Licenciatura em Controlo Financeiro

Presidente — Dr.ª Maria Manuela de Lacerda Gomes Brandão, subdirectora-geral do Património.
Vogais efectivos:

Dr. José António Monteiro Barreiro, assessor principal (na qualidade de coordenador de estágio).
Mestre Carlos Lipari Garcia Pinto, assessor principal.

Vogais suplentes:

Dr.ª Maria João Pereira Zagalo Perdigão, técnica superior de 2.ª classe (na qualidade de coordenadora de estágio suplente).
Dr.ª Maria Fátima da Costa, técnica superior de 1.ª classe.

Licenciatura em Administração Pública, Regional e Local

Presidente — Dr.ª Maria Manuela de Lacerda Gomes Brandão, subdirectora-geral do Património.
Vogais efectivos:

Arquitecta Maria do Rosário Serôdio Rosa de Sousa Mendonça e Moura, assessora principal (na qualidade de coordenadora de estágio).
Dr. Victor Manuel Barão Teixeira, assessor.

Vogais suplentes:

Dr.ª Célia Maria do Carmo de Sousa Pereira, técnica superior de 2.ª classe (na qualidade de coordenadora de estágio suplente).
Dr.ª Carla Margarida Simão Matos Costa, técnica superior de 2.ª classe.

19 de Janeiro de 2004. — Pelo Director-Geral, a Subdirectora-Geral, *Maria Manuela Brandão.*

Aviso (extracto) n.º 1382/2004 (2.ª série). — Por meu despacho de 23 de Janeiro de 2004, no uso das competências delegadas:

Carlos Manuel Sebadelhe Sadio, técnico superior de 2.ª classe, da carreira técnica superior, do quadro de pessoal desta Direcção-Geral — nomeado definitivamente na categoria de técnico superior de 1.ª classe, na mesma carreira e no mesmo quadro de pessoal, mediante concurso, com efeitos a partir da data da assinatura do termo de aceitação.

23 de Janeiro de 2004. — A Subdirectora-Geral, *Maria Manuela Brandão.*

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Despacho conjunto n.º 55/2004. — Nos termos dos artigos 1.º a 3.º do Decreto-Lei n.º 119-B/99, de 14 de Abril, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 220-A/99, de 16 de Junho, 541/99, de 13 de Dezembro, 306/2002, de 13 de Dezembro, 85/2003, de 24 de Abril, e 210/2003, de 15 de Setembro, conjugados com o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, e nos termos do n.º 9 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril;

Analisados os pareceres a que se refere o n.º 8 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril;

Considerando os elementos que constam do processo e a que se referem as alíneas *c*) a *g*) do n.º 10 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, nomeadamente no que respeita à verificação de que o projecto não envolve custos para o sector público:

Determina-se:

a) A aprovação do programa do concurso e do caderno de encargos relativos ao concurso público internacional para a concessão designada «Douro Litoral», prevista na alínea *e*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 210/2003, de 15 de Setembro, que constituem os anexos I e II do presente despacho e que dele fazem parte integrante.

b) A integração no programa de concurso e no caderno de encargos dos anexos neles referidos ficam à disposição dos interessados no Instituto das Estradas de Portugal, Área de Coordenação de Concessões, Praça da Portagem, 2804-534 Almada.

5 de Janeiro de 2004. — A Ministra de Estado e das Finanças, *Maria Manuela Dias Ferreira Leite.* — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues.*

ANEXO I

Programa de concurso

1 — Designação do empreendimento. — O empreendimento que o Governo Português pretende realizar contempla o estabelecimento, em regime de concessão de obra pública, dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados nos distritos do Porto e Aveiro designados como concessão Douro Litoral e identificados como:

a) A 32-IC 2 — São João da Madeira (ER 327)-Carvalhos (IP 1);
b) A 41-IC 24 — Picoto (IC 2)-nó da Ermida (IC 25);
c) A 43-IC 29 — Gondomar-Aguiar de Sousa (IC 24);
d) ER 327 — Ovar (IC 1)-São João da Madeira (IC 2);
e) EN 14 — Ameal (IC 23)-Leça do Balio (IP 4);
f) A 1-IC 1 — Coimbrões (IC 23)-Ponte da Arrábida (norte);
g) A 1-IC 2 — nó de Santo Ovídio (IC 2)-Coimbrões (IC 1);
h) A 20-IP 1 — Carvalhos (IC 2)-nó da VCI (IC 23);
i) A 20-IC 23 — nó de Francos (IC 1)-nó da VCI (IP 1);
j) A 28-IC 1 — Ponte da Arrábida (norte)-Sendim (IP 4);
k) A 41-IC 24 — Espinho (IC 1)-Picoto (IC 2);
l) A 43-IC 29 — ponte do Freixo Norte (IP 1)-Gondomar;
m) A 44-IC 23 — Coimbrões (IC 2)-ponte do Freixo Sul (IP 1).

2 — Objecto e estrutura do concurso. — O processo de concessão da concepção, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação em regime de portagem dos lanços referidos no n.º 1 é efectuado mediante concurso público internacional.

3 — Regime jurídico. — A concessão será realizada em regime de portagem, nos termos previstos no caderno de encargos, e integra:

A concepção, a construção, o aumento do número de vias, o financiamento, a conservação e a exploração, com cobrança de portagem aos utentes, dos lanços referidos no n.º 1, alíneas *a*) a *d*), e a manutenção e a exploração, sem cobrança de portagem aos utentes, do lanço referido no n.º 1, alínea *k*), por um prazo não superior a 30 anos a contar da data de assinatura do contrato de concessão;

A manutenção e a exploração, sem cobrança de portagem aos utentes, dos lanços referidos no n.º 1, alíneas *e*) a *j*), *l*) e *m*), por um prazo fixo de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

O Estado reserva-se o direito de reduzir o objecto da concessão, dele excluindo os lanços identificados nas alíneas *a*) e *d*) do n.º 1, no caso de, em relação ao lanço identificado na alínea *a*) do n.º 1, não ser emitida a respectiva declaração de impacte ambiental, nos termos da legislação aplicável, até à penúltima sessão das negociações a que alude o n.º 36.4 do programa de concurso, ou, sendo emitida, imponha condições susceptíveis de agravar consideravelmente os custos da respectiva construção.

O Estado reserva-se o direito de reduzir o objecto da concessão, dele excluindo o lanço identificado na alínea *d*) do n.º 1, no caso de, em relação a esse lanço, não ser emitida a respectiva declaração de impacte ambiental, nos termos da legislação aplicável, até à penúltima sessão das negociações a que alude o n.º 36.4 do programa de concurso, ou, sendo emitida, imponha condições susceptíveis de agravar consideravelmente os custos da respectiva construção.

O Estado comunicará aos dois concorrentes escolhidos para a fase de negociações, logo que estas se encontrem disponíveis, as declarações de impacte ambiental dos lanços a que se refere o parágrafo anterior ou comunicar-lhes-á, na sessão de negociações ali referida, a sua inexistência e, consequentemente, a redução do objecto da concessão colocado a concurso.

4 — Entidade adjudicante. — O Estado é a entidade adjudicante, correndo o concurso na dependência do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e sob a direcção do IEP — Instituto das Estradas de Portugal.

5 — Peças que instruem o processo:

a) Programa de concurso:

Anexo I — modelo de proposta;
Anexo II — formato das projecções financeiras;
Anexo III — minuta de garantia bancária;
Anexo IV — quadro resumo do plano de controlo da qualidade;
Anexo V — termos de referência para a elaboração do estudo de tráfego;
Anexo VI — termos de referência para o plano de monitorização do ambiente;
Anexo VII — formato das listagens de estudos e projectos, obras, contratos de manutenção e concessões participadas nos últimos três anos;

b) Caderno de encargos:

Anexo I — elementos relativos aos traçados em estudo para a A 32-IC 2, entre São João da Madeira e Carvalhos;

Anexo II — estudo prévio e estudo de impacte ambiental da A 41-IC 24, entre Campo (A 4) e Argoncilhe;
Anexo III — volume de traçado do projecto de execução da A 41-IC 24, entre Ermida (IC 25) e Campo (A 4);
Anexo IV — estudo de impacte ambiental da A 41-IC 24, entre Ermida (IC 25) e Campo (A 4);
Anexo V — elementos relativos aos traçados em estudo para a variante à ER 327 entre Ovar e São João da Madeira;
Anexo VI — contagens manuais e automáticas de tráfego;
Anexo VII — planta indicativa do objecto e dos limites da concessão;
Anexo VIII — pareceres, estudos de carácter ambiental e planos de monitorização existentes;
Anexo IX — anexo sobre localização de equipamentos telemáticos, protocolo de transferência de dados e desenhos tipo dos postos de emergência;
Anexo X — proposta de directiva europeia sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens;
Anexo XI — instrução técnica relativa à execução de infra-estruturas de câmaras de visita e tubagens para instalação de cabos de telecomunicações;
Anexo XII — elementos relativos ao centro de controlo do parque do Freixo.

6 — Anúncio:

6.1 — O anúncio do concurso é publicado no *Diário da República* e no *Jornal Oficial da União Europeia.*

6.2 — O texto do anúncio respeitará o disposto no Decreto-Lei n.º 245/2003, de 7 de Outubro, seguindo o formulário tipo constante do anexo IV ao referido diploma.

7 — Data de lançamento do concurso e prazo para apresentação de propostas:

7.1 — A data de lançamento do concurso corresponderá ao dia útil seguinte à data de envio do anúncio para publicação no *Jornal Oficial da União Europeia.*

7.2 — É estabelecido um prazo de 110 dias úteis para a entrega das propostas, contado a partir da data do lançamento do concurso.

8 — Consulta do processo:

8.1 — O processo do concurso encontra-se patente no IEP — Instituto das Estradas de Portugal (adiante IEP), Área de Concessões, Praça da Portagem, 2804-534 Almada, onde pode ser examinado pelos interessados, durante as horas de expediente, desde a data de abertura do concurso até ao dia e hora do acto público de abertura das propostas.

8.2 — Desde que solicitadas até 30 dias antes da data limite para a apresentação das propostas, os interessados poderão obter cópias de todo o processo de concurso, no prazo de seis dias a contar da data da recepção pelo IEP do respectivo pedido escrito, e mediante o pagamento de € 25 000, acrescido do IVA à taxa em vigor, a efectuar por cheque cruzado, emitido à ordem do IEP e a enviar juntamente com o pedido.

8.3 — Será da responsabilidade do interessado a verificação da correspondência das cópias com o processo patenteado, sem prejuízo da faculdade de requerer a sua autenticação.

9 — Pedidos de esclarecimento:

9.1 — Os pedidos de esclarecimento de dúvidas surgidas na interpretação de qualquer documento relativo ao concurso serão apresentados por escrito ao IEP no primeiro terço do prazo fixado para a entrega de propostas.

9.2 — Os esclarecimentos a que se refere o número anterior serão prestados, por escrito, até ao fim do segundo terço do prazo fixado para a entrega das propostas.

9.3 — A falta de resposta até ao termo do prazo estabelecido no número anterior poderá justificar o adiamento da data limite para a entrega das propostas, desde que tal seja requerido por qualquer interessado.

9.4 — Simultaneamente com a comunicação dos esclarecimentos ao interessado que os solicitou, serão os mesmos comunicados aos demais interessados que adquiriram cópia do processo de concurso nos termos do n.º 8, juntando-se cópia dos mesmos ao processo patente para consulta e publicando-se imediatamente aviso no *Diário da República* e no *Jornal Oficial da União Europeia,* advertindo da sua existência e da junção ao processo.

10 — Inspecção do local do empreendimento:

10.1 — Durante o prazo de apresentação de propostas, os concorrentes deverão inspeccionar os locais de realização do empreendimento e efectuar neles os reconhecimentos indispensáveis do terreno que influam no modo de execução das obras, não podendo posteriormente invocar o desconhecimento das condições dos locais de execução do empreendimento ou imputar qualquer responsabilidade a esse título ao concedente.

10.2 — As inspecções referidas no número anterior serão realizadas por exclusiva conta e risco dos concorrentes, competindo-lhes obter todas as autorizações ou licenças que para o efeito se revelem necessárias e suportar todos os custos, indemnizações ou outros encargos daí resultantes.

11 — Natureza das entidades concorrentes e da concessionária:

11.1 — Ao concurso podem apresentar-se sociedades comerciais ou agrupamentos de empresas, sem que entre elas exista qualquer modalidade de associação especificamente prevista na lei.

11.2 — As sociedades e os agrupamentos referidos no número anterior só são admitidos a concurso se se verificar que se encontram regularmente constituídas de acordo com a legislação que lhes é aplicável, têm a sua situação contributiva para com a segurança social e a situação tributária perante o Estado regularizadas e exercem actividades compatíveis com o objecto da concessão em concurso.

11.3 — Os membros de cada agrupamento concorrente são solidariamente responsáveis perante o Estado Português pelos deveres e obrigações inerentes à proposta apresentada.

11.4 — No âmbito do concurso, uma entidade não poderá fazer parte de mais de um agrupamento concorrente, nem concorrer simultaneamente a título individual e integrada num agrupamento.

11.5 — A falência, dissolução ou proibição do exercício da actividade social de qualquer das sociedades concorrentes ou de qualquer dos membros do agrupamento acarreta a imediata exclusão deste, seja qual for a fase em que o concurso se encontre.

11.6 — Qualquer alteração na composição do agrupamento e dos consultores referidos na alínea *e*) do n.º 13.1 terá de ser autorizada pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, sob pena de exclusão do concurso. Nesta situação, o agrupamento deverá apresentar, por escrito, no IEP, requerimento para a sua alteração, assinado por todas as empresas constituintes, incluindo a renunciante e a que a substitui, se for esse o caso.

11.7 — O contrato de concessão será celebrado com uma sociedade com sede em Portugal, sob a forma de sociedade comercial anónima, tendo como objecto exclusivo as actividades inerentes à concessão, e a constituir pelas entidades componentes do agrupamento ou pela empresa à qual for atribuída a concessão.

12 — Apresentação das propostas:

12.1 — Cada concorrente apresentará uma proposta base, podendo propor até ao máximo de três variantes, correspondentes a diferentes soluções técnicas e ou económico-financeiras, com a entrega dos seguintes documentos:

a) Documentos relativos à admissibilidade do concorrente, conforme o disposto no n.º 13 do presente programa de concurso;
b) Propostas, elaboradas segundo o modelo fixado no n.º 14 do presente programa de concurso;
c) Documentos que instruem as propostas, conforme o disposto no n.º 15 do presente programa de concurso.

12.2 — No caso de apresentação de propostas variantes, as mesmas deverão ser identificadas com uma letra alfabética, conforme estabelecido no n.º 17.3 do programa do concurso, e não poderão ser superiores a três.

12.3 — Não são admitidas propostas condicionadas ou que violem as disposições imperativas do caderno de encargos.

13 — Documentos relativos à admissibilidade do concorrente:

13.1 — Os documentos relativos à admissibilidade do concorrente, entregues apenas com a proposta base, são os seguintes:

a) Acordo de constituição do agrupamento, contendo a denominação social das empresas constituintes, respectivas sedes, capital social e direitos e obrigações de cada empresa para com o agrupamento;
b) Declaração com endereço, telefone, fax, número do cartão de pessoa colectiva ou equivalente e nomes dos titulares dos órgãos de administração e de outras pessoas com poderes para obrigar a sociedade concorrente perante o IEP, bem como a indicação do endereço e fax para onde deve ser dirigida toda a correspondência ou, no caso de agrupamento concorrente, declaração contendo a identificação completa de todos os membros do agrupamento, com a indicação, em relação a cada um deles, do endereço, telefone, fax, número do cartão de pessoa colectiva ou equivalente e nomes dos titulares dos órgãos de administração e de outras pessoas com poderes para obrigar cada membro do agrupamento perante o IEP, bem como a indicação da empresa designada para representar o agrupamento perante o IEP e do endereço e fax para onde deve ser dirigida toda a correspondência;
c) Cópias dos contratos de sociedade do concorrente ou de cada membro do agrupamento, em vigor à data de apresentação da proposta;
d) Currículo da actividade da sociedade concorrente ou de cada membro do agrupamento e descrição da estrutura organizacional de cada um dos seus membros, incluindo lista do

pessoal superior a afectar ao empreendimento e respectivas qualificações;

e) Relação dos consultores externos e, para cada um deles, currículo das suas actividades, experiência em projectos similares e lista dos seus quadros técnicos seniores e sua experiência;

f) Lista exaustiva das empresas que, face aos critérios estabelecidos no n.º 4 do artigo 3.º da Directiva n.º 93/37/CEE, sejam consideradas empresas associadas da sociedade concorrente ou dos membros que constituem o agrupamento concorrente;

g) Documentos para os efeitos do n.º 11.2, apresentados pela sociedade concorrente ou por todos os membros do agrupamento e emitidas de acordo com o disposto no artigo 67.º, n.º 1, alíneas *e*), *f*) e *i*), do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, bem como a certificação da qualidade de empreiteiro, quando concorram empreiteiros de obras públicas, feita nos termos do artigo 69.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 59/99 e do artigo 25.º da Directiva n.º 93/37/CEE;

h) Declaração em conformidade com o n.º 11.3;

i) Relatório e contas e relatórios de empresas de auditores ou certificação legal de contas, tudo relativo aos últimos dois anos de actividade da sociedade concorrente ou de cada um dos membros do agrupamento ou dos anos de actividade que tiverem, se for inferior a dois;

j) Relação, por empresa, de obras de engenharia semelhantes que tenha construído ou que tenha coordenado, indicando os últimos três anos de execução, valor, localização, extensão, entidade adjudicante e breve descrição, a elaborar de acordo com o formato de tabela constante do anexo VII do programa do concurso;

k) Relação, por empresa, de empreendimentos similares em que tenham exercido actividades de exploração ou conservação, nomeadamente participação em concessões rodoviárias, indicando os últimos três anos de execução, valor, localização, extensão, entidade adjudicante e breve descrição, a elaborar de acordo com o formato de tabela constante do anexo VII do programa do concurso;

l) Relação, por empresa e ou por consultor externo, dos estudos e projectos, ou coordenação dessas actividades, de obras de engenharia civil similares às que são objecto deste concurso, indicando os últimos três anos em que foram realizadas, valor das obras, localização, extensão, entidades adjudicantes e breve descrição, a elaborar de acordo com o formato de tabela constante do anexo VII do programa do concurso;

m) Descrição da estrutura organizativa prevista para a sociedade concessionária e das relações com terceiras entidades, para satisfação das obrigações a assumir no contrato de concessão;

n) Prova de prestação da caução, no montante de € 1 500 000, prevista no n.º 29;

o) Procurações a que haja lugar no âmbito do concurso, caso existam;

p) Relação de toda a documentação entregue, quer relativa a este n.º 13, quer ao n.º 15, com indicação do número de fascículos por alínea.

