

# AS ALTERNATIVAS À (IN)VIABILIDADE TARIFÁRIA NAS CONCESSÕES COMUNS EM ANGOLA

---

**Daniel Francisco Quinto**

**[cedipre.fd.uc.pt](http://cedipre.fd.uc.pt)**

# AS ALTERNATIVAS À (IN)VIABILIDADE TARIFÁRIA NAS CONCESSÕES COMUNS EM ANGOLA

**Daniel Francisco Quinto**



CENTRO DE ESTUDOS DE DIREITO PÚBLICO E REGULAÇÃO  
FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA  
FEVEREIRO | 2026

TÍTULO	As Alternativas a (In)viabilidade Tarifária nas Concessões Comuns em Angola
AUTOR(ES)	Daniel Francisco Quinto
IMAGEM DA CAPA	Coimbra Editora
COMPOSIÇÃO GRÁFICA	Ana Paula Silva
EDIÇÃO	CEDIPRE Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra 3004-528 COIMBRA   PORTUGAL Tel.: +351 916 205 574 E-mail: cedipre@fd.uc.pt
PARA CITAR ESTE ESTUDO	As Alternativas a (In)viabilidade Tarifária nas Concessões Comuns em Angola, CEDIPRE Online — 58, <a href="https://cedipre.fd.uc.pt">https://cedipre.fd.uc.pt</a> , Coimbra, fevereiro de 2026

## ÍNDICE

1. Introdução .....	3
2. Tarifa: definição, natureza e funções .....	4
3. Tipologias e sistemas tarifários .....	7
a. Tarifa fixa .....	7
b. Bandas tarifárias .....	7
c. Método da taxa de retorno .....	8
d. Método de controlo da tarifa pela fixação de um tecto .....	9
4. (In)viabilidade tarifária .....	9
a. Causas da inviabilidade tarifária .....	9
i. Pobreza da população e a imputação dos custos aos usuários..	10
ii. Insuficiência de utentes determinados pelos estudos de tráfego e estudos de mobilidade ou afluência .....	12
iii. Caso-base em moedas fortes e tarifas fixadas em moeda nacional .....	13
b. Implicações da inviabilidade tarifária .....	14
5. Alternativas à inviabilidade tarifária .....	17
a. Subvenção estatal .....	17
b. Receitas complementares .....	19
6. Conclusão .....	20
7. Referências bibliográficas. ....	21



## 1. Introdução

O presente trabalho de final do curso de pós-graduação em Contratação Pública, promovido pelo CEDIPRE, centro da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, constitui um exercício de aglutinação dos principais desafios das concessões comuns em Angola, especialmente aqueles problemas ligados à (in)viabilidade tarifária, desde as suas causas e as suas alternativas.

O conceito de concessão tem tido diversas variantes, tanto na doutrina, como na prática administrativa dos estados. A concessão administrativa poderá ser entendida como sendo o acordo entre a Entidade Pública Contratante (doravante «EPC») e o operador económico, nacional e/ou estrangeiro, que se responsabiliza pela edificação de uma infraestrutura e/ou a disponibilização de um serviço, por sua conta e risco, tendo como expectativa a imputação dos custos aos usuários que afluem à infraestrutura ou se beneficiam do serviço público.

Quando o concessionário se propõe a explorar uma actividade fá-lo-á com intenções egoísticas. Até porque *"ninguém (salvo algum aventureiro), consentiria em tomar à sua conta a onerosa exploração de um serviço público sem a garantia de um mínimo de segurança na retribuição"*<sup>1</sup>. Procuramos, neste trabalho, explorar as causas da inviabilidade tarifária, suas implicações no estabelecimento do equilíbrio económico e financeiro do contrato de concessão, bem como das vias disponíveis para sua colmatação (criação de subsídios e o estabelecimento de receitas complementares).

Relativamente à metodologia aplicada, servimo-nos do método bibliográfico<sup>2</sup>, que consiste na consulta de obras científicas, ou outros desenvolvimentos científicos, já alcançadas por determinados autores, sendo que o presente trabalho representa um pequeno contributo na compreensão das alterna-

---

<sup>1</sup> Cf., MARAL, Diogo Freitas, TORRAL, Lino. *Estudos sobre concessões e outros actos da administração (pareceres)*, Coimbra: Almedina, 2002, p. 313.

<sup>2</sup> Cf. QUISSUA, Tiago. *Introdução à Metodologia de Investigação Científica*, Luanda: Editora BC Livtec, 2019, p. 21.

tivas que os operadores do direito, em Angola, poderão dispor em caso de estruturação de projectos de concessões que se revelem, numa primeira fase, inviáveis, ou, na fase de execução, venham demonstrar uma certa inviabilidade económica e financeira.

Sem embargo das presentes linhas introdutórias, que constituem o (1) primeiro ponto do trabalho, no ponto (2), olhamos para a definição, natureza e funções da tarifa; no ponto (3), olharemos para a tipologia e sistemas tarifários; no ponto (4), procuramos apresentar a (in)viabilidade tarifárias, desde as suas causas e implicações; no ponto (5), abordamos sobre as alternativas à (in)viabilidade tarifária, olhando para os subsídios do estado e as receitas complementares, sendo, esta última, a via aconselha para colmatar a inviabilidade da tarifa em virtude do cenário das contas públicas de Angola; e, finalmente, no ponto (6), retiramos as conclusões do trabalho.

Finalmente, gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer o Serviço Nacional da Contratação Pública (SNCP) por ter financiado a formação de pós-graduação em contratação pública pelo CEDIPRE, um agradecimento especial ao Professor Lino Torgal, por prontamente anuir o nosso pedido de orientar o presente trabalho, uma oportunidade ímpar de diálogo construtivo e contínuo aprendizado.

## **2. Tarifa: definição, natureza e funções**

De forma preliminar, as concessões podem ser classificadas como sendo gerais ou comuns – aquelas que possuem um regime jurídico genérico aplicável a todas as Entidades Públicas Contratantes – que se encontram submetidas ao regime da Lei n.º 41/20 de 23 de Dezembro, Lei dos Contratos Públicos (doravante, «LCP»)³, e concessões especiais – aquelas que possuem regimes específicos, como é o caso das concessões *petrolíferas* e *diamantífe-*

---

<sup>3</sup> A presente lei dispõe do regime da formação e execução dos contratos públicos, significando que o legislador estabeleceu o conjunto de princípios e regras a serem observados aquando da prática dos actos e formalidades a observar, pelas Entidades Públicas Contratantes, tendentes a celebração dos contratos públicos de aquisição, concessão, alienação de activos ou dos direitos de exploração de activos e os contratos subjacentes à implementação das Parcerias Público-Privadas. Por outro lado, no regime de execução dos contratos públicos, engloba o conjunto de regras que presidem o adimplemento dos termos e condições, estabelecidos nos contratos públicos, pelas partes – Entidades Públicas Contratantes e Operadores Económicos – bem como as consequências que irão recair às partes.

ras<sup>4</sup>. As concessões comuns em Angola encontram a sua esteira de regulação genérica nos termos dos artigos 405.º e seguintes da Lei dos Contratos Públicos<sup>5</sup>. No regime de concessão comum [...], a remuneração do concessionário decorre [...], essencialmente pela cobrança de tarifas, sem qualquer contrapartida pecuniária por parte do Poder Concedente, o que constitui a receita ordinária do concessionário<sup>6</sup>.

