



Agencia Desenvolvimento & Coesão

**Requalificação das Infraestruturas do
Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel**

Parecer da Avaliação da Qualidade

Outubro de 2017

FUNDEC Nº 53/2017 CERIS Nº 53/2017

ÍNDICE DO TEXTO

APRESENTAÇÃO	3
1. INTRODUÇÃO. ASPECTOS METODOLÓGICOS.	4
2. VISITA AO PORTO DE PONTA DELGADA – ILHA DE S. MIGUEL.....	5
2.1 INTRODUÇÃO.....	5
2.2 REUNIÃO DE TRABALHO.....	7
3. ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO (ACB).....	7
3.1 INTRODUÇÃO.....	7
3.2 APRESENTAÇÃO DO CONTEXTO.....	7
3.3 DEFINIÇÃO DE OBJECTIVOS.....	11
3.4 IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO	12
3.5 RESULTADO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE, ANÁLISE DA PROCURA E OPÇÕES.....	14
3.6 ANÁLISE FINANCEIRA	15
3.7 ANÁLISE ECONÓMICA	18
3.8 AVALIAÇÃO DOS RISCOS	19
4. FORMULÁRIO DA CANDIDATURA.	21
5. AVALIAÇÃO DE PROJECTOS DE GRANDE DIMENSÃO. CHECKLIST	21
6. CONCLUSÕES	27

ANEXO

AVALIAÇÃO DA QUALIDADE. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS .

APRESENTAÇÃO

O presente Parecer é apresentado à Agência para o Desenvolvimento e Coesão I.P. e foi suscitado pelo convite que aquela entidade dirigiu à FUNDEC – Associação para a Formação e o Desenvolvimento em Engenharia Civil e Arquitectura do Instituto Superior Técnico. Trata-se de um Parecer da Avaliação da Qualidade do Projecto de Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel, previsto no âmbito dos números 1 e 2 do artigo 18º do Decreto-Lei nº 159/2014, de 17 de Outubro. O Parecer é elaborado pela FUNDEC (Prof António Trigo Teixeira) do Núcleo de Sistemas Fluviais e Marítimos. O estudo e análise realizados têm em vista verificar se a informação da candidatura deste “projecto de grande dimensão” é exhaustiva, exacta e coerente e se está de acordo com a legislação aplicável. O Parecer está enquadrado pelas Especificações Técnicas aceites pela FUNDEC quando da realização do contrato para a sua realização.

A FUNDEC quer deixar registada a colaboração que recebeu da Agência para o Desenvolvimento e Coesão I.P. e do Promotor, a Portos dos Açores, no fornecimento de todos os elementos considerados necessários. À Porto dos Açores agradece-se também a organização e acompanhamento da visita ao Porto de Ponta Delgada, realizada em 16 de Outubro de 2017, no âmbito da preparação do presente Parecer, e a reunião de trabalho realizada.

Lisboa, Outubro de 2017



António Trigo Teixeira

Professor Associado do IST

*Departamento de Engenharia Civil, Arquitectura e Georecursos
Núcleo de Sistemas Fluviais e Marítimos*

1. Introdução. Aspectos Metodológicos.

Para a avaliação da qualidade do projecto “Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel” foi cumprido o que se estabelece na Parte II - Especificações Técnicas - fixadas pela Agência para o Desenvolvimento e Coesão I.P, onde se refere, que deve ser verificado que a informação constante da candidatura: “cumpre os requisitos de exaustividade, exactidão e coerência das informações” (Ver Anexo).

Dado que o documento fundamental a avaliar, quanto à qualidade, é a Análise Custo Benefício do Projecto - ACB, foi necessário estabelecer um padrão, a partir do qual é avaliada a qualidade do projecto. Nesta conformidade foi utilizado o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207 e complementarmente o “Guide of Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Regional and Urban Policy, December 2014” da Comissão Europeia, de ora em diante referido como Guide CBA 2014. Este documento apresenta ainda uma “checklist” que pode ser usada para a verificação da qualidade. “*A checklist that can be used as useful tool for checking the quality of a CBA*”

Perante a extensão dos dois documento principais a avaliar, a ACB e o Formulário de Candidatura, e uma vez que a sua estrutura obedece a um formato pré-estabelecido fixado pelas normas comunitárias, optou-se por fazer a avaliação da qualidade capítulo a capítulo usando a referida “checklist” para se apresentar depois ainda as conclusões. No fundo, a ACB de um grande projecto deve incluir os seguintes elementos: 1. - Apresentação do Contexto; 2. - Definição de Objectivos; 3. - Identificação do Projecto; 4. - Resultado dos Estudos de Viabilidade, incluindo uma análise da procura e das soluções; 5. - Análise Financeira; 6. - Análise Económica e 7. - Avaliação de Riscos.

É óbvio que avaliação de qualidade efectuada não se esgota aqui, tendo sido consultados os estudos de base e viabilidade, vertidos na Análise Custo Benefício (ACB), sempre que tal se revelou necessário. Foi também realizada uma visita ao Porto de Ponta Delgada nos Açores, onde decorre a obra objecto da candidatura e realizou-se uma reunião de trabalho com o Promotor, a Portos dos Açores S.A. para esclarecimento de dúvidas suscitadas pela leitura dos documentos. Foram também fornecidos pelo promotor elementos complementares dos estudos de viabilidade e dos projectos técnicos de execução das obras.

A análise que se segue utiliza dados constantes dos dois seguintes documentos principais:

- Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel – Análise Custo Benefício. Junho de 2017. Empresa Fundo de Maneio. *Referido doravante como ACB.*
- Comprovativo do Projecto de Grande Dimensão da Candidatura POCI-04-2655-FC-000002. Designação da Operação: Requalificação do Porto de Ponta Delgada - Ilha de São Miguel 18-98-2017. *Referido doravante como Formulário da Candidatura.*

2. Visita ao Porto de Ponta Delgada. Ilha de São Miguel

2.1 Introdução.

No âmbito deste Parecer e a pedido da FUNDEC, realizou-se uma visita ao Porto de Ponta Delgada no dia 16 de Outubro de 2017. A visita teve como finalidade verificar no próprio local o estado das obras em curso e já finalizadas, obras estas incluídas no cronograma do Projecto de Requalificação do Porto. A visita durou cerca de 3h entre as 9:00h e as 12:00h. Estiveram presentes pela parte do Promotor a Porto dos Açores: o Dr Paulo Santos, o Engº Filipe Mendonça e a Drª Marília Salvador, pela FUNDEC o Prof António Trigo Teixeira.

A visita abrangeu toda a infraestrutura portuária: a zona dos acessos e da Av. Kopke onde a empreitada está concluída; zona do molhe de abrigo no chamado “cotovelo” onde decorre a empreitada de reforço com recuperação de blocos cúbicos Antifer, o reperfilamento do molhe e colocação de novos blocos de acordo com previsto no projecto técnico. Foi referido que os trabalhos decorrem de acordo com o cronograma, tendo o controlo de qualidade “rejeitado no início alguns blocos” situação que foi ultrapassada em conjunto com o empreiteiro. Na Figura 1 mostra-se o equipamento mobilizado de grande capacidade que opera sobre a superestrutura do molhe e que obrigou à construção de um caminho de rolamento novo.

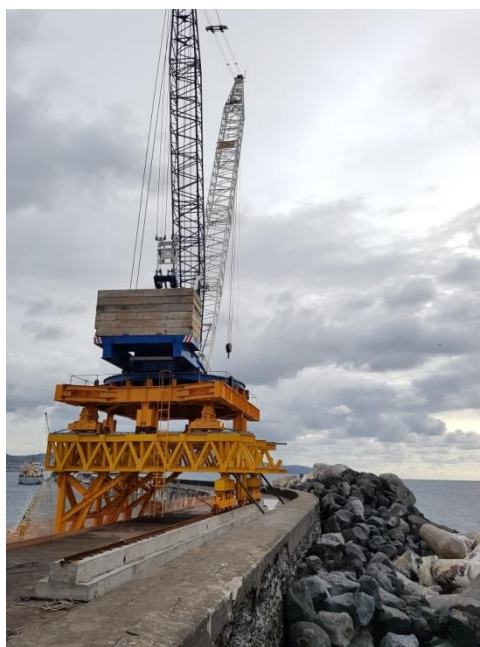


Figura 1 – Porto de Ponta Delgada - Açores. Empreitada de reforço do molhe de abrigo. Zona do “cotovelo” do molhe. Foto de 16 Out 2017.

Na Figura 2 mostra-se um aspecto dos blocos cúbicos Antifer já recuperados do perfil existente, para inspecção e possível reaproveitamento no manto de protecção do molhe como previsto no projecto.

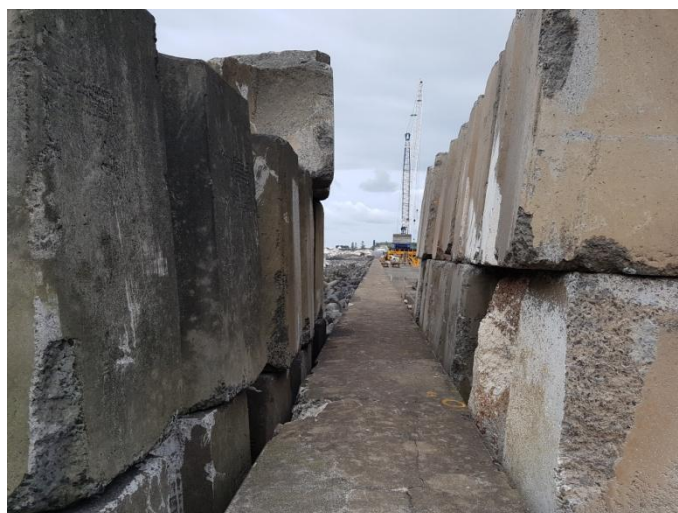


Figura 2 – Porto de Ponta Delgada - Açores. Requalificação das Infraestruturas Portuárias. Empreitada de reforço do molhe de abrigo. Zona do “cotovelo” do molhe, remoção de blocos cúbicos Antifer. Foto 16 Out 2017.