13.2 — Os documentos das alíneas *a*) e *h*) do número anterior serão assinados pela sociedade concorrente ou por todos os membros do agrupamento, através de pessoas com poderes para os obrigar.

13.3 — Toda a documentação deve ser apresentada organizada em fascículos, indecomponíveis, por alínea do n.º 13.1. Na capa de cada fascículo constará a alínea a que respeita e a designação da sociedade concorrente ou do agrupamento, se tiver sido por este adoptada alguma, ou, então, a sua composição. A primeira página de cada fascículo deve indicar o número total de folhas desse fascículo e todas as páginas devem ser numeradas.

13.4 — Quando os documentos a que aludem os números anteriores não estiverem redigidos em língua portuguesa, serão acompanhados de tradução. Exceptua-se desta disposição os relatórios de gestão e contas, catálogos, revistas ou semelhantes desde que escritos ou explicados em inglês, francês ou espanhol.

13.5 — Não é exigido o reconhecimento notarial de assinaturas de qualquer documento, mas as assinaturas nele apostas têm de ser identificadas com a indicação, de forma legível, dos nomes (que podem ser abreviados) a quem pertencem e da qualidade em que foram feitas.

13.6 — A falsidade das declarações sujeita os responsáveis às sanções previstas na lei para o crime de falsas declarações e a sociedade concorrente ou o agrupamento será excluído do concurso, qualquer que seja a fase em que o mesmo se encontre, e, se a concessão lhe tiver sido adjudicada, a adjudicação caducará.

13.7 — Na elaboração das propostas, bem como na de qualquer documento nelas integrado, os candidatos deverão ter em consideração as normas da União Europeia que vinculam o Estado Português.

14 — Modelo das propostas:

14.1 — Todas as propostas serão obrigatoriamente redigidas de acordo com o modelo constante no anexo I ao programa de concurso.

14.2 — A caracterização sumária da proposta, de acordo com os pontos referidos no anexo I, deverá ser feita tendo em conta os seguintes princípios:

Data de entrada em exploração — deverá ser indicada a data de início de exploração da globalidade do empreendimento, entendida como a data de entrada em serviço do último lanço com perfil de auto-estrada;

Custo de construção — deverá ser indicado o valor total das obras a construir, incluindo concepção, o qual deverá constar do projecto de contrato de construção, quando este exista. O valor a indicar não deverá incluir revisão de preços, imposto sobre o valor acrescentado, encargos financeiros intercalares nem necessidades de capital circulante;

Custo total do empreendimento — deverá ser indicado o valor total do empreendimento, incluindo concepção, obras a construir conforme o preço global apresentado no projecto para a construção e incluído no projecto de contrato de construção, quando este exista, custo das grandes reparações previstas, aumento do número de vias e conservação corrente. O valor a indicar não deverá incluir revisão de preços, imposto sobre o valor acrescentado, encargos financeiros intercalares nem necessidades de capital circulante;

Pagamentos a efectuar ao Estado — deverá ser indicado o montante total, calendário de realização e condições dos pagamentos a efectuar ao Estado;

Financiamento:

Para os fundos próprios deverá ser indicada a percentagem resultante da divisão do valor total de fundos próprios [tal como definidos na alínea *b*) do n.º 28.3], afectos à concessionária, pelo somatório dos valores totais de fundos próprios, dívida subordinada e dívida sénior;

Para a dívida subordinada (entendida como o conjunto de financiamentos que goza de prioridade no reembolso face aos fundos próprios e não incluindo dívida subordinada subscrita por accionistas) deverá ser indicada a percentagem resultante da divisão do valor total de dívida subordinada, afecta à concessionária pelo somatório dos valores totais de fundos próprios, dívida subordinada e dívida sénior;

Para a dívida sénior (entendida como o conjunto de financiamentos que goza de prioridade no reembolso face à dívida subordinada e aos fundos próprios) deverá ser indicada a percentagem resultante da divisão do valor total de dívida sénior, pelo somatório dos valores totais de fundos próprios, dívida subordinada e dívida sénior;

O somatório das percentagens indicadas para os fundos próprios, dívida subordinada e dívida sénior deverá ser 100 %;

Prazo da concessão:

No que respeita aos lanços referidos no n.º 1, alíneas *a*) a *d*) e *k*), deverá ser indicado o número total de anos de duração da concessão e os mecanismos que permitem calcular o respectivo termo, caso o concorrente proponha um prazo de concessão variável;

Para os lanços mencionados no n.º 1, alíneas *e*) a *j*), *l*) e *m*), deverá obrigatoriamente ser considerado um prazo fixo de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão;

Variantes — caso os concorrentes optem pela apresentação de uma ou mais variantes, deve a solução alternativa ser descrita nos termos e de acordo com os princípios acima indicados, com a referência expressa ao ponto que consubstancia a variante.

15 — Documentos que instruem as propostas:

15.1 — Cada proposta deverá ser instruída com, pelo menos, os documentos abaixo discriminados, sem prejuízo de o concorrente poder apresentar quaisquer outros que considere adequados:

a) Memória geral técnica e justificativa do empreendimento, contendo a sua descrição técnica, os elementos gráficos gerais e elucidativos, nomeadamente esboços corográficos de toda a concessão e esquema representativo das distâncias parcelares entre nós de ligação e totais, os condicionamentos principais e o resumo dos custos de investimento;

b) Estudos preliminares de traçado à escala de 1:5000, para os lanços mencionados nas alíneas *a*) e *d*) do n.º 1, incluindo plantas, perfis longitudinais, perfis transversais tipo e esquemas dos nós de ligação propostos, contendo os condicionamentos principais relativos aos terrenos atravessados,

designadamente, ocupação e uso dos solos, características topográficas, hidrográficas, climáticas e geológicas;

c) Estudos preliminares de impacte ambiental relativos aos lanços referidos na alínea anterior, com a descrição genérica dos impactes observados e das medidas mitigadoras e compensatórias a observar, quer na fase de construção, quer na fase de exploração;

d) Estudos de alteração aos estudos e projectos patenteados a concurso, para os quais o concorrente entenda introduzir modificações ou as mesmas se revelem necessárias face ao disposto no caderno de encargos, designadamente no que respeita às geometrias do traçado, ao dimensionamento dos pavimentos ou às medidas de mitigadoras e compensatórias do impacte ambiental;

e) Plano geral de monitorização do ambiente, designadamente para as vertentes ruído, ar e águas subterrâneas na fase de exploração, apresentado em termos semelhantes aos constantes do anexo VI do programa do concurso;

f) Relatório resultante de uma inspecção dos lanços em serviço e proposta de plano de intervenção nos mesmos ao nível dos equipamentos de segurança, sinalização, telemática e conservação das obras de arte;

g) Propostas de localização e programas base de áreas de serviço e de centro(s) de assistência e manutenção;

h) Estudo do sistema de cobrança de portagens e exploração do empreendimento;

i) Programa geral de trabalhos, fundamentado, para os estudos, construção, grandes reparações e eventuais alargamentos do empreendimento nos prazos da concessão;

j) Proposta do sistema de controlo e gestão de tráfego e de contagem dos veículos, incluindo programa base dos centros de controlo a ele associados;

k) Organização geral do sistema de conservação e exploração, com indicação de tipos e metodologia de observação, periodicidade da observação, equipamento de auscultação, indicadores de desempenho a verificar, a incluir na proposta de plano de controlo da qualidade, formulado de acordo com o modelo indicativo constante do anexo IV do programa do concurso e que, no mínimo, respeite as especificações constantes do caderno de encargos tipo de obras em vigor no IEP;

l) Programa de intervenção detalhado ao nível da conservação corrente e grandes reparações dos lanços mencionados nas alíneas *a*) a *d*) e *k*) do n.º 1;

m) Programa de intervenção detalhado ao nível da conservação corrente dos lanços mencionados nas alíneas *e*) a *j*), *l*) e *m*) do n.º 1;

n) Proposta de sistema de assistência aos utentes, incluindo postos de emergência (SOS);

o) Estudos de tráfego a elaborar de acordo com os termos de referência constantes do anexo V do programa do concurso, explicitando e fundamentando as projecções subjacentes ao programa financeiro e suportando o dimensionamento das secções transversais dos lanços para todo o período da concessão, nós e ligações à rede viária envolvente, bem como das praças de portagem;

p) Estudos financeiros, estrutura da sociedade concessionária e relações contratuais, nos termos do n.º 28;

q) Suporte informático, contendo as memórias descritivas e justificativas bem como as peças desenhadas dos estudos e programa de trabalhos apresentados [alíneas *a*) a *k*) e *o*)], em CD-ROM, de acordo com o n.º 7 do artigo 15.º do caderno de encargos;

r) Nota justificativa do investimento total proposto, contendo listagem dos preços parcelares por lanço referido no n.º 1, e investimentos a preços constantes e a preços correntes, em respeito ao caderno de encargos tipo de obras em vigor no IEP, incluindo lista de preços por quilómetro a preços constantes, divididos em:

i) Estudos e projectos;
ii) Construção de obra geral;
iii) Construção de obras de arte especiais;
iv) Construção de túneis;
v) Expropriações;
vi) Conservação corrente;
vii) Grandes reparações;
viii) Aumento do número de vias.

Nas grandes reparações serão considerados os investimentos inerentes às intervenções de reabilitação de pavimentos;

s) Lista de medições a preços unitários por lanço.

15.2 — Caso o concorrente apresente propostas variantes, a sua proposta base será obrigatoriamente instruída com todos os documentos exigidos, sendo admitido que as propostas variantes sejam instruídas com declarações do concorrente relativas à aplicabilidade de documentos que instruam a proposta base, devendo, neste caso, o concorrente apresentar um documento no qual sumarie as diferenças das propostas variantes relativamente à proposta base.

15.3 — Toda a documentação apresentada será organizada em fascículos indecomponíveis, individualizados por alínea do n.º 15.1, com todas as páginas numeradas, por processo que impeça a separação ou acréscimo de folhas, devendo constar da capa de cada fascículo a alínea a que respeita e a designação do concorrente ou, caso se trate de um agrupamento que não tenha adoptado designação especial, a respectiva composição. Sempre que a documentação relativa a uma das alíneas se reparta por mais de um fascículo, os vários de uma mesma alínea serão numerados e titulados com a alínea e com o tema a que respeitam. Na primeira página de cada fascículo deverá ser mencionado o número total de folhas.

15.4 — A última página de cada um dos fascículos apresentados pelos concorrentes deve ser assinada por pessoas com poderes para obrigar a sociedade concorrente ou, caso se trate de um agrupamento, pelos membros que o compõem ou em ambos os casos por um ou mais procuradores nos termos referidos no n.º 13.2. Cada página deve ser rubricada pelo(s) mesmo(s) representante(s) da sociedade ou do agrupamento.

15.5 — As peças escritas devem ser apresentadas nos formatos A4 e as peças desenhadas no formato A3, podendo estas ser obtidas por redução de originais em formato A1, desde que se indique tratar-se de redução.

15.6 — Não é exigido o reconhecimento notarial de assinaturas de qualquer documento, as quais têm porém de ser identificadas como estipulado no n.º 13.5.

15.7 — A documentação deverá ainda ter em atenção o disposto nos n.os 13.4, 13.6 e 13.7.

16 — Divulgação dos documentos no acto público de abertura das propostas:

16.1 — As propostas apresentadas pelos concorrentes admitidos serão lidas em voz alta no acto público do concurso, conforme estabelecido no n.º 22.3.

16.2 — Em ocasião oportuna do acto público, as propostas e outra documentação apresentada por cada concorrente serão postas à consulta dos concorrentes, de acordo com o estabelecido nos n.os 22.2 e 22.3.

17 — Modo de apresentação da proposta e dos demais documentos:

17.1 — A proposta, elaborada de acordo com o modelo indicado no n.º 14, bem como os documentos que a instruem referidos no n.º 15.1 serão encerrados em invólucro opaco, fechado e lacrado, com a palavra «Proposta» aposta no seu rosto.

17.2 — Os documentos referidos no n.º 13 serão encerrados noutro invólucro opaco, fechado e lacrado, escrevendo-se, no seu rosto, a indicação «Documentos».

17.3 — Sempre que, pelo seu volume, tal seja conveniente, poderão os concorrentes subdividir os invólucros referidos nos n.os 17.1 (no que respeita aos documentos constantes do n.º 15.1) e 17.2 em diversos pacotes, numerando-os e indicando no rosto de cada um as respectivas menções atrás referidas, às quais se acrescentará a indicação das alíneas dos n.os 13.1 e 15.1 a que respeitam os documentos contidos em cada pacote.

17.4 — Os invólucros, separados por original e por cópia daquele, serão encerrados em caixa ou caixas especiais, devidamente identificadas com o número de ordem e com o número total de caixas, também lacradas, e entregues contra recibo no IEP, ou remetidas sob registo e com aviso de recepção, denominando-se o(s) encaixotamento(s) de «invólucro exterior» por exemplar original e por cada exemplar cópia.

17.5 — Em todos os invólucros serão indicados o nome da sociedade ou dos membros do agrupamento concorrente, a designação eventualmente adoptada, a sigla IEP, e a referência «Concurso público internacional para a concessão Douro Litoral».

17.6 — No rosto do(s) invólucro(s) exteriores), referido(s) nos n.os 17.4 e 17.5 apor-se-á:

a) IEP — Instituto das Estradas de Portugal, Área de Coordenação de Concessões, Praça da Portagem, 2804-534 Almada;
b) A indicação «Proposta para o concurso público internacional para a concessão Douro Litoral»;
c) O nome da sociedade ou dos membros do agrupamento concorrente, a designação eventualmente adoptada e o endereço e fax da empresa designada para representar o agrupamento perante o IEP, nos termos do n.º 13.1, alínea *b*).

17.7 — A proposta, incluindo todos os documentos ou elementos que a instruam, será entregue em quadruplicado, em pacotes individualizados de conjuntos, devidamente numerados e identificados.

No pacote ou pacotes do original (destinado a ser aberto em acto público) será aposta de forma bem visível a palavra «Original» e

na organização de cada exemplar deverá observar-se o estipulado nos números precedentes, designadamente quanto ao encerramento em invólucros separados e suas indicações.

17.8 — Caso existam diferenças entre o original e qualquer das cópias, prevalecerá a versão original.

17.9 — Exceptuam-se do disposto no n.º 17.7 os elementos de natureza áudio-visual e eventuais maquetas, dos quais bastará apresentar um único exemplar legendado em português, que deverá integrar o pacote contendo a versão original.

17.10 — Os documentos indicados no n.º 13 e proposta referida no n.º 14 não podem conter emendas, rasuras ou alterações.

18 — Idioma:

18.1 — O idioma do concurso é a língua portuguesa.

18.2 — Caso existam elementos redigidos em qualquer outra língua, a respectiva tradução portuguesa prevalecerá sobre o original, para todos os efeitos do concurso.

19 — Prazo para apresentação das propostas e documentação. — As propostas e demais documentação serão entregues no IEP até ao dia e hora indicados no anúncio do concurso, observadas as formalidades especificadas, não sendo consideradas as que cheguem depois de expirado o prazo fixado.

20 — Abertura das propostas:

20.1 — O acto público de abertura das propostas, que não envolve qualquer apreciação qualitativa das mesmas, decorrerá perante a comissão de recepção de propostas, composta por três membros designados pelo presidente do IEP, dos quais um servirá de presidente.

20.2 — A comissão será secretariada por um funcionário a designar pelo IEP, que lavrará acta de tudo o que ocorrer no acto público do concurso. Esta acta será subscrita pelo secretário e pelo presidente da comissão, nela apondo o Procurador-Geral da República ou o seu representante a indicação de ter estado presente.

21 — Acto público do concurso:

21.1 — O acto público de abertura das propostas terá lugar na sede do IEP e realizar-se-á pelas 10 horas do 1.º dia útil seguinte à data limite para a entrega das propostas.

21.2 — Se, por motivo justificado, não for possível realizar-se o acto público de abertura das propostas na data a que se refere o número anterior, o IEP notificará os concorrentes da nova data, a qual terá obrigatoriamente lugar num dos 15 dias seguintes à data limite para a entrega das propostas.

21.3 — Ao acto assistirá, nos termos da lei, o Procurador-Geral da República ou um seu representante.

21.4 — Ao acto poderá ainda assistir quem o pretender, mas só poderão nele intervir as pessoas que para o efeito estiverem devidamente credenciadas, com o limite de três pessoas por concorrente, devendo constar da credencial o nome, número do bilhete de identidade ou do passaporte, profissão e qualidade em que intervém.

22 — Formalismo do acto público:

22.1 — O acto público é aberto pelo presidente da comissão de recepção de propostas e prosseguirá com a seguinte tramitação:

a) Leitura do anúncio do concurso, bem como da súmula dos esclarecimentos prestados pela entidade adjudicante sobre a interpretação do programa de concurso e do caderno de encargos, declarando-se as datas em que foram publicados;
b) Leitura da lista dos concorrentes, elaborada por ordem de entrada das propostas, e seu registo em acta;
c) Entrega das credenciais referidas no n.º 21.4 ao presidente da comissão, à medida que este chamar o concorrente segundo a ordem das propostas.

22.2 — Da habilitação dos concorrentes:

a) Abertura, pela ordem da lista referida na alínea *b*) do n.º 22.1 e pelo número de ordem das propostas, dos invólucros exteriores e, simultaneamente, dos invólucros com a indicação «Documentos»;
b) Verificação em sessão privada, para os efeitos previstos no n.º 22.5, dos documentos relacionados no n.º 13;
c) Leitura em voz alta, depois de cumprido o disposto no n.º 22.5, da lista dos concorrentes admitidos, dos admitidos condicionalmente, indicando neste caso quais as faltas a suprir e o prazo para o fazer, e dos excluídos, relatando os motivos da exclusão, de tudo se fazendo leitura em voz alta;
d) Convite aos representantes credenciados dos concorrentes para examinarem, por prazo que o presidente fixar, a documentação aludida na alínea *a*) do n.º 22.2, estritamente para efeitos de fundamentação de eventuais reclamações;
e) Apresentação, pelos representantes credenciados, de eventuais reclamações das deliberações referidas na alínea *c*) do n.º 22.2 e decisão sobre essas reclamações.

