# Relatório Anual das PPP – 2015

# Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2015

**Versão revista em junho de 2016**


**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

# Conteúdos

**1. Sumário Executivo ..... 8**
**2. Universo das PPP considerado para efeitos de reporte ..... 12**
**3. Factos relevantes ..... 14**
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP ..... 14
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias ..... 14
3.1.1.1 Processos concluídos ..... 14
3.1.1.2 Processos em curso ..... 15
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP ..... 16
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos ..... 17
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul ..... 17
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto "Hospital Lisboa Oriental" ..... 17
3.2.3 Processo de estudo e lançamento da subconcessão da A23 ..... 17
3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal ..... 18
3.4 Instituto da Mobilidade e dos Transportes ("IMT") e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ("AMT") ..... 18
3.5 Resolução de Litígios ..... 19
3.5.1 Autoestrada do Marão, S.A. ..... 19
3.5.2 Concessão do Interior Norte ..... 19
3.5.3 Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A. ..... 20
3.5.4 Auto-estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A. ..... 21
**4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos ..... 22**
4.1 Síntese do ano de 2015 ..... 22
4.2 Síntese do trimestre ..... 25
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros ..... 28
4.3.1 Sector Rodoviário ..... 28
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros ..... 28
4.3.1.2 Evolução da procura ..... 31
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais ..... 33
4.3.1.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre ..... 41
4.3.1.4.1 Encargos brutos ..... 47
4.3.1.4.2 Receitas de portagem ..... 49
4.3.1.4.3 Nível de cobertura dos encargos ..... 51

4.3.2 Sector Ferroviário ..... 53
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros ..... 53
4.3.2.2 Evolução da procura ..... 54
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais ..... 56
4.3.2.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre ..... 58
4.3.3 Sector Saúde ..... 59
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros ..... 59
4.3.3.2 Evolução da procura ..... 60
4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais ..... 61
4.3.3.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre ..... 67
4.3.4 Sector Segurança ..... 71
4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros ..... 71
4.3.4.2 Evolução da procura ..... 71
4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais ..... 72
4.3.4.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre ..... 74
**5. Riscos e contingências ..... 75**
**6. Projeções de encargos globais ..... 81**
**7. Anexos ..... 83**

# Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos anuais e por trimestre - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 11
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos anuais - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 23
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2015 e respetivas variações homólogas ..... 25
Quadro 4 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 33
Quadro 5 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 38
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 41
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 46
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 48
Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 50
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais, em 2015 ..... 52
Quadro 11 – Encargos líquidos anuais por concessão - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 56
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária, por trimestre, e respetivas variações homólogas ..... 58
Quadro 13 – Encargos anuais com as PPP do sector da saúde e respetivas variações homólogas ..... 61
Quadro 14 – Encargos anuais por PPP da saúde em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 64
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 68
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 69
Quadro 17 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP ..... 71
Quadro 18 – Encargos anuais com a PPP da segurança em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto ..... 72
Quadro 19 – Encargos com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas ..... 74
Quadro 20 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2015 ..... 76
Quadro 21 – Encargos plurianuais ..... 81
Quadro 22 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector ..... 83

# Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2015)..12
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores ..... 12
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores ..... 13
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo das PPP no período de 2011 a 2015..... 24
Gráfico 5 – Evolução do TMD ponderado ..... 32
Gráfico 6 – Desagregação da variação verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre os anos de 2014 e 2015 ..... 39
Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015) ..... 40
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2015 ..... 44
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015 ..... 45
Gráfico 10 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário ..... 49
Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva *vs* Procura Prevista no Caso Base do MST..... 55
Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015) ..... 57
Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015) ..... 63
Gráfico 14 – Repartição, por hospital, dos encargos do sector público com as PPP do sector da saúde, em 2015 ..... 66
Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015) ..... 73
Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais ..... 82

# Siglas

| | |
|---|---|
| 2015P | Previsão para 2015, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2015 |
| ACSS | Administração Central do Sistema de Saúde |
| CA SNS | Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde |
| CMFRS | Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul |
| DGTF | Direção-Geral do Tesouro e Finanças |
| EGC | Entidades Gestoras dos Contratos |
| EG Edifício | Entidade Gestora do Edifício |
| EG Estabelecimento | Entidade Gestora do Estabelecimento |
| Ex-SCUT | Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT |
| IGF | Inspeção-Geral das Finanças |
| IMT | Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. |
| IP | Infraestruturas de Portugal, S.A. |
| IPC | Índice de Preços no Consumidor |
| IVA | Imposto sobre o Valor Acrescentado |
| MAI | Ministério da Administração Interna |
| ME | Ministério da Economia |
| MST | Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo |
| MTS | MTS - Metro Transportes do Sul, S.A. |
| OE | Orçamento de Estado |
| PAEF | Programa de Assistência Económica e Financeira |
| PETI3+ | Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas |
| PPP | Parceria Público-Privada |
| RAM | Região Autónoma da Madeira |
| REF | Reposição do equilíbrio financeiro |
| SCUT | Sem Custos para os Utilizadores |
| SIRESP | Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal |
| SNS | Serviço Nacional de Saúde |
| TMD | Tráfego Médio Diário |
| UTAP | Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos |
| VAL | Valor Atualizado Líquido |
| Var. 2015/2014 | (ou Δ 2015/2014) Variação ocorrida entre o ano de 2015 e o ano de 2014 |

# Notas metodológicas

No boletim trimestral são apresentados valores de encargos e receitas com PPP recolhidos, periodicamente, junto das entidades gestoras dos contratos públicos.

Para efeitos de análise deste documento, importa ter em consideração o seguinte:

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2016, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2016. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do sector da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins; e,
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

# 1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP[1], relativo ao ano de 2015, bem como ao 4.º trimestre.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo das PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do sector público com as PPP, quer da sua respetiva evolução – no trimestre em apreço e em termos acumulados relativamente ao ano de 2015 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no ano em análise destacam-se os desenvolvimentos ocorridos nas renegociações atualmente em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário e ao sector da segurança (SIRESP).

No caso concreto do sector rodoviário, destaca-se ***(i)*** a assinatura e entrada em vigor dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos às 9 concessões do Estado Português (Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta), no seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das respetivas bases e da decisão do Tribunal de Contas no sentido da não sujeição de tais alterações a procedimento de fiscalização prévia; ***(ii)*** a conclusão das negociações entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, com assinatura das atas finais de negociação e aprovação dos respetivos relatórios de negociação – encontrando-se ainda pendente a assinatura dos respetivos contratos de alteração –; e ainda ***(iii)*** o acordo de princípio quanto às condições financeiras obtido no caso das subconcessões do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo.

Relativamente ao processo negocial do SIRESP, importa mencionar que, após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros[2], no passado dia 29 de dezembro de 2015 foi assinado o aditamento ao contrato SIRESP, celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a Siresp — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A., na qualidade de operadora do sistema. A este respeito, importa também sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, o aditamento ao contrato SIRESP tinha já iniciado a respetiva produção de efeitos, após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o referido aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

---

1 Os boletins trimestrais das PPP encontram-se disponíveis para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de "publicações".

2 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015.

No ano de 2015, e no que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, cumpre destacar, comparativamente ao período homólogo anterior, o fim de uma parceria no sector da saúde (o CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, em 2015, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (93%) e até mesmo de encargos líquidos (68% dos valores globais de encargos líquidos em 2015), tendo sido o principal responsável pela redução verificada ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores de 2015 com os do ano anterior.

Com efeito, em 2015, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em aproximadamente 1.522 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 1% face ao período homólogo de 2014, correspondendo, no entanto, a um nível de execução orçamental 10% acima do valor previsto no Relatório do OE2015.

Para a variação, face ao orçamento, foi determinante o montante de encargos líquidos registado tanto pelo sector rodoviário, como pelo sector da saúde, a saber:

- No sector rodoviário, resultado ***(i)*** do aumento dos pagamentos às subconcessionárias, destacando-se, a este respeito, o início, em 2015, da remuneração à subconcessionária do Pinhal Interior, bem como o facto de 2015 ter sido o primeiro ano completo de remuneração às restantes subconcessionárias[3], cujos pagamentos foram iniciados, de forma faseada, ao longo de 2014, ***(ii)*** do maior montante de encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão, e, ainda, ***(iii)*** da não concretização do lançamento da subconcessão da A23 (e do consequente encaixe de 80 milhões de euros, previsto no Relatório do OE2015).
- No sector da saúde, por via, sobretudo, de um nível de produção hospitalar superior àquele que se encontrava subjacente às projeções de encargos constantes do Relatório do OE2015.

Relativamente à evolução anual dos encargos afigurou-se determinante a referida diminuição registada no total dos encargos líquidos do sector rodoviário, de 3%, a qual se deve, em grande medida, ao facto de o valor dos encargos relativos ao ano de 2014 se encontrar influenciado por um pagamento extraordinário (no montante de 245 milhões de euros), realizado pela IP relativamente à transferência da A21, ocorrida em 2010. Este efeito foi, no entanto, compensado pelo incremento dos encargos verificado em 2015 por via ***(i)*** do referido aumento dos pagamentos relativos às subconcessões[4], ***(ii)*** do maior volume de encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão (estes encargos

[3] Com exceção das subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo, cujos pagamentos não foram ainda iniciados, prevendo-se o seu início para o ano de 2016.

[4] Em 2015, os pagamentos (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias ascenderam a 509,5 milhões de euros, um valor significativamente acima do verificado no período homólogo, de 292,6 milhões de euros.

passaram de 2 milhões de euros em 2014 para 56 milhões de euros em 2015) e ***(iii)*** da compensação paga à concessionária do Litoral Centro (no montante de 38 milhões de euros), no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais.

Quando expurgado o efeito dos fatores mencionados *supra*, designadamente os pagamentos às subconcessionárias, o investimento no Túnel do Marão e o pagamento extraordinário de 245 milhões de euros realizado em 2014, a evolução registada pelas parcerias rodoviárias, reflete essencialmente, *por um lado*, o impacto da distribuição não linear dos pagamentos às PPP ao longo dos anos, e, *por outro lado*, o efeito resultante dos acertos realizados no último trimestre, em resultado da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado Português (que se traduziram num encaixe de 68 milhões de euros para a IP), acrescendo ainda o ligeiro incremento das receitas de portagem arrecadadas pelo sector público (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou no período analisado).

Tal como verificado no sector rodoviário, também nos sectores ferroviário e da segurança, se assistiu, no ano em apreço, a uma diminuição dos encargos líquidos com as PPP.

No caso do sector ferroviário, a redução de 35% dos encargos líquidos reflete, *por um lado*, o aumento da procura verificada na concessão do MST e a consequente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão), e, *por outro lado*, o facto de o valor de encargos registado neste sector, em 2014, se encontrar afetado pelo pagamento (extraordinário) de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões de euros.

No sector da segurança, os encargos apresentaram um decréscimo de 11%, devido não só a diferenças na cadência de pagamentos ao longo do ano, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual[5].

Ao contrário do verificado nos restantes sectores, no sector da saúde assistiu-se, em 2015, a um aumento (da ordem dos 4%) dos encargos líquidos com as PPP, determinado, sobretudo, pelo aumento da produção hospitalar registado na generalidade das unidades hospitalares em regime de PPP, sendo ainda de salientar, contudo, o efeito de um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto "4.3.3. Sector Saúde").

[5] A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (*cfr.* Anexo 9 ao Contrato Siresp).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos anuais e por trimestre - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 2015 | Peso no Total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ferroviárias | 8.493 | 1% | 13.128 | -35% | 8.854 | 96% |
| Segurança | 43.980 | 3% | 49.306 | -11% | 49.480 | 89% |
| Saúde | 429.377 | 28% | 412.059 | 4% | 400.219 | 107% |
| Rodoviárias | 1.040.200 | 68% | 1.069.346 | -3% | 923.809 | 113% |
| TOTAL | 1.522.050 | 100% | 1.543.839 | -1% | 1.382.362 | 110% |

*Valores em milhares de euros*

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ferroviárias | 2.265 | 2.059 | 4.170 | 0 | 0% | 6.580 | -100% |
| Segurança | 11.210 | 12.304 | 12.307 | 8.158 | 2% | 9.295 | -12% |
| Saúde | 93.383 | 98.489 | 117.149 | 120.356 | 30% | 127.565 | -6% |
| Rodoviárias | 338.472 | 316.186 | 115.120 | 270.422 | 68% | 497.648 | -46% |
| TOTAL | 445.330 | 429.039 | 248.745 | 398.936 | 100% | 641.088 | -38% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2015.

Relativamente aos dados do 4.º trimestre de 2015, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um decréscimo de 38% dos encargos líquidos do sector público com as PPP.

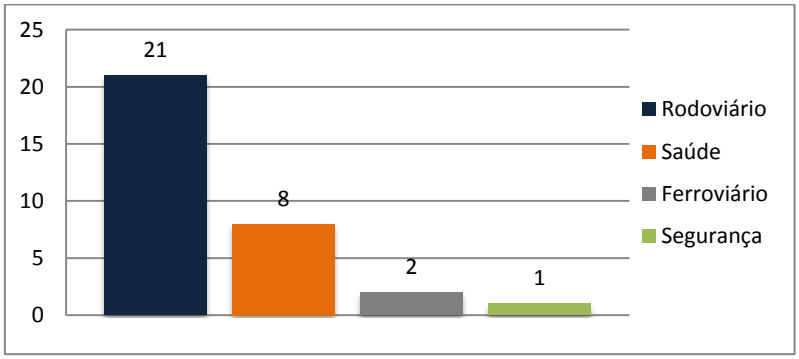
Importa salientar, antes de mais, que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas salvaguardas, porquanto devem ser tidos em consideração alguns fatores que condicionam a comparabilidade dos valores e os quais se encontram devidamente detalhados seguidamente nos pontos do Boletim alusivos a cada um dos respetivos sectores.

Entre os fatores que condicionam a comparabilidade entre os dois períodos, no que respeita a encargos líquidos e brutos, e que explicam em grande medida o decréscimo verificado, destaca-se, principalmente, ***(i)*** o facto de os valores do trimestre homólogo anterior se encontrarem influenciados por pagamentos extraordinários relativos, designadamente, à A21, na sequência da transferência desta infraestrutura para a IP (ocorrida em 2010) – no montante de 245 milhões de euros – e a uma indemnização paga ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões de euros, e ***(ii)*** os acertos realizados, a favor da IP, na sequência da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado Português.

## 2. Universo das PPP considerado para efeitos de reporte

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de dezembro de 2015, incorpora 32 parcerias que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2015, da ordem dos 14.505 milhões de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da IP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito).

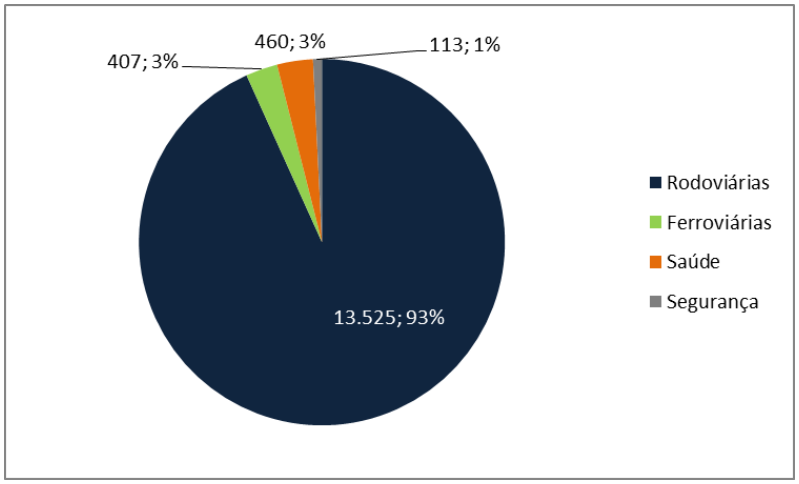
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2015)




Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

*Valores em milhões de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2015.

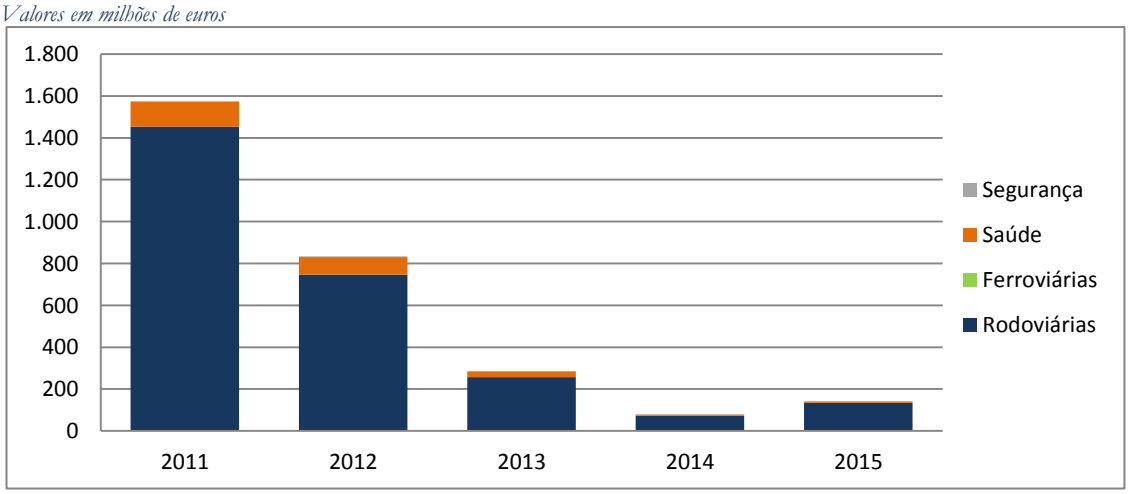
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 3* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- A suspensão de todos os projetos estruturados em modalidade de PPP, em fase de lançamento, em observância dos compromissos assumidos pelo Governo no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica;
- A celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente dos encargos a elas associados. Estes acordos antecederam a nomeação da Comissão de Negociação referida no ponto "3. Factos relevantes", servindo assim de ponto de partida negocial no desenvolvimento dos seus trabalhos.

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se sobretudo ao facto de terem sido retomadas as obras no caso da subconcessão Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

De acordo com os dados fornecidos pelos parceiros privados, o valor global do investimento realizado sob a modalidade de PPP registou, em 2015, um incremento de 77% face ao ano anterior, respeitando 95% e 4% do investimento realizado neste último ano, respetivamente, ao sector rodoviário e ao sector da saúde.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados.

# 3. Factos relevantes

## 3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP

Durante o ano de 2015 foi dada continuidade aos diversos processos negociais iniciados para dar cumprimento ao compromisso assumido pelo Governo Português no âmbito do PAEF, de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público. Este objetivo mantém-se, mesmo após a conclusão do referido Programa, na medida em que, *por um lado*, o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do "Tratado Orçamental" e sob escrutínio dos seus credores internacionais e, *por outro lado*, a redução dos encargos é considerada como fundamental para assegurar a sustentabilidade das contas públicas.

### 3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

#### *3.1.1.1 Processos concluídos*

No ano em análise importa assinalar o encerramento definitivo do processo negocial relativo aos contratos de PPP das 9 concessões do Estado Português (Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta), que teve início em dezembro de 2012 e que culminou com a entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados, no final de 2015.

No seguimento do encerramento definitivo, por parte da comissão de negociação das PPP rodoviárias, dos processos negociais relativos a estas 9 concessionárias, foram publicados os diplomas de alteração das bases de cada uma das referidas concessões[6], tendo sido, uma vez obtida a necessária aprovação para o efeito por parte do Conselho de Ministros, assinados os respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão[7], bem como submetido o processo para apreciação do Tribunal de Contas.

Nesta sede, entendeu o Tribunal de Contas que as alterações contratuais em causa não se encontravam sujeitas a fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo, determinando a produção de efeitos dos referidos contratos de concessão alterados ainda no decurso do ano em apreço.