A visita prosseguiu pelo muro cortina, cuja reabilitação está também prevista, pelo terrapleno e pela frente cais existente. Foi possível verificar o mau estado geral destas infraestruturas, em particular, do pavimento do terrapleno e das caleiras técnicas. De referir que está prevista no projecto a subida da cota do coroamento do cais e do terrapleno, sendo esta medida muito importante de adaptação às alterações climáticas. A subida do nível do mar e a sobrelevação de origem meteorológica (“storm surge”) causam já, no presente, dificuldades operacionais ao porto, pois o terrapleno é frequentemente invadido pela água da bacia portuária.



Figura 3 – Porto de Ponta Delgada - Açores. Requalificação das Infraestruturas Portuárias. Armazéns a demolir no âmbito do Projecto de reabilitação das Infraestruturas. Foto 16 Out 2017.

A Figura 3 mostra uma imagem do antigo armazém do porto que será demolido no âmbito do novo “layout” portuário, que responde ao crescimento da carga contentorizada e à diminuição do volume de carga geral.

Houve ainda a oportunidade de visitar a zona de armazenamento dos blocos numa área de jurisdição portuária, a poente do porto, e o estaleiro de fabrico nas proximidades da cidade de S. Miguel.

A impressão que fica da visita é que os trabalhos decorrem como o previsto no cronograma e que existe uma boa articulação entre os empreiteiros a fiscalização e o dono da obra (a Portos dos Açores). Fica também a ideia que foram mobilizados equipamentos e outros meios para assegurar uma eficiente remoção/colocação de blocos de grande tonelagem no manto do molhe (empreitada em curso).

2.2 Reunião de Trabalho.

Ao início da tarde do mesmo dia 16 de Outubro de 2017, houve uma reunião de trabalho em gabinete (no edifício administrativo do porto), onde estiveram presentes os intervenientes na visita técnica. A reunião serviu essencialmente para esclarecer dúvidas que o Perito tinha sobre alguns aspectos técnicos do Projecto de Reabilitação, sobre a justificação de algumas das opções tomadas, e sobre o documento da Análise Custo Benefício (ACB) entregue com a Candidatura.

3. Análise Custo Benefício (ACB)

3.1 Introdução.

No que se segue avalia-se a qualidade do documento “Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel. Análise Custo-Benefício, Junho de 2017, seguindo fundamentalmente o que é fixado no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207 e complementarmente as recomendações do Guide CBA 2014 da Comissão Europeia.

3.2 Apresentação do Contexto.

A ACB do projecto deve descrever o contexto social, económico, político e institucional em que se insere. Os aspectos chave que deverão ser incluídos são:

- As condições sócio-económicas do país/região relevantes para o projecto, incluindo as tendências demográficas, o crescimento esperado do PIB, condições do mercado de trabalho, tendências do desemprego;
- Políticas e aspectos institucionais, incluindo políticas económicas existentes e planos de desenvolvimento, organização e gestão dos serviços a ser oferecidos com o projecto, bem como a capacidade e qualidade das instituições envolvidas;
- A capacidade actual da infraestrutura, incluindo dados sobre os serviços que oferece, custos de operação, tarifas e outras taxas pagas pelos utilizadores se as houver;
- Outras informações e estatísticas que são relevantes para melhor compreender o contexto, por exemplo, a existência de questões ambientais, ou de autoridades ambientais que provavelmente possam intervir;

- A percepção e expectativa da população em relação ao serviço prestado pela infraestrutura/projecto, incluindo as posições tomadas por organizações da sociedade civil.

No fundo, com a descrição do contexto verifica-se se o Projecto é apropriado ao contexto em que se insere.

A ACB dedica sessenta e cinco páginas (págs 10 a 75) à apresentação do contexto em que se insere o projecto. Esta apresentação subdivide-se por sua vez em quatro áreas (ver texto da ACB): 1.1 Caracterização Sócioeconómica da Região Autónoma dos Açores; 1.2 Enquadramento Político Estratégico do Projecto; 1.3 Situação de Referência das Infraestruturas e Serviços e 1.4 Expetativas da Comunidade Regional e Local.

De imediato se verifica que a ACB está bem organizada de acordo com o formato estabelecido no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207. A caracterização socioeconómica da Região Autónoma dos Açores é feita com base numa descrição geográfica, climática e geológica da região que a classifica bem como região ultraperiférica (RUP) da União Europeia (UE). Há ainda referência à possibilidade de ocorrência de Tsunamis, referência com pouco interesse porque não será usada. É posta em evidência a importância do transporte marítimo no contexto do arquipélago na importação/exportação de bens e transporte de passageiros. Para caracterizar a situação demográfica são utilizados os Censos (2001-2011) concluindo-se que a população residente na RAA variou de + 2,1%. A região acompanha a tendência do resto do país, que é de envelhecimento geral da população, mas comparativamente apresenta uma população ainda relativamente jovem, o que é importante para o projecto, pois perspectiva uma renovação da população activa no médio longo prazo.

A criação de riqueza e a situação do emprego são avaliadas na ACB com os indicadores do PIB e da taxa de desemprego. São apresentados dados de fontes credíveis como o EUROSTAT e o INE. O PIB (2015) per capita é de (15.383 €), na região, atingindo já 89% do valor nacional, valor que era de 81% em 2000, não obstante já tivesse havido valores mais elevados. Conclui-se também, que em paridade de poder de compra (PPC), o PIB per capita da RAA mantém-se abaixo dos 75% da média da EU a 28, sendo a região classificada como das menos desenvolvidas no espaço comunitário. Contudo e curiosamente, o rendimento disponível per capita tem crescido sempre entre 2000 e 2014, passando de 8.066 € para 11303 euros, o que corresponde a um aumento na qualidade de vida na região.

Depois é feita uma análise ao Valor Acrescentado Bruto – VAB por tipo de actividade concluindo-se que o Terciário representa cerca de 78% (dados preliminares de 2015), sendo a administração pública que gera maior VAB na região. Assiste-se assim a uma terciarização da economia regional.

A análise do emprego é feita através da população empregada entre 2000 e 2016 com base em dados do INE e da SREA (Serviço Regional de Estatística dos Açores). O número de indivíduos empregados atingiu um pico em 2009, caíndo abruptamente até 2013, para recuperar desde então. A taxa de desemprego no primeiro trimestre

de 2017 situa-se nos 9.3%, sendo da mesma ordem de grandeza da taxa nacional. A terciarização da economia é mais uma vez confirmada pela distribuição do emprego pelos sectores de actividade. O terciário representa cerca de 75% do emprego. O turismo é apresentado como actividade de grande potencial, mas reconhece-se que carece ainda de alguma qualificação. Pode assim concluir-se que a apresentação socioeconómica feita na ACB é exaustiva e completa nos aspectos que interessam ao projecto estando de acordo com o que estabelece o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207.

Seguidamente são revisitados aspectos institucionais e políticas de desenvolvimento do sector dos transportes implementadas na RAA pelos últimos governos. É apresentado uma lista de medidas, sendo as que mais interessam as que dizem respeito ao transporte marítimo tanto de mercadorias como de passageiros. Entre elas contam-se: o ressurgimento do transporte marítimo de passageiros entre ilhas da RAA; a criação de condições para o desagravamento dos fretes marítimos; promoção dos portos junto dos principais mercados dos turismos de cruzeiro e reparação, reabilitação e construção de diversas infraestruturas portuárias da RAA. Complementarmente, também é referido o transporte aéreo, que mudou muito com a chegada das companhias low-cost e que indirectamente tem um papel importante de arrastamento em toda a actividade económica.

O transporte marítimo é caracterizado com estatísticas várias estando dividido em: transporte marítimo de passageiros, de viaturas e de mercadorias. É posta em evidência de forma exaustiva e clara o papel central que desempenha o Porto de Ponta Delgada na logística do transporte marítimo da RAA. Basta dizer que: “ *o transporte de mercadorias na cabotagem insular (transporte realizado entre portos do Continente e os portos dos Açores e entre estes) é assegurada de forma livre por três armadores principais (...). Na paragem no Porto de Ponta Delgada é descarregado o principal volume de mercadoria (...) sendo colocado nos navios outra carga destinada às restantes ilhas*”. Acessoriamente são apresentados estatísticas para o turismo, principalmente para os navios de cruzeiro, verificando-se o aumento do número de escalas no Porto de Ponta Delgada, nos últimos anos, o que mostra a importância do Porto também para esta actividade.

Seguidamente é feito um enquadramento político-estratégico do projecto dando resposta ao que se exige no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207: “Aspectos políticos e institucionais, incluindo as políticas económicas e os planos de desenvolvimento, organização e gestão dos serviços a ser oferecidos com o projecto, bem como a capacidade e qualidade das instituições envolvidas”. Neste ponto a ACB apresenta informação geral sobre o transporte marítimo e a sua importância para a RAA, realçando o que já se tinha afirmado anteriormente. Mas o que é importante é que se refere que o Plano Integrado de Transportes dos Açores (PIT), elaborado pelo Governo Regional, não só reconhece a importância do transporte marítimo na Região, como preconiza o investimento na requalificação do Porto de Ponta Delgada consagrado na Medida 20 e Medida 22 do PIT, ou seja, o projecto integra-se claramente nos planos de desenvolvimento do Governo Regional. Complementarmente, refere-se que os aspectos ambientais estão acautelados porque o referido PIT foi objecto de uma Avaliação Ambiental Estratégica “*dados os objectivos de redução do impacte ambiental do próprio plano e da importância da*

sustentabilidade para toda a região”. É também demonstrada a adequação do investimento na requalificação do Porto de Ponta Delgada aos propósitos do desenvolvimento regional através de exemplos do papel que esta infraestrutura desempenha na logística do transporte marítimo inter-ilhas e com o exterior.

