



Financiado pela
União Europeia



DIÁLOGOS

UE•Angola

1º Seminário Internacional sobre Concessões Rodoviárias
11 e 12 de Fev de 2026

MOTA-ENGIL

**Contexto de Concessões Rodoviárias em Angola:
Boas Práticas e Estratégias Internacionais e Regionais**

**Instituto Nacional de Estradas de Angola
& Infraestruturas de Portugal**



Conteúdos

- 01 Grupo Mota-Engil**
- 02 História e Experiências em PPP's**
- 03 Olhar sobre Portugal**
- 04 Moçambique – O Financiamento da Nova Ponte de Tete e a Concessão das Estradas do Zambeze**
- 05 Kenya Annuity Road – Lot 15 & Lot 18**
- 06 O Risco nas PPP Rodoviárias**



Financiado pela
União Europeia



MOTAENGIL

01

Grupo Mota-Engil



Infraestruturas
de Portugal

Perfil

A Mota & Cia é fundada por **Manuel António Mota** em Angola, expandindo a sua atividade pelo continente africano, nos anos subsequentes.

1946

Entrada na **Bolsa de Valores Portuguesa** da Mota & Cia.

1987**1975**

Primeiro contrato em Portugal, um dos grandes projetos portugueses do séc. XX, a Regularização do Leito do rio Mondego.

1994

A empresa entra no primeiro projeto de PPP em Portugal, e conta atualmente com um histórico vasto de concessões de infraestrutura na Europa, África e América Latina.

2000

A Mota adquire a Engil, formando a Mota-Engil, e tornando-se a **Líder em Portugal** nos setores de Construção e Gestão de Resíduos.

2009

É criada a **Fundação Manuel António Mota** reforçando o compromisso social do Grupo desenvolvido desde a sua fundação. A empresa direciona a sua **estratégia de internacionalização** para África e América Latina.

2023

O Grupo atinge o recorde de encomendas e atividade, entrando no **Top 10** das maiores empresas de construção em **África** (#9) e na **América Latina** (#5), posicionando-se assim no **Top 15 Europeu**.

79

Anos

23

Países

+51,000

Colaboradores

90

Nacionalidades

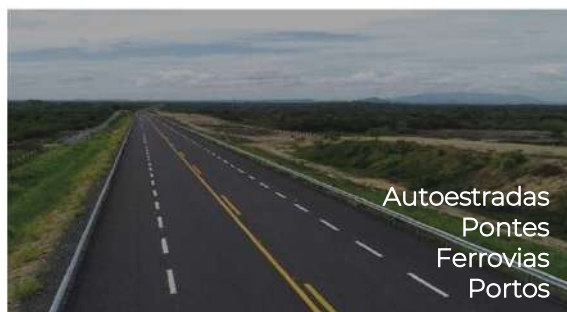


Áreas de Negócio

Engenharia e Construção



Concessões



Ambiente



Mota-Engil Capital



Energia



Engenharia Industrial



Mota-Engil Next



A nossa presença

4 continentes

23 países

América Latina

México
Peru
Brasil
Colômbia
Panamá

Europa

Portugal
Espanha

Ásia

Arménia
Omã

África

Angola
Moçambique
Malawi
África do Sul
Zimbabué
Uganda
Ruanda
Guiné-Conacri
Camarões
Costa do Marfim
Quênia
Nigéria
Senegal
Etiópia



Reconhecimentos

**TOP 100 IN THE
WORLD**
#56 Global Powers
of Construction 2023

Deloitte

TOP 15 IN EUROPE
#14 in the region

THE TOP 250
TOP INTERNATIONAL CONTRACTORS OF THE WORLD

TOP 10 IN AFRICA
#8 in the region

THE TOP 250
TOP INTERNATIONAL CONTRACTORS OF THE WORLD

**TOP 3 IN LATIN
AMERICA**
#2 in the region

THE TOP 250
TOP INTERNATIONAL CONTRACTORS OF THE WORLD





Financiado pela
União Europeia



MOTAENGIL

02

História e Experiências em PPP's



História e Experiência em PPP's

Enquadramento Histórico do Financiamento/Estruturação de Projetos

O contexto inicial ... e o que continua a ser necessário para obter financiamento!

- Estabilidade política – os projetos de PPP têm um horizonte temporal de décadas.
- Estado de Direito – os contratos têm que ser vinculativos.
- Estruturas de Estado estaveis ao longo do tempo e reduzidas em número.
- Investimento estrangeiro direto necessita de ter regras claras – fiscalidade e burocracia.
- Mecanismos de proteção contra a Volatilidade Cambial.
- Cadeia de abastecimento de equipamento e serviços.

