

2. O abono de vencimentos só poderá ser feito, porém, depois da publicação do diploma de promoção na *Ordem* do respectivo ramo das forças armadas, com a menção de ter sido visado pelo Tribunal de Contas, ou da publicação no *Diário do Governo*, quando, pela natureza do diploma, a mesma deva ter lugar.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Horácio José de Sá Viana Rebelo* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias*.

Promulgado em 16 de Novembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

SECRETARIA DE ESTADO DA AERONÁUTICA

Decreto n.º 466/72

de 22 de Novembro

Considerando que se torna necessário dotar as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico com equipamento mecânico;

Tendo em vista o disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 48 234, de 31 de Janeiro de 1968;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único — 1. São autorizadas as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico a celebrar contrato para aluguer de equipamento mecanográfico até à importância máxima anual de 1 000 000\$.

2. O pagamento do aluguer terá início em 1972 e não poderá exceder, no referido ano, a quantia de 750 000\$.

Marcello Caetano — *Horácio José de Sá Viana Rebelo* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias* — *José Pereira do Nascimento*.

Promulgado em 14 de Novembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Superintendência dos Serviços do Material

Portaria n.º 687/72

de 22 de Novembro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, abater ao efectivo dos navios da Armada, a partir de 30 de Novembro de 1972, as lanchas de desembarque médias 202, 302, 308 e 312.

Ministério da Marinha, 13 de Novembro de 1972. — O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Aviso

Por ordem superior se torna público que, segundo comunicação do secretário-geral do Conselho de Cooperação Aduaneira, o Governo da Argélia depositou, em 5 de Setembro de 1972, o instrumento de adesão à Convenção Aduaneira Relativa à Importação Temporária de Material Profissional e seus Anexos A, B e C, concluída em Bruxelas em 8 de Junho de 1971.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 13 de Novembro de 1972. — O Adjunto do Director-Geral, *José Joaquim de Mena e Mendonça*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto n.º 467/72

de 22 de Novembro

Nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 49 319, de 25 de Outubro de 1969;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É outorgada a Brisa — Auto-Estradas de Portugal, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, a concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas nos termos das bases anexas a este decreto e que dele fazem parte integrante, ficando o Ministro das Obras Públicas autorizado a outorgar, por parte do Estado, no respectivo contrato.

Marcello Caetano — *Mário Júlio Brito de Almeida Costa* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias* — *Rui Alves da Silva Sanches*.

Promulgado em 13 de Novembro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Bases a que se refere o Decreto n.º 467/72

BASE I

(Objecto da concessão)

1. A concessão tem por objecto a construção, conservação e exploração, em regime de portagem, das seguintes auto-estradas:

a) Auto-estrada do Norte, desde Vila Franca de Xira aos Carvalhos, com a extensão de 265,5 km;

b) Auto-estrada do Sul, desde Fogueteiro até Setúbal, incluindo o acesso ao novo aeroporto de Lisboa, com a extensão de 34 km;

c) Auto-estrada da Costa do Sol, desde o Estádio Nacional até Cascais, com a extensão de 18,5 km;

d) Auto-estrada do Porto a Braga e Guimarães, entre o Porto (estrada nacional n.º 12) e Famalicão, com a extensão de 28 km.

2. As auto-estradas relacionadas no número anterior consideram-se divididas nos seguintes lanços:

Auto-estradas	Lanços	Extensões aproximadas (quilómetros)
Auto-estrada do Norte . . .	Vila Franca de Xira-Carregado	8,5
	Carregado-Leiria	98
	Leiria-Coimbra	65
	Coimbra-Aveiro	46
	Aveiro-Carvalhos	48
Auto-estrada do Sul . . .	Fogueteiro-Setúbal	24
	Acesso ao novo aeroporto	10
Auto-estrada da Costa do Sol	Estádio Nacional-Cascais	18,5
Auto-estrada Porto-Bragã-Guimarães	Porto-Famalicão	28

3. Os traçados e extensões definitivos de cada um dos lanços serão os que figurarem nos projectos aprovados.

4. Para o efeito do que dispõe o n.º 7 da base v, consideram-se como elementos do estudo de rentabilidade da concessionária as extensões de cada lanço que figuram no n.º 2 antecedente e os traçados provisórios representados no desenho anexo a estas bases.

5. Os traçados provisórios apenas obrigam a concessionária quanto à localização dos nós de ligação. Na fase de estudo prévio a que se refere a base XII, a concessionária poderá propor outros traçados entre esses referidos nós, desde que fiquem contidos numa faixa de terreno com a largura, medida para cada lado da directriz que figura no desenho referido no número anterior, de 5 km, em geral, ou de 10 km nas zonas particularmente difíceis, nomeadamente no troço Alcanena-Pombal, da auto-estrada do Norte.

6. Para efeitos de conservação e exploração, são integradas na concessão as seguintes auto-estradas construídas pelo Estado:

a) Ficando sujeita ao regime de portagem, que reverterá para a concessionária:

Auto-estrada do Norte: lanço de Lisboa a Vila Franca de Xira, com 22 km de extensão;

b) Sem ficarem sujeitas a portagem:

Auto-estrada do Norte: lanço de Carvalhos a Vila Nova de Gaia (Santo Ovídio), até ao extremo sul do nó existente, com 5 km de extensão;

Auto-estrada do Sul: lanço entre o nó da via rápida para a Costa da Caparica (extremo sul) e Fogueteiro, com 9 km de extensão;

Auto-estrada da Costa do Sol: lanço de Lisboa ao Estádio Nacional, com 8 km de extensão.

7. Integram também o estabelecimento da concessão e, como tal, reverterem 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 6 desta base, compreendendo os nós de ligação e as áreas de serviço ao longo delas, bem como os terrenos, as instalações para a cobrança de portagem, 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 ainda os que representem ou

resultem de previsões para amortização de outros bens ainda não substituídos ou renovados.

Nos nós de ligação será considerado limite da concessão o primeiro cruzamento dos seus ramos com as estradas com que estabeleçam enlace.

8. Competirá à concessionária a construção das variantes que se tornem necessárias para assegurar a continuidade das vias existentes interrompidas pela construção das auto-estradas, embora a sua conservação e a sua exploração, quando se situarem fora dos limites da concessão, não fiquem a seu cargo. O traçado e as características técnicas destas variantes devem garantir a comodidade e a segurança da circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas.

BASE II

(Programa de execução das auto-estradas)

1. Os lanços referidos no n.º 2 da base anterior entrarão em serviço, o mais tardar, nos semestres seguintes:

Lanços	Semestres
Estádio Nacional-Cascais	2.º de 1975.
Vila Franca de Xira-Carregado	2.º de 1975.
Aveiro-Carvalhos	1.º de 1977.
Porto-Famalicão	2.º de 1977.
Carregado-Leiria	1.º de 1979.
Fogueteiro-Setúbal	1.º de 1979.
Leiria-Coimbra	2.º de 1980.
Coimbra-Aveiro	2.º de 1981.
Acesso ao novo Aeroporto de Lisboa	2.º de 1981.

2. A construção deverá iniciar-se antes de decorridos dezoito meses, a contar da data da assinatura do contrato de concessão, e a entrada em serviço do primeiro lanço deverá verificar-se antes de decorridos três anos, a contar da mesma data.

3. A pedido da concessionária, devidamente fundamentado, e mediante informação favorável da Junta Autónoma de Estradas, poderá ser alterada a divisão em lanços ou as datas de entrada em serviço que constam do n.º 1 desta base.

BASE III

(Integração na concessão das auto-estradas já construídas)

1. As auto-estradas já construídas pelo Estado, e a integrar na concessão, serão entregues com todos os seus pertences à concessionária na data de entrada em serviço dos lanços de auto-estradas por ela construídos e que lhes fiquem contíguos, excepto no caso de a concessionária solicitar que essa entrega seja antecipada.