22.3 — Da proposta:

a) Abertura, pela ordem da lista referida na alínea *b*) do n.º 22.1 e pelo número de ordem das propostas, dos invólucros contendo as propostas e os documentos que a instruem, bem como as variantes apresentadas dos concorrentes admitidos, ainda que condicionalmente, e leitura em voz alta da proposta;
b) Exame das propostas, em sessão privada, e deliberação sobre a sua admissão ou exclusão, verificando-se esta quando a proposta não estiver redigida segundo o modelo estipulado no anexo I ou quando não estiver instruída com todos os documentos exigidos no n.º 15.1;
c) Registo das propostas admitidas e das excluídas, indicando, neste caso, o motivo da exclusão, de tudo se fazendo leitura em voz alta;
d) Colocação à consulta dos representantes credenciados dos concorrentes, pelo prazo que o presidente fixar, das propostas admitidas e excluídas;
e) Apresentação, pelos representantes credenciados, de eventuais reclamações das deliberações da comissão referidas na alínea *b*) do n.º 22.3 e decisão da comissão sobre essas reclamações;
f) Verificada a falta de documentação exigida em qualquer das alíneas do n.º 15.1, ou a não inclusão de algum elemento que tenha sido relacionado na declaração referida na alínea *p*) do n.º 13.1, será o facto dado a conhecer em voz alta;
g) Leitura da acta e registo de qualquer eventual reclamação deduzida contra ela, da deliberação e de eventuais recursos formulados.

22.4 — Os membros da comissão de recepção de propostas rubricarão as propostas, a primeira página válida de cada fascículo indecomponível, bem como a documentação que, eventualmente, se encontre avulsa.

22.5 — Antes do registo em acta da sessão pública e respectiva leitura em voz alta a comissão de recepção de propostas, em sessão privada, deliberará sobre a habilitação dos concorrentes em face dos documentos por eles apresentados, após o que a sessão voltará a tornar-se pública para se indicarem os concorrentes excluídos e os admitidos condicionalmente.

22.6 — A comissão de recepção de propostas admitirá condicionalmente os concorrentes cujos documentos sejam apresentados com preterição de formalidades não essenciais, devendo, porém, tais irregularidades ser sanadas no prazo de dois dias úteis, sob pena de ficar sem efeito a admissão e de os concorrentes serem excluídos do concurso.

22.7 — O presidente inquirirá, então, se há alguma reclamação contra as deliberações da comissão de recepção de propostas, e, se vier a ser deduzida qualquer reclamação, esta decidi-la-á no âmbito do acto público.

22.8 — Durante o acto público, o presidente da comissão pode solicitar a qualquer concorrente, através dos seus representantes credenciados para intervirem nesse acto, os esclarecimentos que entenda pertinentes sobre a composição do agrupamento e sua actividade ou sobre a documentação entregue, os quais devem ser prestados de imediato.

22.9 — Todas as reclamações formuladas no acto público, bem como as deliberações que sobre elas tomar a comissão, serão exaradas em acta.

22.10 — Se, eventualmente, o acto público não puder ser concluído numa só sessão ou se houver que a suspender por qualquer outro motivo, a documentação contida em sobrescritos já abertos e os sobrescritos ainda por abrir serão agrupados, lacrados e identificados, ficando confiados ao Procurador-Geral da República ou ao seu representante.

22.11 — Cumprido o que se dispõe nos números anteriores, a comissão de recepção de propostas mandará proceder à leitura da acta, decidirá quaisquer reclamações que sobre esta forem apresentadas e dará em seguida por findo o acto público do concurso.

22.12 — As deliberações da comissão de recepção de propostas serão tomadas por maioria de votos, prevalecendo, em caso de empate, o voto do presidente.

22.13 — A comissão de recepção de propostas poderá, quando considere necessário, reunir em sessão privada para deliberar sobre qualquer reclamação deduzida, interrompendo para esse efeito o acto público.

22.14 — As deliberações que se tomem sobre reclamações serão sempre fundamentadas e exaradas na acta com expressa menção da votação.

22.15 — Das deliberações da comissão de recepção de propostas sobre as reclamações deduzidas poderá qualquer interessado recorrer para o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, sendo, no entanto, obrigado a fazê-lo no próprio acto do concurso, ditando para a acta o requerimento do recurso.

22.16 — No prazo de oito dias, contados da apresentação do recurso, prazo que deverá ser suspenso até à data da entrega ao recorrente da certidão da acta do acto público, o recorrente apresentará, no IEP, as alegações do recurso, acto do qual será passado recibo com indicação da data e hora de entrega.

22.17 — O recurso presume-se indeferido se não for decidido no prazo de 10 dias, contados da data de entrega das alegações.

22.18 — Se o recurso for atendido, praticar-se-ão os actos necessários para sanar os vícios arguidos e satisfazer os legítimos interesses do recorrente ou, se isso não bastar para repor a legalidade, anular-se-á o concurso.

22.19 — Nas consultas previstas neste programa de concurso não é permitida a reprodução por cópia, fotografia ou processo semelhante de qualquer proposta ou documento, nem neles inscrever seja o que for.

23 — Validade das propostas:

23.1 — A validade das propostas será de 24 meses contados a partir da data do acto público.

23.2 — No caso dos concorrentes seleccionados para a fase de negociações a validade das respectivas propostas, tal como resultantes desta fase, será de seis meses a contar da última sessão de negociação.

24 — Avaliação das propostas. — As propostas serão avaliadas pela comissão de avaliação de propostas nomeada por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, doravante designada «comissão», que poderá ser assessorada por técnicos de diversas especialidades.

25 — Esclarecimentos a prestar pelos concorrentes admitidos:

25.1 — Os concorrentes com propostas admitidas obrigam-se a prestar, relativamente a qualquer aspecto da documentação ou dos elementos a ela anexos, os esclarecimentos que lhes forem solicitados pela comissão.

25.2 — Sempre que, na fase de apreciação das propostas, surjam dúvidas sobre a realidade da situação económica e financeira ou da capacidade de gestão e realização técnica de qualquer dos concorrentes ou das suas propostas, a comissão poderá exigir ao concorrente e ainda solicitar a outras entidades, as informações, documentos e outros elementos, indispensáveis ao esclarecimento dessas dúvidas.

26 — Informações sobre aspectos técnicos, financeiros e de tráfego. — Os anexos referidos no n.º 5, alínea *b*), são fornecidos a título meramente informativo, não assumindo o Estado quaisquer responsabilidades pela interpretação ou utilização que lhes venha a ser dada.

27 — Transferência da exploração e conservação de lanços para a concessionária:

27.1 — Para efeitos de apresentação das suas propostas, os concorrentes deverão obrigatoriamente considerar que a exploração e conservação dos lanços identificados no n.º 1, alíneas *e*) a *m*), nas condições expressas no caderno de encargos, serão transferidos para a concessionária na data da assinatura do contrato de concessão.

27.2 — A transferência mencionada no ponto anterior é realizada com excepção dos equipamentos afectos aos sistemas de classificação e contagem e controlo e gestão de tráfego, os quais serão retirados pela concessionária e entregues ao IEP, após instrução deste.

28 — Estudos financeiros, estrutura empresarial e relações contratuais:

28.1 — Os documentos que instruem as propostas nos aspectos financeiros, empresariais e contratuais deverão descrever detalhadamente:

a) Estrutura jurídica, organização empresarial da concessionária e aspectos contratuais propostos para o desenvolvimento das actividades associadas à concessão;
b) Estrutura financeira e programas de financiamento ao longo do período da concessão;
c) Pagamentos a efectuar ao Estado;
d) Projecções económico-financeiras e respectivos pressupostos;
e) Prazos da concessão.

28.2 — Quanto ao referido no n.º 28.1, alínea *a*), os documentos descreverão, nomeadamente:

a) Projecto de estatutos da concessionária e eventuais acordos parassociais;
b) Relações contratuais a estabelecer pela ou a favor da concessionária em cada uma das fases do empreendimento com indicação das partes que assumirão os riscos e a forma como estes serão transferidos, incluindo os riscos a assumir por entidades seguradoras. Em particular, os documentos deverão especificar claramente quem, para além da concessionária, assumirá as responsabilidades de projecto e construção, da conservação e exploração e do financiamento do empreendimento e deverão ser acompanhados do seguinte:

No que respeita à construção, projectos de contrato, devidamente rubricados pelos representantes legais das entidades que assumem a responsabilidade pela construção, para a execução a preço fixo e data certa de todos os trabalhos a realizar no prazo máximo indicado no n.º 2 do artigo 4.º do caderno de encargos;

No caso de a construção ser levada a efeito por empreiteiros independentes da concessionária, nos termos previstos no artigo 21.º, n.º 4, do caderno de encargos, deverão também ser juntos os projectos dos programas de concurso e cadernos de encargos a lançar, sempre sem prejuízo da responsabilidade pela construção a preço fixo e data certa consignada no parágrafo anterior;

No que respeita à exploração e conservação, projectos de contrato, devidamente rubricados pelos representantes legais das entidades que assumam a responsabilidade por essas actividades. Os projectos de contrato deverão conter designadamente indicação do preço e as condições de pagamento.

28.3 — No que se refere ao n.º 28.1, alínea *b*), os concorrentes deverão apresentar uma descrição completa do programa de financiamento proposto ao longo do período de concessão e dos meios através dos quais tencionam concretizá-lo, a qual incluirá, nomeadamente:

a) Memória justificativa da estrutura global de financiamento proposta, com indicação de todas as fontes de financiamento, entidades financiadoras e respectivos termos e condições;
b) Montante, forma e calendário de realização de fundos próprios (capital social, dívida subordinada de accionistas e outros instrumentos se os houver);
c) Compromissos de subscrição das facilidades relativas a fundos próprios a subscrever por cada accionista, bem como acordos existentes para eventuais alterações da identidade dessas entidades durante o período da concessão;
d) Cartas de compromisso das entidades financiadoras relativas a capitais alheios, acompanhadas de ficha técnica contendo os termos e condições detalhadas do financiamento, fazendo menção expressa à aceitação dos termos dos projectos de contratos juntos à proposta, da estrutura financeira, do modelo de projecções económico-financeiras e respectivos pressupostos. As cartas deverão ainda mencionar que, no caso do concorrente ser escolhido como adjudicatário, os compromissos de financiamento tornar-se-ão firmes e as facilidades de financiamento ficarão disponíveis nos termos e condições expressos na proposta. Os compromissos só poderão, assim, ficar condicionados à futura adjudicação da concessão ou à revisão dos elementos da proposta inicial, resultante da fase de negociação.

28.4 — No que se refere ao n.º 28.1, alínea *c*), o concorrente deverá apresentar o montante, forma e calendário de realização dos pagamentos a efectuar ao Estado.

28.5 — No que se refere ao n.º 28.1, alínea *d*), o concorrente deverá apresentar o seguinte:

a) Mapas de projecções económico-financeiras de acordo com os formatos constantes do anexo II-A;
b) Modelo subjacente às projecções económico-financeiras manipulável exclusivamente em suporte informático Microsoft Excel (versão Office 2000), em CD-ROM, o qual deverá ser completo, aberto e permitir efectuar análises de sensibilidade às principais variáveis do projecto.

O modelo a apresentar constituirá a base para a construção do modelo final a acordar com o concedente em fase de negociações;

c) Descrição exaustiva de todos os dados e informações usadas, bem como dos pressupostos assumidos na elaboração das projecções económico-financeiras, englobando, pelo menos, os aspectos descritos no anexo II-B, em folhas de cálculo Microsoft Excel (versão Office 2000) separadas daquelas onde se encontram as projecções;
d) Manual de utilização do modelo, nos termos previstos no n.º 7 do artigo 15.º do caderno de encargos, o qual deve incluir uma impressão do modelo completo e:

Indicar a forma de utilização do modelo e de realização de análises de sensibilidade com o mesmo;

Descrever quaisquer macros que contenha ou outros programas criados pelo próprio concorrente;

Indicar o tipo de informação que cada texto *(workbook)*, tabela e folha de cálculo em suporte informático *(sheet)* contêm, nomeadamente, a localização em cada uma destas dos dados, informações e pressupostos mencionados na alínea *c*).

As projecções deverão ser feitas em euros, numa base anual, e quando forem utilizados valores a preços constantes estes devem referir-se a 1 de Janeiro de 2004. Para efeitos de apresentação da sua proposta, os concorrentes deverão assumir como data de início da concessão 1 de Janeiro de 2006.

28.6 — No que se refere ao n.º 28.1, alínea *e*), os concorrentes deverão explicitar o seguinte:

a) No que respeita aos lanços do n.º 1, alíneas *a*) a *d*) e *k*), a data proposta para o termo da concessão ou, no caso de ser considerado um prazo de concessão variável, o prazo máximo proposto e os mecanismos a utilizar para definir o termo da concessão, incluindo a descrição das variáveis determinantes do prazo da concessão e projecções relativas à evolução das mesmas;
b) No que respeita aos lanços do n.º 1, alíneas *e*) a *j*), *l*) e *m*), deverá ser obrigatoriamente considerado um prazo fixo de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

28.7 — Os concorrentes deverão ainda apresentar declarações de compromisso das entidades envolvidas em contratos a estabelecer pela concessionária.

29 — Caução:

29.1 — Os concorrentes admitidos no acto público do concurso terão de garantir a sua permanência durante o período de análise das propostas até que lhes seja comunicada a selecção dos dois concorrentes admitidos à fase de negociações, pelo que constituirão caução no montante de € 1 500 000, válida a partir da data do acto público de concurso.

29.2 — Os concorrentes seleccionados para a fase de negociações deverão garantir a sua participação na mesma mediante reforço da caução prevista no número anterior até ao montante de € 2 000 000, 10 dias após a notificação dessa selecção.

29.3 — A comissão cancelará as cauções prestadas pelos concorrentes que não forem seleccionados para a fase de negociações no prazo de 10 dias após o trânsito da decisão de selecção para essa fase ou logo que todos os concorrentes lhe declarem, por instrumento eficaz, que renunciam a todos os mecanismos legais e processuais que lhe advêm daquela decisão, designadamente à interposição de reclamação ou recurso contencioso e ou gracioso sobre a mesma.

29.4 — A caução referida no n.º 29.2 manter-se-á em vigor, quanto ao concorrente seleccionado no termo da fase de negociações, até à data da adjudicação definitiva, devendo a comissão cancelar a caução prestada pelo concorrente preterido no prazo de 10 dias após o trânsito da decisão de adjudicação provisória, ou logo que este concorrente lhe declare, por instrumento eficaz, que renuncia a todos os mecanismos legais e processuais que lhe advêm daquela decisão, designadamente à interposição de reclamação ou recurso contencioso e ou gracioso sobre a mesma.

29.5 — Na data de adjudicação definitiva o adjudicatário prestará a caução prevista no artigo 43.º do caderno de encargos.

29.6 — As cauções garantirão o exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas em cada etapa do processo de concurso.

29.7 — As cauções acima referidas serão prestadas pela mesma forma da caução prevista no artigo 43.º do caderno de encargos.

29.8 — Caso a caução seja efectuada mediante garantia bancária, esta será prestada nos termos da minuta constante do anexo III do programa de concurso.

29.9 — Todas as despesas derivadas da prestação de caução serão da conta dos concorrentes.

30 — Modo de selecção da concessionária:

30.1 — Os dois concorrentes cujas propostas, de acordo com decisão devidamente fundamentada, melhor dêem satisfação ao interesse público, atentos os critérios enumerados no n.º 31, serão seleccionados para uma fase negociações com vista à escolha de um deles para a celebração do contrato de concessão.

30.2 — A qualquer momento do concurso público, pode o mesmo dar-se por interrompido ou anulado, sem direito a qualquer indemnização para os concorrentes, sempre que, de acordo com avaliação dos objectivos do concurso, os resultados das análises e avaliações realizadas até então e os resultados das negociações levadas a cabo com os concorrentes, caso estas se cheguem a iniciar, não correspondam, em termos satisfatórios, aos fins de interesse público subjacentes concurso.

30.3 — Sem prejuízo do exposto no número anterior, podem as negociações ser dadas por concluídas com apenas um dos concorrentes, se os resultados até então obtidos relativamente a esse concorrente não se mostrarem satisfatórios ou se as suas respostas à comissão forem insuficientes, evasivas ou não forem apresentadas nos prazos fixados.

30.4 — As bases da concessão e os termos definitivos do respectivo contrato serão estabelecidos atendendo aos elementos incluídos no processo do concurso e aos apresentados pelo concorrente vencedor, desde que aceites, e aos resultados das negociações.

31 — Critérios de apreciação das propostas e de atribuição da concessão:

31.1 — A selecção dos dois concorrentes admitidos à fase de negociação terá por base a avaliação das propostas tendo em conta os critérios constantes do número seguinte, respeitando as regras de hierarquização e o conteúdo explicitado no n.º 31.3.

31.2 — A comissão atenderá à satisfação dos critérios e dos subcritérios que a seguir se indicam, por ordem decrescente de importância relativa para efeitos de avaliação das propostas:

a) Valor dos pagamentos a efectuar ao Estado (30 %):

*a*1) Valor esperado actualizado dos pagamentos a efectuar ao Estado (80 %);
*a*2) Risco associado aos pagamentos a efectuar ao Estado (20 %);

b) Solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual e grau de compromisso (20 %):

*b*1) Nível de compromisso de fundos alheios (25 %);
*b*2) Nível de compromisso dos fundos próprios (15 %);
*b*3) Equilíbrio económico-financeiro da proposta (15 %);
*b*4) Robustez da proposta face aos riscos do projecto (15 %);
*b*5) Análise das relações contratuais a estabelecer e transferência de risco (10 %);
*b*6) Análise da estrutura contratual da concessionária (20 %);

c) Qualidade da proposta: concepção; projecto, construção e exploração (30 %):

*c*1) Capacidade e experiência técnica dos concorrentes (10 %);
*c*2) Soluções técnicas propostas e sua adequação aos objectivos do empreendimento (60 %);
*c*3) Qualidade técnica global das propostas, incluindo análise de custos (30 %);

d) Níveis de qualidade de serviço e segurança (8 %):

*d*1) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de cobrança de portagens (33,3 %);
*d*2) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de exploração e manutenção (33,3 %);
*d*3) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de controlo e gestão de tráfego (33,3 %);

e) Prazo da concessão (6 %);
f) Datas de entrada em serviço e conformidade do programa de trabalhos (6 %):

*f*1) Benefício económico (60 %);
*f*2) Garantia de cumprimento das datas fixadas e conformidade do programa de trabalhos (40 %).