Por conseguinte, Celso Antônio Bandeira de Mello afirma que o concessionário possui como contrapartida principal *as tarifas* que cobra directamente dos usuários de acordo com a exploração do próprio serviço concedido a ele. Quanto a essas tarifas, são fixadas pelo preço da proposta vencedora da licitação ou durante a modelagem do projecto, devendo refletir, ao mesmo

---

<sup>4</sup> Em relação aos regimes especiais de concessões, podemos enumerar: i) as concessões petrolíferas, ii) concessões mineiras e/ou iii) concessões portuárias – apenas para referenciar alguns exemplos. Claro está, que em caso de omissão do regime especial será aplicável o regime geral das concessões, constante da Lei dos Contratos Públicos.

<sup>5</sup> Fala-se em regulação genérica na medida em que as linhas gerais de regulação das concessões administrativas em Angola encontram espaço na Lei dos Contratos Públicos, que trata da formação e execução dos contratos públicos, onde enquadrámos o contrato de concessão. Este modelo regulatório confere maior liberdade aos grupos técnicos encarregados da elaboração dos estudos e peças ou editais do concurso público ou concurso limitado por prévia qualificação, para efectuarem, ao nível do programa do concurso e do caderno de encargos, uma concretização e especificação do modelo subjacente à concessão que se pretende, bem como de todos os elementos económicos, jurídicos e técnicos (essenciais) para a concretização do projecto de concessão. Revela-se nosso entendimento que o legislador poderia criar uma *Lei Geral das Concessões em Angola*, conforme se tem ao nível da ordem jurídica brasileira, evitando-se assim uma disparidade regulatória em aspectos fraturantes dos projectos de concessões. Pese embora do impulso científico feliz do Professor Kirkby, ainda não temos uma legislação específica sobre concessões. Para um estudo abrangente sobre Cf. KIRKBY, Mark. *Uma lei geral das concessões em Angola?*, In: FONSECA, Isabel Celeste (Coord.). *Atas do II Congresso Internacional de Compras Públicas*, Braga, 2017.

<sup>6</sup> Cf. SOLIANO, Vitor, COSTA, Diana Trocoli Brim Nunes. As funções do sistema de contas vinculadas em contratos de concessão de infraestrutura e seus contornos jurídicos. *Fórum de Contratação e Gestão Pública – FCGP*, Belo Horizonte, ano 23, n. 275, p. 63. Conforme se desenvolve ao nível da doutrina, existem concessões onde as tarifas são suficientes para que o concessionário retire o dinheiro investido e se remunere pelo investimento feito, mas existem circunstâncias em que o Poder concedente decide subvencionar, totalmente ou parcialmente, a concessão – concessões patrocinadas ou administrativas (*doutrina e legislação brasileira*). No caso de Angola, as denominamos apenas de concessões subvencionadas ou tarifas subvencionadas. Para maiores desenvolvimentos sobre o assunto Cf. SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010; CRUZ, Carlos Oliveira, SARMENTO, Joaquim Miranda. *Manual de Parcerias Público-Privadas e Concessões*. Lisboa: Edições Sílabo, 2019; SCHIRATO, Vitor Rhein. O reajuste tarifário nas concessões de serviços públicos. *A&C – Revista de Direito Administrativo & Constitucional*, Belo Horizonte, ano 13, n. 54, p. 149-168, out./dez. 2013.

tempo, a realidade económica do custo da actividade e a remuneração do concessionário<sup>7</sup>.

Nesta ordem de ideias, a tarifa constitui a principal fonte de remuneração do concessionário, sendo entendida como sendo «uma contraprestação paga pelos usuários em virtude da utilização da infraestrutura disponibilizada pelo concessionário. Representa uma opção por atribuir em alguma medida aos usuários o custeio da prestação do serviço»<sup>8</sup>. Por outro lado, a tarifa desempenha, no contrato de concessão, variadas funções, que a seguir enumeramos:

- a) Serve como base remuneratória do concessionário;
- b) Permite a imputação dos custos, directos e indirectos, incorridos pelo concessionário para a prestação do serviço público e para a edificação e exploração económica da infraestrutura concessionada;
- c) Com a institucionalização da tarifa permite efectuar a distinção entre usuários e não usuários<sup>9</sup>;
- d) Serve como protecção do património dos não usuários<sup>10</sup>; e
- e) Serve como elemento de exclusão para o acesso ao serviço concessionado, salvo criação de medidas de inclusão social ao nível da política tarifária.

---

<sup>7</sup> Cf. *Apud* SOLIANO, Vitor, COSTA, Diana Trocoli Brim Nunes. As funções do sistema de contas vinculadas em contratos de concessão de infraestrutura e seus contornos jurídicos. *Fórum de Contratação e Gestão Pública – FCGP*, Belo Horizonte, ano 23, n. 275, p. 63.

<sup>8</sup> Cf. SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010, p. 44.

<sup>9</sup> Cf. SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010, pp. 42-43.

<sup>10</sup> Existe uma enorme discussão em torno da gratuidade dos serviços públicos, quer sejam prestados pelo Estado directamente ou prestados pelo concessionário. Tanto uma opção como outra, existirão sempre custos a serem incorridos. Tratando-se no caso da concessão que tenha uma tarifa estabelecida, apenas irão contribuir para o custeio de tais serviços, os usuários que afluírem os serviços prestados pelo concessionário. Entretanto, tratando-se de uma concessão que possui aportes ou subsídios do Estado, a comunidade é chamada a custear, parcialmente ou totalmente, a concessão com os tributos – impostos, taxas e contribuições especiais – olhando sempre para a capacidade contributiva dos contribuintes, estando apenas elegíveis aqueles cidadãos que demonstrarem alguma manifestação de riqueza ou capacidade contributiva. Para melhores desenvolvimentos Cf. NUNES, Elisa Rangel. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 6.<sup>a</sup> Edição. Luanda: Gráfica Maiadouro, 2015, p. 82; RIBEIRO, José Joaquim Teixeira. *Lições de Finanças Públicas*. 5.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2013; MARTINS, Maria d'Oliveira. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 4.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Almedina, 2019; FRANCO, António L. de Sousa. *Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 4.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Almedina, 2004; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010.

### 3. Tipologias e sistemas tarifários

#### *a. Tarifa fixa*

As tarifas fixas são aquelas que são estabelecidas de forma expressa e concreta ao nível do contrato de concessão, ficando claro sobre a tarifa a ser praticada, incumbindo às partes o cumprimento do estatuído pelo contrato.

O presente modelo resvala-se com o inconveniente de não permitir que o concessionário tenha alguma margem de manipulação do valor da tarifa, estando obrigado a praticar a tarifa estabelecida pelo contrato, não tendo sequer qualquer possibilidade de aumentar ou diminuir o valor em virtude de qualquer evento especial ou data comemorativa. Estes modelos não têm sido usuais ao nível do mercado dos contratos públicos angolano pelo inconveniente já descrito, tendo as partes optado por outros modelos de tarifa, como é o caso das bandas tarifárias, que iremos ver já a seguir.