2. Essas auto-estradas serão entregues à concessionária no estado em que se encontrarem no momento da entrega, passando a respectiva conservação e exploração, desde essa data, a constituir encargo exclusivamente seu.

3. O acto de entrega das auto-estradas referidas nesta base constará de auto, a que se anexarão as peças escritas e desenhadas julgadas necessárias para definir com precisão os limites dos terrenos e as obras entregues à concessionária.

4. A portagem do lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da auto-estrada do Norte, somente a partir da data da entrada em serviço do lanço contíguo passará a ser cobrada pela concessionária e para ela reverterá. Competirá à concessionária realizar à sua custa, anteriormente àquela

data, todas as alterações que se torne necessário introduzir nas actuais instalações de portagem para as adaptar às condições em que venha a realizar a cobrança.

BASE IV

(Sociedade concessionária)

1. A concessionária será uma sociedade anónima de responsabilidade limitada, constituída em Portugal e com sede em Lisboa, que terá por objecto exclusivo o exercício das actividades abrangidas pela concessão.

2. Não são aplicáveis à concessionária as disposições dos artigos 21.º e 22.º do Decreto-Lei n.º 46 312, de 28 de Abril de 1965.

3. O capital da concessionária não poderá ser, em qualquer altura, inferior a 100 000 000\$ e deverá sempre corresponder, no mínimo, a 10 por cento do custo dos lanços de auto-estradas construídos pela concessionária e dos lanços cuja construção esteja prevista em cada ano.

4. No fim de cada exercício efectuar-se-á um apuramento para o efeito exclusivo de assegurar a proporcionalidade do capital com os investimentos nas obras de construção. Os valores desse apuramento serão, de uma parte, os números tomados como previsão no princípio do ano e, de outra parte, a quantia total paga aos empreiteiros ou que deva ser-lhes liquidada em função das medições das obras realizadas, de harmonia com os planos de trabalho aprovados.

Os resultados do apuramento serão acrescidos ou deduzidos, respectivamente, ao valor de previsão que se adopte para o exercício seguinte.

5. O montante dos investimentos em obras de construção em cada exercício será avaliado actualizando os orçamentos prévios por aplicação do coeficiente médio de aumento verificado nos respectivos preços no decurso do exercício anterior, tudo isso sem prejuízo do citado apuramento a efectuar no fim de cada ano.

6. Os sucessivos aumentos de capital terão lugar no começo de cada exercício.

7. O capital inicial e os seus sucessivos aumentos poderão ser realizados por uma ou mais vezes durante o ano, de modo tal que no fim dele se encontre integralmente pago à sociedade. Sob nenhuma razão poderá reduzir-se o montante do capital, nem mesmo pelo facto de, por qualquer circunstância, o programa de obras do exercício não haver sido realizado integralmente.

8. A concessionária poderá aumentar o capital social em qualquer momento e deverá sempre necessariamente fazê-lo na medida que resulte da aplicação do estabelecido nos anteriores números desta base.

BASE V

(Financiamento da concessão)

1. O financiamento necessário para a realização do objecto da concessão será assegurado pela concessionária, de acordo com o estabelecido nas presentes bases, tendo a mesma o direito de receber dos utentes das auto-estradas as importâncias das portagens nas mesmas cobradas e os rendimentos da exploração das áreas de serviço.

2. As fontes de financiamento a considerar são as seguintes:

a) Capital da concessionária;

b) Empréstimos e créditos bancários a obter no estrangeiro até ao valor de 50 por cento dos investimentos previstos na proposta que serviu de base à adjudicação;

c) Empréstimos e créditos bancários a obter em Portugal para as demais necessidades previstas na mesma proposta.

3. As necessidades de refinanciamento da concessionária serão cobertas mediante empréstimos e créditos bancários a obter em Portugal.

4. O Estado poderá, se nisso tiver interesse decorrente das condições dos mercados de capitais, estabelecer fontes de financiamento diferentes das referidas nos n.ºs 2 e 3, mediante a oferta dos meios adequados.

5. A pedido da concessionária, o Estado avalizará até 75 por cento do valor dos financiamentos externos que a mesma concessionária tiver de conseguir, nos termos da alínea b) do n.º 2.

6. O Estado autorizará as importações e as exportações de divisas decorrentes das operações de financiamento previstas no n.º 2.

7. O Estado garantirá à concessionária, em cada ano, e para o conjunto dos lanços então em exploração, as receitas de portagem que resultarem da correcção e actualização dos valores base indicados no mapa 1 anexo, nos seguintes termos:

a) Os valores base mencionados correspondem:

- 1) As localizações dos nós de ligação a que se refere o n.º 5 da base I;
- 2) As características técnicas, nomeadamente as larguras dos viadutos, que constam da base XIII;
- 3) As extensões de cada lanço referidas no n.º 2 da base I;
- 4) As tarifas de portagem especificadas no n.º 1 da base VI.

b) Se nos projectos definitivos e por imposição do Estado for alterada a posição de qualquer dos nós de ligação relativamente à que figura no desenho anexo a estas bases ou qualquer das características técnicas que constam da base XIII, os valores base das receitas a garantir serão corrigidos mediante ajustamento, por acordo entre o Estado e a concessionária, do estudo da rentabilidade financeira da concessão constante da proposta que serviu de base à adjudicação;

c) Os valores das receitas a garantir efectivamente em cada ano e em cada lanço serão calculados a partir dos valores base corrigidos, mediante a seguinte expressão:

$$R_e = \alpha \frac{L_e}{L} \cdot R_b$$

em que as letras significam:

R_e — receita a garantir efectivamente no lanço e no ano considerados;

α — coeficiente de actualização das tarifas de portagem, por quilómetro, determinado nos termos do n.º 7 da base IX;

L_e — comprimento efectivo do lanço, tal como resultar do projecto definitivo aprovado;

L — comprimento do lanço indicado no n.º 2 da base I ou, no caso de ter havido lugar à aplicação do disposto na alínea b) anterior, o comprimento que tenha sido considerado no ajustamento do estudo de rentabilidade financeira da concessão;

R_b — valor base da receita a garantir no lanço e no ano considerados ou, no caso de ter havido lugar à aplicação do disposto na alínea b)

anterior, o valor da receita que tenha resultado da correcção do estudo da rentabilidade financeira da concessão.

8. Nos anos em que as receitas de portagem percebidas pela concessionária no conjunto dos lanços em serviço exceder a soma das receitas R_c que o Estado se compromete a garantir nesses mesmos lanços e anos o excesso será dividido em duas partes:

a) Uma, de 90 por cento do excesso, será afectada pela concessionária a um fundo de reserva especial, como provisão para a eventual verificação de futuras situações deficitárias, que serão, antes de mais, compensadas a partir desse fundo especial. Logo que o fundo alcançar um valor igual ao do capital social, serão postas à disposição do Estado as importâncias que, segundo o preceituado nesta alínea, acresceriam ao fundo especial de reserva. No termo da concessão, as somas imobilizadas no referido fundo passarão para a propriedade do Estado.

b) Outra, de 10 por cento do excesso, destinar-se-á à aquisição, por conta e a favor do Estado, de acções da concessionária, que poderão ser afectadas às entidades públicas para tal escolhidas pelo Governo. Nessa aquisição o valor das acções será o da média das suas cotações na Bolsa de Lisboa no semestre anterior ou, na falta de cotação, o valor resultante do cálculo económico da rentabilidade do capital.

9. Nos anos em que as receitas de portagem percebidas pela concessionária no conjunto dos lanços em serviço for inferior à soma das receitas que o Estado se compromete a garantir nesses mesmos lanços e anos o deficit será compensado:

a) A expensas, e na medida necessária, do fundo de reserva referido no número anterior;

b) A parte do deficit que assim não puder ser coberta sê-lo-á mediante um adiantamento sem juro por parte do Estado à concessionária.