As PPPs a 30 anos, são acordos concebidos com o intuito de sobreviver a governos, ciclos políticos e económicos, evoluções sociais e desenvolvimentos regionais, de modo a garantir, antes de tudo, a sua **bancabilidade**

Prós e Contrás das PPP's

Vantagens do regime legal das PPP :

- a) Demonstração prévia do valor económico do projeto (*Value for Money* - VfM);
- b) Comprovação do interesse público;
- c) Remuneração do parceiro privado ajustada ao grau de risco assumido;
- d) Definição clara dos objetivos dos projetos e dos resultados pretendidos;
- e) Criação das condições necessárias para alcançar um resultado economicamente competitivo;
- f) Obtenção dos pareceres e estudos indispensáveis (por exemplo, o estudo de impacto ambiental);
- g) Definição dos princípios de risco partilhado;
- h) Avaliação quantitativa dos riscos e encargos envolvidos;
- i) Salvaguarda da possibilidade de não-adjudicação.

Pontos de Atenção a ter no regime legal das PPP:

- a) Atenção excessiva aos aspetos processuais, em detrimento de uma regulamentação minuciosa dos aspetos funcionais das parcerias, nomeadamente das fontes de financiamento;
- b) Definição de mecanismos "claw back" (partilha de benefícios) a favor do Estado;
- c) Criação excessiva de comités (ex: comité de acompanhamento, de análise de propostas e de alteração das PPP);
- d) Criação de uma task-force especializada no lançamento, contratação e acompanhamento de PPP;
- e) Criação de um sistema centralizado de controlo de contratos.
- f) Regulamentar os princípios elementares de acompanhamento, gestão e monitorização dos contratos de PPP.

Atualmente, encontram-se em operação aproximadamente 35 PPP a nível nacional em Portugal, existindo mais de 100 a nível local.

O método preferencial tem sido o das PPP contratuais, sob a forma de contratos de concessão, geralmente assentes em modelos DBFOT (design-build-finance-operate-transfer), embora não exclusivamente. Tanto a administração central como as administrações locais têm recorrido ao desenvolvimento de PPP.



Experiência em PPP's

Desafios experienciados em mercados emergentes – situações encontradas pelo mundo:

- Estruturas organizacionais complexas das autoridades governamentais, com demasiadas entidades com competências sobrepostas e pouco claras. :
 - Definir o Poder Concedente suas fronteiras de atuação e interação com os restantes órgãos do Estado.
- Dificuldade em definir a partilha de risco dos projetos – que risco assume cada uma das partes
 - Risco Cambial
 - Risco de Tráfego e Demanda
 - Risco de alterações Legais e Macro Económicas
- Estado de Direito dependente de interpretações políticas ou pessoais da Lei
- Regras complexas para investimento estrangeiro direto.
- Políticas restritivas dos bancos centrais ao financiamento dos projetos ou à distribuição de dividendos quando o projeto está em operação.
- Inexistência de um mercado local de financiamento, para maturidades de médio e longo prazo.
- Especificações do Projeto inadequadas para o desenvolvimento socioeconómico local e necessidades existentes (ex: risco de tráfego, especificações desajustadas da realidade local, portagens desajustadas á realidade local).
- Volatilidade cambial a médio prazo, impondo restrições ao financiamento internacional, ao investimento e à rentabilidade dos investidores.
- Resistência em refletir a inflação real e as variações cambiais nos modelos financeiros.
- Implementação física de projetos em zonas distantes de cidades e localidades.



MOTAENGIL

03

Olhar sobre Portugal



Infraestruturas
de Portugal

PPP em Portugal

Primeiras experiências

Nos anos 70 e 80, as PPP não foram aplicadas em Portugal devido a um setor privado pouco ativo e à instabilidade política e financeira sentida no país, resultando no facto de o risco do país e risco político prevalecerem sobre qualquer outra consideração.

Foi só na segunda metade dos anos 90, por força de restrições orçamentais, surgiram as primeiras experiências de PPP em Portugal, sendo os exemplos mais importantes:

- **Ponte Vasco da Gama/Lusoponte** (concessão que abrangia o Financiamento, Projeto, Construção, Operação e Manutenção da nova travessia, assim como a operação e manutenção da ponte 25 de Abril pré-existente). Neste caso, o Estado tinha como obrigações de financeiras limitadas, a entrega do subsídio atribuído pela União Europeia e a garantia o equilíbrio financeiro da concessão.
- **SCUT's** (estradas portajadas sem cobrar o utilizador, construídas, operadas e mantidas por consórcio privado, nas quais a remuneração resulta de uma pagamento de portagens “virtuais” pelo Estado, isto é, os serviços são vendidos ao setor público durante a vida do projeto, sob condições estabelecidas em contrato).