A situação de referência e a capacidade das Infraestruturas e Serviços do Porto de Ponta Delgada são apresentadas pormenorizadamente, operando-se a descarga de mercadorias às segundas e terças-feiras e a carga à sexta. No que se refere as mercadorias são movimentados principalmente, granéis líquidos, granéis sólidos, contentores e carga geral. São apresentadas estatísticas para as operações diárias de mercadorias e passageiros e para a tonelagem de mercadoria movimentada. Quanto à qualidade do serviço prestado pelo porto, o documento não é muito claro, pois se por um lado se afirma que: “apresenta uma boa qualidade de serviço” por outro lado são enumeradas muitas limitações operacionais, lacunas físicas e do estado de conservação da infraestrutura. De facto, foi-nos dado observar, pela visita efectuada, o seu mau estado de conservação.

Quanto aos custos operacionais do porto, o peso maioritário está nos gastos com pessoal que representam cerca de 73%, estando os restantes 27% em fornecimento de serviços externos. Note-se, por exemplo, que os serviços de vigilância e segurança do porto não estão incluídos nos custos com pessoal, o que faria aumentar ainda mais aquele valor. Os valores apresentados para os anos de 2013 a 2016 mostram custos operacionais que se situam um pouco acima dos 7 000 000 €. As receitas de exploração são apresentadas desagregadas por tipo de serviço prestado pelo porto para o período 2013 a 2016. Pode verificar-se que as receitas de exploração equilibram os custos operacionais havendo excedentes, com excepção de um único ano de 2016.

Depois é feita uma descrição do estado da infraestrutura nas suas várias componentes: molhe de abrigo, terrapleno, cais e edifícios. No que se refere ao molhe de abrigo os aspectos principais são a necessidade de reforço do manto exterior e do muro cortina. O terrapleno portuário necessita de pavimentação e de infraestruturação das redes. O cais apresenta várias “locas”, erosão da fundação e desalinhamentos vários. Não são referidas aqui questões ambientais.

Quando à *“percepção e expectativas da população em relação ao serviço prestado pela infraestrutura/projecto, incluindo as posições tomadas por organizações da sociedade civil”*, a ACB refere que a Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada e a Cooperativa Porto de Abrigo (organização de produtores de pesca) têm alertado para as carências existentes no porto e para a necessidade de uma intervenção de requalificação das infraestruturas. Adicionalmente a NATO, que também utiliza o Porto (na chamada parte militar) reconhece: “absoluta necessidade de intervenções estruturais” financiando integralmente uma outra intervenção no porto, independente da que é objecto da Candidatura. Refere-se ainda que, o cidadão comum entende que existe uma necessidade de requalificação do Porto, mas esta afirmação deverá ser entendida mais como a percepção do que os promotores sentem como a preocupação da população.

Em suma, é-se de parecer que a ACB do projecto de requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de S. Miguel, apresenta de forma exaustiva, exacta e

coerente a informação que é requerida no capítulo “Apresentação do Contexto” conforme o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207. Complementarmente, a apresentação do contexto passa também todos os aspectos da “checklist” do Guide CBA 2014 da EU. Este parecer foi formado com base na leitura e análise do capítulo de “Apresentação do Contexto” e ainda com a visita efectuada ao local.

3.3 Definição de Objectivos

O objectivo é o de: “criar condições favoráveis ao desenvolvimento e elevação competitiva da actividade económica da RAA.” Os investimentos previstos para o Porto de Ponta Delgada têm como objectivo, segundo a ACB: *“cumprir a estratégia definida para o sector dos transportes procurando potenciar a sua capacidade de criação de valor, o serviço às populações e o reforço da coesão interna do arquipélago. Refere-se que neste âmbito: a Prioridade de Investimento 7.1 do Programa Operacional e Competitividade (Compete2020), destinada às Redes Europeias de Transportes, visa tornar todo este sistema mais eficiente e inclui intervenções nas infraestruturas dos portos dos Açores, destacando-se, com relevância para este projecto, o Porto de Ponta Delgada.*

Como já foi referido anteriormente e se exige no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207, mostra-se a relevância do projecto, pois que este se insere nos investimentos de política da União Europeia que visa melhorar as redes transeuropeias de transportes.

Outro aspecto fundamental quando se fala de objectivos é a definição de indicadores (ou métricas) que permitam saber se os objectivos serão atingidos. No presente caso é referido que a intervenção no Porto de Ponta Delgada deverá contribuir para: “o indicador de resultado da Prioridade de Investimento 7.3 **“Volume de mercadorias movimentadas nos portos da Região Autónoma dos Açores**, conforme implícito nas definições do COMPETE2020 e explícito no Aviso nº01/RAIT/2016. A meta prevista para este indicador para o conjunto da Região situa-se, no ano de 2023, entre as 2300 e as 2400 mil toneladas de mercadoria movimentada. Ou seja, tal como se exige nas boas práticas, a CBA apresenta uma meta que permitirá aferir se os objectivos serão ou não atingidos. Não haverá dúvidas que o Porto de Ponta Delgada deverá dar um contributo importantíssima, dado o papel de “hub” que desempenha no sistema logístico marítimo/portuário dos Açores. As melhorias a introduzir no Porto de Ponta Delgada contribuirão, segundo os promotores, para que o objectivo seja atingido. Contudo não seria necessário, como se fez na ACB, incluir neste ponto a descrição das intervenções a realizar.

Em resumo, pode dizer-se que a definição de objectivos está completa, e os objectivos quantificados, pois emanam de outros documentos de política de desenvolvimento regional e comunitário. O que importa é o aumento de volume de mercadorias a movimentar nos portos dos Açores, ou seja, a questão está identicada e há um plano para lhe fazer face. O Projecto é relevante. É-se de opinião que a definição de objectivos está feita de forma exaustiva, exacta e é coerente com os demais documentos de política de transportes para a Região.

3.4 Identificação do Projecto

No capítulo da identificação do projecto o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207 estabelece que devem ser incluídas três componentes: a) A componente física e actividades que serão implementadas para atingir os objectivos definidos; b) Quem é o promotor do projecto, qual a sua capacidade técnica, financeira e institucional; c) A área de impacto e quem são os beneficiários.

O documento ACB em análise está organizado por forma a responder a estas três questões. A componente física do projecto consiste na realização de obras de reabilitação do porto de Ponta Delgada que implicam também algumas alterações ao “layout” geral portuário. As obras a realizar encontram-se bem descritas, no entanto, dado que a ACB não apresenta nenhuma figura, tanto do porto existente como do porto requalificado (depois das obras), foram solicitados ao Promotor os projectos de engenharia das intervenções objecto da Candidatura. Estes elementos foram fornecidos pela empresa Portos dos Açores, na reunião de trabalho realizada em S. Miguel e são suficientes para avaliar o projecto. Foi também realizada uma visita ao porto e às obras de reforço do molhe, que já se encontravam em curso, ou finalizadas, no dia 16 de Outubro de 2017. Durante esta visita o Promotor teve oportunidade de confirmar pormenorizadamente as opções técnicas e funcionais tomadas tendo em vista atingir os objectivos a que se propõe com a intervenção, e que obviamente constam dos documentos da candidatura. A impressão que fica da visita é a de uma infraestrutura portuária muito degradada, a precisar de investimentos em obras de requalificação, para conseguir atingir o objectivo de aumento de volume de mercadorias movimentadas.

De uma forma geral pode dizer-se que as obras de requalificação objecto da candidatura contemplam:

- **Um novo layout portuário.** Prevê-se a criação de uma maior área de terrapleno por avanço em cerca de 25m de uma parte da frente do cais, reorganização das áreas de armazenamento dos contentores e restantes mercadorias, reorganização das vias internas de circulação de veículos, demolição e realocação de edifícios, criação de uma rampa Ro-Ro, criação de novas bacias de rotação e manobra, reorganização da portaria e do sistema viário de acesso ao porto;
- **Reforço do Molhe e reabilitação do muro cortina.** Prevê-se uma intervenção no molhe em três zonas: no chamado cotovelo, tendo em vista repor blocos que tinham sido deslocados ou removidos durante os temporais; entre os perfis P116 e P106 (ver desenhos do projecto) tendo em vista recarregar o trecho com tetrápodos e a criação de uma berma em enrocamento na parte superior, para redução do galgamento; também na zona do extradorso do molhe que corresponde à localização do novo PT, para diminuir os galgamentos nesta zona.
- **Novo cais em caixotões.** Prevê-se a construção de um novo cais em frente do cais existente que permitirá a obtenção de fundos de serviço de -12 e -10m

(ZH) devidamente dotado de acessórios. A cota de coroamento será mais alta do que actualmente existente;

- **Remodelação Geral das redes.** Prevê-se uma remodelação geral das redes do porto e a construção de novas caleiras e da introdução de uma rede de incêndio
- **Demolição de edifícios e construção de novos edifícios.**
- **Pavimentação geral do terrapleno.**

Importa salientar que o conjunto do novo cais e do terrapleno terão uma cota superior à actual em quase 70 cm. Trata-se de um aspecto muito importante de adaptação do projecto à subida do nível do mar e às alterações climáticas. Note-se que parte do terrapleno actual é já invadido com alguma frequência pela água do mar da bacia portuária.

O projecto das obras foi realizado por empresa de consultores de engenharia especializada em obras marítimas em estreita colaboração com o Promotor. As soluções encontradas afiguram-se adequadas ao aumento da capacidade do porto, para deste modo atingir o objectivo fixado no projecto de “movimentar um maior volume de mercadorias”.