10. O reembolso dos adiantamentos concedidos gozará de prioridade absoluta no emprego de excessos futuros das receitas cobradas em relação às garantidas, os quais não serão afectados ao fundo especial de reserva enquanto existirem adiantamentos por reembolsar.

11. A concessionária não poderá efectuar qualquer amortização do seu capital enquanto não tiver reembolsado todas as importâncias recebidas do Estado a título de adiantamentos.

BASE VI

(Tarifas de portagem)

1. As tarifas de portagem, por quilómetro de auto-estrada, serão as seguintes:

Motociclos	\$28
Automóveis ligeiros de passageiros com cilindrada igual ou inferior a 750 cm ³ , sem reboque	\$32
Automóveis ligeiros de passageiros com cilindrada superior a 750 cm ³ , sem reboque	\$44
Automóveis ligeiros de passageiros, com reboque, e automóveis ligeiros de carga, com ou sem reboque	\$52
Automóveis pesados de passageiros com capacidade até vinte lugares e automóveis pesados de carga de dois eixos	\$76
Automóveis pesados de passageiros com capacidade superior a vinte lugares e automóveis pesados de carga com mais de dois eixos	\$92

2. As tarifas indicadas no número anterior consideram-se reportadas às condições económicas de Fevereiro de 1972 e serão actualizadas ou revistas nos termos da base IX.

3. A concessionária poderá fixar, com o acordo do Ministro das Obras Públicas, tarifas mais altas, com aumentos até 25 por cento, nos lanços de auto-estrada situados nas proximidades de Lisboa e Porto e tarifas mais baixas, dentro do mesmo limite de 25 por cento, na zona central da auto-estrada do Norte.

BASE VII

(Taxas de portagem)

1. A concessionária submeterá à aprovação do Ministro das Obras Públicas, com a antecedência mínima de seis meses relativamente à data prevista para a entrada em serviço de cada lanço de auto-estrada que tenha construído, as taxas de portagem, relativas às diferentes classes de veículos, a cobrar nesse lanço.

As taxas serão calculadas aplicando à extensão do percurso a efectuar as tarifas estabelecidas na base VI, corrigidas pelo coeficiente de revisão que esteja em vigor nesse momento e com os arredondamentos previstos no número seguinte.

2. Na fixação das taxas atender-se-á ao seguinte:

a) Qualquer que seja a extensão do percurso feito, a taxa mínima a cobrar será de 2\$50;

b) Todas as taxas serão arredondadas para o múltiplo mais próximo de 2\$50.

3. Mediante prévia autorização do Ministro das Obras Públicas, a concessionária poderá reduzir as taxas em determinadas horas do dia ou épocas do ano, assim como conceder bonificações em função do número de quilómetros percorridos em determinados períodos ou em atenção a outras circunstâncias de considerar.

4. O disposto no n.º 1 não é aplicável ao lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da auto-estrada do Norte, onde continuarão a ser praticadas as taxas de portagem actualmente em vigor.

BASE VIII

(Isenções de portagem)

1. Serão isentos do pagamento de portagem os veículos automóveis pertencentes às seguintes entidades: Presidência da República, Presidência do Conselho de Ministros, membros do Governo, Presidente da Assembleia Nacional, Presidente da Câmara Corporativa, presidente do Supremo Tribunal de Justiça, presidente do Supremo Tribunal Administrativo, procurador-geral da República, governadores civis, forças armadas e de segurança, Junta Autónoma de Estradas, Direcção-Geral de Transportes Terrestres, Direcção-Geral de Viação, Serviço Nacional de Ambulâncias, sociedade concessionária e serviços de fiscalização, bem como auto-macas e viaturas de bombeiros.

2. Os veículos isentos do pagamento de portagem deverão circular munidos dos respectivos títulos de isenção passados pela concessionária, com o acordo prévio da Junta Autónoma de Estradas.

3. No lanço Lisboa-Vila Franca de Xira, da auto-estrada do Norte, o regime de isenções actualmente em vigor será substituído pelo estabelecido nesta base, a partir da data em que a receita da portagem passe a reverter para a concessionária.

4. A concessionária não poderá conceder isenções de portagem a não ser por motivos inerentes ao serviço próprio das auto-estradas e mediante autorização prévia da Junta Autónoma de Estradas.

BASE IX

(Revisão das tarifas de portagem)

1. As tarifas fixadas na base VI serão revistas na data de entrada em serviço de cada um dos lanços de auto-estrada, em função das variações, acusadas até essa data, dos custos de construção, financiamento, conservação e exploração.

2. O Governo, por sua iniciativa ou a pedido devidamente justificado da concessionária, poderá proceder, relativamente a cada lanço e quinquenalmente a partir da respectiva entrada em serviço, à revisão das tarifas de portagem em vigor, com fundamento numa evolução anormal dos custos de conservação e de exploração das auto-estradas.

3. Considera-se anormal uma evolução dos custos em que o coeficiente de actualização, tal como é definido pelo artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 47 945, de 16 de Setembro de 1967, corresponda a uma taxa anual de evolução dos preços, no quinquénio considerado, superior a 2 por cento.

4. Não se procederá à revisão das tarifas de portagem sempre que a variação do factor ou factores afectados ocasionar uma oscilação das tarifas inferior a 5 por cento.

5. O processo de revisão será apreciado por uma comissão composta por três peritos, a indicar, um, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça, outro, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e, o terceiro, pela concessionária. A comissão apreciará o processo no prazo de trinta dias.

6. As novas tarifas só poderão entrar em vigor depois de homologadas pelo Ministro das Obras Públicas, que deverá decidir o processo dentro dos sessenta dias seguintes ao seu início, entendendo-se que, no caso de não o ter feito, a concessionária está autorizada a aplicar automaticamente as tarifas revistas.

7. A revisão a que se referem os n.ºs 1 e 2 efectuar-se-á afectando as tarifas de portagem fixadas na base VI por um coeficiente α determinado pela expressão seguinte:

$$\alpha = (0,44 + 0,26 \alpha_f) \alpha_c + 0,18 \alpha_e + 0,12$$

sendo:

α_c — índice de variação do custo da construção, desde Fevereiro de 1972 até à entrada em serviço do lanço;

α_f — índice de variação do custo real do financiamento em relação ao previsto na proposta;

α_e — índice de variação do custo da conservação e da exploração, desde Fevereiro de 1972 até as datas de entrada em serviço ou das revisões quinquenais.

8. O valor de α_c será determinado pela expressão seguinte:

$$\alpha_c = \frac{\alpha_o O_b + E_r}{O_b + E_b}$$

em que as letras significam:

α_o — índice ponderado, ao longo do período de construção do lanço, da variação dos custos das obras em relação a Fevereiro de 1972;

O_b — os valores correspondentes ao lanço em causa da coluna «Custos de construção» do mapa II anexo;

E_b — o valor correspondente ao lanço em causa que figura na coluna «Expropriações» do mesmo mapa II;

E_r — o custo real das expropriações correspondentes ao lanço.

9. Para determinar o valor de α_o considerar-se-á o período de construção do lanço dividido em semestres, para cada um dos quais se calculará:

a) O valor O_i das obras realizadas no lanço;

b) O coeficiente de actualização do custo das obras relativo a Fevereiro de 1972:

$$\alpha_i = 0,37 \frac{S_i}{S_o} + 0,10 \frac{Av_i}{Av_o} + 0,07 \frac{Ac_i}{Ac_o} + \\ + 0,07 \frac{B_i}{B_o} + 0,08 \frac{C_i}{C_o} + 0,13 \frac{Cb_i}{Cb_o} + \\ + 0,03 \frac{En_i}{En_o} + 0,03 \frac{Ex_i}{Ex_o} + 0,12$$

em que as letras têm os significados seguintes:

$S_o, Av_o, Ac_o, B_o, C_o, Cb_o, En_o$ e Ex_o — índices de custo, respectivamente, dos salários, do aço em varão, da chapa de aço, do betume, do cimento, dos combustíveis, da energia eléctrica e dos explosivos relativos a Fevereiro de 1972;

$S_i, Av_i, Ac_i, B_i, C_i, Cb_i, En_i$ e Ex_i — médias aritméticas dos valores de cada um dos referidos índices relativos aos meses que constituem o semestre em causa.