#### *b. Bandas tarifárias*

O modelo de fixação das tarifas sob a forma de bandas tarifárias consiste na determinação de molduras mínimas e máximas, ou seja, balizas com valores mínimos e máximas que serão praticados pelo concessionário, sendo certo que os valores mínimos fixados devem ser suficientes para garantir o retorno do investimento feito pelo concessionário<sup>11</sup>.

As molduras mínimas e máximas podem ser estabelecidas em moeda com curso legal em Angola, (Kwanza), por meio de moedas fortes (Euro ou o Dólar)<sup>12</sup> ou por meio de Unidade de Correção Fiscal (UCF)<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Salvo nas circunstâncias em que a moldura mínima for fixada contando com eventuais receitas complementares ou subsídios do Estado.

<sup>12</sup> A fixação da moldura mínima e máxima em moedas fortes permite acautelar eventuais flutuações cambiais, bem como garantir o retorno estabelecido no Plano de Negócios do concessionário. No entanto, revela-se pernicioso aos usuários e ao poder concedente. Neste último caso, podendo originar convulsões sociais devido ao potencial aumento vertiginoso da tarifa. "As tarifas devem", esclarecem os Professores Freitas do Amaral e Lino Torgal, "estabelecer taxas moderadas, tão próximas quanto possível do custo do serviço, que beneficiem a massa da população satisfazendo interesses gerais e não conveniências do concessionário". A colaboração do concessionário com a administração, se deve ser livre e remunerada, não pode, no entanto, passar pela prática de "extorsão" aos utentes. Cf., MARAL, Diogo Freitas, TORRAL, Lino. *Estudos sobre concessões e outros actos da administração (pareceres)*, Coimbra: Almedina, 2002, p. 313.

<sup>13</sup> A fixação da moldura mínima e máxima em Unidade de Correção Fiscal (UCF) per-

Este modelo de fixação de tarifas foi fortemente usado em alguns projectos em Angola, especificamente na Concessão de Obras Públicas para a construção da nova ponte sobre o Rio Cuanza, sob a forma de Parceria Público-Privada<sup>14</sup>.

*c. Método da taxa de retorno*

De acordo com o método do custo do serviço – também conhecido como método de regulação da taxa de retorno, *cost-plus*, *cost-of-service* ou *rate of return*, a estrutura tarifária é fixada de modo a produzir ao prestador a remuneração necessária para compensar os custos directos e indirectos do serviço, o que abrange inclusive os investimentos necessários à implementação do serviço e a margem de retorno do concessionário<sup>15</sup>.

Nesta modalidade, a tarifa é encarada como verdadeiro preço público praticado pelo concessionário, possuindo a estrutura que deve informar qualquer preço, que se encontra regulada no sistema nacional de preços em Angola, por meio do artigo 4.º do Decreto Presidencial n.º 206/11, de 29 de Julho, que aprova as bases gerais para a organização do sistema nacional de preços, a saber:

- a) O custo de produção;
- b) O custo de distribuição ou circulação; e
- c) A margem de lucro.

---

mite ao poder concedente controlar o aumento ou diminuição da tarifa, sem recurso a alteração do contrato de concessão, bastando a alteração do Diploma que fixa o valor correspondente a uma Unidade de Corecção Fiscal (UCF). Actualmente, um UCF é fixado em 88 kwanzas, nos termos do n.º 1 do Despacho n.º 174/11, de 11 de Março, proferido pelo Ministro das Finanças de Angola, que fixa o valor da Unidade de Correção Fiscal.

<sup>14</sup> Tivemos a oportunidade de Participar da Equipa Técnica do Projecto, junto do Ministério do Planeamento, que juntou, igualmente, o Ministério das Finanças e o Ministério das Obras Públicas, Urbanismo e Habitação, congregando, este último, o Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA).

Cf. «<https://mep.gov.ao/noticia/177/construcao-da-nova-ponte-sobre-o-rio-kwanza-junta-em-reuniao-ministros-da-economia-e-planeamento-e-da-obras-publicas-urbanismo-e-habitacao>» «<https://www.pressreader.com/angola/jornal-de-angola/20230304/281706913889909?srsIid=AfmBOoriiia3a-ROBwAgPzVI3ASb3SIIMuiqornoswK8AYkTrOng1QjAs>» Acessado em: 25.06.2025.

<sup>15</sup> Cf. SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010, p. 73; CÂMARA, Jacintho Arruda. *As tarifas nas concessões*, São Paulo: Malheiros Editores, 2009, p. 89. O Professor Jacintho Arruda Câmara, refere-se ao sistema de *liberdade tarifária*, explicando que o Poder concedente «ao conferir a chamada *liberdade tarifária* o poder concedente admite que o próprio concessionário estabeleça o valor da remuneração que vai ser cobrada do usuário, passando a exercer, em relação à matéria, basicamente, uma função fiscalizadora».

Adicionalmente, quando for aplicável qualquer imposto indirecto ou subsídio, deve ser também incluído o respectivo valor na formação desse preço.

*d. Método de controlo da tarifa pela fixação de um tecto*

Forma mais branda de conferir alguma participação ao concessionário na fixação de tarifas está na adopção de uma "tarifa-tecto" (*price cap*). Nestes casos, o poder concedente estabelece um valor máximo a ser cobrado pela prestação do serviço, mas este valor não é absoluto, pois se admite que o concessionário pratique valores mais baixos<sup>16</sup>. Ou seja, consiste na estipulação, pelo poder concedente, de um valor tecto para a tarifa, sem que haja a necessidade de se analisar a contabilização dos custos do concessionário<sup>17</sup>.

Além disso, o poder concedente, no sistema de *price cap*, tem a possibilidade de instituir mecanismos:

- i) Que incentivem o concessionário a cobrar valores abaixo do tecto fixado para o serviço; ou
- ii) Para que o próprio valor tecto seja reduzido periodicamente, a fim de forçar o concessionário a prestar o serviço com maior eficiência e, por conseguinte, com menores custos aos usuários<sup>18</sup>.

## **4. (In)viabilidade tarifária**

*a. Causas da (in)viabilidade tarifária*

Uma tarifa é uma lista de preços altamente regulamentados que deveriam, naturalmente, cobrir os custos de fornecimento com um retorno razoável para o prestador (*concessionário*)<sup>19</sup>. A tarifa viável será aquela em que, uma vez aplicada, o concessionário consegue retirar os valores do investimento

---

<sup>16</sup> Cf. CÂMARA, Jacintho Arruda. *As tarifas nas concessões*, São Paulo: Malheiros Editores, 2009, p. 92.