Em segundo lugar, o Promotor ou organismo reponsável por todo o projecto está bem identificado. O Promotor é também responsável por todo o processo de planeamento, execução e operacionalização. Trata-se da **Portos dos Açores, S.A.** De acordo com o Decreto Legislativo Regional nº24/2011/A de 22 de Agosto de Agosto de 2011, a Porto dos Açores é detida em 100% pela RAA, através da Direcção Regional do Orçamento e Tesouro, portanto incluída na esfera da gestão pública.

É também reforçado que o modelo de gestão/negócio do Porto de Ponta Delgada não sofrerá alteração após a implementação do investimento objecto desta candidatura. Depois, são apresentados elementos vários que permitem compreender melhor a forma como a Portos dos Açores se organiza (organigrama) e quem são os seus corpos gerentes. É feita menção ao Relatório de Contas de 2016 para referir uma situação líquida superior a 212 milhões de euros e de um fundo de maneio positivo superior a 2,5 milhões de euros.

Do ponto de vista da área servida pelo projecto a questão está bem identificada no relatório da ACB. Primeiramente a cidade de Ponta Delgada e a ilha de S. Miguel e depois todas as ilhas do arquipélago da RAA dos Açores. Como já se viu anteriormente, praticamente toda a totalidade da carga importada e exportada nas ilhas dos Açores passa pelo Porto de Ponta Delgada.

Portanto, mais uma vez o projecto está identificado de forma exhaustiva e exacta havendo coerência entre o documento da ACB e os projectos técnicos que os suportam.

3.5 Resultados dos Estudos de Viabilidade, Análise da Procura e Opções.

A Análise Custo Benefício – ACB - está organizada, neste ponto, como se fixa no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207. O que a ACB apresenta são os resultados ou conclusões de outros estudos realizados no âmbito da elaboração do projecto e Candidatura. Sempre que se julgou necessário esses estudos foram consultados.

A avaliação da procura da movimentação de mercadorias no Porto de Ponta Delgada (demand analysis) é avaliada com base em três cenários que foram designados por: cenário mais provável, cenário pessimista e cenário optimista. O cenário mais provável é desenhado com base na dinâmica actual do mercado regional e admitindo (com base em dados históricos) que o Porto de Ponta Delgada continuará a representar 63% desse total. Este cenário considera um crescimento mínimo durante a realização das obras, o que se nos afigura prudente, para depois considerar que o crescimento (a partir de 2021, ano de início de operação do Projecto) se fará de acordo com a previsão do crescimento da economia nacional prevista pelo Banco de Portugal, corrigida pelo PIB regional. À falta de outros indicadores que permitam fazer uma previsão mais fina, a hipótese parece-nos plausível. Os cenários pessimista e optimista são variações em torno do cenário mais provável, admitindo que as coisas correm pior ou melhor na economia.

Para fazer face ao aumento da procura da movimentação no Porto de Ponta Delgada são apresentadas na Análise Custo Benefício várias opções (options analysis): Opção 1 - que consiste em não investir; Opção 2 - Do minimum (fazer o mínimo) com três variantes (solução 1, 2 e 3), Opção 3 – Investimento na Requalificação do Porto e Opção 4 – Construção de um Novo Porto em Santa Clara. As várias opções são descritas do ponto de vista das obras a realizar e do impacto que terão no indicador de resultados que, relembre-se, é o aumento da movimentação de mercadorias no Porto. É feita uma avaliação das quatro opções para se concluir que apenas a Opção 3 é satisfatória. De facto o Porto precisa de ser reabilitado e por isso a primeira Opção não faz sentido, sendo de imediato afastada. Na Opção 2 far-se-ia apenas o reforço do molhe de abrigo (em maior ou menor extensão), o que aumentaria as condições de abrigo do terrapleno portuário, mas dificilmente aumentaria a capacidade do porto. A Opção 3 (a escolhida) prevê uma intervenção no molhe, no cais, e no layout geral portuário assegurando um aumento de capacidade de movimentação de carga no porto. A Opção 4 que considerava a construção de um novo porto, noutra localização, não foi considerada satisfatória. De facto, a construção de um porto de raiz coloca questões muito difíceis de resolver, de estabilização das obras de abrigo portuário no curto e médio prazo, para além de ser desadequada face à realidade local. Pode afirmar-se que foram procuradas, estudadas e apresentadas em profundidade várias opções para atingir o objectivo do projecto, comparadas entre si e avaliadas do ponto de vista do impacto previsto no indicador de resultados.

Os projectos têm que avaliar os impactos ambientais e adaptar-se às alterações climáticas (environment and climate change considerations). A ACB refere que apenas uma das componentes do investimento previsto, o reperfilamento do muro-

cais, exige a realização de um estudo de Impacte Ambiental, o que é verdade. Por outro lado, o projecto não se situa em área de conservação da natureza, ou seja, está fora da Reserva Ecológica Regional, não se situa em sítio da Rede Natura 2000, nem integra o Parque Natural da Ilha de São Miguel. Quanto aos impactes ambientais, serão negativos e temporários durante a fase de construção e positivos durante a fase de exploração. Esses impactes positivos far-se-ão sentir na água, na melhoria da qualidade do ar, na redução do ruído e na sócio-economia. Outra questão muito importante, que é valorizada, é a da adaptação do projecto às alterações climáticas. Um molhe de abrigo mais robusto e em melhores condições de conservação estrutural permitirá fazer face a uma possível alteração da frequência, intensidade e duração dos temporais. Mas, o que é mais importante, e não é referido na ACB é que se prevê que a cota de coroamento do novo cais e do terraplino seja superior à actual em cerca de 0,70 m, fazendo-se assim face à subida do nível do mar e a fenómenos de “storm surge”, sobrelevação do nível do mar de origem meteorológica (vento e abaixamento de pressão atmosférica).

A ACB deve fazer referência aos projectos de engenharia (technical design), ter uma estimativa de custos (cost estimates) e um cronograma relativo às diferentes fases de implementação do projecto (implementation schedule). No âmbito do presente Parecer foram consultados os projectos de engenharia (disponibilizados pelo Promotor) sempre que se revelou necessário. Em particular, foi analisado o novo layout portuário, o projecto de reforço do molhe de abrigo e de reperfilamento do cais. As soluções adoptadas correspondem a soluções correntes de engenharia para este tipo de obras e estão suficientemente estudadas e pormenorizadas nos desenhos de projecto. A ACB apresenta (cost estimates), como seria de esperar, o custo total do investimento na Requalificação do Porto de Ponta Delgada de 43.422.862,82€ a preços correntes, ou de 42.010.668,90€ se se considerarem preços constantes, repartindo-se pelas três componentes da seguinte forma: 33.809.480,96€ para o novo cais e terraplino; 9.162.554,26€ para o reforço do molhe e 428.327,6€ para o reordenamento do acesso ao Porto. Esta estimativa não levanta questões, pois baseia-se em valores facturados, contratualizados e valores de mercado para obras similares. No que respeita ao cronograma de implementação (implementation schedule) o documento da ACB apresenta a Tabela 11 (pág 141) onde se pode ver que o projecto será implementado ao longo de oito anos (2014-2021) sendo o ano de 2021 apenas dedicado à revisão de preços. Da visita efectuada ao Porto em Outubro de 2017 pode observar-se que o cronograma se encontra a ser cumprido. Está já finalizada a empreitada da reformulação de acesso ao porto e em curso, como se previa no cronograma, a empreitada de reforço do molhe. De referir, que toda a operação de requalificação do porto está enquadrada no Plano Integrado de Transportes dos Açores e que resultou de contratos programa firmados entre o Governo dos Açores e o Promotor (a Portos dos Açores).

Mais uma vez se pode atestar a exaustividade, exactidão e coerência da informação apresentada.

3.6 Análise Financeira.

A Análise Financeira incluída na ACB emana de um estudo de base próprio – Requalificação do Porto de Ponta Delgada – Ilha de S. Miguel Açores, Estudos e

Viabilidade Económico Financeira, Junho de 2017, que faz parte dos documentos da candidatura e que foi consultado sempre que surgiram aspectos que necessitavam de clarificação. O documento da ACB apresenta uma súmula, essencial para verificar, se a análise está de acordo com o preceituado no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207. A Análise Financeira obrigou ao estabelecimento de um conjunto de premissas e pressupostos que são apresentadas logo de início. Entre os quais se contam:

- A análise é feita a preços constantes referida a 2017, ano da candidatura da operação COMPETE2020.
- Foi assumida uma taxa de actualização financeira de 4,0%, conforme o nº3 do artigo 19º do Regulamento Delgado (EU) nº480/2014 da Comissão, de 3 de Março;
- Foi considerado um horizonte para a análise financeira de 25 anos (2014 a 2038);
- Foi considerada uma vida útil de 100 anos para as construções e de 12 anos para os equipamentos portuários;
- O período de referência para a análise financeira (25 anos) é inferior ao período de vida útil máxima do investimento o que deu lugar ao apuramento de um valor residual reportado ao ano de 2038;
- A evolução real dos preços das receitas diretas operacionais e dos preços relativos aos custos operacionais foi considerada nula até ao final do período de referência.

Estes pressupostos afiguram-se corretos e suportados.

A análise financeira deve considerar o valor dos investimentos iniciais para as obras de reabilitação do porto, os investimentos de substituição (equipamentos) e o valor residual do projecto, calculado no final do período de referência. A ACB apresenta a Tabela 14 – Escalonamento financeiro anual do projecto por rubrica, a preços constantes de 2017 (pág 148). O total é de 42010668.92€. Para a substituição do equipamento (básculas portuárias ao final de 12 anos) considera-se o valor de 55000€ (igual ao do valor da compra inicial). O valor residual do projecto foi estimado em 333935,66€ e está reportado ao ano de 2038 (actualização em perpetuidade dos cash-flows que se prevê venham a ser gerados após aquele ano). De notar que às três componentes do investimento já referidas (molhe, cais e acessos) se somou uma rubrica de outros, para cobrir os custos relativos aos Estudos Económicos e Financeiros. A tabela de escalonamento financeiro é compatível com o cronograma das obras já realizadas e a realizar para requalificação do Porto.