Enquadramento Legal Nacional

Apenas após estes projetos, (que exigiram a publicação de diplomas específicos) o enquadramento legal das PPP em Portugal foi estabelecido, com publicação de legislação regulatória, com foco especial no setor da Saúde (Anexo 2), primeiro setor a ter o enquadramento publicado, sendo a regulação global das PPP estabelecida mais tarde.



PPP Rodoviárias

No setor rodoviário, a primeira vaga de PPP rodoviárias surgiu com as auto-estradas SCUTs, com sete PPP lançadas entre 1999 e 2001.

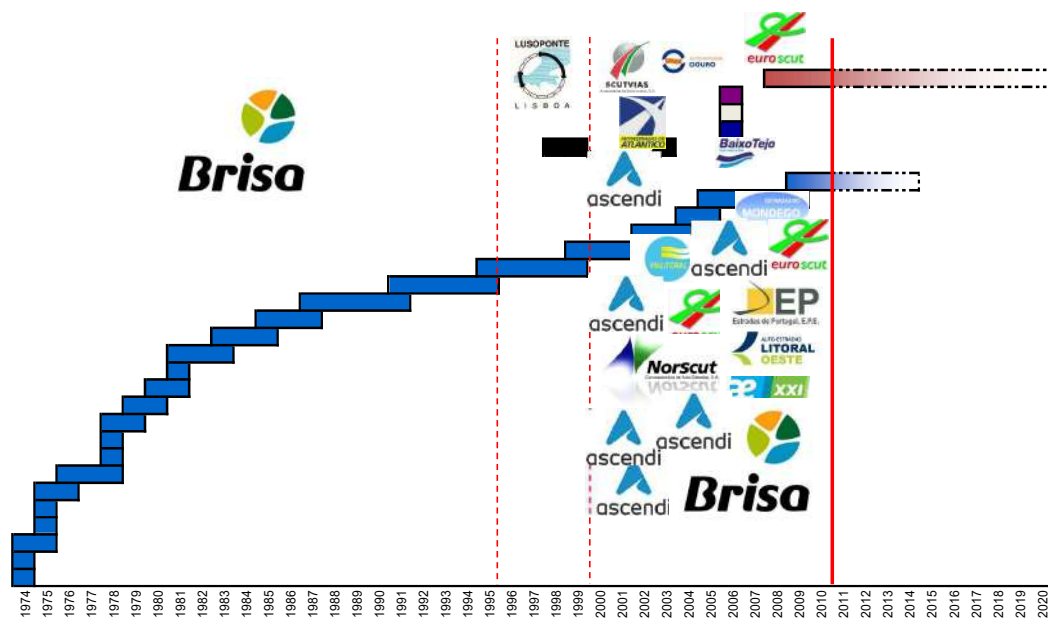
As SCUTs abrangem um total de 930 km de auto-Estrada, financiadas originalmente através de “shadow tolls”, com o Orçamento de Estado a assumir o pagamento aos consórcios privados com base na utilização.

Após alguns projetos pontuais entre 2002 e 2006, a segunda vaga de PPP rodoviárias surge entre 2007 e 2009, com a abertura de concursos públicos para sete novos projetos de autoestradas, sob supervisão da concessionária público nacional de infraestruturas rodoviárias, **Infraestruturas de Portugal (IP)**. A IP é uma empresa totalmente detida pelo Estado que passou a atuar como entidade concedente, razão pela qual estas vias passaram a ser designadas como “subconcessões”.

Governos e Políticas do Sector

Plano Estratégico de Transportes
Plano Aeroportuário
Plano Ferroviário
Plano Marítimo e Portuário
Plano Rodoviário

XVIII Governo Constitucional
XVII Governo Constitucional
XVI Governo Constitucional
XV Governo Constitucional
XIV Governo Constitucional
XIII Governo Constitucional
XII Governo Constitucional
XI Governo Constitucional
X Governo Constitucional
IX Governo Constitucional
VIII Governo Constitucional
VII Governo Constitucional
VI Governo Constitucional
V Governo Constitucional
IV Governo Constitucional
III Governo Constitucional
II Governo Constitucional
I Governo Constitucional
Governo Provisório VI
Governo Provisório V
Governo Provisório IV
Governo Provisório III
Governo Provisório II
Governo Provisório I



As PPP emergiram sobretudo devido a restrições orçamentais, embora o setor público esperasse também ganhos de qualidade e a eficiência das infraestruturas, por parte do setor privado.