<sup>17</sup> Cf. SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010, p. 77.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> «*tradução nossa*» Cf. SACRISTÁN, Estela B. *Publicación de las tarifas de los servicios públicos*, In: Jornadas Organizadas por la Universidad Austral, Facultad de Derecho, Ediciones RAP, Disponível em: «<https://www.estelasacristan.com.ar/publicaciones/Publicacion-C3%B3n%20de%20las%20tarifas%20de%20los%20servicios%20p%C3%ABlicos.pdf>», Acessado em: 01.01.2025.

efectuado bem como remunerar o investimento feito, por meio de uma Taxa Interna de Retorno (TIR), que é a expectativa de lucro que o empresário terá na concessão caso todas as premissas apresentadas no estudo ou modelagem sejam cumpridas, ou seja, se os custos e o facturamento decorrentes da concessão forem os previstos. A definição e a manutenção da TIR referem-se, portanto, à própria correlação entre as “condições do contrato” e o seu “equilíbrio económico-financeiro”»<sup>20</sup>.

Neste ponto de abordagem, iremos, de forma detida, examinar as causas que podem ensejar a inviabilidade das tarifas em Angola, olhando para o contexto económico dos utentes (os níveis de pobreza e a imputação dos custos aos usuários), insuficiência de utentes e o estabelecimento do caso-base em moeda forte (dólares ou euros).

i. Pobreza da população e a imputação dos custos aos usuários

Alguns países conseguiram romper a barreira da pobreza e tornaram-se desenvolvidos. Em tais regiões, a população goza não apenas de um nível superior de conforto material e de oportunidades, mas também possui mais acesso ao processo político, aos mercados (que são mais amplos e mais competitivos), a ideias diversas, informação e conhecimento. Também há pobres em países desenvolvidos, mas em uma parcela muito inferior ao resto da população e em condições substancialmente distintas dos pobres em países em desenvolvimento, que via de regra são paupérrimos<sup>21</sup>. O pauperismo sentido em países em vias de desenvolvimentos consubstancia-se numa verdadeira desigualdade entre pessoas que possuem “quase” nada, que representam a maioria da população, e pessoas que agregam em si a maior fatia de rendimentos nacionais, que representam uma minoria da população<sup>22</sup>.

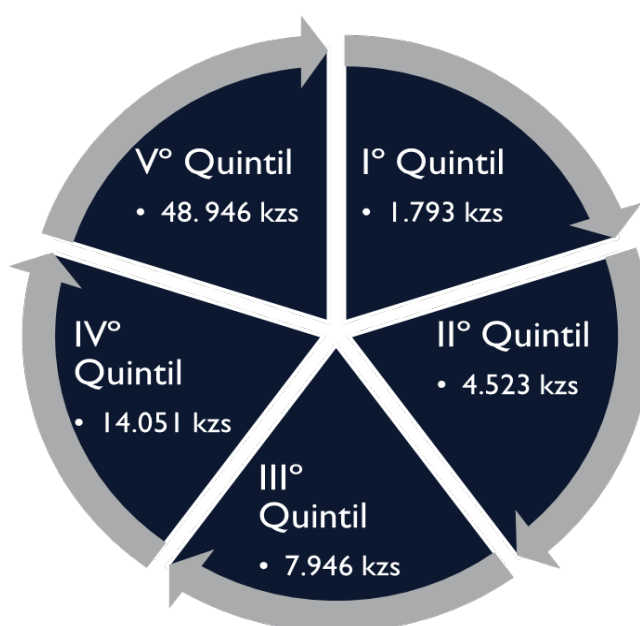
---

<sup>20</sup> Cf. GUERRA, Sérgio. *Revisão da taxa interna de retorno nas concessões*, p. 64, disponível em: « <https://periodicos.fgv.br/rce/article/view/60603/58849>» acessado em: 12.06.2025; de forma complementar Cf. AZEVEDO, Maria Eduarda. *As parcerias públicas e privadas: instrumento de uma nova governação pública*, Tese de Doutoramento, UL, 2008.

<sup>21</sup> Cf. GICO JUNIOR, Ivo Teixeira. “Direito & desenvolvimento: o papel do direito no desenvolvimento económico”, *Direito e Desenvolvimento*, 2017, 8 (2), p. 110-127. «<https://doi.org/10.25246/direitoedesenvolvimento.v8i2.370>»

<sup>22</sup> Cf. QUINITO, Daniel Francisco, MARCELO, Teurio. “Garantias Jurídica e Económica dos Direitos Fundamentais.” *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Fernando José de França Dias Van-Dúnem*, Vol. I, Luanda: Departamento Editorial da FDUCAN, 2021, pp. 446-479.

Em outro quadrante, o INE – Instituto Nacional de Estatística – elaborou um estudo sobre a pobreza, tendo sido distribuída em quintis de pobreza, onde se verifica a distribuição de rendimentos nacionais e a monstruosa desigualdade existente. Assim, a receita mediana mensal por pessoa é relatada de três fontes diferentes: i) salário ou receitas laborais, ii) receitas não laborais e iii) autoconsumo ou autoabastecimento. O (*diagrama*)<sup>23</sup> mostra que a receita mediana total em Angola é de Kz 15.454 por mês. A fonte de receita mais frequente são as receitas laborais (9.735 kz)<sup>24</sup>.



A desigualdade na distribuição de receitas é acentuada no país, [...]. O quinto quintil (ou seja, os 20% da população com maiores receitas) detém 48.946 kz, ou seja, 63% de todas as receitas, enquanto o primeiro quintil apenas detém 1.783 kz (que corresponde a 3%). Depreende-se que as receitas de uma pessoa no quintil mais rico é pelo menos 20 vezes mais alta do que a receita média de uma pessoa no quintil mais pobre<sup>25</sup>.

A presente realidade dificulta a chamada imputação dos custos aos usuários, na medida em que poderá existir uma forte demanda do serviço público concessionado, mas que, por razões de fraco poder de compra, os utentes

<sup>23</sup> *Diagrama nosso.*

<sup>24</sup> Cf. INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Folha de informação rápida: pobreza e desigualdade*, Luanda: INE, 2019, p. 10.

<sup>25</sup> Cf. *Ibidem*, p. 11.

não possuírem condições para pagar a tarifa, que permita garantir o devido retorno ao concessionário<sup>26</sup>.

- ii. Insuficiência de utentes determinados pelos estudos de tráfego e estudos de mobilidade ou afluência

Os destinatários finais dos serviços a serem prestados pelo concessionário serão os utentes ou usuários, que deverão efectuar o pagamento para aceder e fruir o serviço (pagamento de uma tarifa). Na fase inicial de estruturação dos projectos de concessões deve se ter em linha de conta a volatilidade da demanda<sup>27</sup> para a determinação da viabilidade económica e financeira da concessão, mediante a feitura de estudos de tráfego ou estudos de afluência, para serem projectadas as eventuais receitas a serem percebidas pelo concessionário, em determinados cenários ou contextos.

Na realidade, para que haja credibilidade em programas de concessão, a definição da tarifa a ser cobrada exige uma avaliação clara dos custos e receitas, de modo que os usuários do sistema possam ver uma relação clara entre o que pagam e os benefícios ofertados [...]. O subsídio principal para uma modelagem de concessão [...] é o estudo de tráfego [*estudo de afluência*]<sup>28</sup>, que permite compreender a caracterização e distribuição do fluxo que percorre a região. Os estudos contam como principais fontes de dados as pesquisas de Contagem Classificada de Veículos (CCV) e pesquisas origem-destino (OD), além dos hábitos dos usuários<sup>29</sup>.