A partir das respetivas datas de produção de efeitos[8] – 16 de outubro, relativamente à concessão da Costa de Prata, 23 de outubro, para as concessões da Beira Litoral/Beira Alta, do Grande Porto, da Grande Lisboa, do Norte e do Interior Norte, e 6 de novembro para

[6] No dia 16 de junho, no caso da concessão da Costa de Prata, no dia 18 de junho, no caso das concessões do Grande Porto, da Beira Litoral/Beira Alta e do Norte, no dia 19 de junho, no caso das concessões da Grande Lisboa e do Interior Norte, e no dia 30 de setembro, no caso das concessões do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior.

[7] No dia 17 de julho, no caso das concessões do Grande Porto, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, do Norte, da Grande Lisboa e do Interior Norte, e no dia 2 de outubro, no caso das concessões do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior.

[8] A produção de efeitos de cada um dos contratos de concessão iniciou-se no dia em que foi conhecida a decisão do Tribunal de Contas quanto às alterações introduzidas em cada um desses contratos.

as concessões do Algarve, do Norte Litoral e da Beira Interior – teve início, então, a execução dos novos clausulados contratuais, num quadro de atuação pública equivalente ao anteriormente existente, nomeadamente: ***(i)*** mantendo o IMT a sua função de representante, por defeito, do concedente para os efeitos dos contratos de concessão; ***(ii)*** continuando a IP (salvo no caso da concessão da Beira Interior) a ser titular da atividade de cobrança de portagens e das respetivas receitas; ***(iii)*** assistindo ao Tribunal de Contas a faculdade de promover a auditoria e fiscalização dos contratos nos termos previstos na Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas; e ***(iv)*** desempenhando a UTAP as suas competências de acompanhamento e apoio, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

#### *3.1.1.2 Processos em curso*

No final de 2015 encontrava-se pendente a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos processos negociais foram concluídos entre a comissão de negociação e as subconcessionárias, no decorrer do 3.º trimestre de 2015, tendo as modificações aos respetivos contratos, entretanto consensualizadas, sido vertidas nas atas de reunião de negociação e nos relatórios finais de negociação aprovados pelas Tutelas financeira e sectorial. Salienta-se ainda que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo[9] e do Algarve Litoral[10].

Por outro lado, a 31 de dezembro de 2015 mantinham-se, ainda, em curso, as negociações com o parceiro privado com o qual ainda não houve acordo financeiro (subconcessão Transmontana) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras. Cumpre ademais mencionar que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP também autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Pinhal Interior[11], do Litoral Oeste[12] e do Baixo Tejo[13].

9 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

10 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

11 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015

12 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

13 Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

### 3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência do processo negocial levado a cabo pela Comissão de Negociação do contrato SIRESP[14], foram, no ano de 2015, finalizados os trabalhos da Comissão de Negociação com a assinatura da ata final de negociação, no dia 21 de setembro de 2015, tendo sido, posteriormente, o Relatório da Comissão de Negociação, submetido ao Governo, nos termos e para os efeitos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, aprovado por Sua Exa. a Ministra da Administração Interna, em 25 de setembro de 2015, e por Sua Exa. o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, em 16 de dezembro de 2015.

Neste contexto, e após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros[15], no passado dia 29 de dezembro de 2015 foi assinado o aditamento ao contrato SIRESP, celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a Siresp — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A., na qualidade de operadora do sistema.

Os termos e as condições deste aditamento resultaram do referido processo negocial desenvolvido entre o Estado, representado por membros da UTAP e do Ministério da Administração Interna, e a operadora do sistema, e materializa uma redução global nos pagamentos por disponibilidade futuros, entre 1 de janeiro de 2015 e o fim do prazo do contrato SIRESP, no valor de 25 milhões de euros (em valores nominais e aos quais acresce IVA) – uma redução de aproximadamente 11% dos pagamentos previstos[16] até o fim de vida do contrato –, e um incremento nos níveis desejáveis de disponibilidade e de cobertura definidos, em comparação com os inicialmente previstos nos anexos contratuais.

A este respeito, importa sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, o aditamento ao contrato SIRESP tinha já iniciado a respetiva produção de efeitos, após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o referido aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

---

[14] Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014, alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 1.º Suplemento, 2.ª série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e alterada pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

[15] Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015.

[16] Considerando o valor dos pagamentos previstos à data do início do processo negocial, de 2015 em diante.

## 3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos

### 3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul

Os trabalhos da Equipa de Projeto constituída para levar a cabo o processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS[17] culminaram no dia 19 de agosto de 2015, com o envio do respetivo relatório fundamentado aos membros do Governo responsáveis pelas tutelas das finanças e da saúde, encontrando-se este processo, atualmente, em fase de aprovação.

O referido relatório congrega as principais conclusões alcançadas pela equipa de projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a sua proposta de lançamento do procedimento com vista à formação do contrato de gestão relativo ao CMFRS, em modelo de PPP, incluindo ainda os diversos outputs previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, o cálculo do Custo Público Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

### 3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto "Hospital Lisboa Oriental"

O processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental encontra-se em fase de reavaliação por parte do Governo, com o objetivo de garantir a criação de valor para o sector público, bem como a necessária sustentabilidade orçamental do mesmo.

### 3.2.3 Processo de estudo e lançamento da subconcessão da A23

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e preparação do projeto da A23[18], com vista à beneficiação, operação e manutenção da extensão da A23 entre Torres Novas e Abrantes (37 km) – que se encontra na atualidade sob exploração direta da IP –, terminou, durante o 3.º trimestre de 2015, os seus trabalhos, com o envio do seu relatório fundamentado ao Governo, a 14 de setembro de 2015.

O referido relatório apresenta as principais conclusões alcançadas pela Equipa de Projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a proposta da Equipa de Projeto de lançamento de um procedimento com vista à formação do contrato de subconcessão, em modelo de PPP relativo ao Projeto da A23 (A1/Abrantes), incluindo ainda os diversos *outputs* previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, cálculo do Custo Público

[17] Pelo Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2013.

[18] Através do Despacho n.º 3399/2015, de 13 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 65, de 2 de abril de 2015.

Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

## 3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal

Dando cumprimento a um dos objetivos do Governo, vertidos no PETI3+, de integrar a gestão das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias portuguesas numa única empresa de gestão de infraestruturas de transportes, e assim alcançar sinergias e garantir a sustentabilidade financeira do sistema, em 29 de maio foi aprovada, em Conselho de Ministros, a fusão por incorporação da EP – Estradas de Portugal, S.A. na Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E., passando a nova empresa resultante da fusão a designar-se por Infraestruturas de Portugal, S.A..

A IP tem um capital social no montante de 2.555,823 milhões de euros, sendo este totalmente detido pelo Estado Português.

## 3.4 Instituto da Mobilidade e dos Transportes ("IMT") e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ("AMT")

No seguimento da aprovação da lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos sectores privado, público e cooperativo, foi restruturado o IMT[19], passando este a ter como principais funções a regulamentação técnica, de licenciamento, de coordenação, de fiscalização e de planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e a gestão de contratos de concessão. Assim, na sequência desta reestruturação foi criada a AMT, que passa a suceder ao antigo IMT nas suas funções em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no sector dos transportes terrestres, fluviais e marítimos[20].

Após a definição da missão e respetivas atribuições, foi aprovada a alteração dos estatutos da AMT e do IMT, a 23 de julho e a 16 de junho[21], respetivamente, com o objetivo de definir, no caso da AMT, os membros do seu conselho de administração, e no caso do IMT, a sua organização interna quer em termos de estrutura e de cargos, quer das várias direções de serviço e competência dos gabinetes que constituem este instituto.

19 Através dos decretos-leis n.os 44/2014, de 20 de março,77/2014, de 14 de maio, e 83/2015, de 21 de maio.

20 Decreto-Lei n.º 78/2014, publicado no *Diário da República* n.º 92/2014, Série I de 2014-05-14.

21 Através da Portaria n.º209/2015, publicada no *Diário da República* n.º 137/2015, Série I de 2015-07-16.

## 3.5 Resolução de Litígios

### 3.5.1 Autoestrada do Marão, S.A.

A concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral, o que sucedeu a 16 de novembro de 2012, e apresentou um pedido de resolução do contrato de concessão, com fundamento na alegada impossibilidade do seu cumprimento, por força de diversas vicissitudes que se verificaram durante a sua execução, como a suspensão das obras decretada por razões ambientais e a suspensão dos desembolsos pelos bancos financiadores, o que alegadamente impossibilitou a execução do contrato por falta de financiamento. A concessionária peticionou ainda a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por aquela realizadas, por enriquecimento sem causa.

Entretanto, através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013, o Estado decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento.

No dia 8 de junho de 2015, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral, nos termos do qual julgou a ação parcialmente procedente ao considerar que não existia responsabilidade de nenhuma das partes na frustração do contrato, verificando-se um caso de impossibilidade objetiva. Consequentemente, o Tribunal determinou que ao Estado apenas incumbiria compensar a concessionária pelo valor do edificado recebido, devendo para tal ser aferido qual foi o enriquecimento do Estado, e devendo o respetivo montante, se apurado, ser restituído à concessionária. Tal foi decidido, apesar de o Tribunal ter considerado que esses trabalhos decorreram, *por um lado*, de um "*esforço financeiro*" por parte do Estado, "*a título de pagamento de preço*", uma vez que o mesmo "*pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego*" e, *por outro lado*, a título de "*financiamento à construção*", porquanto o Estado financiou parte da construção já concluída.

Nessa sequência, no dia 15 de dezembro de 2015 o Tribunal Arbitral proferiu acórdão de liquidação, tendo quantificado a obrigação de restituição, a cargo do Estado Português a favor da concessionária, em 46 milhões de euros, acrescida de juros. Esta decisão foi objeto de reclamação por parte do Estado, estando a sua decisão pendente. Simultaneamente o Estado interpôs recurso para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão do Tribunal Arbitral, através da qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão. Não obstante, o Tribunal Arbitral decidiu prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso.

### 3.5.2 Concessão do Interior Norte

Na sequência da adjudicação, em dezembro de 2000, da concessão do Interior Norte à Norscut, o consórcio composto pela Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar impugnou os atos praticados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Economia, bem como a Resolução do Conselho de

Ministros, relativos à adjudicação provisória da concessão a um outro consórcio, e ainda o ato de aprovação da minuta do contrato de concessão. Em 2006, o Supremo Tribunal Administrativo deu razão aos demandantes, com a consequente anulação da adjudicação e declaração da nulidade do ato de aprovação da minuta do contrato. Esta decisão foi confirmada por acórdão do mesmo Tribunal, datado de outubro de 2007 (tendo já decorrido, nessa data, sete anos desde a data de assinatura do contrato).

Na sequência de um novo pedido apresentado pelo predito consórcio demandante, a 7 de maio de 2015 foi proferido acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo, através do qual se declarou legítima a inexecução do referido acórdão anulatório, por impossibilidade. Na sequência do pedido de indemnização igualmente solicitado pelo consórcio preterido no âmbito do concurso público em causa, no montante de 75 milhões de euros (2,2 milhões de euros relativos aos custos de preparação da proposta e 72 milhões de euros a título da perda da concessão), foi o Estado condenado a pagar, a título indemnizatório, por força da referida inexecução, o montante de 100 milhares de euros. Aguarda-se confirmação do trânsito em julgado do mais recente acórdão.

### 3.5.3 Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.

Na sequência do pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, no montante de 1.022 milhões de euros, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa de Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.) –, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral no dia 15 de abril de 2015.

Nos termos do referido acórdão, o Tribunal condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,149 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,573 milhões de euros, anuais (durante o mês de dezembro) até ao termo do contrato de concessão. O Estado foi ainda condenado a devolver 109,6 milhares de euros relativos aos pagamentos efetuados pela Brisal a título de TRIR e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título, até ao termo do contrato de concessão. No que concerne à compensação relativa às taxas SIEV, o Estado foi também condenado a devolver 10,4 milhares de euros pelas tarifas já pagas e a devolver, no futuro e enquanto não houver prestação efetiva do serviço público, as quantias que venham a ser pagas por esta. Note-se, ainda, que o Tribunal determinou que o Caso Base deverá passar a refletir a reposição descrita supra, devendo a compensação decorrente da introdução de portagens na Costa de Prata ser contabilizada no VAL das mesmas, para efeitos de determinação do prazo da Concessão, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

O Estado Português entendeu que existe nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o Concedente no pagamento anual de 6,573 milhões de euros, pelo que deu entrada nos tribunais administrativos, em 12 de junho de 2015, ação visando a declaração

de nulidade parcial do Acórdão Arbitral. Subsequentemente, foi apresentada contestação pela concessionária, encontrando-se o processo ainda pendente de decisão.

### 3.5.4 Auto-estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.

A concessionária do Oeste instaurou uma ação arbitral contra o Estado Português, no âmbito do Contrato de Concessão de Lanços de Autoestradas e Conjuntos Viários Associados na Zona Oeste de Portugal ("Concessão Oeste"), tendo solicitado que lhe fosse reconhecido o direito à reposição do equilíbrio financeiro, com fundamento no desequilíbrio alegadamente causado pela introdução, em 2010, de portagens na concessão Costa de Prata e na concessão Beira Litoral/ Beira Alta, que terá provocado uma redução do tráfego e consequente diminuição das receitas da referida Concessão Oeste. Para este efeito, a concessionária solicitou a condenação do Estado Português no pagamento de uma compensação direta no valor final de 530 milhões de euros (uma vez que o valor inicialmente peticionado foi alargado no decurso da ação).

O Tribunal Arbitral proferiu sentença no passado dia 28 de dezembro de 2015, tendo considerado que ocorreu um concurso de causas de desequilíbrio, condenando o Estado Português no pagamento de uma compensação direta no valor de 28,9 milhões de euros, a título de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão Oeste, na sequência da perda de tráfego ocorrida entre 2010 e 2013, tendo julgado improcedente o pedido de condenação do Estado Português na importância necessária para repor o desequilíbrio resultante da redução de tráfego ocorrida para além de 2013.

# 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

## 4.1 Síntese do ano de 2015

Durante o ano de 2015, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascenderam a 1.522,1 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor superior (em cerca de 10%) ao previsto no Relatório do OE2015. O desvio face ao valor orçamentado ficou a dever-se:

- *Por um lado*, ao sector rodoviário, em virtude ***(i)*** do maior montante de encargos relacionados quer com o investimento no Túnel do Marão, quer com os pagamentos às subconcessionárias e ***(ii)*** da não concretização do encaixe (previsto) relativo à subconcessão da A23, e
- *Por outro lado,* ao sector da saúde, onde se registou um volume de produção hospitalar superior ao previsto, justificando-se, por esta via, um também maior montante de encargos.

Não obstante terem sido superiores ao orçamentado, os encargos líquidos apresentaram em 2015 uma redução (de 1%) face ao verificado no ano anterior, decorrente, essencialmente, da diminuição dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário.

Com efeito, no sector rodoviário os encargos líquidos registaram uma diminuição de aproximadamente 29 milhões de euros, explicada, fundamentalmente, ***(i)*** pela redução verificada ao nível dos encargos brutos com as concessões do Estado, e ***(ii)*** pelo facto de em 2014 ter sido realizado um pagamento extraordinário (sem paralelo em 2015), de 245 milhões de euros, na sequência da transferência da A21 para a IP, ocorrida em 2010. Importa mencionar, contudo, que os referidos efeitos foram parcialmente mitigados ***(i)*** pelo aumento dos pagamentos às subconcessionárias, justificado, quer pelo início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) à subconcessionária do Pinhal Interior, quer pelos pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de 2015, sem paralelo em 2014 (ascendendo os encargos brutos com as subconcessionárias em 2015, no total, a cerca de 509,5 milhões de euros), e ***(ii)*** pelo aumento dos encargos relacionados com o investimento na construção do Túnel do Marão (ascendendo estes encargos, em 2015, a cerca de 56 milhões de euros, depois de considerado o montante de fundos comunitários recebidos pela IP para este efeito).

Neste contexto, cumpre frisar que, excluindo, quer o efeito do início faseado do pagamento às subconcessionárias, quer os encargos com o Túnel do Marão, bem como o impacto do pagamento extraordinário, em 2014, relativo à A21, os encargos líquidos, em 2015, teriam registado uma redução mais significativa, de 4,8% em termos globais e de 10,4% no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias, face a 2014.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos anuais - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 2015 | Peso no Total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015 P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ferroviárias** | **8.493** | **1%** | **13.128** | **-35%** | **8.854** | **96%** |
| **Segurança** | **43.980** | **3%** | **49.306** | **-11%** | **49.480** | **89%** |
| **Saúde** | **429.377** | **28%** | **412.059** | **4%** | **400.219** | **107%** |
| **Infraestruturas** | **79.258** | 5% | **79.476** | **0%** | **80.816** | **98%** |
| **Estabelecimento** | **350.119** | 23% | **332.583** | **5%** | **319.402** | **110%** |
| *Pag. Contratuais* | 285.095 | 19% | 281.859 | 1% | | |
| *Pag. Protocolos* | 22.948 | 2% | 18.678 | 23% | | |
| *Pag. Reconciliação* | 42.077 | 3% | 32.046 | 31% | | |
| **Rodoviárias** | **1.040.200** | **68%** | **1.069.346** | **-3%** | **923.809** | **113%** |
| Subconcessões | 488.264 | 32% | 274.812 | 78% | | |
| Concessões | 495.788 | 33% | 547.585 | -9% | | |
| Túnel do Marão e A21 | 56.147 | 4% | 246.949 | -77% | | |
| **Total dos encargos** | **1.359.399** | **89%** | **1.386.339** | **-2%** | **1.297.506** | **105%** |
| *Pag. Disponibilidade* | 1.198.227 | 79% | 1.069.620 | 12% | | |
| *Custos de Cobrança* | 19.858 | 1% | 44.340 | -55% | | |
| *Pag. Serviço* | 26.433 | 2% | 17.881 | 48% | | |
| *Compensações* | 58.734 | 4% | 4.517 | 1200% | | |
| *Outros([2])* | 56.147 | 4% | 249.980 | -78% | | |
| **Total das Receitas** | **319.199** | **21%** | **316.993** | **1%** | **373.697** | **85%** |
| **TOTAL** | **1.522.050** | **100%** | **1.543.839** | **-1%** | **1.382.362** | **110%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Notas: (1) Os valores previstos para 2015 estão de acordo com o Relatório do OE2015.

(2) Em 2015 inclui investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTF (3 milhões de euros), investimento no Túnel do Marão (2,2 milhões de euros) e pagamento relativo à A21 (244,7 milhões de euros).

No caso das PPP dos sectores da segurança e ferroviário, o ano de 2015 caraterizou-se por um nível de encargos inferior, quer ao registado no ano anterior, quer ao previsto no Relatório do OE2015.

No sector ferroviário, em concreto, o valor dos pagamentos do sector público registou uma redução, de 35%, permitida pelo facto de em 2014 ter sido realizado o pagamento extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões euros. Adicionalmente, a evolução dos encargos reflete, também, a evolução positiva do tráfego na concessão MST, e a consequente redução dos encargos com esta PPP. Note-se que os pagamentos relativos à concessão MST são originados pelos desvios verificados entre o nível de trafego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

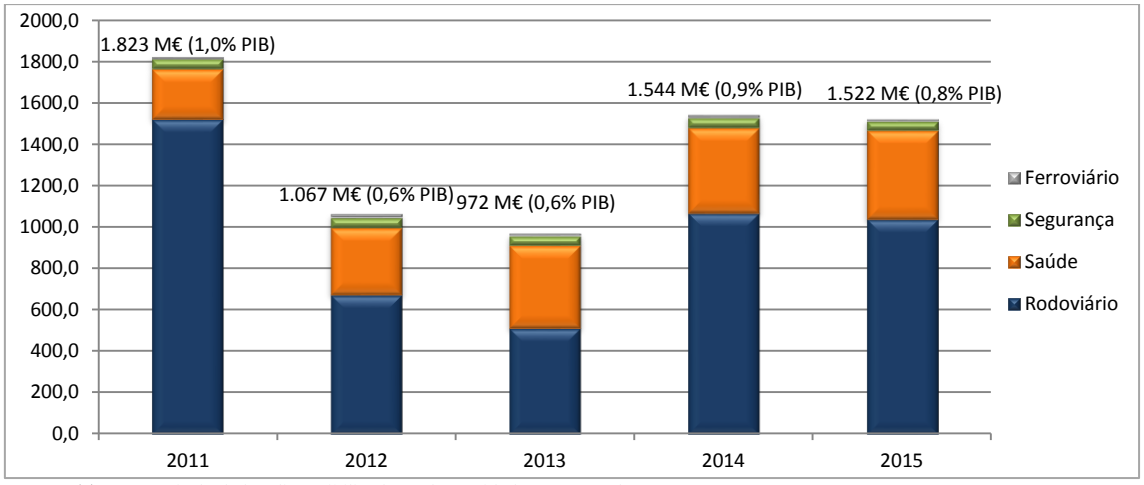
No sector da segurança, os encargos do erário público apresentaram um decréscimo, de cerca de 11%, para o qual concorreram as diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos, bem como a redução, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual.