Financiado pela
União Europeia



MOTA-ENGIL

04



Estradas
do Zambeze

Moçambique – O Financiamento da Nova Ponte de Tete e a Concessão das Estradas do Zambeze



Infraestruturas
de Portugal

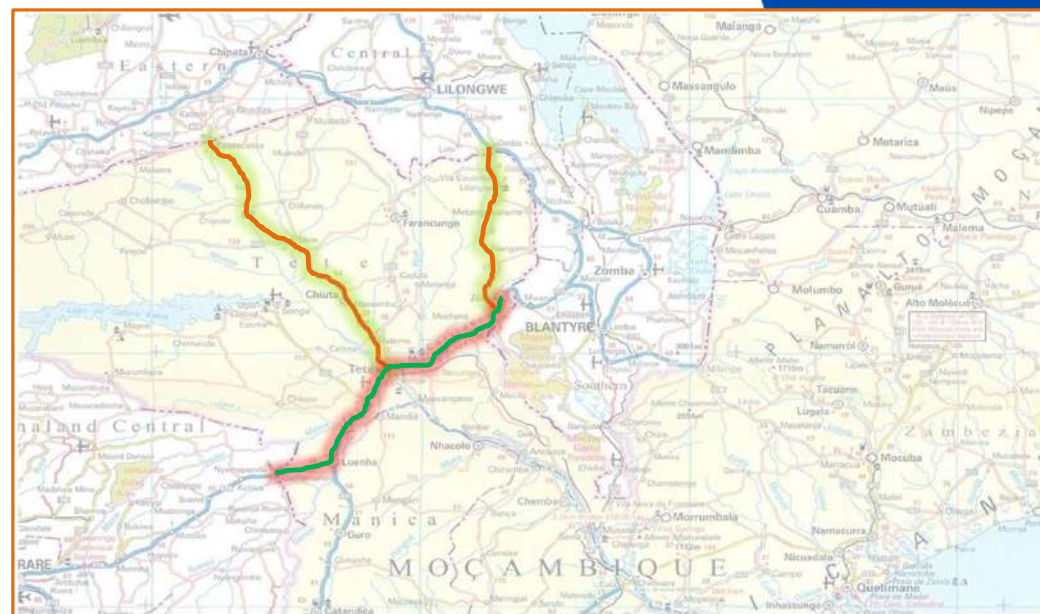
Moçambique – O Financiamento da Nova Ponte do Tete e a Concessão Estradas do Zambeze



“A Nova Ponte de Tete e Estradas” é uma Concessão de Portagem Real a 30 anos, que envolve a construção de uma nova Ponte e a Operação e Manutenção de uma Rede Viária com 700 kms na Província de Tete.

O OBJECTO DA CONCESSÃO

- Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção de Rotina e Periódica da Nova Ponte sobre o Rio Zambeze e respectivos Acessos;
- Reabilitação superficial, Operação e Manutenção de Rotina das Estradas Nacionais entre Cuchamano e Zóbuè (N7 e N8), 260km;
- Manutenção de Rotina da Estrada Nacional entre Tete e Cassacatiza (N9), 286km;
- Manutenção de Rotina da Estrada Nacional entre Mussacama e Colomue (N304), 156km;
- Operação e Manutenção de Rotina da actual Ponte Samora Machel, em Tete;
- Cobrança de Portagens aos utilizadores, de acordo com condições contratuais (3 portagens de Plena Via situadas nas zonas de Changara e Mameme e nas portagem da nova ponte de Tete—actual Ponte Kassuende e da Ponte Samora Machel)



Nova Ponte do Tete e Estradas do Zambeze

Resumo do Projeto

- 1ª verdadeira PPP no sector Rodoviário em Moçambique;
- Total de Investimento a realizar estimado em cerca de € 145 milhões de Euros;
- **Utilização inovadora de uma Linha de Crédito Concessional** entre países (Portugal e Moçambique), para financiar uma Concessão;
- Compromisso de Longo Prazo do Promotor e Accionistas (tendo por referência standards de Países com economias sólidas) – Suprimentos apenas iniciam reembolso no 16º ano da concessão;
- **Utilização inovadora de Taxas de Fronteira** para subsidiar o desenvolvimento de um corredor vital;
- **Reversão para o Estado Moçambicano**, sob a forma de impostos cobrados (IVA), Taxas geradas pela Concessionária (IRC), Taxa Anual de Concessão, Subsídio ao Investimento, Contribuição para a Conta de Reserva de Manutenção Periódica e outros, **de aproximadamente 45% do total das Receitas Previstas cobrar ao longo da Concessão (30 anos)**;
- Transferência de know-how financeiro para o mercado local, permite a replicação da estrutura de Project Finance pela sua prévia adaptação aos requisitos locais.