31.3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, são apresentados em seguida alguns aspectos aos quais a comissão dará particular atenção na avaliação das propostas:

a) Valor dos pagamentos a efectuar ao Estado:

*a*1) Valor esperado actualizado dos pagamentos a efectuar ao Estado. — Pretende-se que os concorrentes optimizem as propostas financeiras (consubstanciadas na maximização dos pagamentos a efectuar ao Estado), a qual será analisada em cada proposta admitida a concurso.

Na análise a efectuar será utilizada uma taxa de desconto de acordo com o despacho do Ministério das Finanças n.º 13 208/2003, de 7 de Julho.

*a*2) Risco associado aos pagamentos a efectuar ao Estado. — Neste subcritério será analisado o risco associado ao valor obtido no subcritério *a*1), bem como o risco de outros eventuais encargos a suportar pelo Estado, nomeadamente, face a correcções ou aperfeiçoamentos da proposta inicial.

Assim, serão tidos em conta quaisquer aspectos passíveis de alterar o valor dos pagamentos a efectuar ao Estado, designadamente:

Necessidades de aperfeiçoamento da solução técnica e implicações ambientais;
Compromisso apresentado pelas entidades financiadoras, bem como a adequabilidade dos seus termos e condições;
Equilíbrio económico-financeiro da concessão;
Incorrecções detectadas no modelo de projecções económico-financeiras, que possam conduzir a uma eventual alteração do equilíbrio económico-financeiro da concessão.

b) Solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual e grau de compromisso. — Pretende-se que as propostas apresentadas pelos concorrentes demonstrem robuste e equilíbrio ao nível da estrutura financeira, empresarial e contratual, não só em termos da forma como estão estruturadas mas também dos compromissos que apresentam.

Serão apreciados os termos e condições associados ao financiamento proposto (dívida sénior, subordinada ou fundos próprios), bem como o nível de compromisso demonstrado por accionistas e entidades finan-

ciadoras. Relativamente a estas últimas será dado particular relevo às cartas de compromisso apresentadas, ao nível de detalhe das fichas técnicas e ao *due diligence* efectuado.

Será também apreciado o equilíbrio intrínseco da proposta e, adicionalmente, o impacte de diferentes cenários para as variáveis operacionais, de investimento e macroeconómicos sobre a rentabilidade dos accionistas, rácios de cobertura financeira e equilíbrio geral da concessão, bem como a forma como esse impacte é absorvido.

No tocante à estrutura contratual e empresarial, pretende-se aferir qual a capacidade da concessionária na absorção e gestão dos riscos do projecto, nomeadamente pela análise dos documentos onde conste a descrição das relações, contratuais a estabelecer pela ou a favor da concessionária e a forma como cada uma das partes envolvidas assumirá os riscos e respectiva partilha em cada uma das fases do empreendimento.

Por outro lado, será apreciada a medida em que os projecto de estatutos e ou acordos parassociais, e demais projectos de contrato juntos à proposta, dão garantias de que o interesse público subjacente ao projecto será satisfeito.

*b*1) Nível de compromisso de fundos alheios. — Neste subcritério será realizada uma análise qualitativa de natureza financeira com incidência nos seguintes aspectos:

Facilidades e montantes de dívida cobertos;
Condições expressas nas cartas de compromisso;
Grau de *due diligence* efectuado;
Condições para a apresentação de compromisso firme;
Termos e condições das fichas técnicas;
Detalhe e profundidade evidenciados;
Coerência com o modelo financeiro apresentado por cada concorrente.

O possível envolvimento do BEI (Banco Europeu de Investimento) ou do FEI (Fundo Europeu de Investimento) será considerado neutro em termos de avaliação, na medida em que estas entidades se encontram disponíveis para, numa base de igualdade, participar no processo de negociações com qualquer dos concorrentes que venham a ser seleccionados pelo concedente.

No subcritério será igualmente realizada uma análise jurídica das cartas de compromisso e das fichas técnicas apresentadas pelas entidades bancárias para o financiamento, respectiva adequação à lei portuguesa e às regras impostas nos documentos do concurso, com vista a aferir da solidez dos vínculos contratuais a estabelecer entre a concessionária e tais entidades, por forma a minimizar o risco para o concedente. Assim, serão apreciados, em especial, os seguintes aspectos:

Grau de vinculação do compromisso das entidades financiadoras;
Nível de detalhe dos termos e condições do financiamento constante das respectivas fichas técnicas;
Nível de detalhe do *due diligence;*
Grau de aceitação dos termos dos projectos de contrato juntos à proposta, da estrutura financeira, do modelo de projecções económico-financeiras e respectivos pressupostos.

*b*2) Nível de compromisso dos fundos próprios. — Neste subcritério será efectuada uma análise de natureza financeira, essencialmente qualitativa, ao grau de compromisso accionista, levando em consideração os montantes constantes das suas cartas de compromisso face aos que constam dos modelos de projecções económico-financeiras.

O compromisso dos accionistas, como contributo para a aferição da capacidade da concessionária em financiar o projecto na parcela que respeita aos capitais próprios, será também objecto de uma análise de natureza jurídica. Neste âmbito, serão apreciados, em especial, os seguintes aspectos:

Grau de vinculação dos compromissos dos accionistas;
Nível de detalhe dos termos e condições da subscrição e ou realização dos capitais próprios.

*b*3) Equilíbrio económico-financeiro da proposta. — Neste subcritério será analisado o equilíbrio da estrutura económico-financeira do caso base dos concorrentes, em termos de:

Afectação de capitais próprios face às necessidades do projecto e sua rendibilidade;
Cálculo do rácio de autonomia financeira (situação líquida/activo líquido) e de rácios de cobertura de investimento em imobilizado por fundos de accionistas durante o período de desembolso de fundos;
Análise de nível da TIR (taxa interna de rendibilidade) accionista;
Cumprimento de restrições impostas por bancos (durante o período aplicável), nomeadamente:

Rácios de cobertura financeira;
Outros rácios impostos por bancos;
Constituição de reservas (investimento, grandes reparações, serviço de dívida, etc.);
Prioritização de *cash-flows;*
Restrições à distribuição de fundos a accionistas.

*b*4) Robustez da proposta face aos riscos do projecto. — Para análise deste subcritério realizar-se-á a homogeneização dos modelos dos concorrentes ao nível do tráfego e inflação. Proceder-se-á à introdução nos modelos dos concorrentes de um cenário de tráfego central do Estado, bem como da taxa de inflação constante do despacho do Ministério das Finanças n.º 13 208/2003 de 7 de Julho.

Seguidamente proceder-se-á à realização de análises de sensibilidade que testem a robustez dos modelos.

b.5) Análise das relações contratuais a estabelecer e transferência de risco. — Ao nível deste subcritério, serão objecto de análise a forma e o modo como se irão processar as relações entre os agentes intervenientes na execução das diversas obrigações da concessão — concepção, construção e exploração e conservação — bem como a gestão e a alocação dos respectivos riscos, e o seu impacte na esfera jurídica do concedente e da concessionária, sendo especialmente apreciados:

O nível de vinculação jurídica dos compromissos relativos às obrigações de concepção, de construção, de exploração e de conservação;
A adequação e consistência dos modelos e estruturas contratuais apresentados com referência a terceiros (entidades subcontratadas, entidades seguradoras, etc.);
O nível de assunção e ou repartição dos riscos e responsabilidades nas diversas fases do empreendimento.

*b*6) Análise da estrutura contratual da concessionária. — Ao nível deste subcritério será analisada, por um lado, a compatibilidade do projecto de estatutos e do acordo parassocial apresentados por cada um dos concorrentes com os pressupostos definidos na regulamentação do concurso, e, por outro, da conformidade destes documentos com a legislação portuguesa aplicável.

Será igualmente analisado o nível de aderência das normas de funcionamento societário à tipologia da concessão.

Residualmente, será analisada a avaliada, em todos os aspectos não cobertos pelos subcritérios *b*1) a *b*5), a medida em que todos os projecto contratuais juntos à proposta dão garantias de que o interesse público subjacente ao projecto será satisfeito.

c) Qualidade da proposta: concepção, projecto, construção e exploração. — Neste critério pretende-se analisar a qualidade técnica das várias propostas apresentadas, tendo em conta a capacidade e experiência dos concorrentes, as soluções técnicas propostas e a sua adequação aos objectivos do empreendimento, bem como a qualidade técnica global das várias propostas. Será ainda apreciado o plano elaborado para os lanços em serviço, em resultado da inspecção aos mesmos.

*c*1) Capacidade e experiência técnica dos concorrentes:

Neste subcritério analisar-se-á:

i) A capacidade e experiência técnica dos concorrentes e consultores externos, em projecto de obras similares, nos últimos três anos, tendo como indicador de avaliação a extensão de quilómetros projectados;
ii) A capacidade e experiência técnica dos concorrentes, em construção de obras similares, nos últimos três anos, avaliada em termos do custo associado às obras de construção; e
iii) A capacidade e experiência técnica dos concorrentes, em exploração e conservação de empreendimentos similares, nos últimos três anos, a avaliar tendo por base valores de obra dos contratos de conservação em que os concorrentes estiveram envolvidos, para além da eventual participação na gestão de concessões.

Esta análise será realizada com base na extensão de quilómetros projectados, valor de construção.

*c*2) Soluções técnicas propostas e sua adequação aos objectivos do empreendimento. — Neste subcritério serão analisados as soluções técnicas propostas e sua adequação aos objectivos do empreendimento, no que respeita a estudos de traçado, áreas de serviço e centros de assistência e manutenção, e estudos de tráfego.

No que respeita concretamente aos estudos de traçado, a análise compreenderá a geometria dos lanços em directriz, perfil longitudinal e perfil transversal tipo, e geometria dos nós de ligação, de acordo com as normas do IEP e sua adequação ao caderno de encargos, bem como as estruturas preconizadas para obras de arte.

Será também analisada a caracterização preliminar de incidências ambientais e o plano geral de monitorização de ambiente.

*c*3) Qualidade técnica global das propostas, incluindo análise de custos. Neste subcritério será analisada a qualidade global das soluções propostas, quer pela consideração de matérias não tratadas anteriormente, quer pela análise dos custos previstos pelos concorrentes.

d) Níveis de qualidade de serviço e segurança. — Neste critério serão analisados os níveis de qualidade de serviço e segurança relativamente ao modelo de exploração e de conservação propostos.

*d*1) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de cobrança de portagens. — Neste subcritério será analisado o sistema de cobrança de portagens, e a sua adequação aos níveis de qualidade e segurança pretendidos.

*d*2) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de exploração e manutenção. — Neste subcritério será analisado o sistema de exploração e manutenção, incluindo sistema de postos de emergência, e a sua adequação aos níveis de qualidade e segurança pretendidos.

*d*3) Níveis de qualidade de serviço e segurança no que respeita ao sistema de controlo e gestão de tráfego. — Neste subcritério será analisado o sistema de controlo e gestão do tráfego, incluindo a sua arquitectura geral, ou subsistemas utilizados, o tipo e o número de equipamentos de cada subsistema e outros elementos que contribuam para a sua adequação aos objectivos pretendidos.

e) Prazo da concessão. — No que respeita aos lanços do n.º 1, alíneas *a*) a *d*) e *k*), serão analisados neste critério os prazos de concessão e ou eventuais mecanismos propostos pelos concorrentes, no caso de prazos de concessão variáveis.

Para apreciação deste critério, será calculado o valor actual líquido esperado do *cash flow* do projecto entre o termo da concessão proposto pelo concorrente e o prazo máximo previsto no caderno de encargos. Para o cálculo do valor actual líquido esperado, será usada uma taxa de desconto de acordo com o despacho do Ministério das Finanças n.º 13 208/2003, de 7 de Julho.

O cálculo do valor actual líquido esperado será efectuado com uma padronização das propostas dos concorrentes, ao nível do tráfego, inflação e principais rubricas de custos.

Uma vez que o prazo da concessão dos lanços do n.º 1, alíneas *e*) a *j*), *l*) e *m*), é obrigatoriamente de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão, não é o mesmo passível de avaliação, mas apenas de verificação quanto ao cumprimento desta exigência de prazo nas propostas.

f) Datas de entrada em serviço e conformidade do programa de trabalhos. — Neste critério serão analisadas as datas para a entrada em serviço do empreendimento e de cada um dos lanços, sendo considerada positiva a antecipação dessa abertura.

Será igualmente analisada a garantia do cumprimento das datas fixadas, de acordo com os prazos propostos para o desenvolvimento dos estudos, projectos de execução e construção, assim como os prazos para as respectivas avaliações ambientais.

*f*1) Benefício económico. — Neste subcritério será avaliado o benefício económico que resulta para o concedente da antecipação da entrada em serviço de cada um dos lanços.

*f*2) Garantia de cumprimento das datas fixadas e conformidade do programa de trabalhos. — Neste subcritério será avaliada a verosimilhança do cumprimento das datas fixadas na proposta para a entrada em serviço do empreendimento e de cada um dos lanços, bem como a adequação do programa de trabalhos aos padrões de qualidade de concepção/construção pretendidos.

32 — Relatório da análise das propostas admitidas e comunicação aos concorrentes:

32.1 — A comissão elaborará um relatório de apreciação das propostas, no qual estabelecerá, de modo fundamentado, um projecto de classificação dos concorrentes com propostas admitidas no acto público do concurso, por ordem decrescente de mérito.

32.2 — Nos termos e para os efeitos previstos no artigo 101.º do Código do Procedimento Administrativo, a comissão comunicará aos concorrentes o relatório referido no número anterior e o posicionamento da respectiva proposta na classificação geral, através de carta registada com aviso de recepção, que incluirá duplicados autenticados da acta do acto público do concurso. Decorrido o prazo de audiência prévia, a comissão fará presente o respectivo relatório final, elaborado nos termos do artigo 105.º do Código do Procedimento Administrativo, aos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, para os efeitos da escolha dos concorrentes seleccionados para a fase de negociações.

32.3 — A decisão ministerial relativa à selecção dos concorrentes que negociarão com a comissão os termos da concessão será comunicada a todos os concorrentes por carta registada com aviso de recepção.

32.4 — A comunicação notificará os concorrentes seleccionados para a fase de negociação de que têm o prazo de 10 dias para reforçar a caução.

33 — Convocatórias para sessões de negociações:

33.1 — Os concorrentes seleccionados para a fase de negociação serão convocados por carta registada com aviso de recepção, ou fax, enviado pela comissão, e da qual constarão, pelo menos, os seguintes elementos:

a) Local, dia e hora da sessão;
b) Agenda da sessão.

33.2 — Quando as negociações já estejam em curso, a notificação pode ser feita oralmente, sendo registada na acta da sessão em que tal ocorra.

33.3 — As negociações serão paralelas mas independentes com cada um dos concorrentes seleccionados.

34 — Objecto das negociações:

34.1 — A fase de negociações visa atingir uma melhoria das propostas dos concorrentes admitidos, com base nos aspectos das propostas relacionados com os critérios de atribuição da concessão referidos no n.º 31.2, e tendo como resultado final a minuta do contrato de concessão e respectivos anexos.

34.2 — Os melhoramentos das propostas não poderão redundar em condições menos vantajosas para o Estado do que as que inicialmente foram apresentadas pelo concorrente; não poderão ainda violar disposições imperativas do caderno de encargos, bem como não poderão acolher ou incorporar soluções contidas nas propostas de outros concorrentes. Entende-se que uma proposta tem condições menos vantajosas para o Estado se, por aplicação dos critérios de apreciação das propostas, obtiver uma pontuação inferior àquela que obteve para efeitos de selecção para a fase de negociações.

35 — Intervenientes e decurso das sessões:

35.1 — As negociações serão efectuadas entre delegações representativas do concorrente e da comissão, nas quais participarão pelo menos três membros, incluindo o respectivo presidente ou quem para o efeito tenha sido designado para o representar.

35.2 — A comissão poderá fixar, para cada sessão, o número máximo de membros que poderá integrar a delegação do concorrente.

35.3 — No início de cada sessão o chefe da delegação do concorrente identificar-se-á nessa qualidade.

35.4 — Ambas as delegações poderão integrar assessores especializados nas matérias a negociar.

36 — Actas das sessões de negociação:

36.1 — De cada sessão de negociação será lavrada acta, assinada pelo presidente da comissão, ou por quem o tenha substituído na respectiva sessão, e pelo chefe da delegação do concorrente.

36.2 — As actas conterão, pelo menos, referência à convocatória, agenda, local, dia e hora de início da reunião, e do seu encerramento, nome dos negociadores presentes e dos assessores de que se fizeram acompanhar, bem como um resumo das posições formuladas e conclusões deduzidas.

36.3 — As actas e documentação apensa são consideradas reservadas enquanto durarem as negociações.

36.4 — À acta da última sessão de negociação será apenso um exemplar da minuta do contrato de concessão e respectivos anexos e de todas as minutas de contratos ou acordos instrumentais e dependentes do contrato de concessão, tal como resultem das sessões de negociação, os quais serão rubricados pelas partes. À referida acta serão ainda apensas cartas de compromisso das entidades financiadoras relativas a capitais alheios, mencionando que, no caso de o concorrente ser escolhido como adjudicatário, os compromissos de financiamento se tornarão firmes e as facilidades de financiamento ficarão disponíveis nos termos e condições das minutas de contratos de financiamento igualmente apensas à acta.

36.5 — De cada acta, uma vez aprovada e assinada, será entregue uma cópia ao chefe da delegação do respectivo concorrente.

37 — Relatório das negociações:

37.1 — A comissão produzirá um relatório fundamentado com um resumo das negociações e com a avaliação global das propostas dos concorrentes, à luz dos critérios de apreciação das propostas referidos no n.º 31.

37.2 — O relatório concluirá pela designação da proposta mais vantajosa para o interesse público, tal como resultante das negociações e consequente indicação para que lhe seja feita a adjudicação provisória.

37.3 — A comissão enviará cópia do relatório aos concorrentes participantes nesta fase nos termos e para os efeitos do artigo 101.º do Código do Procedimento Administrativo.