No que se refere à determinação dos custos e proveitos operacionais, a hipótese feita é que a sua estrutura não se alterará de modo significativo, o que se nos afigura correcto. Assim são os valores históricos que serão utilizados (provenientes dos centros de custos analíticos da operação do Porto de Ponta Delgada). Os custos operacionais estão arrumados em duas grandes rubricas: Recursos Humanos e Fornecimento de Serviços Externos. O porto reabilitado manterá o quadro de pessoal (75 funcionários), o que se compreende, pois conseguirá movimentar mais carga pela melhoria das condições operacionais obtidas. Quanto aos custos relativos ao Fornecimento e Serviços externos estão bem contabilizados. Uns dependem do volume de mercadoria a movimentar enquanto outros são independentes dela. Os

proveitos operacionais estão ligados a todos os serviços que o porto presta às embarcações e como tal estão ligados ao aumento da carga movimentada em relação à situação sem investimento. A ACB apresenta a Tabela 16 – Proveitos Operacionais Incrementais (pág 154) para os anos de 2021, 2022 e 2023 admitindo-se que a partir desse ano se mantenham constantes, pois foi atingido o objectivo. De notar que aos proveitos acresce o obtido com o serviço de báscula (inexistente na situação sem investimento). Trata-se claramente de previsões que estão de acordo com o cenário mais provável adoptado.

As fontes de financiamento estão identificadas de acordo com o investimento elegível entre 2014 e 2020. Tem-se um financiamento comunitário através do programa COMPETE2020 e uma contribuição Pública Nacional da Região. A comparticipação do COMPETE2020 é esperada a partir de 2017. A Tabela 18 da ACB (pág 156) mostra como se reparte o financiamento entre as duas entidades ao longo dos anos de operação como determina o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207.

Outro aspecto mandatário é o da análise da rentabilidade financeira. A rentabilidade financeira de um investimento é avaliada calculando o Valor Atual Líquido Financeiro e a taxa de rentabilidade financeira do investimento (VALF(C) e TRF(C)). Na designação do Guide CBA 2014, FNPV(C) “Financial Net Present Value ” e FRR(C) “Financial Rate of Return of Investment”. Estes valores são apresentados na Tabela 19 – Indicadores de Rentabilidade Financeira (pág. 157) da ACB usando a terminologia inglesa. Não há possibilidade de confusão porque está feita a correspondência.

Como seria de esperar, da análise do VALF(C), tem-se que o projecto não consegue remunerar o investimento à taxa do custo de oportunidade do capital (4%), gerando um valor actualizado líquido negativo de cerca de -34,7 milhões de euros e uma taxa de rentabilidade financeira TRF(C) de -17,38% (taxa interna de rentabilidade). Na óptica do investimento com o apoio da subvenção (subsídio), o projecto continua a apresentar uma TIR (TRF/K) negativa de cerca de -8,81%. Nestas condições, o projecto está em condições de poder solicitar a contribuição dos Fundos.

A viabilidade financeira (sustentabilidade) do projecto foi também demonstrada como se exige no Anexo III Regulamento de Execução (EU) 2015/207. Pede-se que se demonstre: “ que o projeto terá todos os anos recursos financeiros suficientes e disponíveis para cobrir sempre as despesas de investimento e de funcionamento durante todo o período de referência”. Neste caso o período de referência é de 25 anos de 2014 a 2038. A análise da sustentabilidade financeira foi feita de forma prudente, considerando que nos sete anos de implementação do projecto (2014-2020) as despesas de investimento igualam o financiamento. No período de exploração (2021-2038) são considerados as receitas de exploração e os custos de exploração incrementais. Nos três primeiros anos do período de exploração (2021, 2022 e 2023) considera-se um aumento até que se atinge o objectivo de movimentação de carga, para depois nos anos remanescentes do período de referência se considerar um valor constante.

Demonstra-se ainda que o Projecto, do ponto de vista financeiro, está em condições de solicitar a contribuição de fundos estruturais da UE. O funding gap está correctamente calculado na Tabela 17 (pág 156) da ACB. Para isso foram calculadas as

receitas líquidas actualizadas e deduzidas ao custo total do investimento. O funding gap assume o valor de 0,982 o que permite chegar ao montante do apoio da EU de 35 060 396,60€ (83,4%) e da RAA de 6 950 272,3 € (16,6%) num total de investimento a preços constantes de 2017 de 42010668,9€. Em suma, pode dizer-se que o capítulo da Análise Financeira é completo, exaustivo e devidamente suportado por hipóteses de trabalho plausíveis, respondendo aos requisitos do exigido no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207.

3.7 Análise Económica.

Como se refere, e bem, no documento ACB que agora se analisa, “Com a análise económica pretende-se medir a contribuição da Requalificação do Porto de Ponta Delgada para o bem estar da sociedade” ou como menciona o Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207: “Em conformidade com o artigo 101º, nº1, alínea e), do Regulamento (EU) No 1303/2013, tem que ser incluída uma análise económica na ACB”. A análise económica deve ser efetuada com base em preços (sombra) contabilísticos constantes e tomando como ponto de partida os fluxos de caixa da análise financeira. Para o efeito devem ser consideradas:

- Correções fiscais;
- A conversão dos preços do mercado em preços contabilísticos (sombra) mediante a aplicação de fatores de conversão aos preços financeiros para corrigir distorções no mercado;
- Monetização dos impactos não relativos ao mercado (correções das externalidades);
- Atualização dos custos e benefícios estimados: depois de estimar o volume dos custos e benefícios económicos, deve ser aplicado método habitual dos fluxos de caixa atualizados utilizando uma taxa de atualização social (TAS).

O documento da ACB do Projecto encontra-se bem organizado no que se refere à Análise Económica. Quanto às correções fiscais, os imputs e outputs da análise financeira já se encontram líquidos de IVA ou quaisquer subsídios. No que respeita à conversão de preços de mercado em preços sombra é apresentada a Tabela 21 – Factores de Conversão a aplicar aos inputs do projecto, que estão devidamente justificados no documento. Quanto à monetização dos impactos não relativos ao mercado e externalidades, apresentam-se na ACB na rubrica dos Benefícios Económicos dado tratar-se de um projecto no sector dos transportes avaliadas por: Excedente de consumidor; Excedente de Produtor e Externalidades. No Excedente de Consumidor são contabilizados o “Tempo de Espera poupado pelos navios”, “Tempo poupado pelos utentes do porto” e “Diminuição dos custos operacionais dos veículos com a repavimentação e correção de estradas”. Em qualquer dos casos foi aplicada a Regra da Metade (Rule of Half), na contabilização dos benefícios, como recomendado pela Comissão Europeia. No Excedente do Produtor são contabilizadas a maior cobrança de tarifas que resultará de um maior volume de mercadorias movimentado e na obtenção de receitas incrementais para o produtor. Quanto às externalidades foram considerados: “Acidentes rodoviários nas vias reordenadas e com controlo de tráfego”; “Acidentes com pessoal no Porto” e “Redução de Ruído”. O cálculo das externalidades foi feito com base em hipóteses realistas e utilizando o “Update of the Handbook on External Cost of Transport – Final Report da Comissão Europeia de

Janeiro de 2014". Apresenta-se ainda um quadro resumo dos principais benefícios económicos do projecto – Tabela 30 (pág 176). De notar que, dos cerca de 5 milhões de euros de benefícios económicos estimados para 2023, cerca de 80% deste valor são devidos às externalidades do projecto, sobretudo à redução previsível de acidentes rodoviários.

A Análise Económica continua com a avaliação dos indicadores de desempenho económico do projecto. O documento da ACB apresenta no anexo a Tabela 1 onde se inscrevem as rubricas e os valores considerados, ano a ano, ao longo do período de referência do investimento: O Valor Actualizado Líquido Económico (VALE) ou Economic Net Present Value (ENPV) é positivo de 38,5 milhões de euros; a Taxa de Rendibilidade Económica (TRE) ou Economic Rate of Return (ERR) é de 11,88% e Racio Benefício/Custo ou B/C ratio (CBR) é superior à unidade.

Todos os três indicadores são favoráveis e indicam que o Projecto é viável para o financiamento através dos fundos estruturais. Efectivamente o Valor Actualizado Líquido Económico é positivo, a Taxa de Rendibilidade Económica de 11, 88% é maior do que o Custo de Oportunidade Social (dado pela taxa de Actualização Social de 5%, que é recomendada para o grupo de países da coesão onde Portugal se encontra) e o Rácio Custo/Benefício muito superior à unidade, o que significa que os benefícios económicos são superiores aos custos.

Os pressupostos e cálculo efectuado estão devidamente justificados e são exaustivos, os cálculos estão correctos com base nos pressupostos utilizados, e suportam-se nos estudos de base e cumprem o que é fixado no Anexo III do Regulamento de Execução (EU) 2015/207.

3.8 Avaliação dos Riscos

A ACB deve incluir uma avaliação de risco que terá em conta a incerteza que poderá afectar o sucesso do Projecto de investimento. Entenda-se por medida do sucesso o cumprimento dos objectivos do Projecto. O risco é entendido como a probabilidade de um evento vezes a sua severidade (consequências). Assim, o risco pode ser baixo porque a probabilidade é baixa ou as consequências são baixas e vice versa. A avaliação de risco deverá ser feita em quatro etapas, segundo o Anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2015/207. Estas etapas foram cumpridas no documento CBA do projecto em análise.