Fontes de Financiamento

Linha de Crédito Concessional

O projecto é financiado por uma Linha de Crédito Concessional existente entre o Governo de Portugal e o Governo de Moçambique e que ascende a 95% do valor do Contrato de Projecto e Construção:

Taxas de Fronteira

Durante a fase de construção – cerca de 42 meses – 13% do total de investimento é financiado pela alocação das Taxas de Fronteira cobradas ao tráfego pesado estrangeiro que entra em território moçambicano pela Rede Concessionada;

Linhas de Crédito Locais

A Concessionária dispõe de duas Linhas de Crédito obtidas junto do BCI. Uma conta corrente para tratamento de IVA durante a fase de construção (MZN equivalente a USD 5.000.000,00); outra para apoio de médio prazo de tesouraria para correcção de posições de tesouraria e compra de equipamentos durante os primeiros anos da concessão (MZN equivalente a USD 8.000.000,00)

Fundos Accionistas

10% do total do investimento é financiado directamente por capitais accionistas, quer por capital quer por suprimentos reembolsáveis a partir do 16º ano.

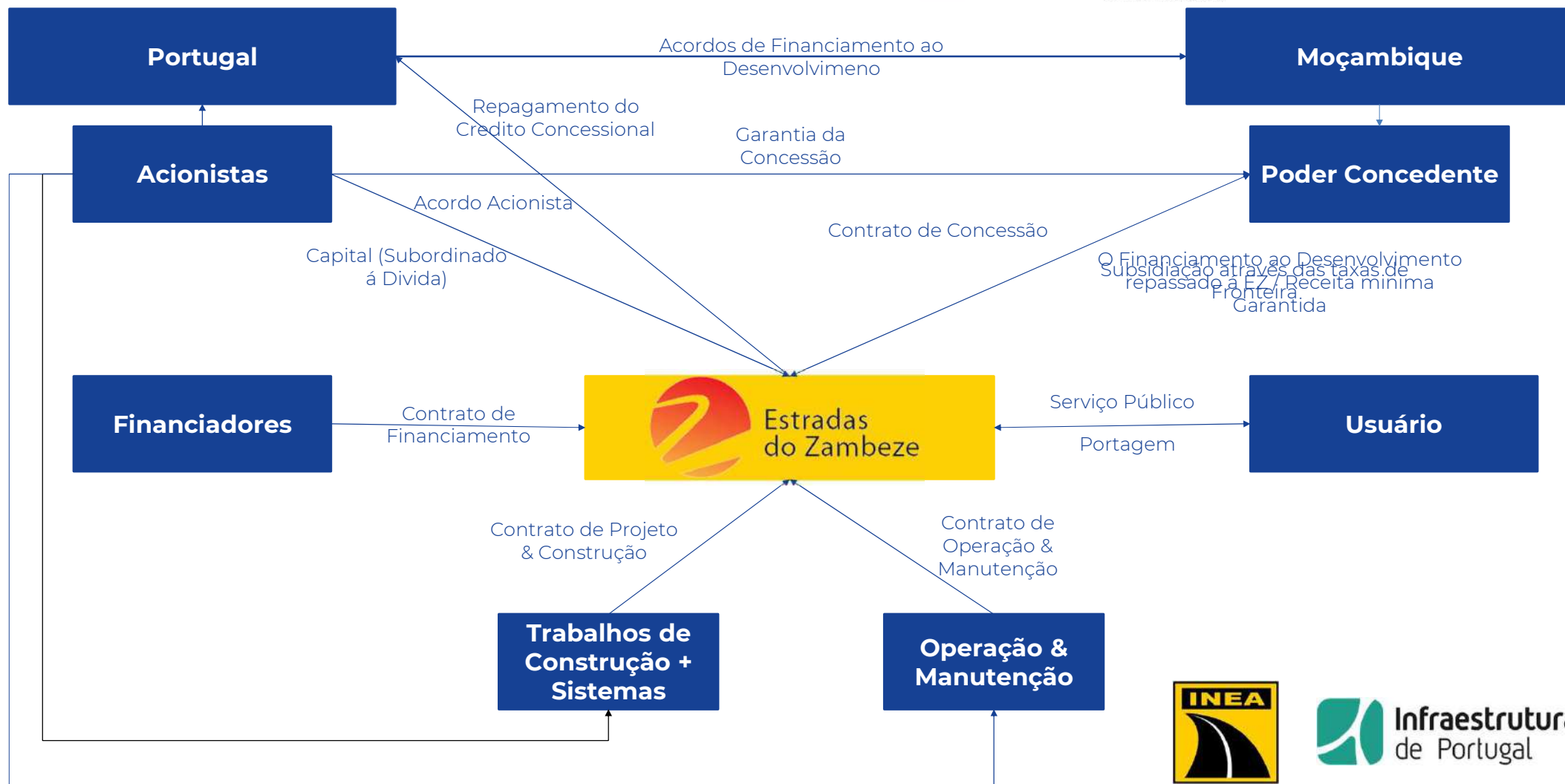




Financiado pela
União Europeia



MOTAENGIL





Financiado pela
União Europeia



DIÁLOGOS
UE • Angola

MOTA-ENGIL

05

Kenya Annuity Roads – Lot 15 & Lot 18



Infraestruturas
de Portugal

Kenya Annuity Road – Lot 15 & Lot 18

Resumo do Projeto

Concedente

Kenyan Urban Road Authority (KURA)

Tipo de Contrato

Financiar, Reabilitar, Operar, Manter e Transferir (FROMT) / PPP

Período de Concessão

10 Anos

Período de Construção/ Operação

2 Anos / 8 Anos

Valor do Projeto

75 MUSD (Lot 15- 41.9 MUSD; Lot 18- 32.9 MUSD)

Capital vs Dívida

Capital: 25% Dívida: 75%

Modelo de Negócio

Estado

Pagamento Disponibilidade/
Anuidade

Em operação

Descrição do Projeto