37.4 — Decorrido o prazo de audiência prévia, a comissão fará presente o respectivo relatório final, elaborado nos termos do artigo 105.º do Código do Procedimento Administrativo, aos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, para os efeitos da escolha do co-contratante do Estado.

38 — Adjudicação provisória e definitiva:

38.1 — Adjudicação provisória é o acto mediante o qual, após a conclusão das negociações e elaboração do respectivo relatório, o Estado, através de despacho fundamentado dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, escolhe um dos concorrentes a que é atribuída a concessão.

38.2 — A adjudicação definitiva verificar-se-á na data de assinatura do contrato de concessão.

38.3 — A adjudicação definitiva será precedida de publicação no *Diário da República* de decreto-lei aprovando as bases da concessão e de resolução do Conselho de Ministros aprovando a minuta do contrato de concessão.

38.4 — Para efeitos de adjudicação definitiva, o concorrente escolhido deverá apresentar à comissão documentação comprovativa:

a) Da constituição da sociedade concessionária nos termos estipulados no caderno de encargos;
b) Da prestação da caução nos termos que forem definidos nas bases da concessão, bem como do pagamento ao IEP dos montantes referidos no n.º 44.2.

38.5 — A caução prestada pelo concorrente vencedor manter-se-á válida até à data da adjudicação definitiva.

39 — Comunicação ao concorrente preterido:

39.1 — Conhecida a decisão ministerial, a comissão comunicá-la-á, por escrito, ao concorrente preterido no prazo máximo de cinco dias.

39.2 — Será ainda enviada ao concorrente preterido, juntamente com a comunicação da adjudicação, cópia autenticada do relatório justificativo da decisão tomada.

39.3 — A entidade adjudicante dará a conhecer a adjudicação por meio de anúncio a publicar no *Jornal Oficial da União Europeia* e no *Diário da República.*

40 — Comunicação ao concorrente escolhido. — Na mesma data e pelo mesmo modo em que for efectuada a comunicação referida no n.º 39 será remetida ao concorrente escolhido notificação de lhe ter sido feita a adjudicação provisória.

41 — Sociedade concessionária. — A constituição e o funcionamento da sociedade concessionária deverão obedecer ao disposto no caderno de encargos.

42 — Formação do contrato:

42.1 — O contrato de concessão deverá conter todas as disposições consideradas essenciais pelas partes para reflectir de modo adequado e completo o seu acordo e respectivo conjunto de direitos e obrigações, tendo em conta o conjunto de princípios, regras e orientações de natureza vinculativa constante do caderno de encargos.

42.2 — Considerar-se-ão como parte integrante do contrato, para todos os efeitos legais, as bases da concessão tal como venham a ser aprovadas por decreto-lei.

42.3 — Constarão do contrato de concessão, entre outros, os seguintes elementos:

a) A identificação da entidade outorgante por parte do Estado, bem como a identificação da concessionária;
b) O objecto do contrato;
c) A indicação do decreto-lei que estabeleceu o regime de concessão e permitiu a abertura do concurso;
d) A indicação do decreto-lei que aprovou as bases da concessão;
e) A indicação da resolução do Conselho de Ministros que aprovou a minuta do contrato;
f) A indicação dos despachos de designação dos representantes do Estado na outorga do contrato e sua identificação;
g) A identificação dos representantes da concessionária, referindo a documentação que os designa como tal;
h) O objecto da concessão;
i) Os prazos da concessão;
j) Os prazos para início e conclusão dos projectos e da construção;
k) As garantias prestadas na sequência do previsto nas bases da concessão;
l) A indicação dos seguros obrigatórios nos termos das bases de concessão;
m) Os pagamentos a efectuar ou eventuais apoios requeridos ao Estado;
n) Os procedimentos a observar quanto a efeitos da alteração anormal e imprevisível das circunstâncias que estiverem na base da celebração do contrato;
o) As condições vinculativas do programa de trabalhos;
p) As causas de extinção do contrato;
q) A indicação dos anexos ao contrato, se existentes.

43 — Celebração do contrato:

43.1 — O contrato de concessão será celebrado no prazo máximo de 30 dias contados a partir da resolução do Conselho de Ministros aprovando a minuta do contrato de concessão.

43.2 — O registo definitivo da sociedade concessionária deverá ser comunicado por escrito à comissão no prazo máximo de cinco dias a contar da sua efectivação.

43.3 — A comissão comunicará ao adjudicatário, por oficio e com antecipação mínima de cinco dias, a data, hora e local em que deve comparecer para outorgar o contrato, de acordo com a minuta aprovada.

44 — Encargos com a apresentação de propostas e com a celebração do contrato:

44.1 — Serão da exclusiva responsabilidade de cada um dos concorrentes todos e quaisquer custos e encargos, a qualquer título, decorrentes ou associados com a preparação, elaboração e negociação das propostas e com a celebração do contrato de concessão.

44.2 — Serão da exclusiva responsabilidade do adjudicatário todos e quaisquer custos e encargos relativos à prestação da caução, emolumentos do Tribunal de Contas, bem como os encargos suportados pelo IEP, no âmbito da preparação, lançamento e conclusão do concurso e que ascendem a € 750 000.

45 — Legislação aplicável. — Em tudo o que não estiver expressamente referido neste programa aplicar-se-á, com as necessárias adaptações, o disposto nos Decretos-Leis n.ºs 9/97, de 10 de Janeiro, 59/99, de 2 de Março, e na Directiva n.º 93/37/CEE, de 14 de Julho.

ANEXO II

Caderno de encargos

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Organização e conteúdo do caderno de encargos

1 — O presente caderno de encargos insere-se no processo de concurso para atribuição da concessão Douro Litoral, nos distritos do Porto e de Aveiro, cujo objecto vem definido no artigo 3.º, e compreende o conjunto de princípios e regras jurídicas e técnicas a incluir no contrato de concessão a celebrar.

2 — As disposições do presente caderno de encargos poderão ser objecto de negociação no âmbito da respectiva fase do processo de concurso, com vista à respectiva inclusão no futuro contrato de concessão, salvo nos casos em que o carácter obrigatório e vinculativo das mesmas resulte da sua natureza e da necessidade de salvaguardar o interesse público.

Artigo 2.º

Entidade coordenadora

A realização, coordenação e controlo das actividades necessárias à promoção da concessão competem ao IEP — Instituto das Estradas de Portugal (doravante IEP), sem prejuízo das competências que sejam ou venham a ser expressamente atribuídas a outras entidades, nos termos do contrato de concessão.

CAPÍTULO II

Objecto e natureza da concessão

Artigo 3.º

Objecto e estabelecimento da concessão

1 — A concessão tem por objecto a concepção, construção ou aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagem aos utentes, dos seguintes lanços de auto-estrada:

a) A 32-IC 2 — São João da Madeira (ER 327)-Carvalhos (IP 1);
b) A 41-IC 24 — Picoto (IC 2)-nó da Ermida (IC 25);
c) A 43-IC 29 — Gondomar-Aguiar de Sousa (IC 24);
d) ER 327 — Ovar (IC 1)-São João da Madeira (IC 2).

2 — Integram igualmente o objecto da concessão, para efeitos de exploração e manutenção, sem cobrança de portagem aos utentes, os seguintes lanços:

a) EN 14 — Ameal (IC 23)-Leça do Balio (IP 4);
b) A 1-IC 1 — Coimbrões (IC 23)-Ponte da Arrábida (norte);
c) A 1-IC 2 — nó de Santo Ovídio (IC 2)-Coimbrões (IC1);
d) A 20-IP 1 — Carvalhos (IC 2)-nó da VCI (IC 23);
e) A 20-IC 23 — nó de Francos (IC 1)-nó da VCI (IP 1);
f) A 28-IC 1 — Ponte da Arrábida (norte)-Sendim (IP 4);
g) A 41-IC 24 — Espinho (IC 1)-Picoto (IC 2);
h) A 43-IC 29 — ponte do Freixo Norte (IP 1)-Gondomar;
i) A 44-IC 23 — Coimbrões (IC 2)-ponte do Freixo Sul (IP 1).

3 — Os lanços de auto-estrada referidos no n.º 1 considerar-se-ão divididos nos sublanços que, para efeito de escalonamento no tempo da construção dos mesmos, tenham sido indicados pela concessionária na proposta apresentada no concurso e aceites pelo concedente.

4 — O traçado definitivo dos lanços referidos no n.º 1 e, consequentemente, a maior ou menor proximidade às localidades indicadas neste caderno de encargos ou que tenham sido referidas pela concessionária na sua proposta para designação dos sublanços de construção serão os que figurarem nos respectivos projectos.

5 — Integram o estabelecimento da concessão e, como tal, revertem para o Estado no seu termo todas as obras, máquinas, aparelhagem

e respectivos acessórios utilizados para a exploração e conservação das auto-estradas referidas nos n.os 1 e 2 deste artigo, compreendendo os nós de ligação, as obras de arte e as áreas de serviço e de repouso ao longo delas, bem como os terrenos, as instalações para a cobrança de portagens, o sistema de controlo e gestão de tráfego, as casas de guarda e do pessoal da exploração, os escritórios e outras dependências de serviço, quaisquer bens ligados à referida exploração e conservação que pertençam à concessionária, e outros activos não afectos à concessão até ao limite de provisões constituídas para fazer face a encargos com a substituição ou renovação de bens afectos à concessão.

6 — Integram a concessão os nós de ligação e, para efeitos de conservação e exploração, os troços das estradas que os completarem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da concessionária nessas estradas ou, quando não for possível essa definição, entre os pontos extremos de enlace dos ramos dos nós compreendendo a totalidade de intersecções. Integram ainda a concessão os troços de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à auto-estrada da concessão.

7 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de auto-estradas o limite entre concessões será estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, excepto para a iluminação, cuja manutenção será assegurada na totalidade, incluindo a zona da via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.

8 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente, quer em ramos, ficarão afectas à concessão cujos elementos viários utilizem o tabuleiro da estrutura. No caso de partilha do tabuleiro, ficará afecta à concessionária que a construiu.

9 — A concessionária deverá, por sua conta e risco, restabelecer as vias de comunicação existentes, incluindo acessos pedonais, interrompidas pela construção da auto-estrada, bem como construir as vias de ligação aos nós previstas nos projectos patenteados.

10 — A concessionária deverá, por sua conta e risco, construir e conservar na auto-estrada as obras de arte necessárias ao estabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamentos ou projectos oficiais aprovados pelas entidades competentes, à data de elaboração dos projectos da auto-estrada da concessão.

11 — O traçado e as características técnicas dos restabelecimentos e construções referidos nos n.os 9 e 10 devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para os mesmos ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

12 — A concessionária será responsável por todas as deficiências ou vícios de construção que venham a detectar-se nos restabelecimentos referidos no n.º 9 do presente artigo durante cinco anos após a data de abertura ao tráfego do sublanço de auto-estrada onde se localizam, com excepção das obras de arte de transposição da auto-estrada, as quais integram a concessão nos termos do n.º 5.

13 — A concessão será por um prazo único não superior a 30 anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão, no que respeita aos lanços do n.º 1 e da alínea *g*) do n.º 2 do presente artigo, e por um prazo de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão, no que respeita aos restantes lanços do n.º 2 do presente artigo.

14 — Para os efeitos previstos neste e nos demais documentos de concurso, considera-se que sublanço corresponde ao troço viário da auto-estrada entre dois nós de ligação consecutivos.

15 — O Estado reserva-se o direito de reduzir o objecto da concessão, dele excluindo os lanços identificados nas alíneas *a*) e *d*) do n.º 1, no caso de, em relação ao lanço identificado na alínea *a*) do n.º 1, não ser emitida a respectiva declaração de impacte ambiental, nos termos da legislação aplicável, até à penúltima sessão das negociações a que alude o n.º 36.4 do programa de concurso, ou, sendo emitida, imponha condições susceptíveis de agravar consideravelmente os custos da respectiva construção.

16 — O Estado reserva-se o direito de reduzir o objecto da concessão, dele excluindo o lanço identificado na alínea *d*) do n.º 1, no caso de, em relação a esse lanço, não ser emitida a respectiva declaração de impacte ambiental, nos termos da legislação aplicável, até à penúltima sessão das negociações a que alude o n.º 36.4 do programa de concurso, ou, sendo emitida, imponha condições susceptíveis de agravar consideravelmente os custos da respectiva construção.

17 — Ocorrendo alguma das situações previstas nos n.os 15 ou 16, os concorrentes não terão direito, por esse facto, a qualquer compensação, incluindo as decorrentes de eventuais custos que tenham suportado para efeitos de apresentação e discussão das respectivas propostas.

18 — O Estado comunicará aos dois concorrentes escolhidos para a fase de negociações, logo que estas se encontrem disponíveis, as declarações de impacte ambiental dos lanços a que se refere o parágrafo anterior ou comunicar-lhes-á, na sessão de negociações ali referida, a sua inexistência e, consequentemente, a redução do objecto da concessão colocado a concurso.

Artigo 4.º

Programa de execução da auto-estrada

1 — A construção da auto-estrada referida no artigo 3.º deste caderno de encargos deverá obedecer ao programa apresentado pela concessionária com a sua proposta, na elaboração do qual deverá obrigatoriamente atender-se ao seguinte:

a) A construção deverá ter início dentro do prazo máximo de 12 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão;

b) A entrada em serviço do primeiro lanço a construir deverá verificar-se dentro do prazo máximo de 40 meses após a data da assinatura do contrato de concessão.

2 — A totalidade da rede com perfil de auto-estrada deverá entrar em serviço dentro do prazo máximo de 60 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão, sem prejuízo de data anterior proposta pela concessionária e aceite pelo concedente no âmbito do programa referido no n.º 1.

CAPÍTULO III

Financiamento e receitas da concessionária

Artigo 5.º

Sociedade concessionária

1 — A concessionária deverá revestir a forma de sociedade comercial anónima, com sede em Portugal, e terá exclusivamente por objecto social o exercício das actividades abrangidas pela concessão.

2 — A sociedade referida no número anterior deverá ser constituída, no prazo de 30 dias a partir da data da notificação da adjudicação provisória, sendo detida pela sociedade concorrente ou pelos membros do agrupamento vencedor do concurso, que deverão, no acto de constituição, respeitar a repartição de capital constante da proposta.

3 — As acções da sociedade concessionária serão obrigatoriamente nominativas.

4 — A transmissão de acções da concessionária é expressamente proibida até três anos após a data de entrada em serviço do último lanço a construir, sendo nulas e de nenhum efeito quaisquer transmissões efectuadas em violação desta disposição, salvo autorização em contrário do concedente.

5 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da concessionária, desde que os membros iniciais do agrupamento detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos desta, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último lanço a construir, o domínio da concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do concedente.

6 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter acções da concessionária, desde que os membros iniciais do agrupamento detenham, em conjunto, e enquanto accionistas desta, até ao termo da concessão, o domínio da concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do concedente.

7 — Serão nulas e de nenhum efeito as transmissões de acções da concessionária efectuadas em violação do disposto no presente caderno de encargos e a concessionária fica obrigada a não reconhecer, para qualquer efeito, a qualidade de accionista a qualquer entidade que adquira ou possua acções representativas do seu capital através dessas transmissões.

8 — Consideram-se acções, para os efeitos previstos no presente artigo, todos os valores mobiliários representativos do capital social da concessionária que confiram ou, por força do disposto no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro, possam vir a conferir, direito de voto aos seus titulares.

9 — A oneração das acções da sociedade concessionária carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia do concedente, excepto quando tal oneração for estabelecida a favor das instituições financiadoras do empreendimento.

10 — Qualquer oneração de acções que não careça de autorização prévia nos termos do número anterior deverá ser comunicada ao concedente, juntamente com informação relativamente aos termos e condições em que foi estabelecida.

11 — Quaisquer alterações dos estatutos da concessionária deverão, até três anos após a data de entrada em serviço do último lanço a construir, ser objecto de autorização prévia por parte do concedente, sob pena de nulidade.

12 — As alterações das posições relativas dos sócios carecem da autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

13 — A concessionária ficará sujeita à legislação fiscal que lhe seja aplicável.

Artigo 6.º

Financiamento e remuneração da concessão

1 — A concessionária será responsável pelo financiamento das actividades que integram a concessão, de acordo com o disposto no programa de concurso.

2 — A concessionária tem o direito de receber dos utentes da auto-estrada as importâncias das portagens nesta cobradas, os rendimentos da exploração das áreas de serviço e bem assim quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da concessão.

Artigo 7.º

Instalações de portagens

1 — As instalações de portagem deverão integrar, designadamente, serviços de cobrança, serviços administrativos e instalações sociais para o pessoal e ser dotadas, tal como os respectivos acessos, dos meios de segurança adequados.

2 — Nas portagens poderão ser estabelecidas linhas de pagamento manual, automático, por cartão de crédito ou outros a aprovar pelo concedente.

3 — O sistema de cobrança de portagem electrónica dinâmica a instalar terá de permitir a interoperabilidade com o sistema actualmente em utilização nas concessões nacionais, bem como a compatibilidade com o que vier a ser disposto pela directiva europeia, em aprovação, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens e as formas de pagamento das portagens incluirão o sistema manual, automático (através de via verde ou outro) e por cartão de débito e ou de crédito, devendo ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada ou outras que o concedente autorize.

Artigo 8.º

Sistema de controlo e gestão de tráfego

1 — A concessionária deverá instalar um sistema de controlo e gestão de tráfego, o qual deverá integrar um conjunto de subsistemas com capacidade de processamento de informação em tempo real que lhe permitam, entre outros objectivos, monitorizar, contar e classificar o tráfego, bem como informar o utente das condições de circulação rodoviária que irá encontrar na concessão.

2 — Este sistema de controlo e gestão de tráfego deverá incluir, no mínimo e a funcionar de forma integrada, os seguintes subsistemas:

a) Sinalização de mensagens variáveis;
b) Circuito fechado de TV;
c) Recolha automática de dados de tráfego.

3 — O sistema deverá ainda garantir o registo de todos os incidentes que ocorram na concessão, de forma que a resolução dos mesmos possa ser efectuada com o apoio de soluções informáticas, bem como permitir a análise estatística daquelas ocorrências.