Ao contrário do verificado nos restantes sectores, o sector da saúde apresentou, em 2015, um acréscimo dos encargos do sector público com as PPP, de 4%, face ao período homólogo anterior. Para esta variação concorreu, não só o incremento da produção observado em todas as unidades hospitalares em regime de PPP, como também o impacto de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores, designadamente ***(i)*** o efeito de regularizações ocorridas no Hospital de Loures, em 2014, relativamente a acertos referentes à atividade de 2012 (com um efeito positivo a favor do Estado, nesse ano), e ***(ii)*** o fim da parceria relativa ao CA SNS, em abril de 2014 (e consequente redução dos encargos associados).

O *Gráfico 4* seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos com PPP no período 2011-2015. Merece destaque, o facto de os valores relativos aos anos de 2014 e de 2015 evidenciarem um aumento significativo face aos dois anos anteriores, sendo este aumento em muito explicado pelo sector rodoviário, que aumentou o seu peso relativo de 63% em 2012 para 68% em 2015. Na origem desta evolução encontra-se o já mencionado pagamento extraordinário, realizado em 2014 (relativo à transferência da A21 por parte da IP), o investimento realizado no Túnel do Marão, em 2015, bem como o início, ao longo de 2014 e ainda em 2015, do pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da IP, as quais foram lançadas no período compreendido entre 2007 e 2010. A este respeito, importa referir que tal situação decorre da dilação dos pagamentos às subconcessionárias contemplada contratualmente, não se tratando portanto de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo das PPP no período de 2011 a 2015

*Valores em milhões de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

## 4.2 Síntese do trimestre

No 4.º trimestre de 2015, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 398,9 milhões de euros, montante que representa uma redução de 38% face ao período homólogo de 2014. Com efeito, a tendência de decréscimo registada ao nível dos encargos líquidos do sector público foi transversal a todos os sectores onde se inserem as PPP.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ferroviárias** | **2.265** | **2.059** | **4.170** | **0** | **0%** | **6.580** | **-100%** |
| **Segurança** | **11.210** | **12.304** | **12.307** | **8.158** | **2%** | **9.295** | **-12%** |
| **Saúde** | **93.383** | **98.489** | **117.149** | **120.356** | **30%** | **127.565** | **-6%** |
| **Infraestruturas** | **18.002** | **18.002** | **22.637** | **20.617** | 5% | **23.417** | **-12%** |
| **Estabelecimento** | **75.381** | **80.487** | **94.512** | **99.739** | 25% | **104.149** | **-4%** |
| *Pag. Contratuais* | 72.197 | 70.526 | 70.499 | 71.872 | 18% | 69.438 | 4% |
| *Pag. Protocolos* | 3.474 | 4.133 | 7.980 | 7.361 | 2% | 5.292 | 39% |
| *Pag. Reconciliação* | -289 | 5.828 | 16.032 | 20.506 | 5% | 29.418 | -30% |
| **Rodoviárias** | **338.472** | **316.186** | **115.120** | **270.422** | **68%** | **497.648** | **-46%** |
| Subconcessões | 118.990 | 109.453 | 87.386 | 172.435 | 43% | 105.137 | 64% |
| Concessões | 214.127 | 177.479 | 21.651 | 82.531 | 21% | 145.562 | -43% |
| Túnel do Marão e A21 | 5.354 | 29.254 | 6.082 | 15.456 | 4% | 246.949 | -94% |
| **Total dos encargos** | **415.087** | **397.976** | **215.854** | **330.481** | **83%** | **578.147** | **-43%** |
| *Pag. Disponibilidade* | 388.032 | 345.434 | 172.571 | 292.190 | 73% | 311.937 | -6% |
| *Custos de Cobrança* | 11.411 | 11.546 | 9.841 | -12.939 | -3% | 12.618 | -203% |
| *Pag. Serviço* | 6.431 | 9.227 | 3.469 | 7.305 | 2% | 5.960 | 23% |
| *Compensações* | 3.859 | 2.515 | 23.890 | 28.469 | 7% | 682 | 4073% |
| *Outros* [(1)] | 5.354 | 29.254 | 6.082 | 15.456 | 4% | 246.949 | -94% |
| **Total das Receitas** | **76.615** | **81.790** | **100.734** | **60.059** | **15%** | **80.500** | **-25%** |
| **TOTAL** | **445.330** | **429.039** | **248.745** | **398.936** | **100%** | **641.088** | **-38%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Nota: (1) Em 2015 inclui investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTF (3 milhões de euros), investimento no Túnel do Marão (2,2 milhões de euros) e pagamento relativo à A21 (244,7 milhões de euros).

No sector rodoviário, a evolução homóloga do 4.º trimestre caraterizou-se por um decréscimo de 46% do total de encargos líquidos, o qual poderá ser explicado pelo efeito combinado de um conjunto de fatores, alguns dos quais afetam a comparabilidade dos valores[22], designadamente ***(i)*** o pagamento extraordinário relativo à A21, que havia sido

[22] Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto "4.3.1. Sector Rodoviário".

realizado no 4.º trimestre de 2014 (no montante de 245 milhões de euros), sem paralelo no trimestre em análise; ***(ii)*** o aumento dos encargos com a construção do Túnel do Marão; ***(iii)*** o início dos pagamentos à subconcessão do Pinhal Interior, apenas em 2015 (51 milhões de euros); ***(iv)*** o pagamento, à subconcessionária do Litoral Oeste, do acerto referente a valores devidos do exercício de 2014 e do 1.º semestre de 2015 (36,6 milhões de euros); ***(v)*** as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, a título de acertos relativos a grandes reparações (19,4 milhões de euros) e a TRIR (0,9 milhões de euros); ***(vi)*** o encontro de contas realizado com algumas das concessões, em virtude da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados; ***(vii)*** a devolução, à concessionária da Beira Interior, das receitas de portagem cobradas pela IP ao longo do ano de 2015, no seguimento da entrada em vigor contrato de concessão alterado, que pressupõe a transferência da titularidade das receitas para o parceiro privado (23 milhões de euros); e ***(viii)*** o montante pago à concessionária do Litoral Centro a título de compensações, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais (8 milhões de euros).

No que respeita ao sector da saúde assistiu-se, no trimestre em análise, a um decréscimo (da ordem dos 6%) dos encargos líquidos face ao período homólogo, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade[23], destacando-se, nomeadamente, ***(i)*** a diferente distribuição anual dos pagamentos de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, uma vez que, no trimestre em apreço foram liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação anual, quando no trimestre homólogo tinham sido pagos dez duodécimos; ***(ii)*** o facto de no 4.º trimestre de 2014 ter sido realizado o acerto de reconciliação (a favor do parceiro público) referente à atividade de 2012 da EG Estabelecimento do Hospital de Loures; e ***(iii)*** a diferente calendarização anual dos pagamentos de reconciliação referentes à EG Edifício do Hospital de Braga e à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, os quais, em 2014, haviam sido realizados no 4.º trimestre, tendo sido neste ano realizados noutros trimestres.

No caso do sector ferroviário, o decréscimo registado nos encargos líquidos resulta do facto de no trimestre em apreço não ter sido paga qualquer compensação relativa à concessão MST, ao contrário do que aconteceu no período homólogo. Note-se que, em virtude de uma diferente calendarização anual dos pagamentos, no 3.º trimestre de 2015 foram pagas duas compensações, uma das quais era referente ao 4.º trimestre e foi liquidada antecipadamente. Expurgando o mencionado efeito, bem como o impacto da indemnização (no montante de 4,5 milhões de euros) paga ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária TAVE TEJO, no 4.º trimestre de 2014, a evolução homóloga dos encargos líquidos no trimestre em análise teria sido de -2%, refletindo o ligeiro aumento de tráfego registado na concessão do MST e a consequente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de

[23] Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto "4.3.3. Sector Saúde".

passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão)[24].

Em linha com o verificado nos demais sectores, no sector da segurança, assistiu-se, no 4.º trimestre de 2015, a um decréscimo dos encargos líquidos (de 12%), encontrando-se este diretamente relacionado, *por um lado*, com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português, e, *por outro lado*, com a redução da componente não atualizável da remuneração base anual do parceiro privado, prevista contratualmente.

[24] Note-se que o contrato de concessão do MST inclui uma compensação para a concessionária, caso não sejam atingidos os níveis de passageiros.km previstos no caso base.

## 4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

### 4.3.1 Sector Rodoviário

#### *4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros*

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo das PPP do sector, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado Português[25] e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à IP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os respetivos contratos de concessão alterados[26], as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias: este grupo engloba as antigas SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Algarve e Interior Norte), com exceção da Beira Interior, e as duas concessões de portagem real que foram convertidas para regime de disponibilidade (Norte e Grande Lisboa). A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (o qual, por sua vez, é constituído por uma componente fixa e uma componente ajustável em função da inflação ou apenas por uma componente fixa), ajustado quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos. O produto da cobrança de portagens nestas concessões constitui uma receita da IP, cabendo, de igual modo, a esta última, assegurar os pagamentos por disponibilidade às concessionárias, em nome do Estado Português. Pela prestação do serviço de cobrança de portagens, cabe à IP pagar às concessionárias os respetivos custos de cobrança (excetuando-se, a este nível, as concessões Norte e Grande Lisboa, onde a IP não suporta custos desta natureza nem encargos associados a fraude);
- Concessão da Beira Interior: apresenta um esquema remuneratório misto, sendo remunerada com base ***(i)*** num regime de disponibilidade das vias; e, ***(ii)*** no produto da cobrança de portagens, cuja titularidade foi transferida para o parceiro privado.

[25] Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

[26] No seguimento dos processos de renegociação terminados em 2015.

- Concessões de portagem real: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

No que concerne às subconcessões diretamente atribuídas pela IP, deve mencionar-se que, não obstante os contratos associados às diferentes PPP não serem homogéneos no que concerne à composição da remuneração das subconcessionárias, esta pode ser categorizada da seguinte forma:

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise[27];
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela subconcessionária).

Assinale-se, ainda, que o produto da cobrança de portagens nas subconcessões da IP constitui uma receita desta.

Tendo presente o quadro remuneratório das diferentes PPP do sector rodoviário, os encargos e receitas do sector público associados a estas parcerias podem, essencialmente, ser classificados em:

- Encargos do sector público:
  - Pagamentos por disponibilidade das vias e responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente;
  - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);

[27] Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- Custos associados ao serviço de cobrança de portagens; e
- Encargos suportados pelo Concedente com a realização de grandes reparações, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado.

- Receitas do sector público:
  - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões; e
  - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo[28] e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

[28] Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

#### *4.3.1.2 Evolução da procura*

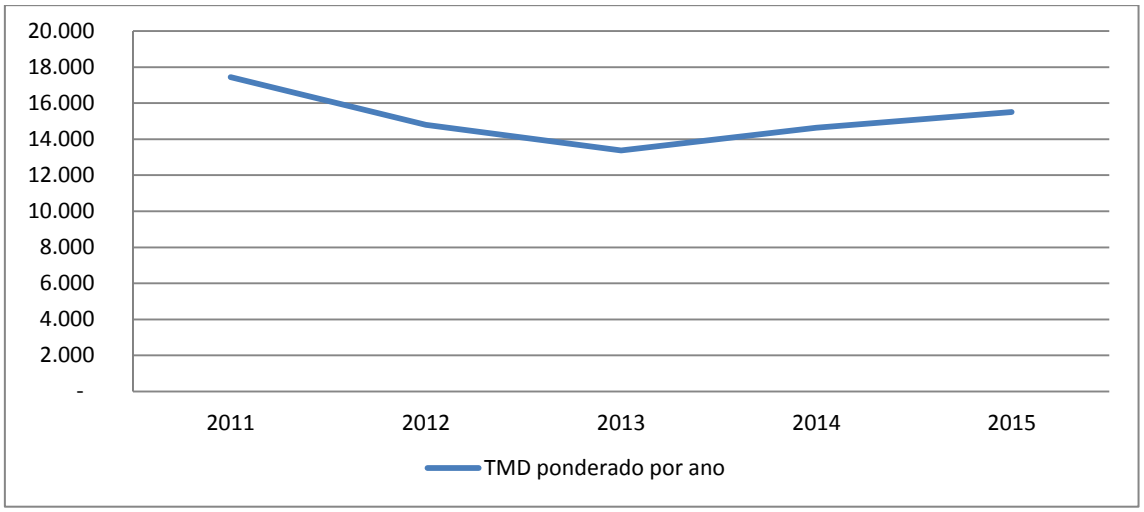
No período 2011-2015, a evolução da procura, medida em termos do valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), caracterizou-se por um decréscimo (de 11% em termos globais).

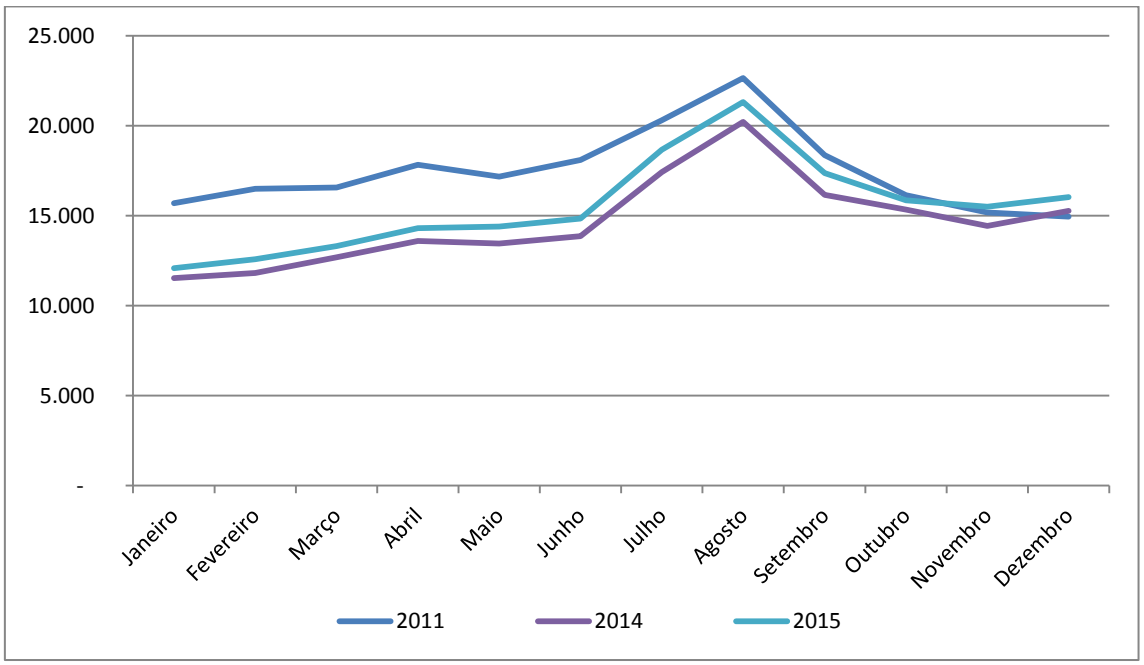
Não obstante, importa assinalar a existência de dois momentos distintos ao longo deste período: *por um lado* o período entre 2011 e 2013, onde se assistiu a uma tendência de decréscimo acentuado do tráfego registado nas concessões rodoviárias em análise (registando-se diminuições do TMD médio de cerca de 15% e 10%, respetivamente, em 2012 e 2013); *por outro lado*, o período correspondente aos últimos dois anos analisados, onde se verificou já uma tendência de recuperação dos níveis de tráfego (registando o TMD médio aumentos de 9% e 6%, em 2014 e 2015, respetivamente), mantendo-se estes contudo, ainda, em níveis inferiores aos observados em 2011.

A queda do tráfego, verificada em 2012 e 2013, poderá de certa forma explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de portagens nas 7 ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011[29]. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de portagens, dada a quebra generalizada e contínua ocorrida na restante rede rodoviária, tanto em 2012 como em 2013.

[29] No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de portagens ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 ex-SCUT (Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve) a introdução de portagens só se verificou durante o ano de 2011.

## Gráfico 5 – Evolução do TMD ponderado




Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1º, 2º, 3º e 4º trimestres de 2012-2015). Os dados relativos ao ano de 2015, disponibilizados pelo IMT, correspondem ainda a dados provisórios.

### *4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 4 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| Encargos Líquidos | 2015 | Peso no Total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Encargos Brutos** | **1.359.399** | **100%** | **1.386.339** | **-2%** | **1.297.506** | **105%** |
| **Pagamentos por Disponibilidade ([1])** | **1.198.227** | **88%** | **1.069.620** | **12%** | | |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ([1])** | **715.214** | **53%** | **794.911** | **-10%** | | |
| Portagem Real | 139.339 | 10% | 159.297 | -13% | | |
| Ex-SCUT | 575.875 | 42% | 635.615 | -9% | | |
| **Subconcessões** | **483.012** | **36%** | **274.709** | **76%** | | |
| **Encargos Túnel do Marão [(2)]** | **56.147** | **4%** | **2.247** | **N.A.** | | |
| **Encargos A21** | **0** | **0%** | **244.702** | **N.A.** | | |
| **Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF** | **0** | **0%** | **3.031** | **N.A.** | | |
| **Pagamento por serviço (Subconcessões)** | **26.433** | **2%** | **17.881** | **48%** | | |
| **Custos com serviço de cobrança de portagem** | **19.858** | **1%** | **44.340** | **-55%** | | |
| Ex-SCUT | 16.900 | 1% | 41.322 | -59% | | |
| Outros ([3]) | 2.959 | 0% | 3.019 | -2% | | |
| **Compensações/REF's** | **58.734** | **4%** | **4.517** | **1200%** | | |
| Lusoponte | 222 | 0% | 746 | -70% | | |
| Outros ([4]) | 58.511 | 4% | 3.771 | 1452% | | |
| **Receitas de Portagem** | **319.199** | **23%** | **316.993** | **1%** | **373.697** | **85%** |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)** | **272.519** | **20%** | **275.609** | **-1%** | | |
| **Subconcessões** | **21.181** | **2%** | **17.779** | **19%** | | |
| **Outros ([5])** | **25.499** | **2%** | **23.605** | **8%** | | |
| **Encargos Líquidos totais** | **1.040.200** | **77%** | **1.069.346** | **-3%** | **923.809** | **113%** |
| **Taxa de Cobertura** | **23,5%** | | **22,9%** | | **29%** | |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)** | **37,2%** | | **33,0%** | | | |
| **Subconcessões** | **4,2%** | | **6,1%** | | | |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2015.

Notas: (1) Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

(2) Representa o encargo efetivamente suportado pela IP, quando considerado o valor do investimento (131,9 milhões de euros) líquido do valor dos fundos comunitários recebidos (75,7 milhões de euros).

(3) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

(4) Em 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a *(i)* TRIR, no montante de 0,9 milhões de euros; e, *(ii)* a grandes reparações, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro – no montante de 38 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais.

(5) Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).