O Governo do Quênia, através das suas autoridades para os Transportes e Infraestrutura, tendo identificado a necessidade de pavimentar aproximadamente 10,000 km de Estrada, lançou um concurso para, sob a forma de diversos lotes em regime de PPP, contratar consórcios para projetar, construir, operar e manter as respetivas estradas.

O projeto é apoiado pelo Mecanismo de Financiamento de Anuidades, através do qual a concessionária é paga em função da disponibilidade das estradas.

A concessão a 10 anos do Lote 15 (45 km) e Lote 18 (35 km) foi adjudicada ao consórcio da Mota-Engil com a Lee Construction, com um período de construção de 2 anos e 8 de operação e manutenção.

O Prestador de Serviços fica obrigado a apresentar garantias de desempenho ao abrigo do contrato de PPP, e a Autoridade Concedente, remunera o Prestador de Serviços até ao final do contrato, através de pagamentos trimestrais de anuidades,

Tipo de Risco	Assumido por	Estratégia de Mitigação
Construção/Execução	Empreiteiro EPC	O empreiteiro apresentou uma garantia de desempenho e de responsabilidade por defeitos
Comercial e de Performance	Operador O&M	Especificações e parâmetros de operação claramente definidas. Monitorização de desempenho Seguros Especiais
Político	Governo	As SPEs obtiveram garantias da MIGA para expropriação, guerra e perturbações civis e incumprimento contratual.. Adicionalmente, os Contratos do Projeto garantem que a Entidade Contratante tem que compensar as Empresas do Projeto em caso de rescisão, cobrindo a dívida, cobrindo o capital próprio, o VAL e custos de subcontratação.
Financeiro	SPE	O financiamento por dívida foi assegurado junto do Stanbic Bank, na qualidade de financiador, em regime de recurso limitado. O Contrato do Projeto inclui disposições para Pagamentos de Rescisão para cobrir dívida por pagar. O Contrato Oferece proteção parcial do risco cambial.

Kenya Annuity Road – Lot 15 & Lot 18

Project Location

LOT15 (CENTRAL KENYA)