O estudo de tráfego irá consubstanciar-se numa causa de inviabilidade tarifária na medida em que quanto menor for o número de utentes, maiores serão as

---

<sup>26</sup> Cf. QUINITO, Daniel Francisco, MARCELO, Teurio. "Garantias Jurídica e Económica dos Direitos Fundamentais." *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Fernando José de França Dias Van-Dúnem*, Vol. I, Luanda: Departamento Editorial da FDUCAN, 2021, pp. 446-479.

<sup>27</sup> A volatilidade da demanda poderá incidir sobre o serviço público a ser concessionado, bem como o estudo de viabilidade económica e financeira que deve ser feito ao nível de potenciais receitas complementares, conforme teremos a oportunidade de constatar adiante.

<sup>28</sup> "*Grifo nosso*". Em termos de aplicação terminológica, usualmente, o estudo de tráfego é aplicado nas concessões rodoviárias, ao passo que os estudos de afluência se aplicam às concessões não rodoviárias.

<sup>29</sup> Os hábitos dos usuários são utilizados para obtenção do padrão de viagens, frequência e rotinas, que são relacionados à forma de pagamento para indução de demanda futura, caso um novo método de cobrança seja ofertado. Cf. MESQUITA, Kaio Gefferson de Almeida. *Concessão Rodoviária: uma análise sobre os resultados das metodologias tradicional e free flow*, XVIII Congresso Rio de Transportes, 2021.

probabilidades da concessão não garantir o devido retorno, exigindo-se, da parte dos técnicos encarregados da estruturação do projecto, a verificação de outros mecanismos de receitas para tornar a concessão viável. Aliás, o próprio legislador é peremptório, nos termos do artigo 413.º da LCP, ao determinar que «o contrato só pode atribuir ao concessionário o direito a prestações económico-financeiras desde que as mesmas não violem as regras da concorrência, sejam essenciais à viabilidade económico-financeira da concessão e não eliminem a efectiva e significativa transferência do risco da concessão para o concessionário».

Sem prejuízo da necessidade de ser efectuado os estudos de tráfego, existe um «alargamento do âmbito típico das concessões: por exemplo, no âmbito das infra-estruturas de transportes, ao lado do modelo de concessão com portagem real (*clássico modelo de concessão com transferência do risco normal do negócio para o concessionário*), têm surgido concessões nas quais o concessionário assume um risco menor daquele que seria o risco típico. Esta nova modalidade de concessão vem sendo ultimamente corporizada, por exemplo, pelos casos de concessão com *portagem sombra* ou de concessão em que a remuneração do concessionário não assenta num modelo de tráfego, mas, sim, num *esquema de disponibilidade*»<sup>30</sup>.

### iii. Caso-base em moedas fortes e tarifas fixadas em moeda nacional

As concessões representam, no mercado dos contratos públicos, um mecanismo de mobilização de investimento estrangeiro. Na medida em que participam dos certames procedimentais empresários nacionais e estrangeiros, que pretendem efectuar investimentos contando com um determinado retorno. Desta feita, quando o fazem, contam em investir somas avultadas de dinheiro, esperando o retorno devido deste.

Não se pode olvidar que o legislador estabeleceu, de forma expressa, a proibição de lançamento de concessões inviáveis. Estabelecendo, no seu artigo 413.º

---

<sup>30</sup> Ora, nestes casos de menor risco, divergindo do modelo típico clássico, as concessões tendem a tornar-se mais comutativas — ou seja, com prestações de conteúdo mais simétrico — do que normalmente sucedia: o risco do concessionário esbate-se. na verdade, no clássico modelo concessão de obras e de serviços públicos, que assenta — ainda hoje — no modelo de portagem real, a remuneração do concessionário resulta tipicamente dos resultados financeiros da exploração da obra ou do serviço e, principalmente, da cobrança de taxas aos utentes, o que traduz, como é bom de ver, uma assunção de elevado risco por parte do concessionário. Cf. TORGAL, Lino, GERALDES, João de Oliveira. *Concessões de Actividades Públicas e Direito de Exclusivo*, pp. 1106-1107. Disponível em: «<https://portal.oa.pt/upl/%7B7a414db5-ba0c-4985-9a79-84a28913f324%7D.pdf>», acessado em: 29.12.2024.

da LCP, a necessidade do contrato de concessão ser viável do ponto de vista económico e financeiro. Para se atestar a viabilidade económica e financeira dos contratos de concessão cumpre estabelecer o «*plano de negócios*» ou «*caso base*», que irá proceder com uma análise mercadológica e financeira do cenário em que se vai implementar as acções objecto do contrato de concessão.

Tratando-se de contratos de concessão com exposição de *players* estrangeiros, o caso base é elaborado com recurso às moedas fortes «euro» ou «dólar», na medida em que constituem verdadeiras reservas de valor e, alternativamente, para se acautelar a questão da depreciação da moeda nacional. No entanto, um dos elementos ligados à (in)viabilidade tarifária consiste no facto de que a tarifa paga pelo usuário não é fixada em dólares ou euros, mas sim em moeda com curso legal em Angola (Kwanza). Facto este que poderá alongar o retorno do investimento do concessionário, em virtude das eventuais depreciações da moeda nacional, bem como no repatriamento de capitais pelos investidores estrangeiros<sup>31</sup>.

#### *b. Implicações da inviabilidade tarifária*<sup>32</sup>

Não se pode olvidar, de maneira alguma, que as concessões representam um verdadeiro negócio, expostos aos riscos normais do mercado, nacional

---

<sup>31</sup> No surgimento das concessões, eram vistas como, Refere Mark Kirkby, «...instrumentos de captação de investimentos privados para grandes infraestruturas públicas (ferrovia, energia, vias de comunicação), num contexto político-económico em que se pedia um recuo da intervenção pública na economia e se promovia o papel dos privados na execução e exploração dos grandes projectos públicos» Cf. KIRKBY, Mark. *Uma lei geral das concessões em Angola?*, In: FONSECA, Isabel Celeste (Coord.). *Atas do II Congresso Internacional de Compras Públicas*, Braga, 2017, p. 385. A Professora Maria Luísa Abrantes refere-se de forma preliminar que «para atrair o Investimento Directo Estrangeiro, para além da existência de infraestruturas básicas, tem de haver estabilidade política e macroeconómica, boa governação, transparência na gestão do património estatal, garantia de um sistema judicial forte e independente e uma legislação coerente, que incluia: i) normas sobre o direito de propriedade; ii) o direito à transferência de dividendos; e iii) política fiscal e cambial de fácil compreensão». Cf. ABRANTES, Maria Luísa. *Breve Reflexão sobre o Investimento Estrangeiro e o Caso de Angola*, Luanda: A Guerra Artes Gráficas, 2016, p. 31; LOPES, Moreira. *As concessões administrativas no ordenamento jurídico angolano*. Lisboa: UCP Editora, 2021, p. 37.