No ano de 2015, os encargos líquidos do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 1.040 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor superior (em cerca de 13%) ao previsto no Relatório do OE2015. A execução

acima do orçamentado é reflexo, *por um lado*, de um maior montante de encargos registados quer com o investimento no Túnel do Marão, quer com as subconcessionárias, e, *por outro lado*, da não concretização do encaixe (de 80 milhões de euros) previsto com a A23, cuja subconcessão não veio a concretizar-se. Em termos positivos, destaca-se o caso das concessões do Estado, onde, na generalidade, se registou um nível de execução orçamental dos encargos abaixo do previsto no Relatório do OE 2015, em virtude da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados e dos consequentes acertos de contas realizados a favor da IP.

Em termos de evolução, os encargos líquidos registaram uma diminuição de 3% face ao verificado em 2014. Esta diminuição é explicada, principalmente, pelo decréscimo registado ao nível dos encargos brutos (em 2%), o qual por sua vez é justificado pelo facto de o valor dos encargos relativos a 2014 se encontrar influenciado pelo pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) realizado pela IP relativamente à A21, sem paralelo em 2015. Importa, contudo, mencionar que estes efeitos são parcialmente mitigados pelo aumento de encargos com as subconcessionárias (para o qual contribuiu, designadamente, o início do pagamento à Pinhal Interior) e com o Túnel do Marão.

Conjugada a redução dos encargos brutos com o ligeiro aumento das receitas de portagem (de 1%) – motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do ano em análise –, assistiu-se, no ano em análise, a uma ligeira apreciação do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas, passando este indicador de 22,9%, em 2014, para 23,5%, em 2015.

Em termos de encargos líquidos, a redução verificada, entre 2014 e 2015, poderá, em grande parte, ser explicada pelos seguintes fatores:

- O pagamento extraordinário realizado pela IP relativamente à A21 em 2014, sem qualquer paralelo em 2015;
- Os acertos de contas realizados relativamente aos custos de cobrança de portagens relativos ao período anterior à entrada em vigor dos novos contratos de prestação de serviços ("CPS"), relativos à disponibilização do sistema de cobrança de portagens e à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, celebrados, entre a IP e as respetivas operadoras, no caso das concessões do Algarve, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta. Os novos CPS foram celebrados no contexto do processo de renegociação destas PPP, que culminou com a assinatura e entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados ainda em 2015. Os referidos acertos de contas, referem-se, assim, ao período que antecedeu a celebração dos CPS, e permitiram gerar um fluxo positivo a favor do sector público no montante de 5,6 milhões de euros durante o 4.º trimestre de 2015. Por outro lado, e no caso da concessão da Beira Interior, em que foram devolvidas à concessionária as receitas de portagem recebidas pela IP durante o ano de 2015, a IP encaixou ainda um montante de 16,6 milhões de euros relativos à devolução dos custos de cobrança suportados pela IP durante o ano em análise;

- Os acertos de contas realizados no âmbito da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados, tal como melhor explicado *infra*; e
- O crescimento, ainda que ligeiro, do montante total de receitas de portagem. Importa notar que este crescimento ligeiro das receitas se encontra influenciado pelo efeito da devolução das receitas de portagem relativas à concessão da Beira Interior, ao parceiro privado, nos termos apresentados *supra*.

Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores mitigadores do referido decréscimo dos encargos líquidos, a saber:

- O aumento dos encargos relacionados com o desenvolvimento da obra relativa ao Túnel do Marão;
- O acréscimo considerável dos pagamentos às subconcessionárias, o qual, por sua vez, é justificado ***(i)*** pelo início (programado e previsto contratualmente), em 2015, dos pagamentos – por disponibilidade e por serviço – à subconcessionária do Pinhal Interior; ***(ii)*** pelo facto de o início dos pagamentos às restantes subconcessionárias[30] ter ocorrido de forma faseada ao longo de 2014[31], sendo portanto o ano de 2015 o primeiro ano completo de pagamentos do parceiro público; e ***(iii)*** pelos pagamentos de reconciliação realizados em 2015 (relativos ao ano de 2014), os quais naturalmente não se verificaram em 2014, dado esse ter sido o primeiro ano de remuneração das subconcessionárias. A este respeito, importa frisar que os encargos brutos associados às subconcessões ascenderam, durante o ano em apreço, a 509 milhões de euros, representando 35,5% dos encargos brutos do ano em análise, ao passo que no período homólogo estes encargos (no montante de 292,6 milhões de euros) tinham-se limitado a 21% do total de encargos brutos;
- O pagamento de compensações à concessão Litoral Centro no decorrer de 2015 – no montante de 38 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais – um processo relativo a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução ("RECAPE") e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outro processo referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela da introdução de portagens na Costa de Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das

[30] Com exceção do caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, onde ainda não foram iniciados os respetivos pagamentos do parceiro público.

[31] Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.);

- As compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte relativas a ***(i)*** TRIR, no montante de 0,9 milhões de euros; e, ***(ii)*** a grandes reparações, no montante de 19,4 milhões de euros. Os pagamentos realizados a título de grandes reparações enquadram-se no âmbito da alteração do modelo de financiamento das grandes reparações, consagrada nos contratos de concessão alterados[32], e referem-se a obras já realizadas e financiadas pelas concessionárias, com a concordância da IP;
- O crescimento dos encargos relativos às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, decorrente, nomeadamente, do pagamento (extraordinário) de acertos relativos à atividade de 2014, no montante de, respetivamente, 22,8 milhões de euros e 36,6 milhões de euros; e
- A devolução, à concessionária da Beira Interior, das receitas de portagem cobradas na concessão durante o ano de 2015, no montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que prevê a transferência da titularidade das receitas da cobrança de portagens para a concessionária.

Em face do exposto, importa notar que, entre os aspetos supramencionados, identifica-se um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos dados face aos do período homólogo, destacando-se, designadamente, ***(i)*** o início da produção de efeitos dos contratos de concessão alterados, cujos efeitos se encontram descritos *infra*, ***(ii)*** o aumento dos encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão, no seguimento da evolução das respetivas obras, ***(iii)*** o início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Pinhal Interior e o facto de 2015 ter sido o primeiro ano completo de remuneração das restantes subconcessionárias[33], bem como ***(iv)*** o facto de os valores relativos ao ano de 2014 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário relativo à A21 (de 245 milhões de euros), sem paralelo no ano em análise.

Assim, desconsiderando o impacto dos encargos com o Túnel do Marão e com as subconcessões, bem como o pagamento extraordinário realizado em 2014, o total de encargos do sector rodoviário, no ano em análise, teria registado uma redução ainda mais significativa, tanto ao nível dos encargos brutos (de 6,3%) como dos encargos líquidos (de 10,4%), sendo esta evolução justificada, em grande medida, pela redução dos pagamentos por disponibilidade relativos às concessões do Estado. A diminuição dos encargos relativos às concessões rodoviárias justifica-se, *por um lado*, pela entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado Português, no seguimento do processo

[32] Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultada a Nota Técnica da UTAP relativa à "Análise dos principais resultados do processo negocial das 9 concessões rodoviárias do Estado", disponível para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de "publicações".

[33] Com exceção do caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, onde ainda não foram iniciados os respetivos pagamentos do parceiro público.

negocial concluído, e subsequente acerto de contas realizado entre a IP e as respetivas concessionárias, a favor do parceiro público[34], e, *por outro lado*, pelo impacto da distribuição não linear dos pagamentos do sector público às PPP ao longo dos anos.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, em 2015, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões do Interior Norte e da Beira Interior e as subconcessões do Litoral Oeste e do Douro Interior, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 465 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 45% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, em 2015, um peso de 47% do total dos encargos líquidos (face aos 26% registados em 2014).

[34] No final do ano, e após a entrada em vigor dos referidos contratos de concessão alterados, foi realizado pela IP um acerto de contas com base no diferencial entre os pagamentos que se encontram previstos nos novos contratos de concessão e os montantes efetivamente pagos pela IP. Note-se que os referidos acertos de contas não se encontram ainda realizados na totalidade, devendo parte destes vir a ser realizado em 2016. Em 2015, o valor de acertos de contas realizados ascendeu a cerca de 68 milhões de euros, a favor da IP.

Quadro 5 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| Encargos Líquidos | 2015 | Peso no Total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão Algarve | 6.351 | 1% | 25.412 | -75% | 18.676 | 34% |
| Concessão Beira Interior | 95.263 | 9% | 143.817 | -34% | 113.936 | 84% |
| Concessão Interior Norte | 113.454 | 11% | 80.785 | 40% | 115.195 | 98% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 65.524 | 6% | 81.180 | -19% | 68.690 | 95% |
| Concessão Travessia do Tejo | 222 | 0% | 746 | -70% | 544 | 41% |
| Concessão Grande Lisboa | 21.226 | 2% | 16.280 | 30% | 24.617 | 86% |
| Concessão Oeste | 582 | 0% | 3.558 | -84% | 1.248 | 47% |
| Concessão Costa de Prata | 30.422 | 3% | 26.756 | 14% | 34.437 | 88% |
| Concessão Grande Porto | 73.585 | 7% | 74.254 | -1% | 69.446 | 106% |
| Concessão Norte Litoral | 20.026 | 2% | 38.105 | -47% | 34.015 | 59% |
| Concessão Norte | 54.074 | 5% | 77.277 | -30% | 67.639 | 80% |
| Concessão Litoral Centro | 37.598 | 4% | 0 | N.A. | 0 | N.A. |
| Concessão Brisa | -2.742 | 0% | -2.097 | 31% | -2.000 | 137% |
| Subconcessão Transmontana | 61.161 | 6% | 53.214 | 15% | 64.200 | 95% |
| Subconcessão Douro Interior | 100.981 | 10% | 99.390 | 2% | 100.513 | 100% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 92.742 | 9% | -9.392 | -1087% | 78.312 | 118% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 155.291 | 15% | 83.401 | 86% | 131.252 | 118% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 78.089 | 8% | 48.199 | 62% | 47.429 | 165% |
| Túnel do Marão | 56.147 | 5% | 2.247 | 2399% | 42.339 | 133% |
| Outros (1) | -19.798 | -2% | 226.213 | -109% | -86.678 | 23% |
| TOTAL | 1.040.200 | 100% | 1.069.346 | -3% | 923.809 | 113% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Nota: (1) Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/*EASYTOLL*). Em 2014 inclui, ainda, o pagamento extraordinário realizado pela IP, no montante de 245 milhões de euros, relativo à A21.

Relativamente ao nível de execução orçamental dos encargos líquidos em 2015, importa mencionar os casos específicos das subconcessões do Baixo Tejo, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior, cujos encargos líquidos totais no ano em análise se cifraram acima do previsto no Relatório do OE 2015. Este desvio negativo é explicado pelo facto de os valores previstos para 2015 incorporarem uma maior expectativa de poupança, bem como pelo facto de, no caso das subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste terem sido feitos acertos relativos à atividade de 2014. Havendo já acordo quanto ao montante dos novos pagamentos, a concretização da totalidade das poupanças acordadas encontra-se dependente da conclusão dos respetivos processos negociais ainda em curso, e posterior apreciação pelo Tribunal de Contas.

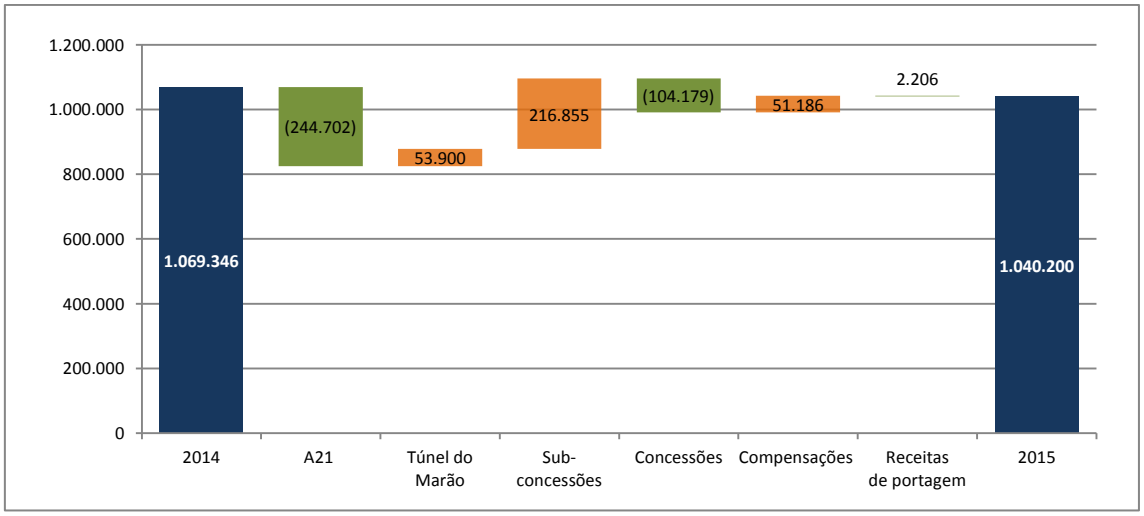
Importa ainda destacar que, o OE 2015 previa, na rubrica de "outros", um encaixe relativo à subconcessão da A23, no montante de 80 milhões de euros, que não veio a concretizar-se, por não ter sido efetivamente concretizada a referida subconcessão, permanecendo esta infraestrutura sob a gestão direta da IP.

Não obstante estes efeitos, cumpre mencionar o caso particular das concessões do Estado, onde o nível de execução orçamental se revelou melhor do que o esperado, por via do já referido início da produção de efeitos dos contratos de concessão alterados e consequente concretização integral das poupanças acordadas no âmbito dos respetivos processos negociais. No âmbito da entrada em vigor dos referidos contratos de concessão alterados, foram realizados acertos de contas com as respetivas concessionárias, a favor da IP (no montante de 68 milhões de euros, excluindo os acertos relativos a grandes reparações, melhor descritos *infra*) nos termos e para os efeitos do previsto nos referidos contratos, de forma a salvaguardar o resultado financeiro das alterações acordadas desde a data estipulada em cada um desses contratos.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 6* seguinte, em 2015, os encargos líquidos com parcerias rodoviárias foram inferiores aos registados em 2014, fruto, essencialmente, do já mencionado pagamento extraordinário realizado pela IP relativamente à A21 em 2014, sem qualquer paralelo em 2015, e dos acertos realizados no âmbito da entrada em vigor, no decurso de 2015, dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado.

Gráfico 6 – Desagregação da variação verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre os anos de 2014 e 2015

*Valores em milhares de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

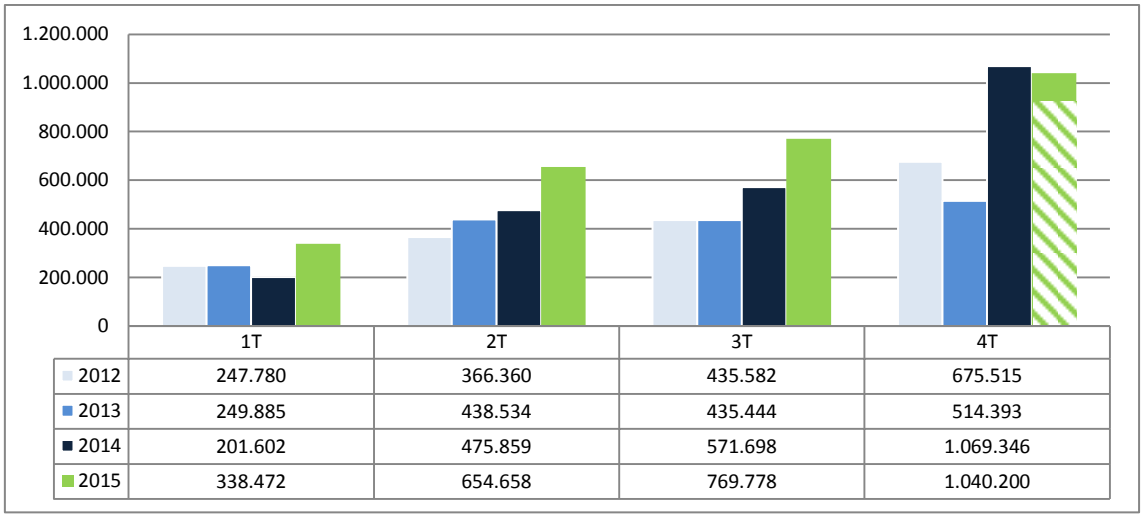
Tal como o demonstra o *Gráfico 7* seguinte, 2014 correspondeu ao ano em que se registaram maiores encargos líquidos com as PPP rodoviárias, devido, em grande medida ao pagamento extraordinário realizado pela IP relativamente à A21, no montante de 245 milhões de euros.

Caso o mesmo não se tivesse verificado, o ano de 2015 corresponderia ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos quatro anos, o que, naturalmente, se compreende tendo em consideração o já mencionado início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias. A este respeito, importa aliás mencionar que, de acordo

com os dados constante do Relatório do OE2016, estima-se um novo aumento dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias no ano de 2016, justificado, designadamente, pelo início previsto, nesse ano, do pagamento da remuneração às subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo.

Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

*Valores em milhares de euros*




| | 1T | 2T | 3T | 4T |
|---|---|---|---|---|
| 2012 | 247.780 | 366.360 | 435.582 | 675.515 |
| 2013 | 249.885 | 438.534 | 435.444 | 514.393 |
| 2014 | 201.602 | 475.859 | 571.698 | 1.069.346 |
| 2015 | 338.472 | 654.658 | 769.778 | 1.040.200 |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

#### *4.3.1.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| Encargos Líquidos | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Encargos Brutos** | **415.087** | **397.976** | **215.854** | **330.481** | **100%** | **578.147** | **-43%** |
| **Pagamentos por Disponibilidade ([1])** | **388.032** | **345.434** | **172.571** | **292.190** | **88%** | **311.937** | **-6%** |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ([1])** | **271.079** | **239.980** | **82.671** | **121.484** | **37%** | **207.603** | **-41%** |
| Portagem Real | 55.256 | 40.306 | 20.153 | 23.624 | 7% | 47.509 | -50% |
| Ex-SCUT | 215.823 | 199.674 | 62.518 | 97.860 | 30% | 160.094 | -39% |
| **Subconcessões** | **116.953** | **105.454** | **89.900** | **170.705** | **52%** | **104.334** | **64%** |
| **Encargos Túnel do Marão** | **5.354** | **29.254** | **6.082** | **15.456** | **5%** | **2.247** | **588%** |
| **Encargos A21** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0%** | **244.702** | **-100%** |
| **Pagamento por serviço (Subconcessões)** | **6.431** | **9.227** | **3.469** | **7.305** | **2%** | **5.960** | **23%** |
| **Custos com serviço de cobrança de portagem** | **11.411** | **11.546** | **9.841** | **-12.939** | **-4%** | **12.618** | **-203%** |
| Ex-SCUT | 10.757 | 10.641 | 9.201 | -13.699 | -4% | 11.662 | -217% |
| Outros ([2]) | 653 | 905 | 640 | 760 | 0% | 956 | -21% |
| **Compensações/REF's** | **3.859** | **2.515** | **23.890** | **28.469** | **9%** | **682** | **4073%** |
| Lusoponte | 3.811 | 0 | -3.643 | 54 | 0% | 18 | 204% |
| Outros ([3]) | 48 | 2.515 | 27.533 | 28.415 | 9% | 664 | 4177% |
| **Receitas de Portagem** | **76.615** | **81.790** | **100.734** | **60.059** | **18%** | **80.500** | **-25%** |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)** | **65.899** | **70.754** | **88.272** | **47.594** | **14%** | **69.130** | **-31%** |
| **Subconcessões** | **4.394** | **5.228** | **5.983** | **5.576** | **2%** | **5.158** | **8%** |
| **Outros ([4])** | **6.323** | **5.808** | **6.479** | **6.890** | **2%** | **6.212** | **11%** |
| **Encargos Líquidos totais** | **338.472** | **316.186** | **115.120** | **270.422** | **82%** | **497.648** | **-46%** |
| **Taxa de Cobertura** | **18%** | **21%** | **47%** | **18%** | | **14%** | |
| **Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)** | **23%** | **28%** | **96%** | **44%** | | **32%** | |
| **Subconcessões** | **4%** | **5%** | **6%** | **3%** | | **5%** | |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Notas: (1) Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

(2) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

(3) No 4.º trimestre de 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) TRIR, no montante de 0,9 milhões de euros; e, (ii) a grandes reparações, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro – no montante de 8 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais.