Na análise de sensibilidade (sensitivity analysis) avaliam-se quais as variáveis cuja incerteza mais afectam o Valor Actualizado Líquido quer financeiro quer económico, VALF e VALE. Serão consideradas variáveis críticas aquelas cuja variação em 1% faz variar o VAL em mais de 1% (as variações podem ser positivas ou negativas). O documento da ACB apresenta a Tabela 34 – Identificação das variáveis críticas (pág 187) que são, neste caso: total de mercadoria movimentada nos Açores em 2023 (e por consequência no Porto de Ponta Delgada); Valor do Investimento no projecto; taxa de crescimento anual do número de escalas no Porto de Ponta Delgada. Ainda na análise de sensibilidade são avaliados os valores máximos ou mínimos das três variáveis críticas que tornariam o VAL nulo, quer financeiro quer económico. Os

valores destes limiares são apresentados na Tabela 35 (pág 188) e não na Tabela 41 como está escrito na mesma página.

Na análise probabilística de riscos (probabilistic risk analysis), as variáveis críticas são assumidas como variáveis aleatórias com distribuições estatísticas conhecidas. A análise está muito dependente da forma como são fixadas estas distribuições. Na pág. 191 da ACB onde está escrito: “Assumiu-se que **três** das variáveis críticas seguem uma distribuição normal” devia estar escrito: “**duas** das variáveis”. As restantes variáveis (não críticas) tomam um valor constante. Seguidamente, com base num método tipo Monte Carlo é conseguido um número suficientemente grande de realizações (no presente caso 150000), o que permite estimar uma função densidade de probabilidade empírica para a VALF e para a VALE. Foi utilizado o software Oracle Cristal Ball na análise. Com base nestas distribuições é possível calcular probabilidades para que o VALF e o VALE se situem acima ou abaixo de determinado limiar. A Tabela 39 (pág. 192) da ACB mostra que a probabilidade do VALF ser negativo é de 98,49%, portanto um acontecimento certo, enquanto a probabilidade do VALE ser negativo é zero, também um acontecimento certo. É óbvio que outras probabilidades poderão ser calculadas para outros limiares.

Por fim é feita uma análise qualitativa dos riscos em que se calcula o grau de risco à custa do cálculo do produto da probabilidade do acontecimento pela sua severidade (Probability x Severity). A probabilidade dos acontecimentos foi graduada em cinco níveis crescentes de A, B, C e D e E. A severidade é também graduada em cinco níveis de I a V, ou seja haverá uma tabela de 25 (5x5) posições que cria níveis de risco classificados como de baixo, moderado, alto e muito alto (inaceitável). Por exemplo A-I é risco baixo mas já E-III inaceitável. Consoante os níveis de risco e a posição na tabela é fixado o que se deve fazer: mitigação, prevenção, prevenção e mitigação ou prevenção ou mitigação.

A tabela (Tabela 41 – Matriz de Riscos do Projecto, pág. 197), da análise de risco, contém 22 linhas para os acontecimentos adversos identificados que estão classificados em: procura, concepção, administração e contratação, aquisição de terrenos, construção, operação, financiamento, regulamentos e outros. Dos 22 acontecimentos 17 são considerados de risco baixo, 2 moderado e a 3 não se aplica a avaliação N.A. Os dois únicos acontecimentos de risco moderado estão na construção e dizem respeito a: “Inundações, deslizamentos de terras, etc” e “Descobertas arqueológicas” para os quais são apresentadas medidas de mitigação ou prevenção. Importa referir que o acontecimento “Descobertas arqueológicas” está classificado como B-II e por isso poderia ter sido classificado como de risco baixo.

Pode afirmar-se que o Promotor vê globalmente os acontecimentos que podem ter efeitos adversos no Projecto como de risco baixo. Contudo o exercício não deixa de ser importante, pois permitiu listar de forma exaustiva os acontecimentos que poderão influenciar o andamento do Projecto tanto na fase de implementação como de exploração e prever as medidas de prevenção ou mitigação necessárias. Considera-se que a informação apresentada é exaustiva, exacta na medida em que traduz a percepção de risco do Promotor e respeita o que é exigido no Anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2015/207 e coerente com os estudos de base que a suportam.

4. Formulário da Candidatura.

As Especificações Técnicas para a avaliação da qualidade de um Projecto de grande Dimensão referem que deve ser apreciado o formulário da Candidatura quanto a: Análise da Procura, Análise das Opções e Viabilidade da Opção Seleccionada, Análise Financeira, Análise Económica e Avaliação de Riscos e Análise de Sensibilidade relativas a Projectos de Grandes Dimensões. Como a candidatura foi submetida electrónicamente através do portal do Balcão 2020, o formulário da Candidatura é o Documento, em pdf, obtido no portal:

“Comprovativo do Grande Projeto da Candidatura POCI-04-2655-FC-000002. Designação da Operação: Requalificação do Porto de Ponta Delgada - Ilha de São Miguel 18-08-2017. *Formulário da Candidatura.*”

Os seis capítulos a avaliar estão presentes no formulário da candidatura electrónica referido (Pág. 9 a 16) e (Págs 16 a 29). Foi feita uma verificação podendo afirmar-se que os dados e texto do “formulário da candidatura” são coerentes com o documento da ACB – Análise Custo Benefício por nós avaliado em pormenor. Como seria de esperar, o texto do formulário reflecte fielmente o que está no documento da ACB. Quanto aos valores numéricos, que devem ser apresentados em “campos próprios” não foi encontrada nenhuma desconformidade.

5. Avaliação de Projectos de Grande Dimensão. Checklist.

A avaliação da qualidade de um Projecto de Grandes Dimensões é um trabalho de verificação exaustiva de conformidade do Projecto com os normativos aplicáveis. Nos capítulos anteriores, foi feita essa verificação. Complementarmente, foi utilizada uma “Checklist” seguindo o sugerido no Guide CBA 2014 (págs 64 e 65), para avaliar a qualidade dos projectos de grandes dimensões e as boas práticas. Esta checklist completa o trabalho, fazendo-se assim uma verificação adicional de que nenhum dos aspectos considerados chave foi deixado por analisar na avaliação de qualidade! Repare-se que a checklist se organiza sobre a forma de um questionário de resposta maioritariamente sim/não. Optou-se por deixar também o texto em língua inglesa, do original.

a) Questões Gerais:

Foi adoptada uma aproximação incremental? Sim. ☒

Has an incremental approach been adopted?

É o cenário base (sem projecto) credível? Sim. ☒

Is the counterfactual scenario credible?

Foi seleccionado um periodo de referência para o Projecto apropriado? Sim, 25 anos ☒

Has an appropriate time horizon been selected?

Foram os efeitos do projecto identificados e monetizados? Sim, ☒

Have project effects been identified and monetised?

Foram utilizadas taxas de actualização sociais e financeiras apropriadas? 4% e 5% ☒

Have appropriate financial and social discount rates been adopted?

A análise económica é feita a partir da análise financeira? Sim ☒

Does the economic analysis build on the financial analysis?

É a metodologia utilizada consistente com as recomendações da Comissão ou dos próprios Países Membros. Sim ☒

Is the methodology adopted consistent with the Commission's or Member States' own guidance?

b) Apresentação do Contexto

É o contexto social, institucional e económico descrito claramente? Sim ☒

Is the social, institutional and economic context clearly described?

Foram considerados todos os efeitos sócio-económicos mais importantes do projecto no contexto da região, sector ou país interessado? Sim ☒

Have all the most important socio-economic effects of the project been considered in the context of the region, sector or country concerned?

São estes efeitos de facto atingíveis dado o contexto? Sim ☒

Are these effects actually attainable given the context?

Há algum condicionamento importante à implementação do projecto? Não ☒

Are there any major potential constraints to project implementation?

c) Definição de Objectivos.

Tem o projecto definidos objectivos claros que resultam de uma avaliação clara das necessidades? Sim ☒

Does the project have clearly defined objectives stemming from a clear assessment of the needs?

É o projecto relevante à luz das necessidades? Sim ☒

Is the project relevant in light of the needs?

São os objectivos do projecto identificados quantitativamente por meio de indicadores e valores a atingir? Sim ☒

Are the project objectives quantitatively identified by means of indicators and target values?

É o projecto coerente com o objectivo dos fundos e os programas operacionais da EU? Sim ☒

Is the project coherent with the objectives of the Funds and the EU operational programmes?

É o projecto coerente com as estratégias nacionais e regionais e prioridades, como definido nos planos de desenvolvimento destas? Sim ☒

Is the project coherent with the national and regional strategies and priorities, as defined in their development plans?

São os meios para medir o atingir dos objectivos e a sua relação, se existe alguma, com as metas dos programas operacionais indicadas? Sim ☒

Are the means of measuring the attainment of objectives and their relationship, if any, with the targets of the operational programmes indicated?

d) Identificação do Projecto

Constitui o projecto uma unidade auto-suficiente claramente identificável para análise? Sim ☒

Does the project constitute a clearly identified self-sufficient unit of analysis?

Foram as combinações de unidades auto-suficientes avaliadas independentemente?

N.A.

Have combinations of self-standing components been appraised independently?

Foi a capacidade técnica, financeira e institucional do promotor analisada? Sim ☒

Has the technical, financial and institutional capacity of the promoter been analysed?

Foi identificada a área de influência do projecto? Sim ☒

Has the impact area been identified?

Foram os beneficiários finais que lucram com o projecto identificados? Sim ☒

Have the final beneficiaries eventually profiting from the project been identified?

Se o projecto está implementado como a PPP, está o acordo da PPP bem descrito, estão as partes públicas e privadas claramente identificadas? N.A.

If the project is implemented by a PPP, is the PPP arrangement well described, are the public and private parties clearly identified?

Quais os custos e benefícios que vão ser considerados no cálculo económico do bem estar social? (ver capítulo próprio onde foram contabilizados)

Whose costs and benefits are going to be considered in the economic welfare calculation?