O valor de α_o relativo ao lanço será dado pela expressão:

$$\alpha_o = \frac{\sum \alpha_i O_i}{\sum O_i}$$

10. Para determinar o valor de α_f proceder-se-á do seguinte modo:

a) Imediatamente após a assinatura do contrato far-se-á o cálculo da taxa média prevista de juro para o período total da concessão (j_p) a partir da decomposição por lanços das seguintes colunas do mapa com o n.º 3.6 da proposta da concessionária que serviu de base à adjudicação: juros acumulados; amortizações acumuladas; dívida interna acumulada; dívida externa acumulada;

b) Estabelecidas as condições reais de contracção dos empréstimos bancários e obrigacionistas relativas ao lanço, será calculada, nos mesmos moldes da alínea anterior, a taxa média real de juro relativa a esse lanço para o período total da concessão j_r ;

c) O valor de α_f será:

$$\alpha_f = \frac{j_r}{j_p} \alpha_c$$

11. O valor de α_e será calculado pela expressão:

$$\alpha_e = \frac{3 \alpha_{en} - \alpha_{e(n-5)}}{2}$$

sendo:

α_{en} — coeficiente de actualização em relação a Fevereiro de 1972 do custo da conservação e exploração no ano n em que se efectua a revisão;

$\alpha_{e(n-5)}$ — coeficiente de actualização em relação a Fevereiro de 1972 do custo da conservação e exploração no ano $n-5$.

Os coeficientes de actualização são dados pela expressão:

$$ei = 0,56 \frac{S_t}{S_o} + 0,07 \frac{Ac_t}{Ac_o} + 0,03 \frac{B_t}{B_o} + 0,21 \frac{Cb_t}{Cb_o} + \\ + 0,05 \frac{En_t}{En_o} + 0,08$$

em que:

S_o , Ac_o , B_o , Cb_o e En_o têm o significado já referido no n.º 9 desta base;

S_t , Ac_t , B_t , Cb_t e En_t representam a média aritmética dos índices mensais de custo dos salários e materiais no ano i .

12. Os índices relativos a combustíveis e a energia eléctrica serão calculados com base nos preços de venda ao público autorizados nos meses a que respeitam.

Os restantes índices serão os fixados pelo Ministro das Obras Públicas, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 47 945, de 16 de Setembro de 1967.

BASE X

(Caução)

1. Dentro do prazo de trinta dias, a contar da data da assinatura do contrato de concessão, deverá a concessionária depositar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado, a importância de 20 000 contos.

2. A importância referida no número anterior será reforçada da seguinte forma:

a) Enquanto decorrerem as obras de construção das auto-estradas, a caução a prestar, em base anual, no mês de Janeiro de cada ano, para garantia da obra, deverá ser de 6 por cento do orçamento das obras a realizar nesse ano;

b) Na data da entrada em serviço de cada um dos lanços, o montante da caução correspondente a esse lanço será reduzido a 1 por cento do seu custo efectivo para garantia da respectiva conservação e exploração.

3. A caução servirá de garantia ao exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária e ao pagamento das multas que lhe forem impostas.

Nos casos em que a concessionária não pague ou conteste as multas aplicadas ou não cumpra as obrigações contratuais líquidas e certas, haverá recurso à caução, independentemente da decisão judicial, mediante despacho do Ministro das Obras Públicas, sobre proposta da Junta Autónoma de Estradas.

4. A concessionária deverá repor a importância que tenha sido utilizada da caução dentro do prazo de um mês, contado da data da utilização.

5. A caução poderá ser substituída por garantia bancária aceite pelo Governo.

Quando o depósito for efectuado em títulos, estes serão avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos últimos três meses, a média da cotação na Bolsa de Lisboa ficar abaixo do par, pois nesse caso a avaliação far-se-á em 90 por cento dessa média.

6. A concessionária poderá utilizar a caução provisória para perfazer o montante da caução referida no n.º 1 desta base.

7. A caução poderá ser levantada pela concessionária dentro do prazo de um ano, a contar da data do termo da concessão.

8. Todas as despesas derivadas da prestação da caução serão de conta da concessionária.

BASE XI

(Isenções de que beneficiam a concessionária e os seus empreiteiros)

1. De harmonia com o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 49 319, de 25 de Outubro de 1969, a concessionária beneficiará das seguintes isenções:

- De taxas de licença;
- De impostos, contribuições e outros encargos fiscais devidos ao Estado e às autarquias locais;
- De direitos de importação para as máquinas a utilizar na construção e na conservação das auto-estradas, mediante informação favorável da Junta Autónoma de Estradas, nos termos do artigo 169.º do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949.

2. Os empreiteiros da concessionária beneficiarão da isenção a que se refere a alínea c) do número anterior.

3. As isenções referidas na alínea b) do n.º 1 não abrangem o imposto de transacções nem o imposto extraordinário para a defesa e valorização do ultramar.

4. As isenções previstas no n.º 1 referem-se apenas à construção, conservação e exploração das auto-estradas, não abrangendo, por isso, as outras actividades da concessionária, tais como a construção, conservação e exploração de postos de abastecimento de combustíveis, restaurantes ou motéis.

BASE XII

(Elaboração de estudos e projectos)

1. A concessionária, sob a fiscalização do Ministério das Obras Públicas, exercida através de Junta Autónoma de Estradas, promoverá, por sua conta e inteira responsabilidade, de acordo com as disposições do presente contrato, a elaboração de todos os estudos e projectos relativos às obras abrangidas na concessão.

2. Esses estudos e projectos deverão satisfazer às regras gerais relativas à segurança, comodidade e economia dos utentes, sem descurar os aspectos de ordem paisagística, e serão apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, anteprojectos e projectos.

3. Os traçados das auto-estradas, incluindo os nós de ligação e as áreas de serviço, deverão ser objecto de pormenorizada justificação nos projectos e terão em conta os estudos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões em que esses traçados se desenvolverão, como seja o Plano Director da Região de Lisboa, os estudos de desenvolvimento urbanístico do Noroeste Português e os planos de urbanização das cidades de Lisboa e Porto.

4. As várias hipóteses a considerar, na fase de estudo prévio, quanto aos pontos principais de passagem das auto-estradas serão estabelecidas por acordo entre a Junta Autónoma de Estradas e a concessionária.

5. O Ministério das Obras Públicas aprovará os traçados que considere mais convenientes aos interesses do Estado, sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 7 da base v.

6. As normas a considerar na elaboração dos projectos, que não sejam taxativamente indicadas nestas bases nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, deverão ser as que melhor se coadunem com a técnica rodoviária actual e designadamente com as recomendações da American Association of State Highway Officials (A. A. S. H. O.).

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

BASE XIII

(Critérios de projectos)

1. Na elaboração dos projectos das auto-estradas devem respeitar-se as seguintes características técnicas:

- Velocidade base — 120 km/hora;
- Raio mínimo normal, em planta — 900 m;
- Raio mínimo absoluto, em planta — 650 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais convexas — 14 000 m;
- Raio mínimo em concordâncias verticais côncavas — 6000 m;
- Desenvolvimento mínimo das curvas verticais — 120 m;
- Largura das vias — 3,75 m;
- Largura da berma direita — 3,50 m;
- Largura da berma esquerda — 1,00 m;
- Largura mínima do separador — 4,00 m;
- Inclinação máxima dos trainéis — 3 por cento;
- Perfil transversal dos viadutos: o do troço de auto-estrada em que se inscreverem (sem qualquer vazamento no separador) acrescido de passadiços laterais de serviço com a largura útil de 0,50 m;
- Pavimento em quatro camadas, com a constituição seguinte:

- a) Camada de desgaste — 6 cm de betão betuminoso com inertes duros (basalto, pórfiro, etc.);
- b) Camada inferior — 8 cm de mistura betuminosa densa com inertes calcários, basálticos ou porfíricos;
- c) Camada de base — 30 cm de *tout venant*;
- d) Camada de 30 cm de solo ou material seleccionado. A espessura desta camada será modificada de acordo com os resultados do estudo geotécnico.