(4) Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/*Easytoll*)

Importa mencionar, antes de mais, que a evolução homóloga dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2015 encontra-se influenciada por determinados fatores que afetam a comparabilidade dos dados face a igual período de 2014, e que resultam, em grande medida, da já referida entrada em vigor dos contratos de concessão alterados, cujos efeitos se encontram melhor descritos *infra*.

Durante o trimestre em apreço, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias apresentaram uma redução de cerca de 46% comparativamente com o mesmo período de 2014, em virtude do forte decréscimo registado nos encargos brutos, da ordem dos 43%, uma vez que ao nível das receitas de portagem se registou uma redução, de cerca de 25%.

A referida diminuição das receitas resultou apenas do efeito da devolução das receitas de portagem relativas à concessão da Beira Interior, num montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor, no final do ano, do respetivo contrato de concessão alterado, que prevê a alteração da titularidade das receitas a favor da concessionária.

Excluindo o efeito da referida devolução de receitas, o valor global das receitas de portagem recebidas pela IP no 4.º trimestre teria, na realidade, registado, em termos homólogos, um incremento de 3,4%. A evolução favorável das receitas é visível tanto no caso das concessões como no das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas, resultado do habitual período de "*ramp-up*" do tráfego em novas infraestruturas.

O aumento das receitas de portagem (quando excluído o efeito da devolução das receitas relativas à concessão da Beira Interior) reflete, não só a intensificação do tráfego verificada na generalidade da rede rodoviária[35], mas também a maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira, seja no que se refere à cobrança coerciva, com o início da operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

Em termos de encargos brutos, o decréscimo verificado no trimestre em análise encontra-se fortemente influenciado pelo facto de, tal como já referido, no 4.º trimestre de 2014 ter sido realizado um pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) relativo à A21. Caso fosse desconsiderado este efeito, o total de encargos brutos do sector rodoviário teria registado um decréscimo de apenas 1%, sendo que a evolução homóloga dos encargos brutos no 4.º trimestre de 2015 é explicada por determinados fatores que afetam a sua comparabilidade face aos valores do trimestre homólogo anterior, entre os quais se destacam os seguintes:

- O aumento dos encargos relativos ao investimento no Túnel do Marão;
- O início, em 2015, dos pagamentos à subconcessionária do Pinhal Interior, os quais totalizaram, no trimestre em apreço, 51 milhões de euros, sem qualquer paralelo no trimestre homólogo anterior;
- O pagamento, a algumas das concessionárias do Estado (Interior Norte, Beira Litoral/Beira Alta, Costa de Prata, Grande Porto e Norte), de compensações relativas a grandes reparações (no montante total de 19,4 milhões de euros), no âmbito do previsto nos contratos de concessão alterados – que contemplam uma alteração ao modelo de financiamento das grandes reparações –, cuja produção de efeitos ocorreu no trimestre em apreço;

[35] De acordo com dados do IMT apresentados no *Gráfico 5*.

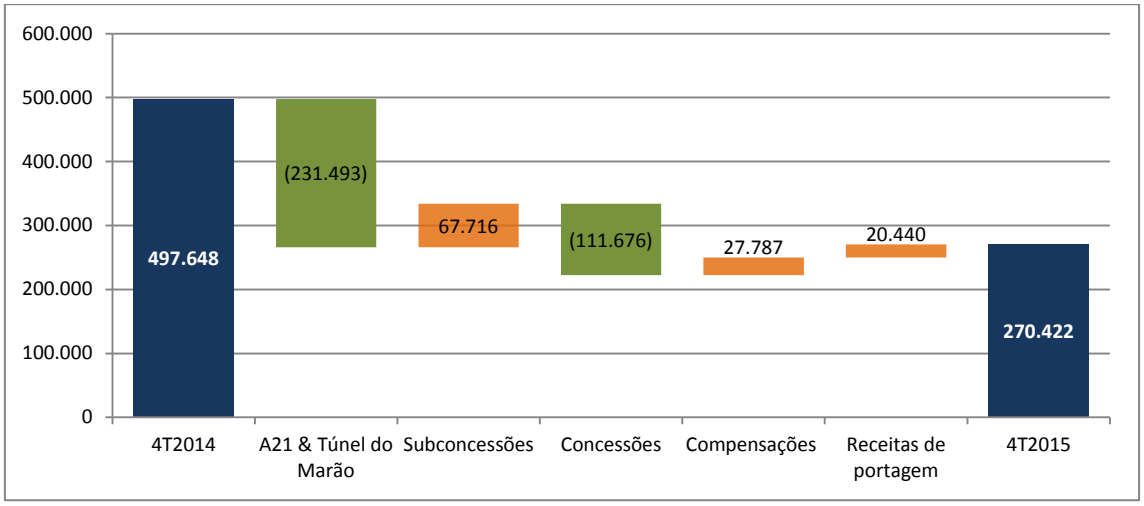
- O pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste de um acerto referente a valores devidos do exercício de 2014 e do primeiro semestre de 2015, no montante de 36,6 milhões de euros;
- O encontro de contas realizado com algumas das concessionárias do Estado (Norte, Costa de Prata, Algarve, Norte Litoral, Interior Norte e Beira Interior), no seguimento da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados, o qual permitiu, à IP, um encaixe no montante de 68 milhões de euros (excluindo o acerto de contas relativo a grandes reparações, supramencionado);
- O pagamento de uma compensação à concessionária do Litoral Centro, no montante de 8 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças arbitrais referidas no ponto "4.3.1.4. Evolução dos fluxos financeiros anuais";
- A referida devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, no montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor do contrato de concessão alterado, o qual prevê que as receitas resultantes da cobrança de portagens passem a ser da titularidade da concessionária; e
- O encaixe de 16,6 milhões de euros, relativo à devolução dos custos de cobrança suportados pela IP durante o ano em análise (no seguimento da devolução de receitas de portagem explicada no ponto anterior).

No *Gráfico 8* seguinte, enunciam-se e quantificam-se os referidos principais fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 4.ºs trimestres de 2014 e de 2015. Da análise do referido gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente os seguintes: ***(i)*** o efeito conjugado e inverso do pagamento extraordinário relativo à A21, realizado no 4.º trimestre de 2014 (sem paralelo no trimestre em apreço) e do aumento homólogo dos encargos com o investimento no Túnel do Marão no 4.º trimestre de 2015; ***(ii)*** o aumento dos pagamentos às subconcessionárias, influenciado, nomeadamente, pelo início do pagamento à subconcessionária do Pinhal Interior e pelo pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste, relativamente a um acerto referente a valores devidos de períodos anteriores; ***(iii)*** a redução dos encargos com as concessões do Estado, por via, designadamente do já mencionado encontro de contas realizado entre a IP e algumas concessionárias, no seguimento da entrada em vigor dos contrato de concessão alterados; ***(iv)*** as referidas compensações pagas às concessionárias do Estado relativamente a grandes reparações, bem como os montantes pagos à concessionária do Litoral Centro, no âmbito da execução de duas sentenças arbitrais; e, ***(v)*** a devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, no seguimento da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que incorpora uma modificação do sistema remuneratório da concessionária[36].

[36] Melhor explicado no ponto "4.3.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros".

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2015

*Valores em milhares de euros*



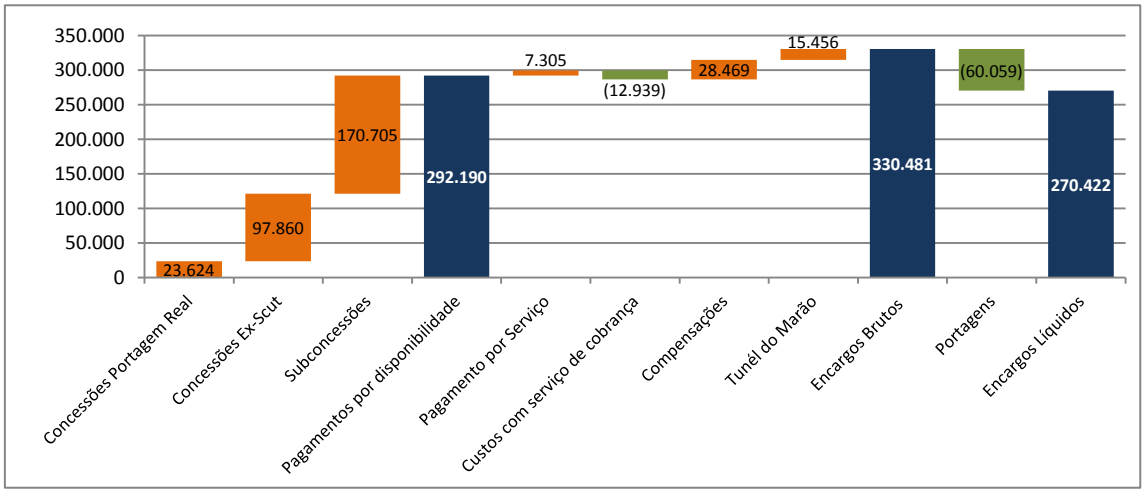

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Tal como o demonstra o *Gráfico 9* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 4.º trimestre de 2015, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 88% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões[37] e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessionárias (ascendendo estes, no 4.º trimestre do corrente ano, a somente 7,3 milhões de euros).

[37] Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015

*Valores em milhares de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram a concessão do Interior Norte e as subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 155 milhões de euros, correspondendo a 57% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, ainda, o aumento do peso relativo do grupo das subconcessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos com as PPP rodoviárias, em virtude do início faseado dos pagamentos às subconcessionárias em 2014, tendo, no 4.º trimestre de 2015 os respetivos encargos representado 64% do total dos encargos líquidos (face a 21% em igual período de 2014).

## Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| Encargos Líquidos | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão Algarve | 13.520 | 10.765 | -13.052 | -4.882 | -2% | -4.704 | N.A. |
| Concessão Beira Interior | 55.648 | 52.945 | -7.236 | -6.093 | -2% | 66.897 | N.A. |
| Concessão Interior Norte | 28.065 | 36.339 | 15.564 | 33.485 | 12% | 5.434 | 516% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 26.954 | 17.978 | 1.880 | 18.712 | 7% | 19.772 | -5% |
| Concessão Travessia do Tejo | 3.811 | 0 | -3.643 | 54 | 0% | 18 | 204% |
| Concessão Grande Lisboa | 7.386 | 6.193 | 1.802 | 5.844 | 2% | 4.691 | 25% |
| Concessão Oeste | 26 | 474 | 27 | 56 | 0% | 642 | -91% |
| Concessão Costa de Prata | 11.821 | 8.614 | -383 | 10.370 | 4% | 612 | 1595% |
| Concessão Grande Porto | 25.955 | 19.579 | 6.749 | 21.302 | 8% | 20.129 | 6% |
| Concessão Norte Litoral | 14.216 | 10.335 | 1.384 | -5.910 | -2% | 10.706 | -155% |
| Concessão Norte | 32.395 | 17.117 | -3.060 | 7.622 | 3% | 26.621 | -71% |
| Concessão Litoral Centro | 0 | 2.041 | 27.457 | 8.100 | 3% | 0 | N.A. |
| Concessão Brisa | -790 | -656 | 0 | -1.296 | 0% | -535 | N.A. |
| Subconcessão Transmontana | 25.738 | 15.665 | 6.332 | 13.427 | 5% | 19.052 | -30% |
| Subconcessão Douro Interior | 39.940 | 24.473 | 12.237 | 24.331 | 9% | 36.773 | -34% |
| Subconcessão Pinhal Interior | -2.319 | 24.071 | 22.449 | 48.541 | 18% | -2.505 | N.A. |
| Subconcessão Litoral Oeste | 35.925 | 29.010 | 17.677 | 72.679 | 27% | 27.948 | 160% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 19.706 | 16.233 | 28.692 | 13.458 | 5% | 23.869 | -44% |
| Túnel do Marão | 5.354 | 29.254 | 6.082 | 15.456 | 6% | 2.247 | 588% |
| Outros ([1]) | -4.879 | -4.247 | -5.839 | -4.833 | -2% | 239.982 | N.A. |
| TOTAL | 338.472 | 316.186 | 115.120 | 270.422 | 100% | 497.648 | -46% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Nota: (1) Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

#### 4.3.1.4.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 330 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 248 milhões de euros (43%) face ao período homólogo de 2014, justificado, em grande medida, por fatores que afetam a comparabilidade dos dados de ambos os períodos, a saber:

- O pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros), relativo à A21, realizado pela IP no 4.º trimestre de 2014, sem paralelo no trimestre em análise;
- O montante, de 15,5 milhões de euros, pago pela IP relativamente a trabalhos no Túnel do Marão (quando no trimestre homólogo anterior haviam sido pagos apenas 2,2 milhões de euros a este respeito);
- O aumento dos pagamentos às subconcessionárias, decorrente, nomeadamente, ***(i)*** do início dos pagamentos, apenas em 2015, à subconcessionária do Pinhal Interior, pagamentos esses que no trimestre em apreço ascenderam a 51 milhões de euros, sem paralelo no trimestre homólogo anterior, e ***(ii)*** do pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste, referente a um acerto relativo a valores devidos do exercício de 2014 e do 1.º semestre de 2015, no montante aproximado de 36,6 milhões de euros;
- O pagamento de compensações, às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, referentes a acertos de contas relativos a grandes reparações, no âmbito do novo modelo de financiamento das grandes reparações de pavimento, previsto nos contratos de concessão alterados (19,4 milhões de euros);
- O montante pago, a título de compensações, no âmbito da execução de duas sentenças arbitrais a favor da concessionária do Litoral Centro (8 milhões de euros); e
- O acerto de contas realizado, a favor da IP, com as concessionárias da Beira Interior, do Interior Norte, do Norte Litoral, do Algarve, da Costa de Prata e do Norte, no seguimento da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados.

À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos reflete essencialmente a realização de pagamentos por conta baseados nos contratos renegociados e atualmente em vigor, bem como a alteração da cadência de pagamentos aos parceiros privados ao longo do ano (explicada em parte pelo contexto específico inerente ao processo negocial).

## Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| Encargos brutos | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A21 ([1]) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 244.702 | N.A. |
| Concessão Algarve | 18.429 | 18.061 | -118 | 2.089 | 1% | 1.500 | 39% |
| Concessão Beira Interior | 62.664 | 59.317 | 1.182 | -25.068 | -8% | 73.421 | N.A. |
| Concessão Interior Norte | 32.262 | 40.746 | 21.098 | 38.162 | 12% | 9.828 | 288% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 38.431 | 29.336 | 15.479 | 31.080 | 9% | 31.710 | -2% |
| Concessão Travessia do Tejo | 3.811 | 0 | -3.643 | 54 | 0% | 18 | 204% |
| Concessão Grande Lisboa | 9.834 | 8.737 | 4.368 | 8.737 | 3% | 7.287 | 20% |
| Concessão Oeste | 26 | 474 | 27 | 56 | 0% | 642 | -91% |
| Concessão Costa de Prata | 20.210 | 17.582 | 9.376 | 19.703 | 6% | 9.448 | 109% |
| Concessão Grande Porto | 32.757 | 26.782 | 14.143 | 28.908 | 9% | 27.247 | 6% |
| Concessão Norte Litoral | 21.848 | 18.490 | 10.608 | 2.130 | 1% | 18.624 | -89% |
| Concessão Norte | 45.422 | 31.569 | 15.784 | 22.304 | 7% | 40.221 | -45% |
| Concessão Litoral Centro | 0 | 2.041 | 27.457 | 8.100 | 2% | 0 | N.A. |
| Subconcessão Transmontana | 26.085 | 16.157 | 6.911 | 13.822 | 4% | 19.487 | -29% |
| Subconcessão Douro Interior | 39.940 | 24.473 | 12.237 | 24.331 | 7% | 36.773 | -34% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 0 | 26.786 | 25.682 | 51.363 | 16% | 0 | N.A. |
| Subconcessão Litoral Oeste | 36.521 | 29.753 | 18.453 | 73.548 | 22% | 28.536 | 158% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 20.837 | 17.512 | 30.087 | 14.947 | 5% | 25.499 | -41% |
| Túnel do Marão | 5.354 | 29.254 | 6.082 | 15.456 | 5% | 2.247 | 588% |
| Outros ([2]) | 653 | 905 | 640 | 760 | 0% | 956 | -21% |
| TOTAL | 415.087 | 397.976 | 215.854 | 330.481 | 100% | 578.147 | -43% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Nota: (1) Em 2015, os encargos brutos relativos à A21 (sob a gestão direta da IP) encontram-se agregados na rúbrica "outros", pelo facto de não apresentarem materialidade face ao total dos encargos do sector rodoviário. O valor de 245 milhões de euros registados em 2014 referem-se a um pagamento extraordinário, originado na sequência da transferência da A21 para a IP, ocorrida em 2010.

(2) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

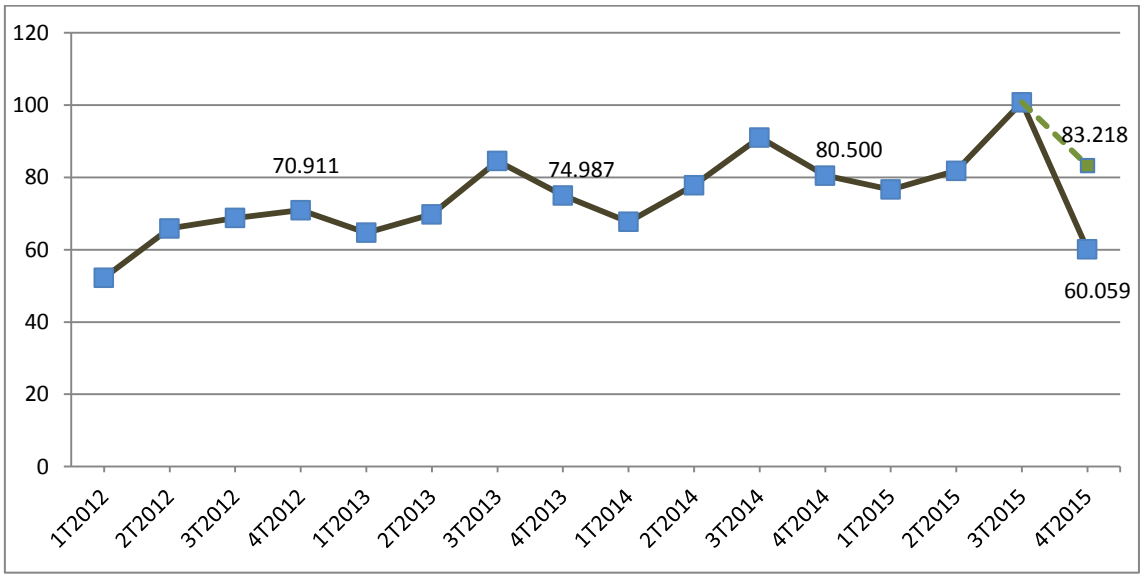
#### 4.3.1.4.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 4.º trimestre de 2015, o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 60 milhões de euros (*cfr. Gráfico 10* seguinte). Este valor representa um decréscimo de 25% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo efeito da devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, que, no âmbito do respetivo contrato de concessão alterado, atualmente em vigor, passou a deter a titularidade do produto da cobrança de portagens, integrando estas receitas o novo quadro remuneratório da concessionária, acordado no contexto do processo negocial ocorrido.

Por outro lado, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma evolução desfavorável das receitas, na ordem dos 40%, a qual é explicada, não só pelo referido impacto da devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, mas também pelo efeito de sazonalidade que carateriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 10 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

*Valores em milhares de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Nota: O marcador verde representa as receitas de portagem excluindo a devolução de receitas à concessionária da Beira Interior.