Estão todas as partes potencialmente afectadas identificadas? Sim ☒

Are all the potentially affected parties considered?

e) Viabilidade técnica e sustentabilidade ambiental!

Foi a procura actual de serviços analisada? Sim ☒

Has current demand for services been analysed?

Foi a procura futura de serviços prevista? Sim ☒

Has future demand for services been forecasted?

São os métodos de previsão da procura e as hipóteses feitas apropriadas? Sim ☒

Are the demand forecasting method and assumptions appropriate?

O dossier de candidature contém evidência suficiente da viabilidade do projecto (sob o ponto de vista técnico)? Sim ☒

Does the application dossier contain sufficient evidence of the project's feasibility (from a technical point of view)?

Demonstrou o Promotor que outras alternativas viáveis foram adequadamente consideradas? Sim ☒

Has the applicant demonstrated that other alternative feasible options have been adequately considered?

Com base em que critérios a solução óptima foi seleccionada? São estes critérios apropriados para o projecto? Sim (ver capítulo próprio) ☒

On what criteria was the project optimal option selected? Are these criteria appropriate for the type of project?

São os custos das medidas para corrigir eventuais impactos ambientais negativos incluídos nos cash-flows considerados na ACB? N.A.

Is cost of measures taken for correcting negative environmental impacts included in the cashflows considered in the CBA?

É a solução técnica apropriada para atingir os objectivos? Sim ☒

Is the technical design appropriate to the achievement of the objectives?

Está a taxa de utilização da infraestrutura em linha com as expectativas da procura?

Sim ☒

Is capacity utilisation rate in line with demand expectations?

Estão as estimativas de custo do projecto (Investimento e Operação & Manutenção) suficientemente explicadas e desagregadas para permitir a sua avaliação? Sim ☒

Are the project cost estimates (investment and O&M) adequately explained and sufficiently disaggregated to allow for their assessment?

f) Análise Financeira

Foram as depreciações, reservas e outros itens contabilísticos que não correspondem a verdadeiros cash-flows excluídos da análise? Sim ☒

Have depreciation, reserves, and other accounting items which do not correspond to actual cash flows been excluded from the analysis?

Foi o valor residual do investimento bem calculado e incluído na análise? Sim ☒

Has the residual value of the investment been properly calculated and included in the analysis?

No caso de se utilizarem preços correntes, foi uma taxa de desconto financeira utilizada? Sim ☒

In the case of using current prices, has a nominal financial discount rate been adopted?

Foi o IVA, se recuperado pelo Promotor, excluído da análise? Sim ☒

Has VAT, if recoverable by the beneficiary, been excluded from the analysis?

Foram as transferências e subsídios excluídos do cálculo das receitas? Sim ☒

Have transfers and subsidies been excluded from the computation of the project revenues?

Se as tarifas são aplicadas aos utilizadores, como foi aplicado o princípio do poluidor-pagador, e qual o nível de recuperação do custo, no curto, médio e longo prazo? N.A.

If tariffs are levied from users, how has the polluter-pays-principle been applied, what is their cost recovery level in the short, medium and long-term?

Se um tecto de admissibilidade é aplicável às tarifas, foi uma análise de capacidade de pagamento realizada? N.A.

If an affordability cap is applied to tariffs, has an affordability analysis been carried out?

É a sustentabilidade financeira aplicada ao nível do projecto e, quando apropriado, ao nível do operador? N.A.

Is the financial sustainability analysed at project and, where appropriate, operator level?

Se o projecto não é sustentável financeiramente (produz cash-flows negativos em certa altura), é explicado como os fundos requeridos serão assegurados? N.A.

If the project is not financially sustainable by itself (produces negative cash-flows at some point), is it explained how the required funds will be ensured?

Foram os indicadores financeiros principais calculados VALF(C), TRF(C), VALF(K), TRF(K) considerando as categorias de cash-flows apropriadas? Sim ☒

Have the main financial performance indicators been calculated (FNPV(C), FRR(C), FNPV(K), FRR(K)) considering the right cash-flow categories?

Se há sócios (parceiros) privados envolvidos, têm lucros normais quando comparados com os que se praticam no sector de actividade? Não há sócios privados ☒

If private partners are involved, do they earn normal profits as compared with financial benchmarks in the sector?

g) Análise Económica

No caso de distorções provocadas pelo Mercado, foram os preços sombra usados para melhor reflectir o custo de oportunidade social dos recursos consumidos? Sim ☒

In the case of market distortions, have shadow prices been used to better reflect the social opportunity cost of the resources consumed?

Foi o factor de conversão standard calculado e aplicado a todos os pequenos items não comerciáveis? N.A.

Is the Standard Conversion Factor calculated and applied to all minor non-traded items?

No caso dos grandes items não comerciáveis, foi um factor de conversão específico aplicado? N.A.

In the case of major non-traded items, have sector-specific conversion factors been applied?

Foram os salários sombra utilizados para o mercado de trabalho? N.A.

Has the appropriate shadow wage been chosen for the labour market?

Se os cash-flows têm incluídos impostos e taxas, foram os preços de mercado corrigidos? Sim ☒

If cash-flows present fiscal requirements, have market prices been corrected?

Foram os impactos, que não no mercado, considerados para a avaliação do desempenho económico do projecto? Sim ☒

Have non-market impacts been considered for the evaluation of the project economic performance?

Foram as externalidades incluídas na análise, incluindo o efeito das alterações climáticas? Sim ☒

Have externalities been included in the analysis, including climate change effects?

São os valores unitários para a quantificação dos benefícios económicos e das externalidades e do seu crescimento ao longo do tempo apresentados e explicados de forma adequada? Sim ☒

Are the unit values for quantification of economic benefits and externalities and their real growth over time adequately presented/explained?

Foram os principais indicadores de desempenho económico calculados (VALE, TER e B/C) considerando as categorias certas de custos e benefícios? Há algum risco que o benefício esteja a ser contado mais do que uma vez? Sim foram calculados e não há risco de dupla contagem ☒

Have the main economic performance indicators been calculated (ENPV, ERR and B/C ratio) considering the right categories of cost and benefits? Is there any risk of benefit double counting?

É o valor actualizado líquido económico positivo? Se não, há benefícios importantes (não traduzidos em moeda) que devem ser considerados? Sim ☒

Is the economic net present value positive? If not, are there important non-monetised benefits to be considered?

h) Avaliação de Riscos.

Foi a análise de sensibilidade feita variável a variável e se possível calculando valores limites (switching)? Sim ☒

Is the sensitivity analysis carried out variable by variable and possibly using switching values?

Foi feita uma análise de cenários? Sim ☒

Has the scenario analysis been carried out?

Qual é a estratégia de prevenção e mitigação de riscos? Vária. Ver capítulo próprio. ☒
What is the proposed risk prevention and mitigation strategy?

Foi uma matriz completa de prevenção de riscos construída? Sim ☒
Has a full risk prevention matrix been built?

Foram identificadas medidas de mitigação e prevenção? Sim ☒
Have risk mitigation or prevention measures been identified?

Se o projecto aparece ainda estar exposto ao risco, foi uma análise probabilística de risco realizada? Sim ☒
If the project appears to be still exposed to risk, has a probabilistic risk analysis been carried out?

Qual é a avaliação geral do risco do projecto? Baixa a muito baixa. ☒
What is the overall assessment about the project risk?

6. Conclusões

Da análise feita aos dados constantes dos documentos: “Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel – Análise Custo Benefício. Junho de 2017. Empresa Fundo de Maneio” e “Comprovativo do Grande Projeto da Candidatura POCI-04-2655-FC-000002. Designação da Operação: Requalificação do Porto de Ponta Delgada - Ilha de São Miguel de 18-08-2017” submetido pelo Promotor, a Portos dos Açores, para acesso aos fundos comunitários no âmbito do programa COMPETE2020 e tendo ainda em consideração os demais elementos de avaliação consultados, como são os projectos técnicos de engenharia e os estudos de viabilidade do projecto, bem como a visita efectuada ao local e reunião com o Promotor, é-se de parecer que:

1. O documento de Análise Custo Benefício para o grande projecto de requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada Ilha de S. Miguel cumpre com os critérios de exaustividade, exactidão e coerência das informações. A suportar esta informação estão:
 - Exaustividade porque a leitura e análise do documento permitiu aferir que todos os aspectos mandatórios da Análise Custo Benefício foram incluídos;
 - Exactidão porque os cálculos efectuados são compatíveis com as hipóteses de trabalho, consideradas plausíveis, não foi encontrado nenhum erro na análise financeira e económica e no cálculo dos principais indicadores que tornam o projecto elegível para acesso aos fundos;
 - Coerência porque o texto da Análise Custo Benefício traduz e resume as conclusões e indicadores dos estudos de base do Projecto, que estão na sua origem. De facto, não foi possível encontrar nenhuma incoerência ou desconformidade.
2. O documento de Candidatura submetido electronicamente no portal do Balcão 2020, do Grande Projeto da Candidatura POCI-04-2655-FC-000002. Designação da Operação: Requalificação do Porto de Ponta Delgada - Ilha de São Miguel de 18-08-2017 cumpre com os critérios de exaustividade, exactidão e coerência das informações. A suportar esta informação estão:
 - Exaustividade porque a leitura do formulário permitiu aferir que todos os aspectos mandatórios (que se encontravam já no documento da Análise Custo Benefício) foram incluídos nos campos próprios;
 - Exactidão porque não se detectou nenhum erro no preenchimento do formulário no que concerne sobretudo aos indicadores económicos e financeiros;
 - Coerência porque o formulário é coerente com os estudos que lhe deram origem, tendo os textos sido incluídos nos campos sem sofrerem grandes alterações e sendo os indicadores iguais aos dos estudos de base. Não foi possível encontrar nenhum campo do formulário que não esteja em conformidade com a ACB, os estudos de viabilidade e os estudos técnicos.