2. Em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, poderão ser adoptadas velocidades base e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da concessionária devidamente fundamentada.

3. As vias de comunicação interrompidas pelas auto-estradas serão restabelecidas com as seguintes larguras totais médias:

- a) Estradas nacionais — 12,50 m;
- b) Estradas municipais — 7,00 m;
- c) Caminhos públicos — 4,00 m.

As larguras indicadas incluem os passeios para peões.

4. Em qualquer caso, o Ministro das Obras Públicas poderá determinar à concessionária a modificação das características técnicas especificadas no número anterior, sendo de aplicar o disposto na alínea b) do n.º 7 da base v.

5. Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares, a concessionária deverá atender, designadamente, ao seguinte:

a) As auto-estradas serão vedadas em toda a sua extensão, utilizando-se para o efeito vedações metálicas ou de outra natureza, conforme tipos a aprovar pela Junta Autónoma de Estradas;

b) Será estabelecida a sinalização, vertical e horizontal, indispensável para conveniente orientação e segurança da circulação. A sinalização vertical deve ser reflectorizada

ou, quando julgado conveniente, iluminada; a sinalização de orientação será, em princípio, iluminada. A sinalização horizontal, compreendendo, designadamente, flechas orientadoras e a delimitação das vias em toda a extensão das auto-estradas, deverá ser estabelecida com material reflector;

c) Serão instaladas guardas de segurança, metálicas ou de outra natureza, devidamente resistentes, nomeadamente no limite da plataforma da auto-estrada junto dos aterros com altura superior a 3 m e, bem assim, no separador, quando este tenha largura inferior a 9 m;

d) Será efectuada a arborização das auto-estradas em toda a sua extensão, considerando-se como tal a arborização propriamente dita e demais revestimento florístico das suas margens, separador, taludes e áreas de serviço;

e) As praças de portagem e as áreas de serviço deverão ser iluminadas; igualmente serão iluminados os nós de ligação, sempre que a Junta Autónoma de Estradas o julgue conveniente;

f) Serão estabelecidas ao longo das auto-estradas adequadas redes de telecomunicações para serviço próprio da concessionária e para assistência aos utentes.

6. O dimensionamento das praças de portagem deverá ser tal que cause o mínimo de incomodidade e perdas de tempo aos utentes das auto-estradas.

7. Ao longo e através das auto-estradas, 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 se levantar o pavimento.

BASE XIV

(Áreas de serviço)

1. Consideram-se «áreas de serviço» as zonas confinantes com as auto-estradas, destinadas a apoio dos seus utentes, designadamente postos de abastecimento de combustíveis, restaurantes e motéis.

2. As áreas de serviço a estabelecer ao longo das auto-estradas deverão dar inteira satisfação sob os aspectos de estética, higiene e salubridade e obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daquelas um serviço cómodo, seguro, rápido e eficiente.

3. As áreas de serviço deverão incluir «zonas de repouso» destinadas a proporcionar aos utentes da auto-estrada locais de descanso agradáveis e com boas condições de higiene e salubridade.

4. As áreas de serviço são classificadas em função dos tipos de serviço oferecido aos utentes.

Distinguir-se-ão, fundamentalmente, as seguintes:

a) Áreas completas — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes de automóveis; oficinas de reparações de automóveis; bar (com ou sem *snack*); restaurante; lojas para a venda de livros e revistas, lembranças, comestíveis, bebidas, etc.;

b) Áreas semicompletas — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes para automóveis; oficinas de reparações de automóveis; *bar-snack*;

c) Áreas simples — as que incluam a venda de gasolina, outros combustíveis e lubrificantes; a venda de acessórios e sobresselentes para automóveis; *bar-snack*.

5. As áreas de serviço distribuir-se-ão da seguinte forma:

a) As áreas de serviço completas serão em número total de cinco e ficará localizada uma em cada dos seguintes

percursos: entre Fogueteiro e Setúbal, entre o Estádio Nacional e Cascais, entre Carregado e Leiria, entre Porto e Famalicão e entre Carvalhos e Coimbra;

b) Uma área de serviço semicompleta deverá ficar localizada na auto-estrada do Norte, aproximadamente a meia distância entre Porto e Lisboa;

c) Áreas de serviço simples ficarão localizadas na auto-estrada do Norte, separadas entre si (e relativamente às de outros tipos) por distâncias não superiores a 30 km.

6. A concessionária fixará, oportunamente, as localizações exactas das áreas de serviço, em função do volume e das características do tráfego, do traçado final das auto-estradas e de outros factores atendíveis.

BASE XV

(Elementos de estudo a facultar à concessionária)

1. Serão facultados à concessionária, a seu pedido e sem encargos, todos os elementos de estudo de que disponha o Ministério das Obras Públicas, incluindo estudos prévios, anteprojectos e projectos, entre os quais se contam os seguintes:

a) Estudos prévios do traçado do lanço Vila Franca de Xira-Carvalhos, da auto-estrada do Norte;

b) Projecto do lanço Vila Franca de Xira-Carregado, da auto-estrada do Norte;

c) Anteprojecto do lanço Fogueteiro-Setúbal, da auto-estrada do Sul, e alguns elementos para o projecto;

d) Estudos sobre o traçado do lanço Estádio Nacional-Estoril, da auto-estrada da Costa do Sol;

e) Projecto da variante entre Lisboa e Malveira, da estrada nacional n.º 8;

f) Estudo de tráfego na região de Lisboa.

2. Estes elementos não constituem obrigação para a concessionária nem compromisso para o Ministério, competindo àquela propor e realizar por sua conta as alterações que julgue conveniente introduzir-lhes e pelo Estado sejam aceites, nomeadamente quanto a directriz e perfil transversal, para que as obras a realizar melhor possam corresponder à finalidade em vista, incluindo nessas alterações as decorrentes da necessidade de cobrança de portagem.

BASE XVI

(Programa de estudos e projectos)

1. Nos três meses seguintes à assinatura do contrato de concessão, a concessionária submeterá à aprovação da Junta Autónoma de Estradas um programa em que indicará:

a) As datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, bem como as alterações que porventura julgue necessário introduzir nos estudos de que lhe serão fornecidos nos termos da base xv;

b) As datas do início da construção de cada lanço de auto-estrada.

2. Com o acordo da Junta Autónoma de Estradas, poderão vir a ser introduzidos no programa os ajustamentos julgados convenientes.

3. O Ministro das Obras Públicas, mediante proposta da Junta Autónoma de Estradas, decidirá sobre os estudos e projectos apresentados, dentro do prazo de noventa dias.

4. A aprovação ou não aprovação dos projectos pelo Ministro das Obras Públicas não acarretará a responsabilidade do Estado nem libertará a concessionária dos compromissos emergentes deste contrato nem da respon-

sabilidade que porventura lhe advenha da imperfeição das concepções previstas ou do funcionamento das obras.

5. Não deverá ser dada execução às obras sem aprovação prévia dos respectivos projectos.

BASE XVII

(Expropriações)

1. Compete à concessionária realizar as expropriações necessárias à construção das auto-estradas que são objecto da concessão, em conformidade com as plantas parcelares aprovadas pelo Ministro das Obras Públicas.

2. São consideradas de utilidade pública as expropriações previstas no número anterior e é-lhes aplicável o regime definido na Lei n.º 2142, de 14 de Maio de 1969.