<sup>32</sup> Seguiremos de perto o estudo produzido pela Consultora «JURISLAB CONSULTING», em 2023, ainda não publicado, mas que tivemos acesso em virtude de uma autorização concedida pelo Administrador da empresa – o Professor Moreira Lopes – para poder referenciar e citar neste trabalho. Cf. JURISLAB CONSULTING. *As rendas do concedente no contrato de concessão de exploração de portos*, Luanda, 2023, pp. 10 e ss [no prelo]; PEREZ, Marcos Augusto. *O Risco no Contrato de Concessão de Serviço Público*. São Paulo: Faculdade de Direito da USP, 2005; SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010.

e internacional. A legislação vigente trata de forma simplista a alocação dos riscos ao concessionário, referindo-se, nos termos do n.º 1 do artigo 410.º da LCP, que «o contrato deve implicar uma significativa e efectiva transferência para o concessionário do risco de exploração dessas obras ou serviços que se traduz no risco ligado a procura ou a oferta, ou a ambos». Nesta ordem de pensamento, «a doutrina tradicional das áleas – *ou riscos*<sup>33</sup> – na contratação da concessão estatui a divisão dos riscos contratuais em duas categorias distintas: a dos riscos ordinários, assumidos em regra pelo concessionário e a dos riscos extraordinários, assumidos pelo concedente»<sup>34</sup>.

Por conseguinte, «o risco de desequilíbrio pode estar presente, por exemplo, em relação à demanda pelos serviços, tendo em vista as expectativas de desenvolvimento económico regional ou em função da concorrência de prestadores de serviços em outras modalidades (...), o contrato pode prever, desde logo, mecanismos para o seu reequilíbrio, tais como prorrogação do prazo da concessão, revisão de tarifa, alteração de metas de universalização ou de qualidade, retardamento do cronograma de execução de obras ou, até mesmo, a possibilidade de extinção do contrato por inviabilidade superveniente da concessão»<sup>35</sup>.

Neste ponto, iremos enumerar as implicações da inviabilidade tarifária, ao nível dos contratos de concessões comuns, especificamente na remuneração do concedente, remuneração do concessionário e no estabelecimento do equilíbrio económico e financeiro do contrato de concessão. A saber:

- a) Alteram as expectativas do ambiente de exploração da actividade concessionada;
- b) Alteram as expectativas em relação a materialização dos planos de expansão ou modernização das infraestruturas ou dos serviços concessionados;

---

<sup>33</sup> *Grifo nosso.*

<sup>34</sup> No entanto, pode ser dirigida uma crítica em relação a alocação simplista dos riscos ao concessionário na medida em que, conforme se refere o Professor Marcos Augusto Perez, «a simples enunciação em uma ou mais cláusulas contratuais de regra segundo a qual a administração pública não assume os riscos ordinários da concessão, mas que assume os riscos extraordinários, económicos ou administrativos, não resolve senão uma pequena parte dos problemas frequentes das concessões nessa matéria» Cf. PEREZ, Marcos Augusto. *O Risco no Contrato de Concessão de Serviço Público*. São Paulo: Faculdade de Direito da USP, 2005, p. 126.

<sup>35</sup> Cf. PEREZ, Marcos Augusto. *O Risco no Contrato de Concessão de Serviço Público*. São Paulo: Faculdade de Direito da USP, 2005, p. 124.

- c) Expectativas quanto aos recursos humanos a alocar na prestação do serviço público. Essas expectativas podem ser colocadas em causa, em virtude da alteração abrupta do contexto de contratação de especialistas;
- d) Retardamento ou alteração do payback do caso-base da concessão;
- e) Implicar a criação de receitas complementares para o concessionário;
- f) Obrigar o Estado a instituir subsídios a favor do concessionário, visando compensar a inviabilidade tarifária;
- g) Alteração da renda do concedente, podendo ensejar o aumento da renda do concedente ou a sua diminuição. Dependendo da tipologia de renda que for estabelecida, a mesma irá alterar tendo em linha de conta o desfasamento da projecção inicial das receitas por perceber pelo concessionário;
- h) Alteração da tipologia de renda do concedente: uma outra variante consiste em alterar a tipologia de renda que é paga ao concedente. Saindo, por exemplo, de uma tipologia de renda fixa para uma variável, que consiste em estabelecer as rendas do concedente tendo em linha de conta as movimentações ou o volume de negócio da infraestrutura concessionada;
- i) Aumento do prazo de vigência do contrato: tendo em linha de conta a inviabilidade tarifária, poderão as partes decidir em manter a tarifa estabelecida, cuidando apenas em prorrogar o prazo de vigência do contrato de concessão, não ultrapassando os 30 anos de vigência, nos termos do n.º 2 do artigo 406.º da LCP;
- j) Resolução do contrato, por impossibilidade de cumprimento das cláusulas contratuais: neste ponto as partes decidem por termo ao contrato de concessão, por existir uma impossibilidade superveniente de exploração da infraestrutura ou serviço público concessionado.

Por conseguinte, em termos de materialização prática, tendo se verificado as circunstâncias que dão azo ao expediente do reequilíbrio económico e financeiro do contrato de concessão, poderá a parte que sentir a maior onerosidade, ou mesmo ambas, diligenciar a notificação a outra, procurando levar ao conhecimento o facto, ou factos, que enseja a necessidade de restabelecimento do reequilíbrio económico e financeiro, ou seja, a necessidade de ajustamento da tarifa.

Seguem-se um conjunto de reuniões que visam analisar a situação e recomendar as melhores soluções cabíveis no caso concreto. Adicionalmente, o

caderno de encargos pode instituir um conjunto de órgãos de governança das concessões que irão ter como competência efectuar a análise da necessidade ou não de reequilíbrio económico e financeiro<sup>36</sup>.

## 5. Alternativas à inviabilidade tarifária

Neste ponto, iremos verificar as alternativas colocadas ao poder público, e ao concessionário, para colmatar a inviabilidade tarifária no processo de lançamento dos procedimentos de contratação pública para a celebração de contratos de concessão. Destacando-se a outorga de subsídios do estado e o estabelecimento, *a priori* ou *a posteriori*, de receitas complementares.

### a. Subvenção estatal

As subvenções estatais enquadram-se ao nível das despesas públicas. Existe uma assunção por parte do Estado do compromisso de efectuar, periodicamente, transferências – operações financeiras unilaterais – correntes ou de capital para uma entidade pública ou privada, que toma o nome de beneficiário das transferências<sup>37</sup>.

Para a temática em causa, o Estado irá assumir a responsabilidade de cobrir o hiato, resultante da inviabilidade tarifária, mediante inscrição anual de verbas, no Orçamento Geral do Estado, a serem transferidas ao concessionário. Garantindo-se a exploração do serviço público em condições de rentabilidade para o concessionário.

Uma das motivações para a outorga de subsídios, tem sido a «integração social como medida de política tarifária, usada para garantir o acesso do serviço público concessionado a utentes com poucas condições para pagar a tarifa». Na realidade, a escolha do regime tarifário a ser adoptado depende

---

<sup>36</sup> Para um estudo aprofundado sobre o Reequilíbrio Económico e Financeiro nos contratos de concessão Cf. FREITAS, Rafael Vêras de. *Equilíbrios económico-financeiros das concessões*, São Paulo: Editora Fórum, 2023.