Conforme se constata no *Gráfico 10* anterior, caso fosse expurgado o efeito da devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, manter-se-ia a tendência de crescimento sustentado (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade) das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário, que se tem vindo a verificar desde 2012.

Comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2015 com as do período homólogo de 2014, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das PPP, como se demonstra no

*Quadro 9* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2014. A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata, que representam em conjunto 61% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às concessões do Algarve e da Grande Lisboa e às subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste. No caso da concessão do Algarve, o aumento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o impacto inicial, no mesmo, da introdução de portagens na concessão, bem como a dinamização da solução de pagamento *Easytoll*.

## Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| Proveitos | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão Algarve | 4.909 | 7.295 | 12.934 | 6.972 | 12% | 6.204 | 12% |
| Concessão Beira Interior | 7.016 | 6.372 | 8.418 | -18.975 | -32% | 6.524 | N.A. |
| Concessão Interior Norte | 4.196 | 4.407 | 5.534 | 4.677 | 8% | 4.394 | 6% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 11.478 | 11.358 | 13.599 | 12.368 | 21% | 11.939 | 4% |
| Concessão Grande Lisboa | 2.448 | 2.543 | 2.566 | 2.893 | 5% | 2.596 | 11% |
| Concessão Costa de Prata | 8.389 | 8.969 | 9.759 | 9.333 | 16% | 8.837 | 6% |
| Concessão Grande Porto | 6.802 | 7.204 | 7.394 | 7.606 | 13% | 7.118 | 7% |
| Concessão Norte Litoral | 7.632 | 8.155 | 9.223 | 8.039 | 13% | 7.918 | 2% |
| Concessão Norte | 13.028 | 14.451 | 18.844 | 14.682 | 24% | 13.600 | 8% |
| Concessão Brisa | 790 | 656 | 0 | 1.296 | 2% | 535 | 142% |
| Subconcessão Transmontana | 347 | 492 | 579 | 395 | 1% | 435 | -9% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 2.319 | 2.714 | 3.233 | 2.823 | 5% | 2.505 | 13% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 596 | 743 | 777 | 869 | 1% | 588 | 48% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 1.131 | 1.280 | 1.395 | 1.489 | 2% | 1.630 | -9% |
| Outros ([1]) | 5.533 | 5.152 | 6.479 | 5.594 | 9% | 5.677 | -1% |
| TOTAL | 76.615 | 81.790 | 100.734 | 60.059 | 100% | 80.500 | -25% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Nota: ([1]) Inclui proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/*EASYTOLL*).

#### 4.3.1.4.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 4.º trimestre de 2015 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 23,5% (*cfr. Quadro 10* seguinte), um valor ligeiramente acima do registado no período homólogo de 2014 (22,9%).

Esta situação compreende-se, não só pela natureza de alguns dos investimentos efetuados, que não permitiam, *ab initio*, a recuperação do investimento numa perspetiva estritamente empresarial apenas pela via das receitas de portagem, mas também pela diferença significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30 anos) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro.

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte, do Norte Litoral, e da Beira Litoral/Beira Alta, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 40%, sendo que, no caso da concessão do Algarve, o défice é de somente 17%.

Inversamente, há a destacar, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos será nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguram apenas 14% dos respetivos encargos, a que não será estranho o caráter de "interioridade" que carateriza esta concessão.

Destaque-se, ainda, os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da IP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, podendo, portanto, a respetiva fase de "*ramp up*" não ter sido ainda totalmente ultrapassada.

## Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais, em 2015

*Valores em milhares de euros*

| Taxa de Cobertura | Encargos | Proveitos | Défice | Tx de Cobertura |
|---|---|---|---|---|
| Concessão Algarve | 38.461 | 32.110 | 6.351 | 83,5% |
| Concessão Beira Interior | 98.095 | 2.832 | 95.263 | 2,9% |
| Concessão Interior Norte | 132.268 | 18.814 | 113.454 | 14,2% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 114.326 | 48.802 | 65.524 | 42,7% |
| Concessão Travessia do Tejo | 222 | 0 | 222 | 0,0% |
| Concessão Grande Lisboa | 31.676 | 10.450 | 21.226 | 33,0% |
| Concessão Oeste | 582 | 0 | 582 | 0,0% |
| Concessão Costa de Prata | 66.872 | 36.450 | 30.422 | 54,5% |
| Concessão Grande Porto | 102.590 | 29.006 | 73.585 | 28,3% |
| Concessão Norte Litoral | 53.076 | 33.050 | 20.026 | 62,3% |
| Concessão Norte | 115.080 | 61.005 | 54.074 | 53,0% |
| Concessão Litoral Centro | 37.598 | 0 | 37.598 | 0,0% |
| Concessão Brisa | 0 | 2.742 | -2.742 | N.A. |
| Subconcessão Transmontana | 62.974 | 1.813 | 61.161 | 2,9% |
| Subconcessão Douro Interior | 100.981 | 0 | 100.981 | 0,0% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 103.831 | 11.088 | 92.742 | 10,7% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 158.276 | 2.985 | 155.291 | 1,9% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 83.384 | 5.295 | 78.089 | 6,3% |
| Túnel do Marão | 56.147 | 0 | 56.147 | 0,0% |
| Outros ([1]) | 2.959 | 22.757 | -19.798 | N.A. |
| TOTAL | 1.359.399 | 319.199 | 1.040.200 | 23,5% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Nota: ([1]) Inclui encargos e proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, Túnel do Marão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL).

### 4.3.2 Sector Ferroviário

#### *4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros*

As PPP do sector ferroviário, a MST e a Fertagus, apresentam uma lógica distinta entre si em termos de fluxos financeiros para o sector público.

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo ("concessão MST"), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas comparticipações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão[38]. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

Note-se que, desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano (em novembro de 2008), o tráfego real tem ficado sempre muito aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência, o que se tem traduzido na necessidade recorrente do concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária. Assim, apesar de o contrato de concessão não contemplar a existência de encargos diretos para o sector público no âmbito desta parceria, na prática, por força das circunstâncias, nomeadamente da evolução do tráfego real, tem-se verificado a existência destes encargos numa base sistemática anual.

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária[39] assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul ("concessão Eixo Norte/Sul"), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao sector ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes correspondem, essencialmente, às compensações pagas à concessionária do MST, as quais, embora condicionadas aos níveis de tráfego efetivamente verificados na concessão, têm assumido, na prática, um carácter recorrente.

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido[40].

---

38 A MTS é a única parceria para o qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

39 Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

40 O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

#### *4.3.2.2 Evolução da procura*

As duas PPP do sector ferroviário servem o transporte suburbano de passageiros: a concessionária do Eixo Norte-Sul efetua a exploração comercial da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal, enquanto a MTS explora a concessão da linha de metro de superfície de Almada.

A Fertagus (concessionária do serviço de transportes do Eixo Norte-Sul) assegura a exploração da ligação ferroviária e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva). A concessão serve 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km[41]. Durante o ano 2015, viajaram nos comboios da Fertagus aproximadamente 18[42] milhões de passageiros. Este valor representa um decréscimo face aos 19 milhões de passageiros transportados em 2014. Cumpre contudo mencionar que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o sector público, sendo o risco de procura integralmente assumido pelo parceiro privado.

O MST é um metropolitano de superfície que circula na cidade de Almada, pela EN10 até Corroios e nas vias urbanas do Monte da Caparica. Em 2015 foram transportados 28.565.971 passageiros.km, o que representa um aumento de 3% face a 2014.

No caso desta concessão, o aumento da procura pode repercutir-se numa diminuição dos encargos para o sector público, tendo em conta o mecanismo de compensações incorporado no respetivo contrato de concessão, segundo o qual o Estado se comprometeu ao pagamento de comparticipações sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão.

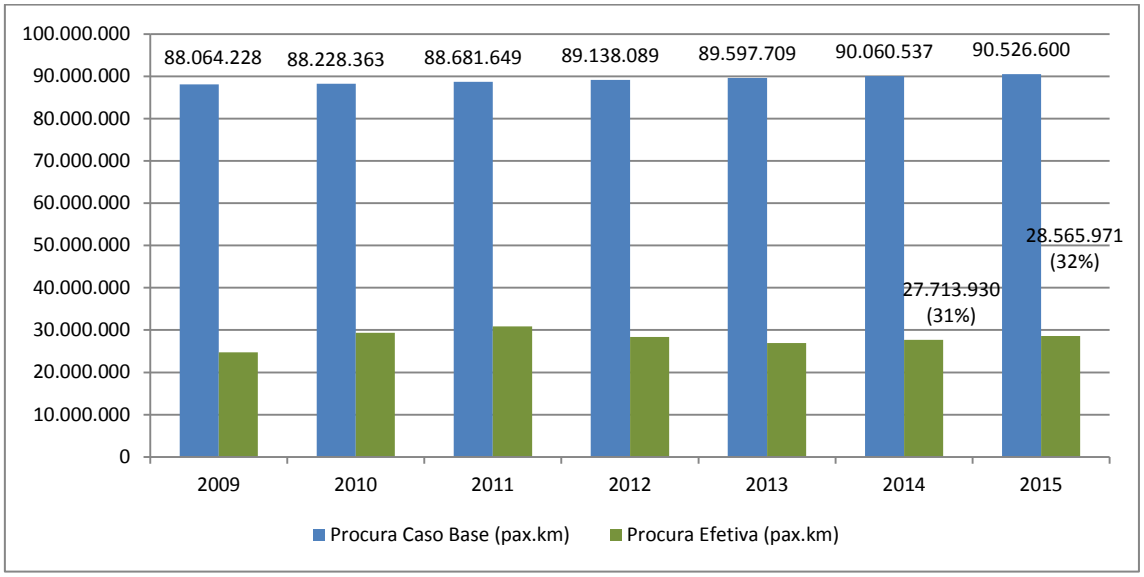
De salientar que a procura real do MST nunca superou 35% da procura prevista no contrato de concessão, o que tem dado origem ao pagamento recorrente de compensações por parte do concedente à concessionária[43].

41 Dez estações na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal; e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.

42 Segundo dados disponibilizados pelo IMT.

43 O valor das compensações é apresentado e analisado em pormenor de seguida.

Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva *vs* Procura Prevista no Caso Base do MST




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

Depois da quebra na procura, registada entre os anos de 2011 e 2013 – para a qual poderão ter contribuído não só o aumento do número de desempregados, e a consequente diminuição do número de utilizadores de transportes públicos pendulares, mas também o crescimento tarifário extraordinário ocorrido em meados de 2011 –, nos dois últimos anos assistiu-se a uma tendência, ainda que relativamente modesta, de recuperação da procura, não tendo sido, contudo, até ao momento, atingidos os níveis de procura verificados em 2011.

#### *4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 11 – Encargos líquidos anuais por concessão - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| PPP Ferroviárias | 2015 | Peso no total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015 P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão do MST | 8.493 | 100% | 8.649 | -2% | 8.854 | 96% |
| Concessão Eixo Norte/Sul ([1]) | 0 | 0% | -2 | N.A. | 0 | N.A. |
| Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão) | 0 | 0% | 4.480 | N.A. | 0 | N.A. |
| TOTAL | 8.493 | 100% | 13.128 | -35% | 8.854 | 96% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2015.

Nota: (1) O valor registado em 2014 diz respeito a uma penalidade aplicada pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, no montante de 1,6 mil de euros, decorrente do incumprimento dos parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço, ao abrigo do disposto na cláusula 23.ª do contrato de concessão e no respetivo anexo 14.

De acordo com o *Quadro 11* anterior, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário apresentaram, em 2015, um decréscimo de 35% face ao verificado no ano anterior, ascendendo a 8,5 milhões de euros. Este decréscimo decorre, essencialmente, do facto de os valores de 2014 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário de uma indemnização, num montante de 4,5 milhões de euros, ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato.

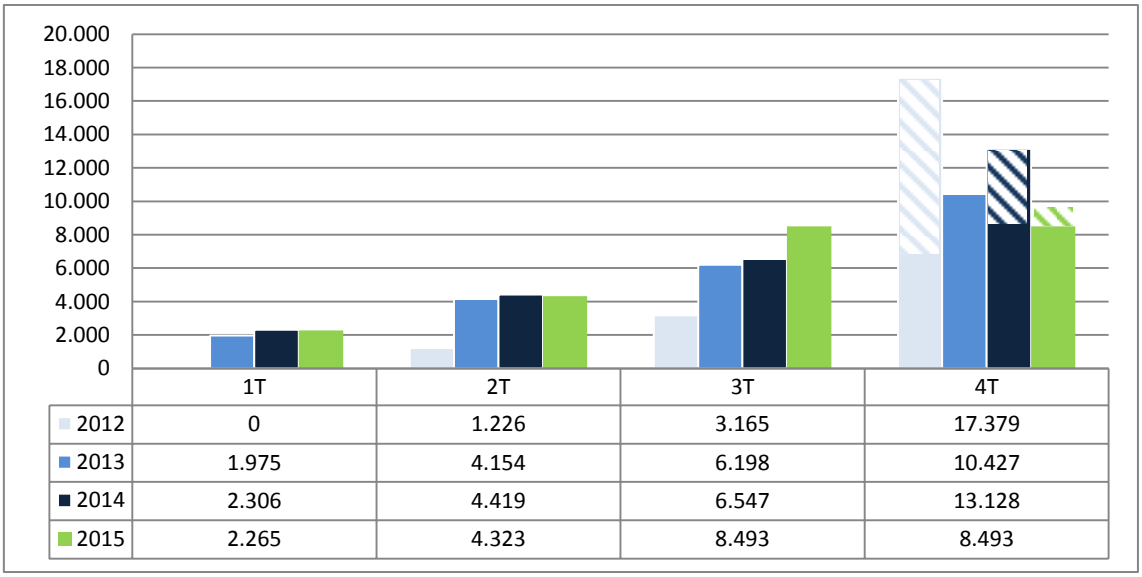
Desconsiderando o referido fator que afeta a comparabilidade dos valores, os encargos de 2015 teriam registado, na realidade, um decréscimo de 2% face ao período homólogo, refletindo essencialmente o já referido aumento da procura registada na concessão do MST. Para além do referido decréscimo dos encargos do sector público, é ainda de sublinhar o facto de, o sector ferroviário ter registado um nível de execução orçamental melhor do que o esperado, apresentando-se os respetivos encargos 4% abaixo do valor previsto no Relatório do OE2015.

De acordo com o mencionado *supra*, os encargos do sector público com a concessão do MST espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Assim, a redução dos encargos, em 2%, registada no ano em análise, encontra-se fundamentada pelo facto de os pagamentos realizados em 2015 terem por base uma necessidade de compensação pelo concedente inferior, face ao verificado no ano anterior, na sequência de um aumento da procura real subjacente, em cerca de 5,06%. Com efeito, no ano em análise, os pagamentos realizados tiveram por base uma procura real de 28.325.405 passageiros.km, em comparação com os períodos analisados e pagos em 2014, que corresponderam a uma procura real de 26.960.694 passageiros.km.

Apresentam-se, no *Gráfico 11* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão da MST.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

*Valores em milhares de euros*




| | 1T | 2T | 3T | 4T |
|---|---|---|---|---|
| 2012 | 0 | 1.226 | 3.165 | 17.379 |
| 2013 | 1.975 | 4.154 | 6.198 | 10.427 |
| 2014 | 2.306 | 4.419 | 6.547 | 13.128 |
| 2015 | 2.265 | 4.323 | 8.493 | 8.493 |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF.

Notas: A zona sombreada, nos anos de 2012 e 2014, corresponde ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, ocorridas em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2015, corresponde aos valores previstos no Relatório do OE2015.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poceirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores anuais incorpora, *por um lado*, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do sector público), e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão, destacando-se a este respeito os atrasos verificados em 2012 e recuperados durante o ano de 2013.

#### *4.3.2.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária, por trimestre, e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| PPP Ferroviárias | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão do MST | 2.265 | 2.059 | 4.170 | 0 | N.A. | 2.100 | N.A. |
| Concessão Eixo Norte/Sul | 0 | 0 | 0 | 0 | N.A. | 0 | N.A. |
| Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão) | 0 | 0 | 0 | 0 | N.A. | 4.480 | N.A. |
| TOTAL | 2.265 | 2.059 | 4.170 | 0 | N.A. | 6.580 | N.A. |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF.

No 4.º trimestre de 2015 não foi registado qualquer fluxo financeiro relativo às PPP do sector ferroviário, uma vez que, no trimestre anterior foram pagas duas compensações, uma das quais foi paga antecipadamente no final de setembro, ao invés de ter sido paga no início do mês seguinte, à semelhança do ocorrido no ano anterior. Caso a referida compensação tivesse sido paga no trimestre em apreço, ter-se-ia registado um ligeiro decréscimo dos encargos líquidos da concessão MST, de cerca de 2%, face ao período homólogo.

Pelo exposto, e também porque em 2014 ocorreu, tal como suprarreferido, um pagamento extraordinário, num montante de 4,5 milhões de euros, relativo a uma indemnização devida ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, conclui-se que, no trimestre agora em análise, a análise da evolução homóloga dos encargos registados no sector ferroviário não é representativa, porquanto se encontra afetada por uma falta de comparabilidade dos dados em causa.

### 4.3.3 Sector Saúde

#### *4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros*

No sector da saúde, o modelo de parceria tem assentado, essencialmente (com exceção do caso do CMFRS, cujo contrato terminou em novembro de 2013), no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, verificando-se, assim, a criação de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital ("EG Edifício") e outro destinado à prestação dos serviços clínicos ("EG Estabelecimento").

A natureza dos encargos do sector público varia consoante se trate da EG Edifício ou da EG Estabelecimento, a saber:

- EG Estabelecimento: neste caso, os encargos do sector público (e, por inerência, a remuneração da entidade gestora) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente o serviço de Urgência) e do diferencial de despesa relativa a produtos farmacêuticos prescritos pela unidade hospitalar face à média de um grupo de referência (com sinal positivo ou negativo), sendo ainda objeto de deduções por falhas de desempenho, de serviço ou falhas específicas (definidas e aplicadas de acordo com o previsto contratualmente);

- EG Edifício: neste caso, os encargos do sector público (e, bem assim, a remuneração da entidade gestora) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da entidade gestora no âmbito do definido contratualmente, quer pelos proveitos relativos ao mecanismo de partilha (entre entidade gestora e entidade pública contratante) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

#### *4.3.3.2 Evolução da procura*

Em 2015[44], e à semelhança do ocorrido no ano anterior, assistiu-se a um aumento generalizado da atividade nas unidades hospitalares em regime de PPP.

No caso do Hospital de Braga, o aumento da produção foi visível em praticamente todas as linhas de atividade, destacando-se, particularmente, as unidades de internamento e consultas externas, onde se verificou um crescimento de cerca de 3% em termos de número de doentes equivalentes. No caso particular das consultas externas, o aumento decorreu, em parte, do esforço de atribuição de um médico de família a todos os utentes da área de influência do hospital, o que permitiu uma maior identificação de necessidades de saúde efetivas que não estavam despistadas, e, consequentemente, um aumento do número de consultas externas por referenciação.

Ainda no caso do Hospital de Braga, importa notar, embora em sentido oposto, o decréscimo de 20% registado ao nível do número de sessões de hospital de dia, justificado pela introdução, por parte da entidade pública contratante, e depois de consultado um conjunto de peritos médicos de diferentes especialidades, de uma nova lista de procedimentos geradores de sessões de hospital de dia que, sendo tecnicamente mais rigorosa, acabou por ter impacto no número de atos elegíveis.

No que se refere ao Hospital de Loures, o ano de 2015 caracterizou-se por um aumento da produção em todas as linhas de atividade, tendo sido este aumento mais expressivo ao nível das consultas externas (7%) – especialmente notório no caso das primeiras consultas – e das sessões de hospital de dia (29%).