3. Os quantitativos das indemnizações, quando se trate de expropriações amigáveis, carecem do acordo da Junta Autónoma de Estradas, a qual poderá impor a expropriação litigiosa e os recursos a que houver lugar, nos casos em que o julgue conveniente.

BASE XVIII

(Integração de terrenos e obras no património do Estado)

1. Os imóveis adquiridos pela concessionária para a construção, conservação e exploração de auto-estradas integram-se no património do Estado.

2. As auto-estradas ficam a pertencer ao domínio público do Estado no momento da sua entrada em serviço.

BASE XIX

(Execução das obras)

1. Compete à concessionária elaborar e submeter à aprovação da fiscalização 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 e as características habituais em obras do tipo das que constituem o objecto da concessão.

Na falta ou insuficiência de disposições legais ou regulamentares aplicáveis, observar-se-ão, mediante acordo da Junta Autónoma de Estradas, as recomendações similares de outros países.

BASE XX

(Aumento do número de vias das auto-estradas construídas pela concessionária)

1. A concessionária obriga-se a construir nas auto-estradas referidas no n.º 1 da base i, além das terceiras vias já consideradas na sua proposta para os lanços Lisboa-Vila Franca de Xira, Vila Franca de Xira-Carregado e Estádio-Cascais, mais as seguintes outras vias:

a) Nos troços em que hajam sido construídas quatro vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 30 000 veículos;

b) Nos troços em que hajam sido construídas seis vias: mais uma em cada sentido de circulação, de forma a entrar em serviço dois anos depois daquele em que o tráfego médio diário anual atingir 52 000 veículos.

2. O financiamento da construção das vias a que se referem as alíneas a) e b) do número anterior será realizado por recurso às disponibilidades do fundo de reserva referido no n.º 8 da base v.

Nos anos em que tais disponibilidades forem insuficientes para o efeito, o Estado e a concessionária acordarão na modalidade a adoptar para cobrir o *deficit*, de forma que, no final da concessão, não se verifiquem nem encargos para o Estado nem incidências no equilíbrio económico da concessionária.

BASE XXI

(Estragos causados em vias de comunicação)

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

BASE XXII

(Entrada em serviço das auto-estradas)

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

No caso de o resultado dessa vistoria ser favorável à entrada em serviço do lança de auto-estrada em causa, será a sua abertura ao tráfego autorizada por despacho do Ministro das Obras Públicas, 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.

2. Antes da realização das vistorias referidas no número anterior, compete à concessionária o fornecimento das peças escritas e desenhadas necessárias à perfeita identificação e descrição das obras levadas a efeito, abrangendo, designadamente, as características geométricas das auto-estradas, a constituição dos pavimentos, as redes de esgotos, as obras de arte e as instalações anexas.

BASE XXIII

(Alterações das obras realizadas e instalações suplementares)

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

2. Idênticamente, a concessionária terá de efectuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo Ministro das Obras Públicas.

Se a concessionária provar que destas alterações lhe resultou prejuízo, terá direito a uma indemnização, a estabelecer por acordo com a Junta Autónoma de Estradas.

BASE XXIV

(Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral)

A concessionária procederá, à sua custa, contraditariamente com os proprietários vizinhos e em presença de um delegado da Junta Autónoma de Estradas, que levan-

tará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta cadastral, a escala não inferior a 1/2000.

Esta demarcação e a respectiva planta terão de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria relativo à entrada em serviço de cada lança de auto-estrada.

Este cadastro será rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso for fixado pela Junta Autónoma de Estradas.

Não serão consideradas válidas quaisquer alienações feitas sem autorização da Junta Autónoma de Estradas.

BASE XXV

(Conservação das auto-estradas)

1. A concessionária deverá manter as auto-estradas que constituem o objecto da concessão em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, realizando, nas devidas oportunidades, todos os trabalhos necessários para que as mesmas satisfaçam cabal e permanentemente ao fim a que se destinam.

2. O estado de conservação e as condições de exploração das auto-estradas serão assiduamente verificados pelos agentes da fiscalização da Junta Autónoma de Estradas, competindo à concessionária, dentro dos prazos que lhe forem fixados em notificações dimanadas daquela Junta, proceder às reparações e beneficiações julgadas necessárias.

BASE XXVI

(Forma de cobrança da portagem)

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

BASE XXVII

(Exploração das áreas de serviço)

1. Carecem de prévia aprovação do Ministro das Obras Públicas os contratos que a concessionária celebre para a exploração de quaisquer instalações nas áreas de serviço.

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

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 da base XI, os rendimentos que resultem para a concessionária da exploração das áreas de serviço serão incluídos no cômputo dos rendimentos da própria concessão.

4. As instalações do mesmo género, nas várias áreas de serviço, não poderão ser todas da mesma empresa ou marca.

BASE XXVIII

(Obrigações e direitos do público e dos proprietários confinantes das auto-estradas)

As obrigações do público e os direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as auto-estradas, em relação ao seu policiamento, serão os que constam do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

BASE XXIX

(Manutenção e disciplina da circulação)

1. A circulação pelas auto-estradas obedecerá ao determinado no Código da Estrada e mais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2. A concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem.

3. Deverá também a concessionária submeter-se, sem direito a qualquer indemnização, a 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.

BASE XXX

(Assistência aos utentes)

1. A concessionária é obrigada a assegurar a assistência aos utentes das auto-estradas que constituem o objecto da concessão, abrangendo designadamente:

- a) Serviço de guarda e vigilância das instalações;
- b) Serviço de socorros.

2. Para os fins do número anterior, deve a concessionária instalar uma rede de telecomunicações, a localizar em praças de portagem e áreas de serviço criteriosamente escolhidas com o acordo da Junta Autónoma de Estradas, e organizar e manter agentes seus exclusivamente dedicados à prestação desta assistência.

3. O funcionamento dos serviços de socorros obedecerá a regulamentos a elaborar de acordo com a Junta Autónoma de Estradas, ouvidas as entidades competentes.

BASE XXXI

(Reclamações dos utentes)

1. A concessionária porá à disposição dos utentes das auto-estradas, em locais a determinar, livros destinados ao registo de reclamações, os quais serão visados periodicamente pelos agentes da fiscalização da Junta Autónoma de Estradas.

2. Logo que uma reclamação tenha sido registada, a concessionária comunicá-la-á à fiscalização, devendo ser oportunamente anotado no respectivo livro o resultado da investigação efectuada.

BASE XXXII

(Estatística do tráfego)

1. A concessionária organizará uma rigorosa estatística diária do tráfego nas auto-estradas, adoptando para o efeito sistema a estabelecer de acordo com a Junta Autónoma de Estradas.

2. Os elementos obtidos serão mantidos, sem quaisquer restrições, à disposição da fiscalização, que terá livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de *contrôle*.

BASE XXXIII

(Prazo da concessão)

O prazo da concessão é de vinte e cinco anos, contados a partir da data da celebração do contrato.

BASE XXXIV

(Entrada na posse do Estado das auto-estradas que constituem o objecto da concessão)

1. No fim do prazo da concessão cessam para a concessionária todos os direitos emergentes do contrato, sendo entregues ao Estado, em perfeito estado de conservação e livres de quaisquer ónus ou encargos, todos os bens que constituem o estabelecimento da concessão.

2. No caso de a concessionária não dar cumprimento ao disposto no número anterior, a Junta Autónoma de Estradas 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.

Se no decurso dos dois últimos anos da concessão se verificar que a concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no n.º 1 desta base e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, poderá o Estado obrigá-la a entregar-lhe as receitas da concessão relativas a esses dois anos até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos tidos por convenientes.

3. Os bens móveis que não façam parte do estabelecimento da concessão, mas que interessem ao funcionamento das instalações anexas, poderão ser adquiridos pelo Estado pelo seu justo valor, que será determinado por acordo.

4. No fim do prazo da concessão a concessionária entregará ao Estado o montante que nessa data atinja o fundo especial de reserva criado de acordo com o disposto na base v.