4 — O sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela concessionária deverá garantir a contagem e a classificação do tráfego de acordo com o descrito no n.º 1 do artigo 10.º e garantirá que:

a) Todos os equipamentos de classificação e contagem deverão poder classificar os veículos nas duas categorias nele definidas;
b) Deverão ser instalados, no mínimo, 14 equipamentos que classifiquem os veículos de acordo com as categorias e as classes nele definidas.

5 — Os equipamentos de contagem e classificação de tráfego deverão garantir, no mínimo e a todo o tempo, a recolha e o envio de dados de tráfego para o sistema de controlo e gestão de tráfego, com base nos quais este deverá apurar, automaticamente e em tempo real, as seguintes variáveis:

a) Velocidade;
b) Volume de tráfego;
c) Classificação dos veículos;
d) Densidade;
e) Separação entre veículos;
f) Intensidade.

6 — Os equipamentos de contagem e classificação de veículos deverão ainda permitir o registo veículo a veículo, identificando as seguintes características:

a) Número de eixos;
b) Distância entre eixos;
c) Comprimento do veículo;
d) Velocidade instantânea;
e) Outros parâmetros que se considerem necessários para alcançar a classificação exigida no n.º 1 do artigo 10.º Cada uma destas variáveis deverá ser relatada por via e por faixa (devendo este relato poder ser efectuado de minuto a minuto e noutros intervalos de tempo).

7 — O subsistema de recolha automática de dados de tráfego deverá assegurar a recolha de dados em todas as vias de cada um dos sublanços da concessão.

8 — O subsistema de sinalização de mensagens variáveis deverá contribuir para uma correcta e eficaz gestão táctica do tráfego e deverá complementar esta função prioritária com a instalação de equipamento que permita uma gestão estratégica do tráfego, de acordo com os princípios gerais definidos pelas autoridades competentes.

9 — O subsistema de circuito fechado de TV deverá proporcionar ao IEP o acesso em simultâneo e em tempo real a, no mínimo, imagens captadas por 10 câmaras. A matriz de vídeo a instalar pelo concessionário deverá estar preparada para receber comandos com origem na matriz de vídeo já existente no sistema de controlo e informação de tráfego do IEP.

10 — Salvo solução tecnológica com outras características a aceitar pelo concedente, a transmissão vídeo de cada câmara será suportada por circuitos com débito não inferior a 2 Mb/s.

11 — O IEP deverá ter acesso permanente, em tempo real e na sua sede, a toda a informação recolhida, tratada e armazenada pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela concessionária (o que inclui todos os dados de tráfego recolhidos pelos diversos equipamentos, os dados da sinalização de mensagens variáveis, do circuito fechado de TV e os dados de todos os demais subsistemas que vierem a ser instalados pela concessionária).

12 — A concessionária assegurará todos os custos relativos ao acessos mencionados nos números anteriores, nomeadamente os que decorrem da instalação e funcionamento dos circuitos de comunicação, assim como de todo o *hardware* e de todo o *software* que o concedente considere necessários para garantir a qualidade e a velocidade de transmissão que permitam ao IEP receber os dados recolhidos e tratados pelo sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar.

13 — O sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar pela concessionária terá ainda de assegurar que a transmissão de dados para o IEP permita a sua integração na base de dados do sistema de controlo e informação de tráfego do IEP, utilizando para o efeito o formato para a troca de dados a indicar pelo IEP.

14 — O IEP poderá utilizar livremente os dados de tráfego recebidos, através das diferentes plataformas de divulgação que estiver a utilizar, no âmbito das suas obrigações nacionais e internacionais relativas à disponibilização de informação ao público das condições de circulação rodoviária nesta concessão.

15 — A concessionária suportará todos os custos relativos ao fornecimento, instalação, manutenção e exploração do sistema de controlo e gestão de tráfego.

16 — O sistema de controlo e gestão de tráfego a implementar nos lanços referidos no n.º 2 do artigo 3.º deverá ser operado a partir de um centro de controlo a instalar nas proximidades do mesmos, o qual reverterá para o Estado juntamente com os esses lanços, podendo para o efeito ser utilizado o edifício existente nas instalações do IEP no parque do Freixo, a que corresponde o extracto de projecto anexo.

17 — Até seis meses antes do termo da concessão relativa aos lanços que integram o n.º 2 do artigo 3.º, a concessionária dotará o IEP de todos os meios necessários à operação exclusiva do comando e controlo dos equipamentos do sistema de controlo e gestão de tráfego a instalar nesses lanços, de modo a garantir a permanente continuidade do serviço prestado aos utentes.

18 — O sistema de controlo e gestão de tráfego entrará em funcionamento:

a) Na data de abertura ao tráfego dos lanços referidos no n.º 1 do artigo 3.º;
b) Até seis meses após a data de transferência para a concessionária dos lanços referidos no n.º 2 do artigo 3.º

Artigo 9.º

Localização dos equipamentos do sistema de controlo e gestão de tráfego

1 — Os equipamentos afectos ao subsistema de recolha automática de dados de tráfego deverão recolher dados em todas as vias de cada um dos sublanços da concessão.

2 — Os equipamentos afectos ao subsistema circuito fechado de TV deverão ser instalados em cada um dos sublanços da concessão (no mínimo de um por sublanço) e um em cada nó.

3 — A localização dos equipamentos afectos ao subsistema de sinalização de mensagens variáveis deverá ter em consideração os objectivos mencionados no n.º 8 do artigo anterior.

4 — A localização dos equipamentos mencionados nos números anteriores deste artigo deverá ter em consideração os princípios gerais orientadores da instalação deste tipo de equipamentos definidos em anexo.

Artigo 10.º

Classificação de veículos

1 — Os equipamentos de classificação e contagem descritos nos artigos 8.º e 9.º deverão classificar os veículos da seguinte forma:

Categoria	Classe	Descrição sumária dos veículos
Ligeiros	C	Motociclo, com ou sem *side car.*
	D	Ligeiro de passageiros com ou sem reboque (deverá incluir-se nesta classe a versão comercial similar à respectiva versão de passageiros).
	E	Ligeiro de mercadorias com ou sem reboque (deverá incluir-se nesta classe a versão de passageiros similar à respectiva versão de furgão de mercadorias).
Pesados	F	Pesado de mercadorias.
	G	Pesado de mercadorias com reboque.
	H	Tractor com semi-reboque.
	I	Pesado de passageiros.

Os limites de erro absoluto aceitáveis para os equipamentos referidos no número anterior serão os seguintes:

Erro na contagem: ≤ 1 %;
Erro na classificação entre ligeiros e pesados: ≤ 3 %;
Erro na classificação entre as classes: ≤ 8 %.

2 — Para efeitos da aplicação das tarifas de portagem, tem-se:

a) As seguintes classes de veículos, por ordem crescente do respectivo valor tarifário:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.

b) Que a relação entre as tarifas das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1 não deverá ser superior, respectivamente, a 1,75, a 2,25 e a 2,5;

c) Que a concessionária poderá propor um sistema de classes simplificado, tendo, no entanto, em atenção a classificação aplicada à restante rede concessionada.

Artigo 11.º

Tarifas e taxas de portagem

1 — As tarifas de portagem por quilómetro de auto-estrada poderão variar de sublanço para sublanço.

2 — A concessionária submeterá à homologação do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, com a antecedência mínima de três meses relativamente à data prevista para a entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada que tenha construído, as taxas de portagem relativas às diferentes classes de veículos a cobrar nesse sublanço.

3 — As taxas de portagem serão calculadas aplicando ao comprimento efectivo de cada sublanço, com arredondamento ao hectómetro, as tarifas por quilómetro de auto-estrada correspondentes aos valores constantes da proposta apresentada no concurso pela concessionária, acrescidas do IVA.

4 — Para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por comprimento efectivo de um sublanço a extensão de auto-estrada medida entre os eixos das obras de arte referentes aos nós de ligação consecutivos.

5 — As taxas de portagem serão arredondadas ao múltiplo de € 0,05 mais próximo ou outro que se venha a revelar mais adequado à unidade monetária em vigor.

6 — Mediante prévia autorização do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, a concessionária poderá aplicar processos ou instrumentos de gestão que, respeitando os princípios e objectivos do presente caderno de encargos, entenda que melhor satisfazem as necessidades de natureza administrativa ou económico-financeira dos utentes e da própria concessionária.

7 — As taxas de portagem poderão variar consoante a hora do dia ou adaptar-se, em zonas especiais, a passagens regulares e frequentes ou a outras circunstâncias, tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público.

8 — As taxas máximas de portagem que a concessionária está autorizada a praticar para cada sublanço na data da respectiva abertura ao tráfego terão como base a tarifa para a classe 1 calculada de acordo com a fórmula referida no artigo 13.º, reportada a Dezembro de 2002, e que é de € 0,061, não incluindo IVA.

9 — A concessionária será livre de praticar, por sua conta e risco, designadamente por questões de mercado e mediante homologação prévia do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, taxas de portagem inferiores às máximas que resultem da actualização prevista no artigo 13.º

Artigo 12.º

Isenções de portagem

1 — Estarão isentos de portagem:

a) Veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

Presidente da República;
Presidente da Assembleia da República;
Membros do Governo;
Presidente do Tribunal Constitucional;
Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
Presidente do Supremo Tribunal Administrativo;
Presidente do Tribunal de Contas;
Procurador-Geral da República;

b) Veículos afectos ao Comando da GNR ou PSP e veículos da Brigada de Trânsito da GNR;

c) Veículos dos bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;

d) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;

e) Veículos da concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou em serviço;

f) Veículos afectos ao IEP no âmbito da sua função de fiscalização.

2 — Os veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas *c*) e *d*), deverão circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a emitir pela concessionária.

3 — Os títulos de isenção terão um período de validade de dois anos, renovável.

4 — A concessionária não poderá conceder isenções de portagem para além dos casos estabelecidos no n.º 1, a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio das auto-estradas e mediante autorização prévia do IEP.

Artigo 13.º

Revisão das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem poderão ser actualizadas anualmente, no 1.º mês de cada ano civil, de acordo com mecanismos a pormenorizar no contrato de concessão, tendo em atenção a evolução do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, de acordo com a expressão seguinte:

$$td(1)=tv(1)\times\left[\frac{0{,}90\times IPC\ (p)}{IPC\ (p-n)}\right]+0{,}10$$

sendo:

td (1) — valor máximo admissível para a data *d* da tarifa actualizada por sublanço e para a classe de veículos 1;

tv (1) — valor da tarifa em vigor por sublanço, ou da tarifa de referência no caso dos lanços a construir, para a classe de veículos 1;
IPC(p) — valor do último índice de preços no consumidor, sem habitação, publicado para o continente;
p — mês a que se refere o último índice publicado;
n — número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária, ou Dezembro de 2002 no caso dos lanços a construir, e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;
IPC(p-n) — valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, relativo ao mês *(p-n).*

2 — A proposta de revisão das tarifas de portagem deverá ser apresentada pela concessionária ao IEP e à Inspecção-Geral de Finanças, devidamente justificada e com a antecedência mínima de 45 dias em relação à data pretendida para a sua entrada em vigor.

3 — As novas tarifas somente poderão entrar em vigor depois de homologadas pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e publicitadas.

CAPÍTULO IV

Estudos e construção da auto-estrada

Artigo 14.º

Elaboração de estudos e projectos

1 — À concessionária compete promover, por sua conta e risco, a elaboração dos estudos e projectos relativos às obras abrangidas na concessão, de acordo com as disposições do presente caderno de encargos e sob fiscalização do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, exercida através do IEP.

2 — Os estudos e projectos referidos no número anterior, designadamente os de carácter técnico, ambiental e económico, serão apresentados sucessivamente sob a forma de estudos prévios, incluindo estudos de impacte ambiental, anteprojectos e projectos, podendo algumas destas fases ser dispensadas com o acordo prévio do IEP.

3 — Os estudos e projectos referidos no n.º 1 deverão satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, à segurança, à comodidade e à economia dos utentes, sem descurar os aspectos de integração ambiental e enquadramento adaptado à região que a auto-estrada atravessa.

4 — No estabelecimento do traçado da auto-estrada com os seus nós de ligação e áreas de serviço, praças e sistemas de portagem, que deverão ser objecto de pormenorizada justificação nos projectos, ter-se-á em conta, nomeadamente, os estudos e planos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolverá, nomeadamente os planos regionais de ordenamento do território, os planos especiais de ordenamento do território e os planos municipais de ordenamento do território.

5 — As várias hipóteses a considerar na fase de estudo prévio quanto aos pontos principais de passagem do traçado da auto-estrada serão estabelecidas por acordo entre o IEP e a concessionária.

6 — As normas a considerar na elaboração dos projectos, que não sejam taxativamente indicadas neste caderno de encargos nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, deverão ser as que melhor se coadunem com a técnica rodoviária actual.

7 — A nomenclatura a adoptar nos diversos estudos deverá estar de acordo com o *Vocabulário de Estradas e Aeródromos,* editado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Artigo 15.º

Apresentação de estudos e projectos

1 — Caso haja lugar à elaboração de novos estudos prévios, os mesmos deverão ser apresentados ao IEP divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese, de apresentação geral do lanço ou sublanço, incluindo uma estimativa do investimento;
b) Estudo de tráfego, actualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos dos nós de ligação, das ligações à rede viária envolvente, das instersecções, dos pavimentos e das praças de portagem;
c) Estudo geológico-geotécnico, acompanhado do programa de prospecção geotécnica detalhado para as fases seguintes do projecto;
d) Volume geral, contendo as geometrias propostas para as várias soluções de traçado, incluindo os nós de ligação e restabelecimentos, a drenagem, a pavimentação, a sinalização e segurança, a integração paisagística, as praças de portagem e outras instalações acessórias;
e) Obras de arte correntes;
f) Obras de arte especiais;
g) Túneis;
h) Áreas de serviço e de repouso.

2 — Os estudos de impacte ambiental darão cumprimento à legislação nacional e comunitária neste domínio, designadamente, à Directiva do Conselho n.º 97/11/CE, de 3 de Março, e ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, prevendo, identificando e avaliando os potenciais impactes resultantes das fases de construção e exploração, apresentando as correspondentes medidas mitigadoras e compensatórias e os sistemas de monitorização para controlo efectivo dessas medidas, bem como os planos de monitorização que se revelem necessários.

3 — Os estudos de impacte ambiental serão apresentados conjuntamente com os estudos prévios e projectos, para que o IEP, enquanto entidade licenciadora, os possa endereçar ao ministério com a tutela do ambiente para parecer de avaliação, de acordo com a legislação em vigor, sem prejuízo da posição de proponente atribuída à concessionária, tal como definido na lei.

4 — Os projectos de execução deverão ser apresentados ao IEP divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume síntese, de apresentação geral do lanço ou sublanço;
b) Implantação e apoio topográfico;
c) Estudo geológico e geotécnico;
d) Traçado geral;
e) Nós de ligação;
f) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos;
g) Drenagem;
h) Pavimentação;
i) Integração paisagística;
j) Equipamentos de segurança;
k) Sinalização;
l) Portagens;
m) Sistema de controlo e gestão de tráfego;
n) Infra-estruturas de câmaras de visita e tubagens para instalação de cabos de telecomunicações;
o) Sistema de postos de emergência (SOS);
p) Iluminação;
q) Vedações;
r) Serviços afectados;
s) Obras de arte correntes;
t) Obras de arte especiais;
u) Túneis;
v) Centro de assistência e manutenção;
w) Áreas de serviço e de repouso;
x) Projectos complementares;
y) Expropriações.

5 — Os estudos e projectos serão apresentados ao IEP, nas diversas fases, com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes previamente aceites por aquele organismo, que os submeterá à aprovação do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. As entidades revisoras serão contratadas pela concessionária, em contrato a aprovar pelo IEP, e reportarão directamente e em simultâneo a este último e à concessionária.

6 — Toda a documentação será entregue em triplicado, com excepção dos estudos e projectos de carácter ambiental, que serão apresentados nos termos da legislação ambiental aplicável, cujos elementos deverão ser manipuláveis em equipamentos do tipo computador pessoal, em ambiente Windows (última versão).

7 — A documentação informática, fornecida em CD-ROM, usará os seguintes tipos:

a) Textos — Microsoft Word, armazenados no formato *standard;*
b) Tabelas e folhas de cálculo — Microsoft Excel, armazenados no formato *standard;*
c) Peças desenhadas — formato DXF ou DWG.

8 — Caso a concessionária entenda usar aplicações ou formatos alternativos aos indicados no número anterior, deverá explicitá-los e dotar a fiscalização dos meios físicos e *software* necessários para a sua utilização.

Artigo 16.º

Critérios de projecto

1 — Na elaboração dos projectos da auto-estrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projecto em vigor no IEP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, sem prejuízo do número seguinte.

2 — Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, poderão ser adoptadas características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da concessionária devidamente fundamentada e após aprovação do concedente, mas nunca abaixo das características técnicas dos estudos patenteados pelo IEP.

3 — O dimensionamento das características técnicas deve ser baseado no tráfego médio diário anual previsto para o ano horizonte, considerando este como o 20.º ano após a abertura do lanço ou sublanço ao tráfego.

4 — Admite-se que o dimensionamento do perfil transversal em secção corrente, nos termos do artigo 22.º, seja atingido por fases em harmonia com a evolução do tráfego, garantindo um nível de serviço C, sem que, no entanto, o número inicial de vias seja inferior a duas em cada sentido.

5 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares a considerar nos projectos e a levar a efeito pela concessionária, deverá atender-se designadamente ao seguinte:

a) Vedação. — A auto-estrada será vedada em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito tipos de vedações a aprovar pelo IEP. As passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante serão também vedadas lateralmente em toda a sua extensão;

b) Sinalização. — Será estabelecida a sinalização horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente captação, orientação, gestão e segurança da circulação, segundo as normas em uso no IEP e o Regulamento do Código da Estrada;

c) Equipamentos de segurança. — Serão instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da auto-estrada junto dos aterros com altura superior a 3 m, no separador quando tenha largura inferior a 9 m, bem como na protecção a obstáculos próximos da plataforma, nos termos das normas do SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes);

d) Integração e enquadramento paisagístico. — A integração da auto-estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa serão objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento quer destes quer das margens, separador e áreas de serviço;

e) Iluminação. — Os nós de ligação, as praças de portagem e as áreas de serviço e de repouso deverão ser iluminados, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis;

f) Telecomunicações. — Será estabelecida ao longo de toda a auto-estrada uma infra-estrutura de telecomunicações para serviço:

*f*1):

a) Do concessionário, através de qual assegurará exclusivamente os serviços de assistência ao utente, o sistema de controlo e gestão de tráfego e os demais serviços relativos à exploração da concessão, estando-lhe vedado o comércio jurídico privado do mesmo;

b) Do IEP, para as utilizações próprias que os seus estatutos e a lei lhe conferem;

f.2) A infra-estrutura de tubos a instalar deverá ter a seguinte configuração: 3 tubos de 110 mm ∅ e 3 tri-tubos de 40 mm ∅. A concessionária utilizará um dos tubos e um dos tri-tubos para os efeitos mencionados na subalínea *a*) da alínea *f*1) deste número;

g) Qualidade ambiental. — Deverão ser adoptadas soluções construtivas e deverão existir dispositivos de protecção contra agentes poluentes, nomeadamente ruídos.