<sup>37</sup> Para um estudo sobre as despesas públicas e a sua interligação com o processo orçamental e concursal Cf. MARTINS, Maria d'Oliveira. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 4.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Almedina, 2019; NUNES, Elisa Rangel. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 6.<sup>a</sup> Edição. Luanda: Gráfica Maiadouro, 2015; QUINITO, Daniel Francisco, QUINITO, Formosa Francisco (colab.). *Breve Excurso Sobre o Procedimento de Concurso Público para Celebração de Contratos de Obras Públicas em Angola*, In: MARRARA, Thiago, CONTI, José Maurício, DAL POZZO, Augusto, LOCKEN, Sabrina Nunes (Org). *Direito da Infraestrutura: aspectos financeiros e administrativos*, São Paulo: Editora Foco, 2025.

de uma decisão política; não é mera aplicação de dados objectivos, que visem unicamente à fixação de um preço justo para a prestação de dado serviço. A tarifa, portanto, não é um mero elemento comercial da prestação de serviço público. É, antes disso, um fundamental instrumento de implementação de políticas públicas<sup>38</sup>.

Em termos de previsão legal, o legislador destacou que as receitas do concessionário poderão advir de fundos públicos, nos termos da alínea c) do artigo 407.º da LCP, onde se diz que o valor do contrato de concessão deve ter em conta «*os pagamentos ou qualquer vantagem financeira, independentemente da forma, que a Entidade Pública Contratante ou qualquer outra autoridade pública proporcione ao concessionário, incluindo a compensação pelo cumprimento de uma obrigação de serviço público e os subsídios ao investimento público*». Estas subvenções ou compensações podem ser instituídas na fase inicial da estruturação do projecto e/ou lançamento da concessão e/ou na fase de execução do contrato de concessão, quando ocorrer uma inviabilidade tarifária superveniente<sup>39</sup>.

Deve o poder público, antes da institucionalização dos subsídios, efectuar uma projecção dos montantes das inscrições orçamentais necessárias em todo o período de execução do contrato de concessão, para permitir uma real abordagem sobre os valores a serem comprometidos pela (Direcção Nacional) do Orçamento Geral do Estado para serem transferidos, periodicamente, ao concessionário.

Entretanto, a criação de subvenções estatais encontra um dilema fundamental em Angola. A realidade das finanças públicas do país. Esta última, demanda um tratamento prudente sobre a criação de novos encargos ou mesmo de passivos contingentes. Revelando-se animador a criação de subsídios em momento de superávits orçamentais e de crescimento regular do PIB. O aumento das receitas efectivas (tributárias e patrimoniais) podem levar a um nível de saturação fiscal dos contribuintes, implicando uma menor

---

<sup>38</sup> Cf. CÂMARA, Jacintho Arruda. *As tarifas nas concessões*, São Paulo: Malheiros Editores, 2009, p. 68.

<sup>39</sup> Em termos de compreensão, para o presente trabalho, entendemos como sendo «inviabilidade tarifária superveniente» quando, na fase inicial, a tarifa é viável, ou seja, garante o retorno do investimento do concessionário. Mas, por motivos de circunstâncias alheias às partes, a tarifa se torna inviável, já numa fase de execução do contrato de concessão. Nestes casos, o poder público poderá verificar a possibilidade de outorga de subsídios para garantir o retorno do investimento do concessionário.

arrecadação mesmo com o aumento das taxas dos impostos. Por outro lado, e de forma conclusiva, a UGD (Unidade de Gestão da Dívida Pública) realça «o forte comprometimento das receitas fiscais para o pagamento do serviço da dívida», sendo que o desafio consiste em equilibrar o serviço da dívida pública e a mitigação de assunção de passivos contingentes, com a redução na emissão de garantias soberanas<sup>40</sup>. Portanto, para a realidade presente, a criação de novos subsídios vai em oposição a política de retirada de subsídios do estado em determinados sectores<sup>41</sup>.

#### *b. Receitas complementares*<sup>42</sup>

As receitas complementares são aquelas que são resultantes da exploração de actividades complementares à actividade principal, ou seja, na exploração de negócios adjacentes, devendo ser estabelecido um clausulado respeitante ao modo de operacionalização destas receitas, especificamente a regulação cuidada da partilha das receitas entre o concessionário e o poder concedente. Em termos de regulação legal, o legislador estabeleceu as receitas complementares nos termos do artigo 409.º da LCP.

Por conseguinte, qualquer actividade complementar deve merecer a autorização, expressa e escrita, do poder concedente para que o concessionário possa engajar-se na sua exploração. Devendo, por seu turno, o concessionário dedicar-se na elaboração de um plano de negócio das actividades complementares, na medida em que somente serão admitidas actividades complementares viáveis.

Adicionalmente, o plano de negócios deve ser acompanhado de uma proposta de partilha de receitas entre o concedente e o concessionário, podendo tratar de:

---

<sup>40</sup> Cf UNIDADE DE GESTÃO DA DÍVIDA PÚBLICA. *Plano Anual de Endividamento 2025*, Luanda: DAR-UGD, p. 28.

<sup>41</sup> Cf. Eliminação dos subsídios aos combustíveis disponível em: «<https://expansao.co.ao/economia/detalhe/eliminacao-total-dos-subsidios-ate-2026-agrava-precos-em-20-nas-pescas-e-transportes-62870.html>»;

Retirado dos subsídios de água e energia, disponível em: «<https://www.expansao.co.ao/angola/detalhe/familias-vaio-pagar-mais-48-pela-luz-e-30-pela-agua-a-partir-de-junho-65434.html>» acessado em: 16.06.2025.

<sup>42</sup> Em outras realidades, como a brasileira, tem sido denominada como sendo receitas marginais.

- i. Estabelecer as percentagens que deverão incidir sobre os resultados líquidos das receitas das actividades complementares;
- ii. Efectuar uma compensação no valor da tarifa ou estabelecer uma diminuição do valor da tarifa a ser paga pelos usuários;
- iii. Estabelecimento de outras contrapartidas financeiras que irão beneficiar o poder concedente, ou os usuários.

Portanto, para efeitos deste trabalho, somos do entendimento que as receitas complementares devem ser tidas, e tomar a dianteira, aquando do processo de colmatação da (in)viabilidade tarifária, pelas razões já aludidas, na medida em que os subsídios do Estado resvalam-se no inconveniente da estabilização das contas públicas e do cumprimento dos parâmetros, nacionais e internacionais, de sustentabilidade da dívida pública.