Em contrapartida, o Estado tomará a seu cargo todas as obrigações eventualmente pendentes, resultantes da aplicação do disposto no mesmo preceito.

BASE XXXV

(Ampliação da concessão)

No decurso do período da concessão poderá o Governo autorizar a ampliação da concessão com a construção de outras auto-estradas, nas condições que, dentro dos princípios gerais constantes destas bases, venham a ser acordadas com a concessionária.

BASE XXXVI

(Traspasse e subconcessão)

1. A concessionária não poderá, sem prévia autorização do Conselho de Ministros, subconceder ou traspasar a concessão.

2. No caso de subconcessão, a concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do contrato de concessão.

3. No caso de traspasse, 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 traspasse.

BASE XXXVII

(Penalidades)

1. No caso do não cumprimento pela concessionária de qualquer das obrigações emergentes do contrato de concessão ou das determinações legítimas da fiscalização,

poderá o Ministro das Obras Públicas, se outra sanção mais grave não se encontrar prevista, aplicar-lhe multas, cujo montante variará por cada dia de atraso na falta de cumprimento do que haja sido determinado ou por cada falta verificada, entre um mínimo de 10 000\$ e um máximo de 1 000 000\$, conforme a gravidade da falta.

2. Pelo pagamento das multas referidas no número anterior responderá a caução prestada, e, se esta for insuficiente, o montante ainda em dívida será retirado das receitas de exploração.

3. O Ministro das Obras Públicas, no acto da aplicação da multa, fixará à concessionária um prazo razoável para cumprir a obrigação que determinou a aplicação da multa.

4. Se a concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir, o Ministro das Obras Públicas poderá aplicar nova multa, nos termos do n.º 1, ou rescindir o contrato, conforme o disposto na base xxxviii.

5. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a Junta Autónoma de Estradas poderá substituir temporariamente a concessionária para execução dos trabalhos interrompidos, de trabalhos de conservação, exploração ou outros, por conta e risco da concessionária.

BASE XXXVIII

(Rescisão da concessão)

1. No caso de a concessionária não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo contrato, o Conselho de Ministros, sob proposta do Ministro das Obras Públicas e ouvida a Junta Autónoma de Estradas, poderá rescindir a concessão.

2. Podem, designadamente, constituir motivo de rescisão:

- a) Abandono dos trabalhos ou da exploração da concessão;
- b) Falência da concessionária;
- c) Não cumprimento de obrigações assumidas após a aplicação de multa, nos termos do n.º 3 da base xxxvii;
- d) Falta de prestação ou reposição das cauções nos termos e nos prazos estabelecidos;
- e) Cedência ou traspasse da concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;
- f) Falta de cumprimento de decisões emanadas de tribunais arbitrais ou administrativos;
- g) Desobediência reiterada às determinações da fiscalização, com prejuízo para a execução das obras ou exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão.

3. Em caso de rescisão, proceder-se-á à avaliação de todos os valores existentes abrangidos pela concessão por uma comissão constituída por três peritos, sendo um nomeado pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, outro pela concessionária e um terceiro, de desempate, por acordo entre ambas as partes ou, em caso de desacordo, por escolha do presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

4. Para escolha de nova concessionária, será aberto concurso, cujos concorrentes terão de apresentar proposta do montante que se comprometem a pagar à antiga concessionária, tendo como base de licitação a avaliação referida no n.º 3 desta base.

A nova concessionária ficará sujeita a todas as cláusulas do contrato entre o Estado e a primeira concessionária, substituindo-se-lhe em direitos e obrigações.

Se deste concurso não resultar adjudicação, será aberto novo concurso, sem base de licitação. No caso de tam-

bém este concurso não conduzir a qualquer resultado, a concessionária ficará, sem indemnização, privada de todos os seus direitos e o Estado passará, então, a substituir a concessionária nos seus compromissos e obrigações decorrentes do contrato da concessão.

5. A caução definitiva reverterá, automática e integralmente, para o Estado no caso de se verificar a rescisão da concessão.

BASE XXXIX

(Fiscalização)

A fiscalização da concessão, abrangendo todas as actividades da concessionária, será exercida pela Junta Autónoma de Estradas.

BASE XL

(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 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 produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária, 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.

BASE XLI

(Divergências entre a concessionária e o Estado)

As questões que se suscitarem sobre interpretações, validade ou execução do contrato celebrado entre o Estado e a concessionária serão reguladas em harmonia com o estabelecido nos artigos 217.º a 223.º do Decreto-Lei n.º 48 871, de 19 de Fevereiro de 1969.

BASE XLII

(Melhoria ou ampliação da rede viária pelo Estado)

O Governo reserva-se o direito de melhorar as estradas existentes ou construir novas estradas, sem que a concessionária tenha direito a qualquer indemnização pelos desvios de tráfego que, em consequência dessas obras, possam resultar para as auto-estradas que constituem o objecto da concessão.

BASE XLIII

(Indemnizações a terceiros)

Serão da inteira responsabilidade da concessionária todas as indemnizações decorrentes da concessão que, por direito, sejam devidas a terceiros.

BASE XLIV

(Relatório anual)

A concessionária, no 1.º trimestre de cada ano, apresentará à Junta Autónoma de Estradas um relatório,

respeitante ao ano anterior, no qual será prestada circunstanciada informação sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e exploração das auto-estradas que constituem o objecto da concessão e de que conste pormenorizado esclarecimento sobre a evolução das condições financeiras da concessão, designadamente as previsões relativas aos dois anos seguintes.

O Governo reserva-se o direito de solicitar todas as informações adicionais que julgar necessárias para seu completo esclarecimento.

BASE XLV

(Preferência à Indústria nacional)

A concessionária confiará a execução das obras a empresas de reconhecida capacidade técnica e idoneidade,

procurando sempre utilizar, em igualdade de condições de preço, qualidade e prazo, os materiais, a técnica e o trabalho nacionais.

BASE XLVI

(Alterações de legislação)

O contrato da concessão é baseado nas normas legais e regulamentares em vigor no dia 7 de Fevereiro de 1972. No caso de qualquer alteração das referidas normas afectar as condições de construção das auto-estradas ou a sua exploração nos termos desse contrato, o Estado, mediante pedido escrito da concessionária, acordará com ela um justo acerto dessas condições.

O Ministro das Obras Públicas, *Rui Alves da Silva Sanches*.

MAPA I

Receitas a garantir à concessionária

(Em contos, por ano e para cada lanço)