6 — O dimensionamento das praças de portagem deverá ser de modo a causar o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes da auto-estrada.

7 — Ao longo e através da auto-estrada, incluindo as suas obras de arte especiais, serão estabelecidos, onde se julgue conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos eléctricos, telefónicos, etc., possa ser efectuado sem afectar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

Artigo 17.º

Elementos de estudos a facultar à concessionária

1 — Serão facultados à concessionária, a seu pedido e com a brevidade possível, todos os elementos de estudo de que disponha o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, incluindo estudos prévios, estudos de impacte ambiental, anteprojectos e projectos.

2 — Os elementos referidos no número anterior não constituem obrigação para a concessionária nem compromisso para o MOPTH, podendo ambos propor as alterações que julguem conveniente introduzir-lhes por forma que as obras a realizar melhor possam corresponder ao fim a que se destinam, nomeadamente as decorrentes da necessidade de cobrança de portagens, bem como alterações quanto à directriz, à rasante e ao perfil transversal.

3 — As alterações requeridas pela concessionária referidas no número anterior carecem de aprovação pelo MOPTH e serão realizadas por conta e risco da concessionária.

Artigo 18.º

Programa de estudos e projectos

1 — A concessionária submeterá à aprovação do IEP, no prazo de 30 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão, um programa em que indicará as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, estudos de impacte ambiental, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, bem como os de alterações que porventura julgue necessário introduzir nos estudos que lhe sejam fornecidos nos termos do artigo 17.º

2 — No programa referido no número anterior figurarão também as datas (meses e anos) do início da construção e da abertura ao tráfego de cada sublanço de auto-estrada.

3 — No programa aprovado poderão vir a ser introduzidos, posteriormente, ajustamentos julgados convenientes, desde que mereçam o acordo do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

4 — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação decidirá sobre os estudos e projectos apresentados dentro do prazo de 60 dias, mediante proposta do IEP, salvo nos casos em que a proposta de aprovação é antecedida pelo parecer do ministério com a tutela do ambiente.

5 — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação aprovará os traçados que considerar mais convenientes aos interesses do Estado.

6 — A aprovação ou não aprovação dos projectos pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação não acarretará para o concedente qualquer tipo de responsabilidade nem exonerará a concessionária dos compromissos emergentes do presente caderno de encargos, nem da responsabilidade que porventura lhe advenha da imperfeição das concepções previstas ou do funcionamento das obras.

7 — A execução das obras depende estritamente da aprovação prévia dos respectivos projectos, pelo que a concessionária não poderá dar execução às mesmas sem a necessária aprovação.

Artigo 19.º

Áreas de serviço

1 — Consideram-se áreas de serviço as instalações, marginais à auto-estrada, destinadas a apoio dos seus utentes.

2 — As áreas de serviço a estabelecer pela concessionária ao longo da auto-estrada deverão dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, higiene e salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e partido arquitectónico das construções, quer da vegetação utilizada, devendo obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daquelas um serviço de qualidade, cómodo, seguro, rápido e eficiente.

3 — As localizações e características das áreas de serviço a estabelecer na auto-estrada a construir pela concessionária deverão respeitar o disposto na Portaria n.º 75-A/94, de 14 de Maio, e no Decreto-Lei n.º 261/2002, de 23 de Novembro.

4 — As áreas de serviço deverão incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da auto-estrada locais de descanso agradáveis, com boas condições de higiene e salubridade, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes.

5 — Nos projectos das áreas de serviço deverão ser contempladas todas as infra-estruturas e instalações que a integram, segundo programa a apresentar pela concessionária para aprovação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, devendo a respectiva construção ser efectuada por forma que a sua entrada em funcionamento ocorra, o mais tardar, seis meses após a entrada em serviço do lanço ou sublanço onde se integram.

6 — Nos lanços que integram o n.º 2 do artigo 3.º as áreas de serviço existentes ou a instalar não farão parte da concessão.

Artigo 20.º

Expropriações

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações a realizar para estabelecimento da concessão, competindo à concessionária a prática dos actos que individualizem os bens a expropriar, de acordo com o Código das Expropriações.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, à concessionária compete ainda apresentar ao concedente todos os elementos e documentos necessários à prática dos actos referidos.

3 — Antes da realização das expropriações, a concessionária submeterá ao IEP, para cada sublanço, a tabela dos valores unitários dos terrenos segundo os diversos tipos de utilização ou ocupação, devendo a sua aprovação ocorrer num prazo de 60 dias após aquela apresentação, prazo findo o qual se considerarão tacitamente aprovados.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, competirá à concessionária, como entidade expropriante em nome do concedente, a realização e condução dos processos expropriativos e, bem assim, o pagamento de indemnizações ou outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos delas derivados.

5 — A concessionária dará conhecimento ao IEP das expropriações realizadas amigavelmente, em relatórios semestrais, contendo a identificação das parcelas e dos respectivos valores de aquisição, bem como daquelas em que foram accionados os mecanismos de posse administrativa.

6 — Integram o património autónomo do IEP, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de Outubro, os imóveis adquiridos por via de direito privado ou por expropriação, para o objecto da concessão, que não venham a integrar o domínio público rodoviário.

Artigo 21.º

Execução das obras

1 — Compete à concessionária elaborar e submeter à aprovação do IEP os cadernos de encargos ou as normas de construção e os programas de trabalhos, não podendo as obras ser iniciadas antes de estes documentos terem sido aprovados.

2 — Todas as obras serão realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as regras da arte, em harmonia com as disposições legais ou regulamentares em vigor, nomeadamente com o caderno de encargos tipo em vigor no IEP, e as características habituais em obras do tipo das que constituem o objecto da concessão.

3 — Na falta ou insuficiência de disposições legais ou regulamentares aplicáveis, observar-se-ão, mediante acordo do IEP, as recomendações similares de outros países da União Europeia, nomeadamente as normas do SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes).

4 — A construção de qualquer obra por empreiteiros independentes à concessionária deverá ser precedida de concurso nos termos da legislação nacional ou comunitária aplicável.

5 — As obras deverão ser acompanhadas e fiscalizadas por entidades técnicas independentes previamente aceites pelo IEP. As entidades fiscalizadoras serão contratadas pela concessionária, em contrato a aprovar pelo IEP, e reportarão directamente e em simultâneo a este último e à concessionária.

6 — A concessionária deverá promover a divulgação das obras integradas na concessão.

Artigo 22.º

Aumento do número de vias das auto-estradas

1 — O aumento do número de vias nos lanços com portagem da auto-estrada que constitui o objecto da concessão será realizado em harmonia com o seguinte:

a) Nos sublanços com quatro vias, terá de entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 35 000 veículos;

b) Nos sublanços com seis vias, terá de entrar em serviço mais uma via em cada sentido, até dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 60 000 veículos.

2 — Os investimentos necessários à execução das obras de aumento do número de vias não serão comparticipados pelo Estado.

3 — Não há obrigatoriedade de proceder a qualquer aumento do número de vias dos lanços sem cobrança de portagem aos utentes, mesmo que o tráfego médio diário anual atinja os valores previstos no n.º 1 do presente artigo durante o período de cinco anos que durará a concessão destes lanços.

Artigo 23.º

Estragos causados em vias de comunicação

Competirá à concessionária suportar os encargos relativos à reparação dos estragos que se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo.

Artigo 24.º

Entrada em serviço da auto-estrada

1 — Imediatamente após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada proceder-se-á, a pedido da concessionária, à sua vistoria, lavrando-se auto em que intervirão representantes do IEP e da concessionária.

2 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada sublanço de auto-estrada os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de portagem, sistema de controlo e gestão de tráfego, equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, ensaios de controlo da qualidade, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas na faixa de rodagem.

3 — A abertura ao tráfego de cada sublanço de auto-estrada só se verificará uma vez restabelecidas as condições de acessibilidade à rede existente previstas no projecto da obra ou determinadas pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação como imprescindíveis ao seu bom funcionamento.

4 — No caso de o resultado da vistoria referida no n.º 2 ser favorável à entrada em serviço do sublanço de auto-estrada em causa será a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, sem prejuízo da realização dos trabalhos de acabamento e melhoria que porventura se tornem necessários e que serão objecto de nova vistoria, a realizar em tempo oportuno.

5 — No prazo máximo de um ano a contar das vistorias referidas no número anterior, a concessionária fornecerá ao IEP um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reprodutível e em suporte informático.

Artigo 25.º

Alterações nas obras realizadas e instalações suplementares

1 — A concessionária poderá, mediante autorização do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, introduzir alterações nas obras realizadas e bem assim estabelecer e pôr em funcionamento instalações suplementares, desde que disso não resulte nenhuma modificação fundamental à concessão.

2 — A concessionária, de igual modo, deverá efectuar e fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

3 — A concessionária, caso prove que das alterações referidas no número anterior lhe resultaram danos, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com o concedente, através dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, salvo se as alterações determinadas pelo concedente tiverem a natureza de correcções resultantes de incumprimentos da concessionária.

4 — O cálculo da indemnização referida no número anterior, mesmo quando as obras sejam realizadas por concurso público, terá por base um orçamento previamente apresentado pela concessionária com base em listagem de preços unitários a acordar previamente entre o concedente e a concessionária.

5 — O IEP, enquanto entidade fiscalizadora, poderá intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução quer do incumprimento do que for exigido e estiver aprovado e determinando, consequentemente, alterações e melhorias nos prazos e condições que considerar mais convenientes.

6 — Se a despesa a efectuar der lugar a encargo orçamental em mais de um ano económico ou em ano que não seja o da sua realização, a decisão prevista no n.º 2 será precedida de despacho de concordância do Ministro das Finanças, excepto se os respectivos encargos não excederem os € 100 000 em cada um dos anos económicos seguintes ao da respectiva decisão e o prazo de pagamento não exceder os três anos.

Artigo 26.º

Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral

1 — A concessionária procederá, à sua custa, contraditoriamente com os proprietários vizinhos e em presença de um delegado do IEP, que levantará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e à escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante do domínio público e do património autónomo.

2 — A demarcação a que se refere o número anterior e a respectiva planta terão de ser concluídas no prazo de dois anos a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada lanço da auto-estrada.

3 — A demarcação do domínio público deverá ser efectuada através da colocação de marcos PE, devendo para a demarcação do património autónomo do IEP ser seguidas as instruções técnicas para a demarcação de prédios constantes do despacho n.º 63/MPAT/95.

4 — O cadastro a que se refere o n.º 1 será rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pelo IEP.

5 — A concessionária entregará ao IEP os processos expropriativos após ter promovido a regularização registral e matricial dos imóveis adquiridos por via de direito privado ou por expropriação.

6 — Os processos expropriativos deverão ser organizados por referência à declaração de utilidade pública, respectivo mapa e planta parcelar em formato digital.

7 — Cabe à concessionária a preservação da integridade dos imóveis que vierem a incorporar-se no património autónomo do IEP.

CAPÍTULO V

Conservação e exploração da auto-estrada

Artigo 27.º

Conservação da auto-estada

1 — A concessionária deverá manter a auto-estrada que constitui o objecto da concessão em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, realizando, nas devidas oportunidades, todos os trabalhos e alterações necessários para que as mesmas satisfaçam cabal e permanentemente o fim a que se destinam, obrigando-se a submeter à apreciação do IEP, no prazo de 60 dias contados da data de assinatura do contrato de concessão, um plano de controlo da qualidade, o qual deverá propor os padrões mínimos que se obriga a respeitar e os indicadores de desempenho que se propõe fazer verificar, que nunca deverão ser inferiores aos apresentados no contrato de concessão.

2 — O estado de conservação e as condições de exploração da auto-estrada serão verificados pelo IEP de acordo com um plano de acções de fiscalização por ele definido, competindo à concessionária proceder, nos prazos que lhe forem fixados, às reparações e beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior.

3 — Salvo encerramento devido a casos de força maior, à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação, ou imposição das autoridades competentes, após o período de construção apenas será permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até o limite de 17 500 via×quilómetro×hora por ano durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 25 000 via×quilómetro×hora por ano durante o período nocturno.

4 — No caso de o objecto da concessão ser reduzido nos termos do n.º 15 do artigo 3.º, os limites definidos no número anterior serão 10 000 via×quilómetro×hora por ano, para o período diurno, e 15 000 via×quilómetro×hora por ano, para o período nocturno.

5 — No caso de o objecto da concessão ser reduzido nos termos do n.º 16 do artigo 3.º, os limites definidos no n.º 3 deste artigo serão 15 000 via×quilómetro×hora por ano, para o período diurno, e 22 500 via×quilómetro×hora por ano, para o período nocturno.

6 — Caso os limites previstos nos n.os 3, 4 ou 5, consoante o caso, sejam ultrapassados, a concessionária ficará sujeita à seguinte penalização: por cada fracção inteira de 1000 via×quilómetro×hora por ano que aqueles limites forem ultrapassados, será aplicada à concessionária uma penalização de € 2500 no período nocturno e de € 5000 se ocorrer no período diurno, sujeita a revisão de acordo com o IPC (valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, publicado para o continente no ano anterior).

7 — Nas pontas da manhã e da tarde será interdito o encerramento de vias. Em caso de incumprimento a concessionária perderá o direito à cobrança de portagem do sublanço em que tal se verifique e até ser restabelecida a circulação nas vias afectadas.

Artigo 28.º

Forma de cobrança das portagens

Competirá à concessionária organizar o serviço de cobrança das portagens, com o acordo prévio do IEP, por forma que a mesma seja feita com a maior eficiência e segurança e com o mínimo de incomodidade e perda de tempo para os utentes da auto-estrada.

Artigo 29.º

Exploração das áreas de serviço

1 — Carecem de prévia aprovação do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação os contratos que a concessionária pretenda celebrar para a exploração de quaisquer instalações nas áreas de serviço.

2 — No caso de resgate ou rescisão da concessão, o concedente respeitará os direitos emergentes dos contratos referidos no número anterior.

Artigo 30.º

Obrigações e direitos dos utilizadores e dos proprietários confinantes da auto-estrada

1 — Os direitos e obrigações dos utilizadores e os direitos e obrigações dos proprietários confinantes com a auto-estrada, em relação ao seu policiamento, serão os que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A concessionária tem o dever de informar previamente os utilizadores e o concedente sobre a realização de obras programadas que afectem as normais condições de circulação na auto-estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem, devendo essa informação ser devidamente difundida e colocada na rede viária.

Artigo 31.º

Manutenção e disciplina de tráfego

1 — A circulação pela auto-estrada obedecerá ao determinado no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A concessionária obriga-se a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade para os utentes, a circulação ininterrupta na auto-estrada objecto da concessão, salvo a ocorrência de caso de força maior, devidamente comprovado, que impeça a concessionária de cumprir tal obrigação.

3 — A concessionária deverá estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a detecção de incidentes e a sistemática informação aos utentes em tempo útil, no âmbito da rede concessionada, garantindo ainda que enviará ao IEP, automaticamente e em tempo real, toda a informação relativa a estes dados para que o concedente a articule com as acções a levar a cabo na restante rede nacional através do seu sistema de controlo e informação de tráfego.

4 — Deverá também a concessionária acatar, sem direito a qualquer indemnização, todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento para todas as categorias de utentes do conjunto da rede viária nacional.

Artigo 32.º

Assistência aos utentes

1 — A concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes da auto-estrada que constitui o objecto da concessão, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior incluirá igualmente o auxílio sanitário e mecânico, devendo a concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado da auto-estrada, incluindo sistema de emergência, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e a promover a prestação de assistência mecânica a veículos.

3 — O serviço referido no número anterior funcionará nos centros de assistência e manutenção que a concessionária deve criar e que compreenderão também as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da auto-estrada.

4 — A concessionária poderá cobrar taxas aos utentes aos quais preste serviço de assistência, devendo os respectivos montantes ser previamente aprovados pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

5 — O funcionamento dos serviços de socorro obedecerá a regulamento a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Artigo 33.º

Reclamações dos utentes

1 — A concessionária colocará à disposição dos utentes da auto-estrada, em locais a determinar, livros destinados ao registo de reclamações, que deverão ser visados periodicamente pelo IEP.

2 — A concessionária enviará trimestralmente ao IEP as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações que porventura tenham sido efectuadas.

Artigo 34.º

Estatísticas do tráfego

1 — A concessionária deverá organizar uma rigorosa estatística diária do tráfego nas auto-estradas, nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, incluindo a contagem de tráfego para as áreas de serviço.

2 — Os elementos obtidos serão mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição do IEP, que terá livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

Artigo 35.º

Controlo dos níveis de sinistralidade

1 — A concessionária deverá manter um contínuo controlo dos níveis de sinistralidade registados na concessão e promover a realização de auditorias anuais aos mesmos.

2 — Caso os níveis de sinistralidade registados na concessão sejam superiores à média da restante rede de auto-estradas nacionais, a concessionária obriga-se a apresentar propostas com vista à redução desses níveis.

3 — A concessionária estará sujeita ao pagamento de multas por níveis de sinistralidade elevados, que sejam da sua responsabilidade, nomeadamente derivados de erros de concepção, construção, conservação ou exploração.

4 — A concessionária poderá, igualmente, apresentar as propostas que considere convenientes para a redução dos níveis de sinistralidade na auto-estrada, ainda que os mesmos sejam iguais ou inferiores à média registada na restante rede de auto-estradas nacionais.

5 — Um ano após a implementação das propostas apresentadas pela concessionária, nos termos previstos nos n.os 2 e 4, deverão ser realizadas auditorias, efectuadas por entidades idóneas e independentes, com vista à verificação do cumprimento dos objectivos apresentados nas propostas.