## **6. Conclusão**

Após excursão em torno da inviabilidade tarifária, – desde as suas causas, implicações e modalidades de colmatação – em Angola, cumpre enumerar as seguintes conclusões:

- a) A tarifa constitui a principal fonte de remuneração do concessionário, sendo entendida como sendo «uma contraprestação paga pelos usuários em virtude da utilização da infraestrutura ou do serviço público disponibilizado pelo concessionário»;
- b) As causas da inviabilidade tarifária podem estar ligadas aos altos índices de pobreza, que dificulta a chamada imputação dos custos aos usuários, na medida em que por razões de fraco poder de compra os utentes não possuem condições para pagar a tarifa. Segundo, insuficiência de tráfego que causa inviabilidade tarifária na medida em que quanto menor for o número de utentes, maiores serão as probabilidades da concessão não garantir o devido retorno. Terceiro, caso base elaborado em moedas fortes, «euro» ou «dólar», sendo que a (in)viabilidade tarifária consiste no facto de que a tarifa paga pelo usuário não é fixada em dólares ou euros, mas sim em moeda com curso legal em Angola, podendo alongar o retorno do investimento do concessionário, em virtude das eventuais depreciações da moeda nacional, bem como no repatriamento de capitais pelos investidores estrangeiros;

- c) A inviabilidade tarifária possui implicações ao nível dos contratos de concessão comuns, especificamente: *i) na remuneração do concedente; ii) na remuneração do concessionário e no iii) estabelecimento do equilíbrio económico e financeiro do contrato de concessão;*
- d) Finalmente, as formas de colmatação da inviabilidade tarifária consistem na criação de subvenção estatal – o Estado irá inscrever anualmente verbas, no OGE, a serem transferidas ao concessionário. No entanto, na realidade presente, a criação de novos subsídios vai em oposição a política de retirada de subsídios pelo Estado em determinados sectores, bem como dos compromissos de estabilização das contas públicas. Restando, por fim, a criação de receitas complementares, que consistem naquelas receitas resultantes da exploração de negócios adjacentes ao objecto principal da concessão, revelando-se a melhor via para colmatação da inviabilidade tarifária em Angola.

## 7. Referências bibliográficas

- ABRANTES, Maria Luísa. *Breve Reflexão sobre o Investimento Estrangeiro e o Caso de Angola*, Luanda: A Guerra Artes Gráficas, 2016.
- AZEVEDO, Maria Eduarda. *As parcerias públicas e privadas: instrumento de uma nova governação pública*, Tese de Doutoramento, UL, 2008.
- CÂMARA, Jacintho Arruda. *As tarifas nas concessões*, São Paulo: Malheiros Editores, 2009.
- CRUZ, Carlos Oliveira, SARMENTO, Joaquim Miranda. *Manual de Parcerias Público-Privadas e Concessões*. Lisboa: Edições Sílabo, 2019.
- FRANCO, António L. de Sousa. *Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 4.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Almedina, 2004.
- FREITAS, Rafael Vêras de. *Equilíbrios económico-financeiros das concessões*, São Paulo: Editora Fórum, 2023.
- GICO JUNIOR, I., 2017. "Direito & desenvolvimento: o papel do direito no desenvolvimento económico", *Direito e Desenvolvimento*, 8(2), p. 110-127. «<https://doi.org/10.25246/direitoedesenvolvimento.v8i2.370>»
- GUERRA, Sérgio. *Revisão da taxa interna de retorno nas concessões*, p. 64, disponível em: «<https://periodicos.fgv.br/rce/article/view/60603/58849>» acessado em: 12.06.2025;
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Folha de informação rápida: pobreza e desigualdade*, INE, Luanda, 2019.
- JURISLAB CONSULTING. *As rendas do concedente no contrato de concessão de exploração de portos*, Luanda, 2023, pp. 10 e ss [no prelo].
- KIRKBY, Mark. *Uma lei geral das concessões em Angola?*, In: FONSECA, Isabel Celeste (Coord.). *Atas do II Congresso Internacional de Compras Públicas*, Braga, 2017.

- LOPES, Moreira. *As concessões administrativas no ordenamento jurídico angolano*. Lisboa: UCP Editora, 2021.
- MARAL, Diogo Freitas, TORGAL, Lino. *Estudos sobre concessões e outros actos da administração (pareceres)*, Coimbra: Almedina, 2002.
- MARTINS, Maria d'Oliveira. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 4.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Almedina, 2019;
- MESQUITA, Kaio Gefferson de Almeida. *Concessão Rodoviária: uma análise sobre os resultados das metodologias tradicional e free flow*, XVIII Congresso Rio de Transportes, 2021.
- NUNES, Elisa Rangel. *Lições de Finanças Públicas e Direito Financeiro*. 6.<sup>a</sup> Edição. Luanda: Gráfica Maiadouro, 2015.
- PEREZ, Marcos Augusto. *O Risco no Contrato de Concessão de Serviço Público*. São Paulo: Faculdade de Direito da USP, 2005.
- QUINITO, Daniel Francisco, MARCELO, Teurio. "Garantias Jurídica e Económica dos Direitos Fundamentais." *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Fernando José de França Dias Van-Dúnem*, Vol. I, Luanda: Departamento Editorial da FDUCAN, 2021.
- QUINITO, Daniel Francisco, QUINITO, Formosa Francisco (colab.). *Breve Excurso Sobre o Procedimento de Concurso Público para Celebração de Contratos de Obras Públicas em Angola*, In: MARRARA, Thiago, CONTI, José Maurício, DAL POZZO, Augusto, LOCKEN, Sabrina Nunes (Org). *Direito da Infraestrutura: aspectos financeiros e administrativos*, São Paulo: Editora Foco, 2025.
- QUISSUA, Tiago. *Introdução à Metodologia de Investigação Científica*, Luanda: Editora BC Littec, 2019, p. 21.
- RIBEIRO, José Joaquim Teixeira. *Lições de Finanças Públicas*. 5.<sup>a</sup> Edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2013;
- SACRISTÁN, Estela B. *Publicación de las tarifas de los servicios públicos*, In: Jornadas Organizadas por la Universidad Austral, Facultad de Derecho, Ediciones RAP, Disponível em: «<https://www.estelasacristan.com.ar/publicaciones/Publicacion%20de%20las%20tarifas%20de%20los%20servicios%20p%C3%ABlicos.pdf>», Acessado em: 01.01.2025.
- SCHIRATO, Vitor Rhein. O reajuste tarifário nas concessões de serviços públicos. *A&C – Revista de Direito Administrativo & Constitucional*, Belo Horizonte, ano 13, n. 54, p. 149-168, out./dez. 2013.
- SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do Particular nas Concessões e Parcerias Público-Privadas*, São Paulo: USP, 2010;
- SOLIANO, Vitor, COSTA, Diana Trocoli Brim Nunes. As funções do sistema de contas vinculadas em contratos de concessão de infraestrutura e seus contornos jurídicos. *Fórum de Contratação e Gestão Pública – FCGP*, Belo Horizonte, ano 23, n. 275, p. 63.
- TORGAL, Lino, GERALDES, João de Oliveira. *Concessões de Actividades Públicas e Direito de Exclusivo*, pp. 1106-1107. Disponível em: «<https://portal.oa.pt/upl/%7B7a414db-5-ba0c-4985-9a79-84a28913f324%7D.pdf>», acessado em: 29.12.2024.
- UNIDADE DE GESTÃO DA DÍVIDA PÚBLICA. *Plano Anual de Endividamento 2025*, Luanda: DAR-UGD, p. 28.