	Lisboa-Vila Franca de Xira	Vila Franca de Xira-Carregado	Carregado-Leiria	Leiria-Coimbra	Coimbra-Aveiro	Aveiro-Carvalhos	Fogueteiro-Setúbal	Acesso ao novo Aeroporto de Lisboa	Estádio Nacional-Cascais	Porto-Famalicao	Totais
1976	48 817	24 408	-	-	-	-	-	-	63 055	-	136 280
1977	51 868	29 493	-	-	-	45 766	-	-	73 225	-	200 352
1978	53 902	33 562	-	-	-	110 855	-	-	82 379	84 412	365 110
1979	55 937	38 647	108 821	-	-	131 196	35 595	-	92 548	94 583	557 327
1980	57 970	42 715	246 119	-	-	151 535	80 345	-	102 719	105 770	787 173
1981	61 021	46 783	274 595	138 315	-	169 843	90 514	-	109 831	112 890	1 003 792
1982	66 106	50 851	308 157	158 655	92 548	192 216	101 702	32 545	120 008	123 060	1 245 848
1983	70 175	53 902	334 600	174 927	101 702	206 454	106 788	35 596	127 127	128 144	1 339 415
1984	78 310	58 987	366 127	195 268	112 890	224 762	112 890	38 647	138 297	134 247	1 459 425
1985	76 277	63 039	390 535	210 523	121 025	234 931	115 940	40 681	143 400	136 281	1 531 632
1986	78 310	63 055	403 757	220 683	130 178	243 068	117 974	42 715	147 467	138 315	1 585 532
1987	80 345	65 089	422 063	233 914	140 349	246 119	121 026	43 731	150 519	141 366	1 644 521
1988	81 362	66 106	438 336	246 119	150 519	249 169	122 042	44 749	152 553	142 383	1 693 338
1989	83 396	67 123	453 591	258 323	160 689	250 187	123 059	45 766	153 570	144 417	1 740 121
1990	84 412	68 141	469 863	269 510	169 843	251 203	124 076	46 783	154 587	144 417	1 782 835
1991	85 430	68 141	477 999	278 663	175 944	251 204	125 094	46 783	155 603	145 433	1 810 294
1992	86 447	69 157	485 118	286 799	184 081	252 221	126 110	47 799	156 621	146 451	1 840 804
1993	87 464	70 175	492 237	299 004	197 302	254 255	126 110	47 799	158 655	147 468	1 880 469
1994	88 480	71 191	499 357	309 174	207 472	255 271	127 127	48 817	159 673	148 485	1 915 047
1995	88 480	72 209	506 476	319 344	217 642	256 289	128 144	49 834	161 706	149 502	1 949 626
1996	89 498	72 209	513 594	327 480	224 761	257 306	129 161	49 834	162 723	150 519	1 977 085
1997	89 498	73 225	520 714	335 616	230 863	258 323	129 161	49 834	163 741	150 519	2 001 494

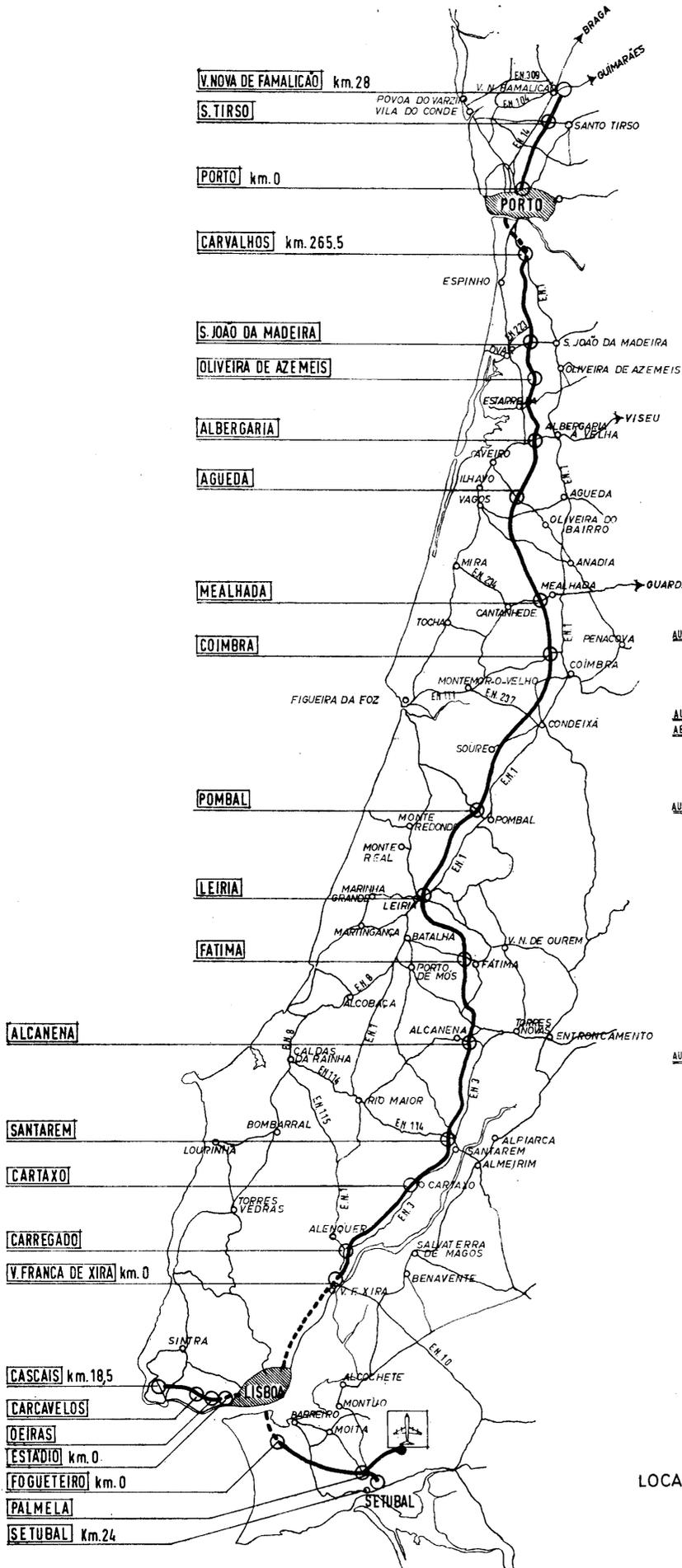
MAPA II

Custos por lanços

(Em contos)

Lanços	Expropriações	Construção	Ampliação	Total
Lisboa-Vila Franca de Xira	113 300	-	416 252	529 552
Estádio Nacional-Cascais	129 500	575 587	306 277	1 011 364
Vila Franca de Xira-Carregado	50 400	187 722	160 963	399 085
Aveiro-Carvalhos	129 600	996 841	-	1 126 441
Carregado-Leiria	164 784	2 191 410	-	2 356 194
Porto-Famalicao	67 200	620 878	-	688 078
Fogueteiro-Setúbal	49 782	398 304	-	448 086
Leiria-Coimbra	130 200	1 492 600	-	1 622 800
Coimbra-Aveiro	87 782	1 207 556	-	1 295 338
Acesso ao novo Aeroporto de Lisboa	21 000	182 779	-	203 779
<i>Totais</i>	943 548	7 853 677	883 492	9 680 717

O Ministro das Obras Públicas, *Rui Alves da Silva Sanches*.



COORDENADAS DOS NÓS
 MEDIDAS NA CARTA DE PORTUGAL NA ESCALA
 DE 1/50.000 DO INSTITUTO GEOGRÁFICO-CADASTRAL

	M	P
AUTO-ESTRADA DA COSTA DO SOL		
ESTÁDIO NACIONAL	99 Km	105 Km
DEIRAS	102 Km	105 Km
CARCAVELOS	105 Km	106 Km
CASCAIS	114 Km	105 Km
AUTO-ESTRADA DO SUL E ACESSO AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA		
FOGUETEIRO	85 Km	117 Km
PALMELA	66 Km	120 Km
SETÚBAL	66 Km	123 Km
AEROPORTO	60 Km	114 Km
AUTO-ESTRADA DO NORTE		
VILA FRANCA DE XIRA	74 Km	78 Km
CARREGADO	72 Km	71 Km
CARTAXO	58 Km	55 Km
SANTAREM	50 Km	45 Km
ALCANENA	44 Km	23 Km
FÁTIMA	49 Km	3 Km
LEIRIA	56 Km	- 11 Km
POMBAL	46 Km	- 31 Km
COIMBRA	30 Km	- 63 Km
MEALHADA	30 Km	- 78 Km
AGUEDA	36 Km	- 99 Km
ALBERGARIA	33 Km	- 113 Km
OLIVEIRA DE AZEMEIS	34 Km	- 131 Km
S. JOÃO DA MADEIRA	36 Km	- 140 Km
CARVALHOS	37 Km	- 156 Km
AUTO-ESTRADA PORTO-BRAGA E GUIMARÃES		
PORTO	39 Km	- 168 Km
SANTO TIRSO	33 Km	- 185 Km
VILA NOVA DE FAMALICÃO	30 Km	- 194 Km

LOCALIZAÇÃO DOS NÓS DE LIGAÇÃO

O Ministro das Obras Públicas, Rui Alves da Silva Sanches.