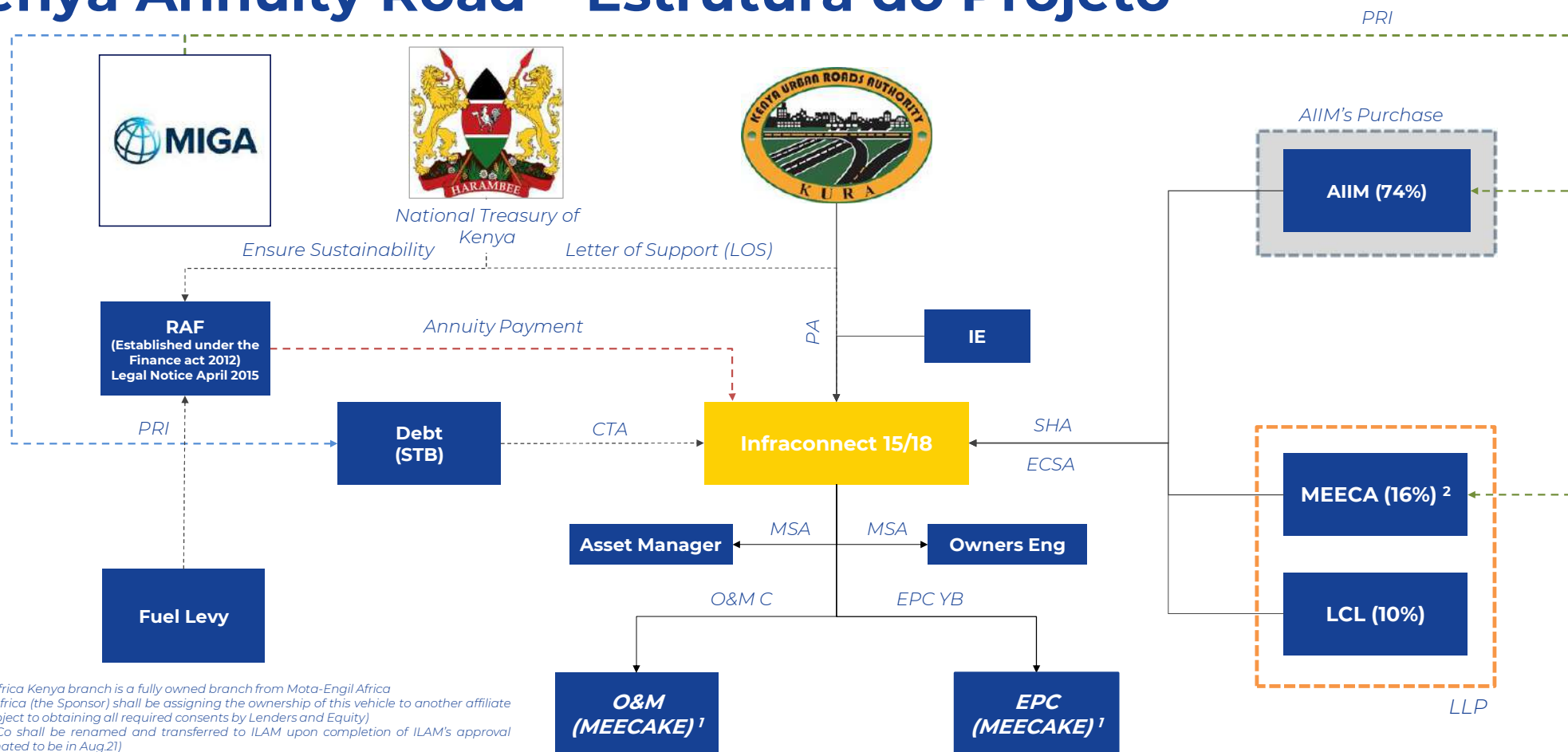
PROVÍNCIA	NOME DA ESTRADA	COMPRIMENTO (KM)
NYERI	Riamurkwa-Gatitu Road	3.70
	Munungaine - Nyeri UCB4 - Nyeri	8.40
LAIKIPIA	Industrial Road	0.90
	Upper Muthaiga Road	2.20
KIRINYAGA	Kutus-Kiarie Road	4.00
EMBU	Muthatari -Kimangaru - new road	6.50
	Majimbo-Karurina Road	3.40
MURANGA	Ndikwe- Kiria	3.90
	Mucunguca-Kiangage	5.10
THARAKA NITHI	New road Kanjuki - athwana - Kathwana Makutano	6.80
LOT15 (TOTAL)		44.90

LOT18 (WESTERN KENYA)

PROVÍNCIA	NOME DA ESTRADA	COMPRIMENTO (KM)
KAKAMEGA	Kakamega - Ilesi	7.60
	Lutonyi - Kakamega	3.00
VIHIGA	Vihiga Chavakali-Munoywa -Kiritu	6.00
BUNGOMA	Mateka-Samoia	6.30
	Mateka-Mwanda- Siritanyi -A 104	7.20
BUSIA	Busia (Jn B1) A lupe(Jnc C43) By pass	5.00
LOT18 (TOTAL)		35.10



Kenya Annuity Road – Estrutura do Projeto



¹ Mota-Engil Africa Kenya branch is a fully owned branch from Mota-Engil Africa

² Mota-Engil Africa (the Sponsor) shall be assigning the ownership of this vehicle to another affiliate of MEECA (subject to obtaining all required consents by Lenders and Equity)