ANEXO

AVALIAÇÃO DA QUALIDADE ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS



PARTE II

Especificações técnicas

1. Enquadramento

De acordo com os números 1 e 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, os projetos de grande dimensão, ou seja as operações cujo custo total elegível seja superior a 25 milhões de euros, “estão sujeitas a uma especial avaliação de qualidade quando sejam da iniciativa dos serviços e organismos da administração direta e indireta do Estado, incluindo o setor público empresarial, dos municípios, das associações de municípios, do setor empresarial municipal, de fundações de iniciativa municipal ou de outras entidades com participação de municípios”.

A adoção da Deliberação 3/2017, pela CIC Portugal 2020, veio clarificar o âmbito de aplicação do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, donde resulta inequívoco que apenas os projetos cofinanciados pelo FEDER e Fundo de Coesão se encontram abrangidos por este artigo.

Estabelece o número 3 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 159/2014 que a avaliação de qualidade deverá suportar-se na “informação a disponibilizar pelos beneficiários para apresentação das candidaturas que deve incluir a informação disponibilizada para os grandes projetos a notificar à Comissão Europeia”.

Tendo em consideração que, nos termos do número 5 do referido artigo, “a avaliação contempla, nomeadamente a apreciação dos benefícios líquidos esperados, bem como da viabilidade do investimento e a sua sustentabilidade financeira”, a avaliação de qualidade prevista incidirá assim sobre a análise custo-benefício apresentada pelo beneficiário, estendendo-se naturalmente aos documentos que a suportam, designadamente os estudos de viabilidade.

Assim, a obrigação de apresentação de uma análise custo-benefício integral, bem como dos estudos de viabilidade que a suportam, requerida na regulamentação da União Europeia para os grandes projetos no âmbito dos artigos 100.º e 101.º do Regulamento (UE) n.º 1303/2013, é extensível na regulamentação nacional a todos os projetos de grande dimensão.

De facto, é este o requisito que confere o carácter especial à avaliação de qualidade, na medida em que a restante informação requerida no artigo 101.º do Regulamento é idêntica à solicitada para todas candidaturas, independentemente do seu custo total elegível, apresentadas aos programas operacionais cofinanciados pelo FEDER ou Fundo de Coesão, com exclusão da assistência técnica.

2. Conteúdo da Avaliação de Qualidade

Deste modo tendo em conta o enquadramento regulamentar acima exposto, a avaliação de qualidade a efetuar por peritos externos deverá incidir sobre:

1. Apreciação da exaustividade e da exatidão das informações constantes da análise custo-benefício, bem como da sua coerência com os documentos que a suportam, designadamente os estudos de viabilidade. A apreciação deverá ser efetuada em consonância com a metodologia para a realização da análise



custo-benefício nos termos do Anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2015/207, complementado com as orientações constantes no Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, publicado em dezembro de 2014 pela Direção-Geral da Política Regional e Urbana da Comissão Europeia. De igual modo, a apreciação deverá ser efetuada em consonância com o método de cálculo da receita líquida atualizada de operações geradoras de receitas líquidas nos termos dos artigos 15.º a 19.º da secção III do Regulamento Delegado (UE) n.º 480/2014, observando o disposto no artigo 61.º e n.º 8 do artigo 65.º do Regulamento (UE) n.º 1303/2013.

2. Apreciação da exaustividade, exatidão e coerência da súmula da informação da análise custo-benefício e dos estudos de viabilidade com a informação constante no formulário da candidatura. A apreciação deverá ser efetuada em consonância com a informação requerida nas secções D e E do formato para apresentação de informações relativas a grandes projetos nos termos do Anexo II do Regulamento de Execução (UE) 2015/207, relativas respetivamente a “Estudos de viabilidade realizados, incluindo a análise de opções, e Resultados” e “Análise de Custo Benefício, incluindo uma Análise Financeira e Económica e Avaliação de Riscos”.

A apreciação da exaustividade afere a completude da informação, ou seja verifica que possui toda a informação requerida de forma pormenorizada, enquanto a apreciação da exatidão afere a correção da informação disponibilizada. Por outro lado, a coerência da informação afere que esta é idêntica nas diversas fontes de informação, confirmando que é adequada ao setor de investimento da candidatura.

3. Estrutura da aferição da informação a prestar pelos peritos

Definidos os elementos de referência para que avaliação de qualidade de um projeto de grande dimensão possa ser efetuada - metodologia para a realização da análise custo-benefício estabelecida nomeadamente no Anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2015/207 e no método de cálculo da receita líquida atualizada de operações geradoras de receitas líquidas, importa identificar a estrutura da informação que deve ser obrigatoriamente apreciada pelos peritos a constar no seu parecer relativo à candidatura:

1. Apreciação da análise custo-benefício (e dos estudos de viabilidade subjacentes)

a. Apresentação do contexto

Supportada na aferição da definição do contexto social, económico, político e institucional, designadamente na descrição das principais características: das condições socioeconómicas do país/região relevantes para a candidatura; dos aspetos políticos e institucionais, incluindo as políticas económicas e os planos de desenvolvimento atuais e seus objetivos políticos; do nível atual de infraestruturas existentes e de prestação de serviços; e da perceção e das expectativas da população em relação ao serviço a prestar.

b. Definição dos objetivos

Supportada na aferição da explicação dos principais objetivos do projeto e da explicação da coerência do projeto com os eixos prioritários relevantes dos programas operacionais.

c. Identificação do projeto



Suportada numa descrição da candidatura (apresentando o seu objetivo, a situação atual, as questões que abordará, as instalações a construir, etc.), num mapa identificando a zona de implementação do projeto, nos dados georreferenciados e nas principais componentes do projeto com as respetivas estimativas de custos totais (sem repartição dos custos por atividades).

De igual modo, suportada na aferição da explicação do contributo esperado para a realização dos indicadores de resultados no âmbito dos objetivos específicos desses eixos prioritários, bem como do contributo para o desenvolvimento socioeconómico da zona abrangida pelo programa operacional.

d. Resultados dos estudos de viabilidade, incluindo uma análise da procura e das opções

Suportada na aferição da metodologia das projeções, dos pressupostos e dos cenários de referência (sem e com projeto), das projeções para as opções selecionadas (se aplicável), dos aspetos relativos à oferta, incluindo uma análise da oferta atual e do desenvolvimento esperado das infraestruturas e do efeito de rede (se for caso disso).

De igual modo, suportada na aferição do custo total do investimento e dos custos operacionais das opções consideradas, das opções de escala (com base em critérios técnicos, operacionais, económicos, ambientais e sociais) e das opções de localização da infraestrutura proposta, das opções tecnológicas por componente e por sistema, dos riscos de cada opção (incluindo os riscos associados ao impacto das alterações climáticas e das condições meteorológicas extremas), dos indicadores económicos das opções consideradas (se for caso disso) e do quadro recapitulativo das vantagens e desvantagens de todas as opções consideradas

e. Análise financeira

Suportada na aferição da metodologia adotada, dos elementos e parâmetros utilizados no cálculo da receita líquida atualizada e respetivos pressupostos, dos indicadores (taxa de rentabilidade financeira e valor atual líquido financeiro), da estratégia tarifária e acessibilidade de preços (se aplicável) e da conclusão da viabilidade financeira (sustentabilidade) que justifique o cofinanciamento do Fundo.

f. Análise económica

Suportada na aferição da metodologia adotada, dos custos e benefícios identificados, dos indicadores (taxa de atualização social, taxa de rentabilidade económica, valor atual líquido económico e rácio custo-benefício), do impacto do projeto no emprego, dos custos e benefício não quantificáveis e da conclusão da viabilidade económica e dos efeitos socioeconómicos positivos que justifiquem o cofinanciamento do Fundo.

g. Avaliação de risco

Suportada na aferição da metodologia adotada, dos riscos identificados, da análise de sensibilidade (designadamente a variação percentual aplicada às variáveis testadas, o efeito estimado nos resultados dos índices de desempenho financeiro e económico e a identificação das variáveis críticas), da avaliação de riscos (designadamente a matriz dos riscos, a estratégia para reduzir os riscos e o respetivo organismo responsável) e de outras avaliações efetuadas (se aplicável).

2. Apreciação do formulário de candidatura



- a. Secção D do formato para apresentação de informações relativas a grandes projetos
 - i. Pontos D.1. Análise da procura
 - ii. Pontos D.2. Análise das opções
 - iii. Pontos D.3. Viabilidade da opção seleccionada
- b. Secção E do formato para apresentação de informações relativas a grandes projetos
 - i. Pontos E.1. Análise financeira
 - ii. Pontos E.2. Análise económica
 - iii. Pontos E.3. Avaliação dos riscos e análise de sensibilidade

A estrutura dos pareceres da avaliação de qualidade deve assim incidir sobre cada um dos pontos e subpontos supra referido, devendo ser acompanhados de uma declaração explícita, e respetiva justificação, de que a informação da candidatura cumpre os requisitos de exaustividade, exatidão e coerência das informações.

4. Consulta Pública

Considerando ainda as disposições dos números 5 e 6 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 159/2014 que remete para consulta pública o parecer a emitir pelos peritos, importa acautelar os mecanismos necessários que permitam que eventuais resultados da consulta pública sejam analisados e integrados pelo perito no parecer final, previamente à decisão de aprovação do projeto de grande dimensão.

FUNDEC-Associação para a Formação e o Desenvolvimento em Engenharia Civil e Arquitectura
Requalificação das Infraestruturas do Porto de Ponta Delgada - Ilha de São Miguel - Parecer da Avaliação da Qualidade

Lisboa, 25 de Outubro de 2017

Autor



Prof. António Trigo Teixeira
Professor Associado

Visto



Prof. António Pinheiro
Professor Catedrático
Coordenador do grupo: "Pressurised, Fluvial and Maritime Hydraulic Systems"