No caso do Hospital de Cascais, em 2015 todas as unidades clínicas registaram um incremento do nível de produção, destacando-se, nomeadamente, o aumento verificado ao nível do número de sessões de hospital de dia (de 19%) e o crescimento, de cerca de 4%, registado nas urgências.

Relativamente ao Hospital de Vila Franca de Xira cumpre mencionar que, no ano de 2015, à semelhança do verificado nas demais unidades hospitalares em regime de PPP, também se assistiu a uma tendência de crescimento generalizado da produção.

[44] Tomando como referência, para 2015, os dados provisórios, que serão objeto de validação por parte da Entidade Pública Contratante, no âmbito do processo de reconciliação que será encetado em cada uma das PPP.

#### *4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 13 – Encargos anuais com as PPP do sector da saúde e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| PPP Saúde | AC 2015 | Peso no total | AC 2014 | Δ AC 2015 / AC 2014 | 2015P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Hospitais PPP - Estabelecimentos** | **350.119** | **82%** | **332.583** | **5%** | **319.402** | **110%** |
| Pagamentos Contratuais | 285.095 | 66% | 281.859 | 1% | | |
| CA SNS | 0 | 0% | 4.998 | -100% | | |
| CMFRS | 589 | 0% | 0 | n.a. | | |
| Hospitais PPP | 284.506 | 66% | 276.860 | 3% | | |
| Protocolos/outros (Hospitais PPP) ([1]) | 22.948 | 5% | 18.678 | 23% | | |
| Pagamentos de Reconciliação ([2]) | 42.077 | 10% | 32.046 | 31% | | |
| **Hospitais PPP - Edifícios** | **79.258** | **18%** | **79.476** | **0%** | **80.816** | **98%** |
| Pagamentos Contratuais | 72.008 | 17% | 72.107 | 0% | | |
| Pagamentos de Reconciliação ([2]) | 7.250 | 2% | 7.369 | -2% | | |
| **Encargos Totais** | **429.377** | **100%** | **412.059** | **4%** | **400.219** | **107%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Notas: (1) Inclui os pagamentos relativos ao protocolo HIV, estabelecido no Hospital de Cascais e aos protocolos HIV e esclerose múltipla, celebrados no Hospital de Braga, bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009. Em 2015, esta rúbrica incorpora ainda os valores pagos no contexto do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

(2) Os pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

Em 2015, as PPP do sector da saúde representaram 429 milhões de euros de encargos para o sector público, correspondendo, *por um lado*, a um acréscimo de 4% comparativamente aos 12 meses anteriores (*cfr. Quadro 13* anterior), e, *por outro lado*, a um desvio de 7%, acima do previsto no Relatório do OE2015.

Em termos de execução orçamental, o referido desvio ficou a dever-se, em exclusivo, aos estabelecimentos hospitalares (cujos encargos registaram um desvio orçamental de 10%), sendo justificado por um maior nível de produção hospitalar, face àquele que foi inicialmente estimado e que se encontra subjacente aos valores de encargos inscritos nas projeções constantes do Relatório do OE2015.

No que se refere à evolução anual dos encargos, importa mencionar que o referido aumento de 4% é resultado, em exclusivo, do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento – por via da maior produção hospitalar e do crescimento dos encargos com os serviços protocolados –, uma vez que ao nível das EG Edifício se registou um nível de encargos relativamente em linha com os do ano anterior.

Por outro lado, para a supramencionada evolução anual dos encargos, ocorrida em 2015, contribuiu também um conjunto de fatores suscetíveis de afetar a comparabilidade dos valores face aos do período homólogo anterior, nomeadamente:

- O fim da parceria do CA SNS, em abril de 2014, e a consequente ausência de encargos associados a esta parceria no ano em análise (ao contrário do verificado no ano anterior, onde se registou cerca de 5 milhões de euros de encargos);
- O pagamento, em 2015, de um acerto relativo à parceria do CMFRS (cujo término ocorreu em novembro de 2013[45]), realizado no 1.º trimestre de 2015, e sem paralelo no período homólogo anterior; e
- O facto de o pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Loures, realizado em 2014, incorporar um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012[46] (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015;
- Os pagamentos, realizados pela primeira vez no 4.º trimestre de 2015, ao abrigo do programa de financiamento centralizado para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde em 2015[47].

Desconsiderando os efeitos acima elencados, a evolução dos encargos, no ano análise, reflete, essencialmente, os já referidos aumentos da produção hospitalar e dos encargos com serviços protocolados.

No período de 12 meses analisado, 5% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde correspondem a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de parceria, referentes, designadamente, ***(i)*** a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais (relativos a HIV e esclerose múltipla) – ascendendo estes a cerca de 18,6 milhões de euros –, ***(ii)*** a pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças Lisossomais (no montante de 2,5 milhões de euros), bem como ***(iii)*** a prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (no montante de 1,5 milhões de euros). Os referidos protocolos, apesar de não considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, e submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

Importa referir, ainda, que, em anos anteriores, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do sector da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

---

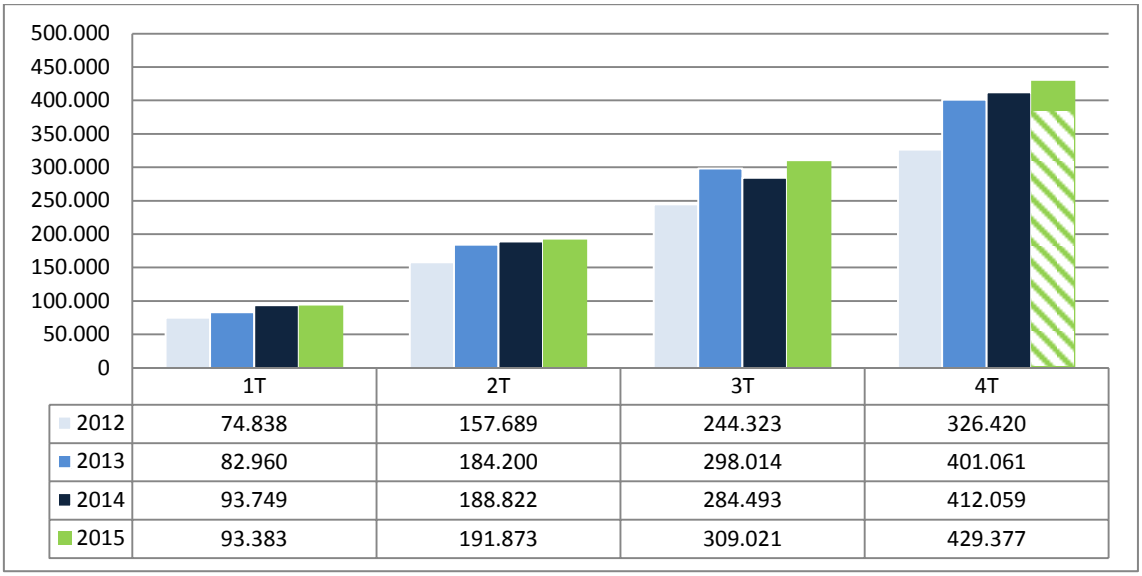
45 Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultado o "Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre de 2013", disponível para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de "publicações".

46 O pagamento referente à atividade de 2012 foi liquidado conjuntamente com o pagamento de reconciliação da atividade de 2013 e foi realizado no 4.º trimestre de 2014, no montante total de 7 milhões de euros.

47 *Cfr.* Despacho n.º 1824-B/2015, de 18 de fevereiro, de S. Exa. o Secretário de Estado da Saúde, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 35, de 19 de fevereiro de 2015.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

*Valores em milhares de euros*




| | 1T | 2T | 3T | 4T |
|---|---|---|---|---|
| 2012 | 74.838 | 157.689 | 244.323 | 326.420 |
| 2013 | 82.960 | 184.200 | 298.014 | 401.061 |
| 2014 | 93.749 | 188.822 | 284.493 | 412.059 |
| 2015 | 93.383 | 191.873 | 309.021 | 429.377 |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

Através da análise do *Gráfico 13* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que, tal como mencionado anteriormente, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

Quadro 14 – Encargos anuais por PPP da saúde em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| PPP Saúde | 2015 | Peso no total | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015 P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CA SNS** | **0** | **0%** | **4.998** | **N.A.** | **0** | **N.A.** |
| **CMFRS** | **589** | **0%** | **0** | **N.A.** | **0** | **N.A.** |
| **H. Cascais** | **77.205** | **18%** | **75.684** | **2%** | **73.060** | **106%** |
| EG Estabelecimento | 68.135 | 16% | 66.712 | 2% | 63.752 | 107% |
| EG Edifício | 9.070 | 2% | 8.973 | 1% | 9.308 | 97% |
| **H. Braga** | **169.141** | **39%** | **160.629** | **5%** | **164.587** | **103%** |
| EG Estabelecimento | 141.250 | 33% | 132.738 | 6% | 136.585 | 103% |
| EG Edifício | 27.891 | 6% | 27.890 | 0% | 28.002 | 100% |
| **H. Loures** | **98.980** | **23%** | **89.803** | **10%** | **81.137** | **122%** |
| EG Estabelecimento | 85.416 | 20% | 76.166 | 12% | 67.214 | 127% |
| EG Edifício | 13.564 | 3% | 13.637 | -1% | 13.923 | 97% |
| **H. VFXira** | **83.463** | **19%** | **80.944** | **3%** | **81.435** | **102%** |
| EG Estabelecimento | 54.730 | 13% | 51.968 | 5% | 51.851 | 106% |
| EG Edifício | 28.733 | 7% | 28.976 | -1% | 29.584 | 97% |
| **TOTAL** | **429.377** | **100%** | **412.059** | **4%** | **400.219** | **107%** |
| **Estabelecimentos** | **350.119** | **82%** | **332.583** | **5%** | **319.402** | **110%** |
| **Infraestruturas** | **79.258** | **18%** | **79.476** | **0%** | **80.816** | **98%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório do OE2015.

Nota: (1) Não se verificaram pagamentos relativos a REFs ou compensações neste período.

O *Quadro 14* anterior apresenta a situação final do 4.º trimestre de 2015, no âmbito dos encargos com o sector da saúde, detalhados por PPP, face a igual período de 2014 e face ao previsto no Relatório do OE2015, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- O fim da parceria CA SNS, em abril de 2014, permitiu apurar uma redução na despesa do parceiro público;
- No Hospital de Cascais, os encargos do parceiro público registaram um incremento ligeiro, da ordem dos 2%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar. A par deste crescimento dos encargos, assistiu-se, também, a um desvio global de 6% face ao previsto no Relatório do OE2015, devido a uma maior produção hospitalar no ano em análise;
- No caso do Hospital de Braga, os encargos associados à EG Estabelecimento apresentam um acréscimo de 6%, devido, *por um lado*, ao aumento da produção hospitalar, e *por outro lado* ao acréscimo (de 36%) de encargos relacionados, quer com protocolos celebrados entre os parceiros público e privado, quer com o programa vertical de doenças Lisossomais, acrescendo ainda o impacto do incremento dos encargos relativos ao tratamento de estrangeiros.

O referido crescimento dos encargos relativos ao Hospital de Braga, em 2015, foi acompanhado por um nível de execução ligeiramente acima do previsto, em cerca de 3%, por via da maior produção hospitalar;

- No Hospital de Loures, os encargos do parceiro público associados à EG Estabelecimento registaram um incremento, da ordem dos 12%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar, bem como, pelo facto de o valor de encargos no ano de 2014 se encontrar influenciado por um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015, explicando, assim, este acerto, uma parte do crescimento expressivo dos encargos com esta PPP.

  O crescimento da produção, em níveis superiores aos orçamentados, justifica, em termos de execução orçamental, o desvio global, de 22%, registado ao nível dos encargos com esta unidade hospitalar, face ao previsto no Relatório do OE2015;

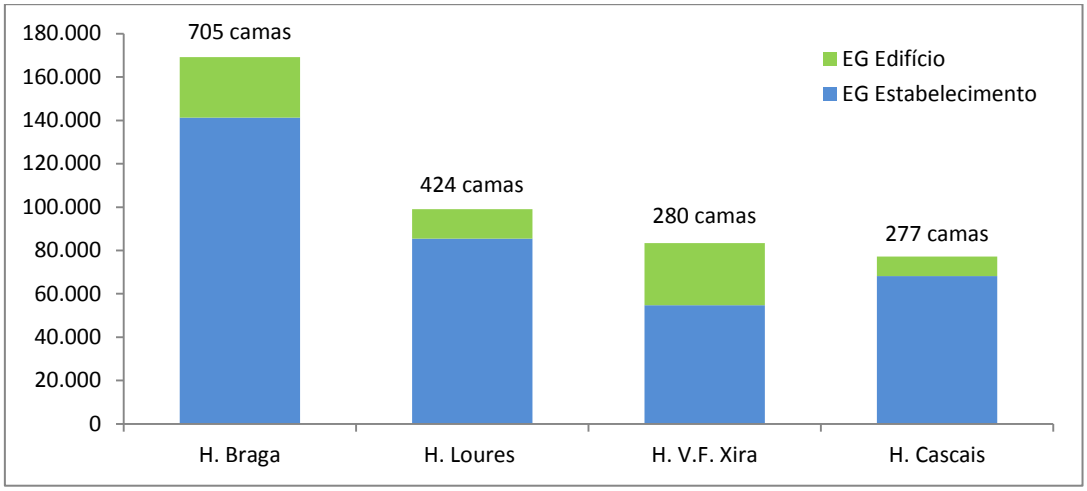
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público, em cerca de 3%, em resultado do aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento (em 5%), por via de um maior volume de produção hospitalar.

  No que concerne à execução orçamental do ano de 2015, importa destacar o facto de os encargos públicos com o Hospital de Vila Franca de Xira se terem mantido, em termos globais, relativamente em linha com o orçamentado, apesar do desvio de 6% verificado no caso da EG Estabelecimento, por força de uma suborçamentação da produção hospitalar.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se, claramente, como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 39% dos encargos totais com as PPP da saúde em 2015, seguindo-se, em termos de ordem de importância, os Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, com pesos relativos de 23%, 19% e de 18%, respetivamente (*cfr. Quadro 14* anterior e *Gráfico 14* seguinte).

Gráfico 14 – Repartição, por hospital, dos encargos do sector público com as PPP do sector da saúde, em 2015

*Valores em milhares de euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS.

#### *4.3.3.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 4.º trimestre de 2015 os encargos com as parcerias da saúde registaram um decréscimo de 6% face ao período homólogo de 2014 (*cfr. Quadro 15* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que esta variação incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que implicou que no 4.º trimestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP, ao contrário do verificado no trimestre homólogo anterior;
- A diferente distribuição anual do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga verificada em 2014 e em 2015. Com efeito, no 4.º trimestre de 2015 foram liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação devido pela atividade do ano anterior, enquanto no período homólogo tinham sido pagos dez duodécimos;
- O facto de não ter ocorrido um pagamento de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Braga, no trimestre em apreço, como tinha sucedido no período homólogo (uma vez que, em 2015, o mesmo foi pago no 3º trimestre);
- O facto de os valores do 4.º trimestre de 2014 se encontrarem influenciados por um acerto, realizado a favor do parceiro público, relativamente ao pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Loures, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o qual não encontra paralelo no trimestre em análise; e,
- A diferente distribuição mensal do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais. Com efeito, enquanto em 2014 o pagamento de reconciliação foi realizado no 4º trimestre, no ano em análise o mesmo foi pago no 3º trimestre.

À parte dos mencionados fatores, a evolução dos encargos do sector público com as parcerias da saúde, no trimestre em apreço, reflete, essencialmente, o incremento dos encargos relativos a protocolos e o aumento da produção hospitalar.

Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| PPP Saúde | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | AC 2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Hospitais PPP - Estabelecimentos** | **75.381** | **80.487** | **94.512** | **99.739** | **350.119** | 83% | **104.149** | **-4%** |
| Pagamentos Contratuais | 72.197 | 70.526 | 70.499 | 71.872 | 285.095 | 60% | 69.438 | 4% |
| CA SNS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 180 | -100% |
| CMFRS | 589 | 0 | 0 | 0 | 589 | 0% | 0 | N.A. |
| Hospitais PPP | 71.608 | 70.526 | 70.499 | 71.872 | 284.506 | 60% | 69.258 | 4% |
| Protocolos/outros (Hospitais PPP) ([1]) | 3.474 | 4.133 | 7.980 | 7.361 | 22.948 | 6% | 5.292 | 39% |
| Pagamentos de Reconciliação ([2]) | -289 | 5.828 | 16.032 | 20.506 | 42.077 | 17% | 29.418 | -30% |
| **Hospitais PPP - Edificios** | **18.002** | **18.002** | **22.637** | **20.617** | **79.258** | **17%** | **23.417** | **-12%** |
| Pagamentos Contratuais | 18.002 | 18.002 | 18.002 | 18.002 | 72.008 | 15% | 18.027 | **0%** |
| Pagamentos de Reconciliação ([2]) | 0 | 0 | 4.635 | 2.615 | 7.250 | 2% | 5.390 | **-51%** |
| **Encargos Totais** | **93.383** | **98.489** | **117.149** | **120.356** | **429.377** | **100%** | **127.565** | **-6%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Notas: (1) Inclui os pagamentos relativos aos protocolos estabelecidos nos Hospital de Braga e no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009. Em 2015, esta rúbrica incorpora ainda os valores pagos no contexto do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da Hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

(2) Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, previstos contratualmente.

No período em análise, 6% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde referem-se a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de parceria, destacando-se, principalmente, os relativos a protocolos celebrados para prestação de cuidados específicos adicionais. Estes protocolos, apesar de não terem enquadramento no seio dos contratos de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, bem como submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram, no 4.º trimestre de 2015, cerca de 83% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 17% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um decréscimo de 4% face ao período homólogo de 2014. Este decréscimo é explicado essencialmente pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, nomeadamente ***(i)*** a diferente calendarização dos pagamentos de reconciliação ao longo do ano, e a consequente diminuição dos pagamentos de reconciliação face ao verificado no período homólogo, e ***(ii)*** o fim dos encargos com a parceria do CA SNS (que no 4.º trimestre de 2014 haviam ascendido a 0,2 milhões de euros). Estes efeitos são, contudo, parcialmente compensados, quer pelo incremento da produção hospitalar, quer pelo aumento dos pagamentos relativos às doenças Lisossomais (no caso do Hospital de Braga).

Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| PPP Saúde | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | Peso no Total (4T) | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **CA SNS** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0%** | **180** | **N.A.** |
| **CMFRS** | **589** | **0** | **0** | **0** | **0%** | **0** | **N.A.** |
| **H. Cascais** | **16.613** | **16.754** | **26.485** | **17.353** | **14%** | **24.948** | **-30%** |
| EG Estabelecimento | 14.561 | 14.702 | 23.571 | 15.301 | 13% | **22.910** | -33% |
| EG Edifício | 2.052 | 2.052 | 2.914 | 2.052 | 2% | **2.039** | 1% |
| **H. Braga** | **35.983** | **41.377** | **48.897** | **42.885** | **36%** | **51.502** | **-17%** |
| EG Estabelecimento | 29.678 | 35.072 | 39.920 | 36.581 | 30% | **42.530** | -14% |
| EG Edifício | 6.305 | 6.305 | 8.977 | 6.305 | 5% | **8.972** | -30% |
| **H. Loures** | **20.490** | **20.933** | **22.050** | **35.506** | **30%** | **27.454** | **29%** |
| EG Estabelecimento | 17.374 | 17.817 | 17.834 | 32.390 | 27% | **24.335** | 33% |
| EG Edifício | 3.116 | 3.116 | 4.216 | 3.116 | 3% | **3.119** | 0% |
| **H. VFXira** | **19.709** | **19.425** | **19.717** | **24.611** | **20%** | **23.481** | **5%** |
| EG Estabelecimento | 13.180 | 12.896 | 13.187 | 15.467 | 13% | **14.193** | 9% |
| EG Edifício | 6.530 | 6.530 | 6.530 | 9.144 | 8% | **9.287** | -2% |
| **TOTAL** | **93.383** | **98.489** | **117.149** | **120.356** | **100%** | **127.565** | **-6%** |
| **Estabelecimentos** | **75.381** | **80.487** | **94.512** | **99.739** | **83%** | **104.149** | **-4%** |
| **Infraestruturas** | **18.002** | **18.002** | **22.637** | **20.617** | **17%** | **23.417** | **-12%** |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS.