³ MEECAHoldCo shall be renamed and transferred to ILAM upon completion of ILAM's approval Process (estimated to be in Aug.21)

⁴ MOTA-ENGIL KENYA- ROAD CONSTRUCTION, OPERATION AND MAINTENANCE, SOCIEDADE UNIPessoal LDA (fully owned by MEECA) shall be sold, in full, to an international investor between FC and Practical Completion



Financiado pela
União Europeia



MOTAENGIL

07

A Partilha de Risco nas PPPs Rodoviárias



Infraestruturas
de Portugal

O risco e a sua alocação nas PPPs rodoviárias

O risco de tráfego nas PPP rodoviárias é **um dos fatores mais comuns para o fracasso dos projetos de PPPs rodoviárias**. É assim, essencial definir a estratégia correta de alocação deste risco para **garantir a bancabilidade do Projeto!**

Porque é tão importante o risco de tráfego?

A previsão de tráfego em PPPs rodoviárias está diretamente ligada à previsão de receitas do Projeto, sendo por isso determinante para a viabilidade económica e bancabilidade do Projeto.

A realidade mostra-nos que a previsão de tráfego frequentemente **sobreestima a utilização das estradas por parte dos utilizadores**, devido aos seguintes fatores:

- Inexistência de dados de tráfego (projetos greenfield);
- Necessidade de fazer estimativas sobre volumes de tráfego, tempo de viagens e padrões de viagens, da disposição dos futuros utilizadores para pagar a utilização da estrada e do desenvolvimento económico futuro, com grande incerteza associada.
- Viés otimista, e deturpação estratégica.

Modelos de Partilha do Risco



O sucesso das PPPs rodoviárias depende de uma correta previsão, alocação e precificação do risco ao longo da estrutura contratual

O risco e a sua alocação nas PPPs rodoviárias

Quem assume o risco?

Para o projeto ser exequível, é necessário equilibrar a equação risco-recompensa de uma maneira que seja **aceitável para todas as partes, financiadores e setor público.**

O risco de tráfego é assumido por parte dos financiadores, consoante o retorno do Projeto. **Apenas em projetos com alto previsão de retorno, o setor privado assume o risco.** Quando não é esse o caso, o setor público tem que assumir esse risco para o Projeto ser exequível. É, no entanto, possível uma partilha desse risco entre ambas as partes.

• Projetos com risco de tráfego alto:

Se a viabilidade financeira do projeto for baixa, o setor público deve assumir o risco integralmente, adotando um modelo pagamento pela disponibilidade, remunerando a concessionária consoante o cumprimento de indicadores de desempenho relativos à qualidade e operação da infraestrutura.

Se a viabilidade financeira for alta, o setor privado pode assumir algum risco de tráfego, podendo por isso ser adotado um modelo de partilha do risco, através de mecanismos de Garantia de Receita Mínima ou Modelo de Partilha de Investimento, no qual o setor público fica exposto ao “upside” do acordo.

• Projetos com risco de tráfego baixo:

O setor público pode desejar transferir o risco integralmente ou parcialmente ao setor privado. No entanto, se a viabilidade financeira do projeto for baixa, os financiadores procuram mitigação do risco de receita. Neste caso, o modelo de Portagens Sombra é o mais indicado, com a concessionária a ser paga por número de veículos que utiliza a infra estrutura, independentemente da tarifa cobrada ao utilizador.

Se a viabilidade financeira do projeto for alta, assente em previsões de receitas robustas, o setor público pode passar integralmente o risco de tráfego para o setor privado, adotando um modelo de pagamento pelo utilizador da infraestrutura.

Risco cambial - Estratégias de mitigação

A volatilidade cambial é um fator importante a considerar nos casos que a dívida dos projetos é contida em USD/EUR, e a receita da concessionária é em moeda local. Assim, mecanismos como Cláusulas de Compensação Cambial, Garantias de Convertibilidade e Transferência de Divisas e Garantias de Receita Mínima podem ser exigidas por parte dos financiadores.



Financiado pela
União Europeia



MOTA-ENGIL

Perguntas e respostas





Obrigado!



Financiado pela
União Europeia



MOTAENGIL

Building with Purpose

Europa

Portugal
Espanha

África

Angola	Guiné-Conacri
Moçambique	Camarões
Malawi	Costa do Marfim
África	Quénia
Zimbabué	Nigéria
Uganda	Senegal
Ruanda	

América Latina

México	Colômbia
Peru	Panamá
Brasil	

www.mota-engil.com