara - Liscont	50.357	54.908	8%	46.422	18%
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia- Sotagus	41.770	51.662	7%	46.944	10%
	Terminal Multiporpose de Lisboa - Operlis	12.750	1.184	0%	12.561	-91%
	Terminal Multiporpose de Lisboa - TSA	-	23.415	3%	-	N.A.
	Terminal Multiusos do Beato- TMB	11.695	4.056	1%	12.472	-67%
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo - ETE	2.886	2.311	0%	3.834	-40%
Subtotal Lisboa		119.458	137.536	19%	122.233	13%
Leixões	TCL - Terminal De Contentores De Leixões, S.A.	152.408	155.399	22%	167.730	-7%
	Subtotal Leixões	152.408	155.399	22%	167.730	-7%
Setúbal	Terminal Multiusos Zona 1 (Tersado)	129	148	0%	142	4%
	Terminal Multiusos Zona 2 (SADOPT)	26.503	30.855	4%	26.198	18%
	Subtotal Setúbal	26.632	31.003	4%	26.340	18%
Sines	Terminal de Contentores (TXXI) - Sines	279.347	397.603	55%	325.271	22%
	Subtotal Sines	279.347	397.603	55%	325.271	22%
Total		577.845	721.541	100%	641.574	12%

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