CAPÍTULO VI

Regime jurídico e administrativo

Artigo 36.º

Prazos da concessão

1 — No que respeita aos lanços do n.º 1 e da alínea *g*) do n.º 2 do artigo 3.º, o prazo da concessão, fixo ou variável, será único e virá a ser fixado no contrato de concessão, não podendo exceder 30 anos a contar da data da assinatura daquele contrato.

2 — No que respeita aos restantes lanços do n.º 2 do artigo 3.º, o prazo da concessão será obrigatoriamente de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão.

3 — Sempre que no presente caderno de encargos se refira o prazo da concessão, sem qualquer explicitação adicional, entender-se-á a referência como sendo para o prazo previsto no n.º 1 do presente artigo.

4 — Para além dos casos em que tal matéria se encontre expressamente regulada neste caderno de encargos, no final do prazo de cinco anos referido no precedente n.º 2 aplicar-se-ão, relativamente aos lanços do n.º 2 do artigo 3.º, e com as demais adaptações devidas, as regras deste caderno de encargos relativas ao fim do prazo da concessão.

Artigo 37.º

Sequestro da concessão

1 — O concedente poderá tomar a seu cargo a realização das obras e ou a exploração do serviço concessionado, designadamente passando a cobrar e a receber o valor das taxas de portagem, se, por facto imputável à concessionária, estiver iminente ou se verificar a cessação, total ou parcial, das obras ou da exploração do serviço concessionado, ou se verificarem deficiências graves na respectiva organização e funcionamento ou no estado geral das instalações e do equipamento que comprometam a continuação das obras, a sua integridade, a segurança de pessoas e bens ou a regularidade da exploração.

2 — A concessionária será obrigada à imediata disponibilização do objecto da concessão logo que lhe seja comunicada a decisão de sequestro.

3 — O concedente aplicará os rendimentos realizados durante o período de sequestro da concessão, nomeadamente os resultantes da cobrança e recebimento das portagens, em primeiro lugar na satisfação das despesas necessárias ao restabelecimento e ao normal funcionamento da concessão e, em segundo lugar, no pagamento do serviço da dívida da concessionária, decorrente dos contratos de financiamento, sendo o remanescente, se o houver, entregue à concessionária, findo o período de sequestro.

4 — A concessionária responderá pelas responsabilidades referidas no precedente n.º 3 que não sejam cobertas pelos rendimentos realizados durante o período de sequestro da concessão, podendo o concedente, na efectivação da responsabilidade da concessionária, recorrer à caução prestada.

5 — Até ao apuramento e pagamento pela concessionária do montante global dos encargos e despesas a suportar nos termos do número anterior, bem como até ao apuramento e pagamento das indemnizações de que a concessionária seja devedora em função do sequestro, a concessionária não poderá distribuir dividendos, lucros, adiantamentos sobre lucros ou efectuar quaisquer outros pagamentos aos seus sócios.

6 — A concessionária retomará a concessão, dando por findo o sequestro, no prazo que o concedente venha a fixar-lhe.

7 — O sequestro da concessão poderá também ter lugar no caso de violação de deveres e obrigações emergentes do contrato de concessão que possam ser sanados com o recurso a tal meio.

Artigo 38.º

Regime dominial e entrada na posse do Estado da auto-estrada que constitui o objecto da concessão

1 — A auto-estrada e os conjuntos viários a ela associados que constituem o empreendimento concessionado integrarão o domínio público do concedente.

2 — Integrarão igualmente o domínio público rodoviário do concedente os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação que venham a ser ocupados pela zona da estrada tal como é definida na alínea *b*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, para a construção da auto-estrada, as demais obras de arte incorporadas na auto-estrada, as áreas de serviço, as instalações para cobrança de portagens, controlo de tráfego e assistência dos utentes, bem como as edificações construídas na zona da estrada.

3 — Todos os demais bens que integram o estabelecimento da concessão reverterão para o concedente, sem qualquer indemnização, no termo da concessão.

4 — No fim do prazo da concessão cessam para a concessionária todos os direitos emergentes do contrato de concessão, sendo entregues ao concedente, livres de quaisquer ónus ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	85 % da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a oito anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a cinco anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a seis anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a dois anos.
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 12 anos.

Todos os bens não contemplados no quadro anterior deverão ser entregues em estado que garanta 50 % da vida útil de cada um dos seus componentes.

5 — Caso a concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o IEP promoverá a realização dos trabalhos que sejam necessários para ser atingido aquele objectivo, sendo as respectivas despesas custeadas por conta da caução prestada pela concessionária.

6 — Se no decurso dos últimos cinco anos da concessão se verificar que a concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 4 do presente artigo, e sendo a caução insuficiente para cobrir as despesas a realizar, poderá o concedente obrigar a concessionária a entregar-lhe as receitas da concessão relativas a esses cinco anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

7 — Se a 15 meses do termo da concessão se verificar, mediante inspecção a realizar pelo IEP, que as condições impostas no n.º 4 se encontram devidamente salvaguardadas, as quantias entregues pela concessionária nos termos do número anterior ser-lhe-ão devolvidas pelo concedente.

Artigo 39.º

Resgate da concessão

1 — Nos últimos cinco anos da concessão poderá o concedente proceder ao respectivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano a contar da notificação à concessionária da intenção de resgate.

2 — Pelo resgate, o concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da concessionária emergentes dos contratos efectuados anteriormente à notificação referida no n.º 1 e que tenham por objecto a conservação e exploração da auto-estrada.

3 — Após a notificação do resgate, as obrigações assumidas pela concessionária só obrigarão o concedente quando os contratos tenham obtido, previamente, a autorização do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

4 — Em caso de resgate, a concessionária terá direito à prestação pelo concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate até ao termo do prazo da concessão, uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash flows* para accionistas previstos, mas ainda não pagos, para cada ano desse período. Os montantes a pagar pelo Estado serão deduzidos de eventuais obrigações da concessionária vencidas e não cumpridas à data do resgate.

5 — O montante da indemnização a que se refere o número anterior não poderá, em qualquer circunstância, ser superior ao que seria expectável que viesse a ocorrer caso a concessionária mantivesse a concessão até ao final do contrato.

6 — O valor da indemnização a que se referem os números anteriores será determinado por uma comissão arbitral, da qual farão parte três peritos, um nomeado pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, um pela concessionária e outro por acordo de ambas as partes ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal da Relação de Lisboa.

Artigo 40.º

Cedência, alienação, trespasse e operação da concessão

1 — Será interdito à concessionária ceder, alienar ou por qualquer forma onerar, no todo ou em parte, a concessão sem prejuízo do disposto no n.º 2 do presente artigo.

2 — A concessionária poderá, com prévia autorização do concedente, trespassar a concessão.

3 — Os actos praticados em violação do disposto nos números anteriores são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

4 — No caso de trespasse, consideram-se transmitidos para a nova concessionária os direitos e obrigações da anterior, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe venham a ser impostos como condição para a autorização do trespasse.

5 — A concessionária está impedida de utilizar o canal técnico rodoviário para fins distintos do objecto da concessão e o mesmo não pode ser objecto de qualquer negócio jurídico da concessionária, independentemente da sua natureza.

Artigo 41.º

Sanções

1 — A violação, por parte da concessionária, das obrigações emergentes do contrato de concessão ou das determinações da entidade com funções de fiscalização, importa a aplicação, pelo IEP, de multa que este fixará, consoante a gravidade, entre € 10 000 e € 150 000 por dia, sem prejuízo do direito do concedente a ser indemnizado pelo dano.

2 — Os valores mínimo e máximo das multas estabelecidas na presente base serão actualizados anualmente e automaticamente de acordo com o IPC (valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente) publicado para o ano anterior.

3 — Pelo pagamento das multas responderá a caução prestada, ficando a concessionária obrigada à sua reposição integral no prazo de um mês.

4 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o cumprimento das multas, deverá responder por estas a parte necessária das receitas de exploração.

Artigo 42.º

Rescisão do contrato de concessão

1 — No caso do não cumprimento das obrigações contratuais por parte da concessionária, poderá o Governo, sob proposta do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e ouvido o IEP, rescindir o contrato de concessão.

2 — São fundamentos de rescisão, nomeadamente:

a) Abandono da construção, conservação ou exploração da concessão;
b) Declaração de falência da concessionária;
c) Não cumprimento das obrigações por parte da concessionária que originaram a aplicação das sanções previstas no artigo anterior, ou a tentativa de saneamento através do sequestro previsto no artigo 37.º;
d) Falta de prestação ou reposição das cauções nos termos e prazos previstos;
e) Violação do disposto no artigo 40.º;
f) Falta de cumprimento das decisões ou sentenças das comissões arbitrais e dos tribunais administrativos;
g) Desobediência às determinações da fiscalização, com prejuízo para a execução das obras ou para a exploração e conservação da auto-estrada que constitui o objecto da concessão;
h) Qualquer actividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público e do público.

3 — Quando as faltas da concessionária forem meramente culposas e susceptíveis de correcção, o contrato de concessão poderá não ser rescindido se forem integralmente cumpridos os deveres violados e reparados integralmente os danos por elas provocados, dentro do prazo fixado pelo concedente.

4 — A rescisão do contrato de concessão origina a perda, a favor do Estado, da caução prevista no artigo 43.º, a reversão do estabelecimento da concessão para o concedente e origina o dever de indemnizar por parte da concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito.

5 — Ocorrendo a reversão do estabelecimento, nos termos definidos no presente artigo, o concedente pagará ao concessionário um montante correspondente ao valor bruto contabilístico dos imobilizados corpóreos reversíveis, adquiridos ou construídos, deduzidos das amortizações correspondentes à aplicação das taxas máximas previstas na legislação fiscal para o tipo de bens em causa, de acordo com o método das quotas constantes.

6 — Para efeitos do número anterior consideram-se imobilizados corpóreos reversíveis os que, estando comprovadamente efectuados, estejam de acordo com o programa de investimentos constante do contrato de concessão ou sejam realizados nos termos do artigo 25.º, não se considerando, para o efeito, eventuais reavaliações.

7 — O valor individual dos bens, apurado nos termos do n.º 5, não poderá, em qualquer circunstância, exceder o valor real dos imobilizados corpóreos reversíveis, determinado à data da reversão.

8 — Ao valor apurado nos termos do n.º 5 deduzir-se-á a indemnização a que haja lugar nos termos do n.º 4.

Artigo 43.º

Caução

O concorrente cuja proposta for a vencedora prestará uma caução, que não deverá ser inferior a € 3 000 000 e será fixada pela forma seguinte:

a) Enquanto a auto-estrada se encontrar em construção, no todo ou em alguns dos seus sublanços, a caução a prestar, em base anual, no mês de Janeiro de cada ano, para garantia da obra, deverá ser de 5 % do orçamento das obras a realizar nesse ano;
b) Na data da entrada em serviço de cada um dos sublanços construídos, o montante da caução correspondente a esse sublanço será reduzido a 1 % do seu valor imobilizado corpóreo reversível, para garantia da respectiva conservação e exploração;
c) A caução será prestada por depósito em dinheiro ou mediante garantia bancária;
d) A caução garante o exacto e pontual cumprimento das obrigações que a concessionária assume por virtude da concessão;
e) Caso a concessionária não pague as multas aplicadas, ou não cumpra as obrigações contratuais líquidas e certas, haverá recurso à caução, independentemente de decisão judicial;
f) A concessionária deverá repor a importância que tenha sido utilizada da caução dentro do prazo de um mês contado da data da utilização;
g) A caução prestada poderá ser levantada pela concessionária dentro do prazo de um ano a contar da data do termo da concessão;
h) Todas as despesas derivadas da prestação da caução serão da responsabilidade da concessionária;
i) No fim da fase de construção a caução prevista no presente artigo será actualizada anualmente de acordo com o IPC (valor do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente) publicado para o ano anterior.

Artigo 44.º

Responsabilidade extracontratual da concessionária

1 — A concessionária responderá, nos termos da lei geral, por quaisquer danos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da concessão, pela culpa ou pelo risco.

2 — A concessionária responderá ainda, nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário, pelos prejuízos causados por terceiros contratados no âmbito dos trabalhos compreendidos na concessão.

3 — Constituirá especial dever da concessionária promover e exigir a qualquer entidade com que venha a contratar que promova as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

Artigo 45.º

Cobertura de riscos

A concessionária deverá celebrar e manter em vigor as apólices de seguros necessárias para garantir uma efectiva e compreensiva cobertura dos riscos inerentes à concepção, exploração e conservação do empreendimento.

CAPÍTULO VII

Diversos

Artigo 46.º

Fiscalização

A fiscalização da concessão, abrangendo todas as actividades exercidas pela concessionária, será exercida pelo IEP e pela Inspecção-Geral de Finanças.

Artigo 47.º

Taxa de gestão de contrato

1 — A concessionária terá de pagar anualmente ao IEP uma taxa de gestão do contrato, para suporte das despesas do IEP com o acompanhamento, gestão e fiscalização da concessão, calculada de acordo com a expressão seguinte:

$$T = K \times \overline{TMDA}$$

em que:

T — taxa anual de gestão do contrato (em euros);
K — constante de valor 56, a preços de Dezembro de 2002, actualizável anualmente de acordo com o IPC (índice de preços do consumidor), sem habitação, publicado para o continente no ano anterior (em euros);
$\overline{TMDA}$ — média ponderada do *TMDA* (tráfego médio diário anual) de todos os sublanços portajados.

2 — No caso de o objecto da concessão ser reduzido nos termos do n.º 15 do artigo 3.º, a constante *K*, a utilizar no cálculo da taxa de gestão de contrato, assumirá o valor 33, a preços de Dezembro de 2002, actualizável anualmente de acordo com o IPC, sem habitação, publicado para o continente no ano anterior.

3 — No caso de o objecto da concessão ser reduzido nos termos do n.º 16 do artigo 3.º, a constante *K*, a utilizar no cálculo da taxa de gestão de contrato, assumirá o valor 50, a preços de Dezembro de 2002, actualizável anualmente de acordo com o IPC, sem habitação, publicado para o continente no ano anterior.

Artigo 48.º

Falta de cumprimento, pela concessionária, por motivo de força maior

1 — A concessionária fica isenta de responsabilidade por falta, deficiência ou atraso na execução do contrato de concessão quando se verifique caso de força maior devidamente comprovado.

2 — Para os efeitos indicados no número anterior, consideram-se casos de força maior unicamente os que resultem de acontecimentos imprevistos e irresistíveis cujos efeitos se produzem independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária, comprovadamente impedindo o cumprimento das suas obrigações contratuais, nomeadamente actos de guerra ou subversão, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem os trabalhos da concessão.

3 — A ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a concessionária de responsabilidades pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do contrato de concessão na estrita medida em que o seu cumprimento tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência.

4 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco normalmente segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis, a concessionária não ficará exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do contrato de concessão.

Artigo 49.º

Melhoria ou ampliação da rede viária pelo Estado

1 — As vias alternativas à auto-estrada objecto da concessão são as constantes do plano rodoviário nacional, competindo ao Estado assegurar-lhes níveis de serviço compatíveis com as finalidades implícitas na sua classificação.

2 — Nos termos do n.º 1 deste artigo e conforme estabelecido no PRN, as estradas da rede fundamental (itinerários principais) deverão assegurar o nível de serviço «B» e as da rede complementar (itinerários complementares e estradas nacionais) o nível de serviço «C».

3 — A determinação do nível de serviço será feita pela metodologia constante no *Highway Capacity Manual 2000.*

4 — Excluem-se do n.º 1 deste artigo as estradas e variantes urbanas não constantes do PRN.

Artigo 50.º

Relatório anual

1 — A concessionária, no 1.º trimestre de cada ano, apresentará ao Ministro das Finanças e ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação um relatório, respeitante ao ano anterior, no qual será prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração da auto-estrada que constitui o objecto da concessão, de que conste pormenorizado esclarecimento sobre a evolução das condições financeiras da concessão, e que inclua auditoria aos níveis de sinistralidade registados na concessão, efectuada por uma entidade idónea e independente, cobrindo aspectos como pontos de acumulação de acidentes, identificação das causas dos acidentes, comparação com as congéneres nacionais e internacionais.

2 — O Governo reserva-se o direito de solicitar todas as informações adicionais que julgar necessárias para seu completo esclarecimento através de um delegado por si nomeado junto da concessionária.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Governo Civil do Distrito do Porto

Mapa n.º 2/2004. — *Mapa a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º, conjugado com o artigo 2.º da Lei n.º 26/94, de 19 de Agosto — 1.º e 2.º semestres de 2003:*

Entidade	Data	Valor (euros)
A Filantrópica — Cooperativa de Cultura	29-11-2003	500
A Portuguesa de Leça F. C.	29-11-2003	1 000
ADAPTA — Associação para a Defesa do Ambiente e do Património na Região da Trofa	29-11-2003	500
ADICE — Associação para o Desenvolvimento Integrado da Cidade Ermesinde	9-7-2003	1 000
ADIL — Associação para o Desenvolvimento Integral da Vila de Lordelo	7-7-2003	500
AFOMOS — Associação de Formadores e Monitores Surdos de Língua Gestual	17-3-2003	1 000
AICI — Associação para a Integração de Crianças Inadaptadas	17-3-2003	1 000
ALADI — Associação Lavrense de Apoio ao Diminuido Intelectual	17-3-2003	1 000
ANEM — Associação Nacional de Esclerose Múltipla	7-7-2003	500
APSI — Associação para a Promoção da Segurança Infantil	8-7-2003	648,50
ASAS — Associação de Solidariedade e Acção Social de Santo Tirso	7-7-2003	1 500
ASCOR — Associação de Solidariedade Social do Coronado	9-7-2003	1 000
ASPPA — Associação de Animação Sócio-Pedagógica dos Professores de Amarante	17-3-2003	750
Academia Musical Santa Maria de Sandim	29-11-2003	500
Academia de Música de Vilar do Paraíso	29-11-2003	1 250
Académica de Gondomar Patinagem Artística	29-11-2003	500
Académico Futebol Clube	29-11-2003	1 000
Aeroclube do Norte	29-11-2003	500
Ala Nun'Álvares de Gondomar	17-3-2003	750
Alto-Relevo Clube de Montanhismo	29-11-2003	500
Apromolixa — Associação para o Desenvolvimento e Promoção da Lixa	7-7-2003	750