O *Quadro 16* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2015, em comparação com o período homólogo de 2014. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- Não se registaram encargos com a parceria CA SNS no trimestre em apreço, uma vez que o término desta parceria ocorreu em abril de 2014, tendo sido posteriormente substituída por um contrato de prestação de serviços;
- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um decréscimo, na ordem dos 30%, em virtude, designadamente, do facto de não ter ocorrido o pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento (que já havia sido pago no 3º trimestre), ao contrário do que se verificou em 2014 (em que o mesmo foi pago no 4.º trimestre);
- No Hospital de Braga o decréscimo, de 17%, dos encargos totais é explicado, não só pela redução verificada ao nível da EG Estabelecimento (de 14%), mas também pela diminuição dos encargos associados à EG Edifício. No caso da EG Estabelecimento, a evolução é, em grande medida, e tal como já referido, justificada pelo facto de no trimestre em análise terem sido liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014, enquanto

que no trimestre homólogo foram pagos dez duodécimos do valor de reconciliação relativo à atividade do ano 2013.

No que se refere à EG Edifício, a diminuição dos encargos é também explicada pela diferente calendarização do pagamento de reconciliação, uma vez que, no ano em análise o mesmo foi pago no 3.º trimestre, enquanto que no ano anterior tinha sido liquidado no 4.º trimestre;

- No Hospital de Loures os encargos globais registaram um incremento da ordem dos 29%, relativo, na sua totalidade, à EG Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, devido, *por um lado*, ao facto de em 2014 o pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento incorporar um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015, e, *por outro lado*, ao aumento da produção da unidade hospitalar; e,
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um acréscimo de 5% dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo aumento homólogo (de 9%) dos encargos com a EG Estabelecimento, por via do crescimento da produção hospitalar contratada para o ano em curso.

### 4.3.4 Sector Segurança

#### *4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros*

No sector da segurança existe apenas uma parceria a reportar relativa à conceção, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal ("SIRESP"), estabelecida entre o MAI e a SIRESP ("concessionária").

A natureza dos encargos associados a este contrato está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do IPC e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não pode exceder 8,68% da remuneração total.

#### *4.3.4.2 Evolução da procura*

No caso da parceria SIRESP, a evolução da procura não tem efeito direto, nem na remuneração do parceiro privado (uma vez que, como mencionado, esta é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência), nem no nível de encargos do sector público com a respetiva parceria. O nível de encargos públicos e a respetiva remuneração do parceiro privado variam, contudo, em função da evolução dos níveis de performance do parceiro privado, podendo, tal como referido, ser aplicadas deduções à remuneração paga pela entidade gestora à operadora, no caso de esta última não cumprir os níveis mínimos de performance estabelecidos no contrato de parceria. A este respeito cumpre mencionar que, historicamente, não têm sido aplicadas quaisquer deduções à SIRESP, S.A..

Não obstante, a título demonstrativo apresenta-se, no *Quadro 17* seguinte, a evolução do tráfego mensal médio de chamadas realizadas no âmbito da rede SIRESP, no período 2012-2015.

Quadro 17 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP

| Tráfego mensal médio | | |
|---|---|---|
| **ANO** | **Chamadas iniciadas (Milhões)** | **Variação Anual** |
| 2012 | 2.360 | - |
| 2013 | 2.599 | 10,1% |
| 2014 | 2.406 | -7,4% |
| 2015 | 2.724 | 13,2% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados no Relatório e Contas da SIRESP, S.A. e pela SGMAI.

#### *4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 18 – Encargos anuais com a PPP da segurança em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

| PPP Segurança | 2015 | 2014 | Δ 2015 / 2014 | 2015 P | % Execução |
|---|---|---|---|---|---|
| Concessão Siresp | 43.980 | 49.306 | -11% | 49.480 | 89% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato e dados constantes do Relatório do OE2015.

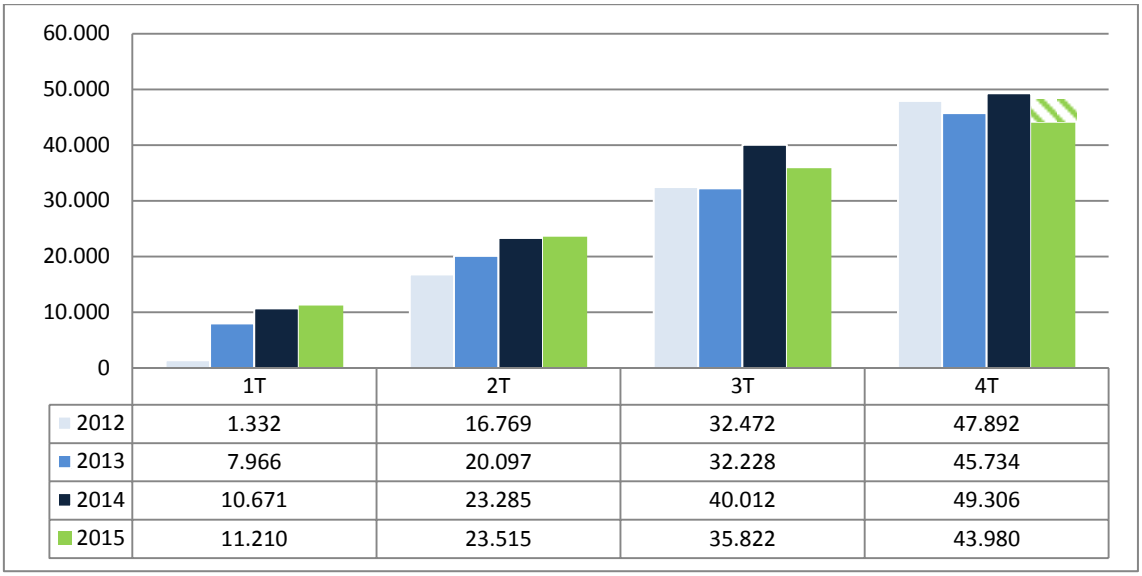
Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam, em 2015, a cerca de 44 milhões de euros, registando um decréscimo de 11% face ao exercício anterior, devido não só ao facto de os fluxos financeiros de 2014 e 2015 incorporarem diferentes prazos de pagamento, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual[48].

Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que em 2015 o nível de encargos efetivamente liquidados a esta concessionária apresentou-se abaixo do previsto no Relatório do OE 2015, por via, sobretudo, das diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

[48] A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (*cfr.* Anexo 9 ao Contrato Siresp).

Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

*Valores em milhares de euros*




| | 1T | 2T | 3T | 4T |
|---|---|---|---|---|
| 2012 | 1.332 | 16.769 | 32.472 | 47.892 |
| 2013 | 7.966 | 20.097 | 32.228 | 45.734 |
| 2014 | 10.671 | 23.285 | 40.012 | 49.306 |
| 2015 | 11.210 | 23.515 | 35.822 | 43.980 |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela SGMAI.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (*cfr. Gráfico 15* anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada[49], não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

[49] Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

#### *4.3.4.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 19 – Encargos com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

*Valores em milhares de euros*

| PPP Segurança | 1T2015 | 2T2015 | 3T2015 | 4T2015 | 4T2014 | Δ 4T2015 / 4T2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Concessão Siresp | 11.210 | 12.304 | 12.307 | 8.158 | 9.295 | -12% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato.

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 4.º trimestre de 2015 ascenderam a 8 milhões de euros, registando um decréscimo de 12% face ao período homólogo anterior. O decréscimo mencionado reflete, sobretudo, a diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no trimestre em apreço e no trimestre homólogo anterior não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes.

# 5. Riscos e contingências

Os projetos de PPP, pela sua natureza, são projetos de longo prazo, caracterizados preferencialmente por grande estabilidade e com regras desejavelmente bem definidas.

Na realidade, porém, ocorrem com frequência ao longo da vida destes contratos eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro dos respetivos contratos (*e.g.*, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato, casos de força maior), que muitas vezes redundam em litígios entre as partes.

Ora, como facilmente se intui, existindo diferendo entre as partes – nestes contratos resolvidos por tribunal arbitral –, é muito frequente que a pretensão do parceiro privado seja tendencialmente empolada, quer em termos de valor, quer em termos dos fundamentos invocados.

Tendo presente este enquadramento, a informação que se detalha de seguida limita-se estritamente a elencar os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados à data pelos diversos parceiros privados, bem como os respetivos valores solicitados.

Daqui não resulta, assim, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados, quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados.

Note-se, aliás, que na maior parte das situações referidas não houve de facto reconhecimento pelos parceiros públicos dos fundamentos invocados pelos parceiros privados para sustentar os pedidos formulados.

## Quadro 20 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2015

| CONTRATOS DE CONCESSÃO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Contrato/ Parceiro Privado - Concessões** | **Tipo** | **Ano do pedido** | **Evento gerador do pedido** | **Montante do pedido (Milhões Euros)** | **Ponto de situação (2015)** |
| Douro Litoral (AEDL) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2013 | Eventos ligados à fase de construção | 23,5 | A prova pericial de engenharia foi concluída em Novembro, mas o Tribunal ainda não ordenou o início da perícia financeira. Tem-se como data previsível para o termo do processo o terceiro trimestre de 2016. |
| Douro Litoral (AEDL) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2013 | Custos acrescidos durante a fase de construção | 32,5 | A prova pericial de engenharia foi concluída em Novembro, mas o Tribunal ainda não ordenou o início da perícia financeira. Tem-se como data previsível para o termo do processo o terceiro trimestre de 2016. |
| Douro Litoral (AEDL) | Reposição de equilíbrio financeiro | 2013 | TRIR, SIEV e suspensão da AE do Centro | 1350 | Os relatórios periciais já foram apresentados mas o tribunal decidiu realizar mais uma pequena perícia sobre os custos de O&M. O início do julgamento, antes marcado para Novembro, foi adiado pelo Tribunal. Tem-se como data previsível para o termo do processo o segundo trimestre de 2016. |
| Douro Litoral (AEDL) | Reposição de equilíbrio financeiro | 2012 | Rejeição liminar de traçado alternativo para a A32 | 124,2 | Rejeitado; Participação à AdC; Aguarda-se eventual arbitragem |
| Lusoponte | Pré-contencioso | 2012 | Alterações às taxas do IRC (2010 e 2012) | 100 | Anunciado; aguarda-se eventual fase pré-contenciosa |
| **Concessões** | | | **Subtotal** | **1.630** | |

| CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Contrato/ Parceiro Privado - Subconcessões** | **Tipo** | **Ano do pedido** | **Evento gerador do pedido** | **Montante do pedido (Milhões Euros)** | **Ponto de situação (2015)** |
| Transmontana (AEXXI) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2011 | Atrasos na obtenção de visto | 52,18 | A subconcessionária abdicou de requerer a abertura de um processo arbitral, mas ainda não formalizou a desistência do pedido de REF. O atraso na recusa de visto foi considerado imputável à IP, contudo a IP rejeitou tal imputação assim como o risco associado. |
| Baixo Tejo (AEBT) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2012 | Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009 | 155 | Arbitragem. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre a Subconcessionária e a Comissão de Renegociação, de 27 de julho de 2015. |
| Litoral Oeste (AELO) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2012 | Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009 | 85 | Arbitragem. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre a Subconcessionária e a Comissão de Renegociação, de 26 de agosto de 2015. |
| Litoral Oeste (AELO) | Impugnação de multa | 2013 | A IP propôs a aplicação da multa contratual | 0,06 | Ação de impugnação da multa em curso. Aguarda decisão do tribunal judicial. |
| Pinhal Interior (Ascendi PI) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2013 | Alteração legislativa de caráter específico - Lei n.º 46/10, de 7/9;Lei 55-A/2010, de 31/12, Lei n.º 64-B/2011, de 31 /12 | 43 | Análise efetuada. Aguarda decisão da IP/Comissão de Negociação |
| Pinhal Interior (Ascendi PI) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2011 | Vestígios Arqueológicos - Sra. Da Alegria | 2,3 | Valor acordado junto da Subconcessionária |
| Pinhal Interior (Ascendi PI) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2015 | Vestígios Arqueológicos - Nó do Peral | 1,6 | Valor acordado junto da Subconcessionária |
| Pinhal Interior (Ascendi PI) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2015 | Construção do Nó do Peral, Alvaiázere e Almalaguês | 13 | Valor acordado junto da Subconcessionária |
| Litoral Oeste (AELO) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2015 | Vários factos geradores do pedido: alterações aos projeto; perturbações de natureza ambiental (povoamento de sobreiros); condições geológicas e geotécnicas anormais e imprevisíveis; achados arqueológicos; atrasos no planeamento da empreitada por dificuldades insuperáveis criadas pela Refer e Expropriações | 83,87 | Arbitragem. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre Comissão de Renegociação e a Subconcessionária, de 26 de agosto de 2015. |
| **Subconcessões** | | | **Subtotal** | **436,0** | |

| CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS (associados a PPP) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Contrato / Parceiro Privado** | **Tipo** | **Ano do pedido** | **Evento gerador do pedido** | **Montante do pedido (Milhões Euros)** | **Ponto de situação (2015)** |
| Costa de Prata e Grande Porto (Ascendi O&M) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2012 | Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório | 0,59 | Em análise. |
| Norte Litoral (Vialivre) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2013 | Alteração legislativa de caráter específico - Portaria n.º 135-A/2011; | 2,95 | FAX DCO-45 - reiterou-se o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes da Portaria n.º 135-A/2001, de 04 de abril, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora. |
| | | | Alteração legislativa de caráter específico - Portaria n.º 41/2012, de 10 de Fevereiro; | | FAX DCO-42 - reiterou-se o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes da Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora. |
| | | | Despachos SEOPTC DE 28.12.2012, 29.01.2013 e 12.02.2013 | | FAX DCO-40 - reiterou-se o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes dos Despachos SEOPTC DE 28.12.2012, 29.01.2013 E 12.02.2013, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora. |
| Norte Litoral (Vialivre) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2011 | Alteração legislativa de caráter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, decorrente da Lei que aprovou o OE 2011; | - | A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso. |
| Norte Litoral (Vialivre) | Reposição do equilíbrio financeiro | 2014 | Alteração legislativa de caráter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro. | - | A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso. |
| **Subconcessões** | | | **Subtotal** | **3,54** | |
| **TOTAL das PPP do sector rodoviário** | | | | **2.069,75** | |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pelo IMT.

**Sector Rodoviário**

No final de 2015, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 2.070 milhões de euros, representando este valor uma redução da ordem dos 42,5% face ao apresentado no ano anterior.

Conforme se depreende da listagem anterior, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se ao pedido apresentado em 2013 relativamente à concessão do Douro Litoral (AEDL), cuja concessionária é a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., uma participada do Grupo Brisa. O montante peticionado por esta concessionária (de cerca de 1.350 milhões de euros) representa cerca de 65% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2015. Este processo é relativo a um pedido de REF, na sequência da anulação do concurso para a construção da AE Centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral.

O segundo pedido de REF mais relevante, com um peso relativo de 7% no total das contingências vigentes no final de 2015, é referente à subconcessão do Baixo Tejo.

Acresce ainda um conjunto de pedidos de REF relacionados com o facto de não ter sido aprovado o dispositivo eletrónico de matrícula, de que supostamente poderão resultar encargos de cobrança de portagens acrescidos.

**Sector Ferroviário**

No âmbito do sector ferroviário, destaca-se o pedido de REF apresentado, em 2012, pela concessionária da Fertagus, na sequência do aumento da taxa das infraestruturas ferroviárias. O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive). A análise da fundamentação do pedido exposto deverá ser levada a cabo em sede da comissão de negociação criada para o efeito[50].

Por outro lado, e ainda neste sector, releva mencionar o tribunal arbitral constituído, em fevereiro de 2014, para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e ainda do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da Estação de Évora. O pedido de indemnização reporta-se aos custos incorridos pela concessionária até a data da recusa de visto, que a ELOS quantifica em cerca de 169 milhões de euros. De acordo com informações disponibilizadas pelo IMT, representante do Estado no litígio, ainda não foi proferida qualquer decisão sobre o litígio que opõe o Estado Português à ELOS - Ligações de Alta Velocidade, no âmbito do referido contrato, encontrando-se o processo, no final do ano de 2015, ainda na fase de produção de prova, sendo expectável que venha a ser emitida uma decisão no decurso do segundo semestre de 2016.

[50] Através do Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

**Sector da Saúde**

No que diz respeito às PPP do sector da Saúde, deve salientar-se a existência de um pedido de reposição do equilíbrio financeiro, apresentado pela EG Estabelecimento do Hospital de Loures, respeitante a uma alegada responsabilidade financeira associada à formação dos médicos internos. No âmbito do referido pedido, o valor peticionado pelo parceiro privado é de 2.975.860 euros.

**Sector da segurança**

Relativamente ao sector da segurança, no final de 2015, deve salientar-se a existência de quatro pedidos de REF, relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. Nesta data, não é possível quantificar o impacto orçamental que poderá advir destes processos.

# 6. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2016, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2016, atingem o montante de 1.690 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (71%) e as PPP da saúde (25%). Estas previsões, bem como as projeções para os anos seguintes, incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias, bem como o impacto dos processos de renegociação já concluídos e a produzir efeitos, relativos às 9 concessões rodoviárias (*cfr. ponto 3.1.1.* deste Boletim) e ao contrato SIRESP.

No *Quadro 21* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2016.

## Quadro 21 – Encargos plurianuais

*Valores em Milhões de Euros*

| Sectores | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rodoviárias** | **1.040** | **1.206** | **1.156** | **1.041** | **986** | **923** | **873** | **857** | **735** |
| *encargos brutos* | 1.359 | 1.537 | 1.496 | 1.432 | 1.381 | 1.346 | 1.301 | 1.292 | 1.176 |
| *receitas* | 319 | 330 | 340 | 391 | 395 | 423 | 428 | 435 | 441 |
| **Ferroviárias** | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| **Saúde** | 429 | 426 | 391 | 382 | 270 | 176 | 139 | 50 | 36 |
| **Segurança** | 44 | 49 | 44 | 42 | 29 | 29 | 14 | 0 | 0 |
| **Total** | **1.522** | **1.690** | **1.601** | **1.475** | **1.295** | **1.137** | **1.036** | **916** | **780** |

| Sectores | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rodoviárias** | **680** | **535** | **396** | **320** | **283** | **204** | **188** | **253** | **169** |
| *encargos brutos* | 1.128 | 989 | 882 | 797 | 767 | 662 | 555 | 504 | 363 |
| *receitas* | 448 | 454 | 486 | 477 | 484 | 458 | 367 | 251 | 194 |
| **Ferroviárias** | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| **Saúde** | 38 | 38 | 36 | 34 | 35 | 37 | 38 | 35 | 34 |
| **Segurança** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **728** | **583** | **441** | **364** | **327** | **251** | **235** | **298** | **212** |

| Sectores | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rodoviárias** | **119** | **102** | **59** | **140** | **140** | **148** | **-21** | **-25** | **-34** |
| *encargos brutos* | 293 | 279 | 241 | 269 | 258 | 257 | 42 | 17 | 2 |
| *receitas* | 173 | 177 | 182 | 128 | 117 | 109 | 63 | 42 | 36 |
| **Ferroviárias** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Saúde** | 32 | 30 | 30 | 30 | 30 | 27 | 20 | 7 | 3 |
| **Segurança** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **152** | **132** | **90** | **171** | **171** | **175** | **-1** | **-18** | **-31** |

Fonte: UTAP, a partir de dados da responsabilidade das entidades gestoras dos contratos e tendo por base os pressupostos adotados por essas entidades.

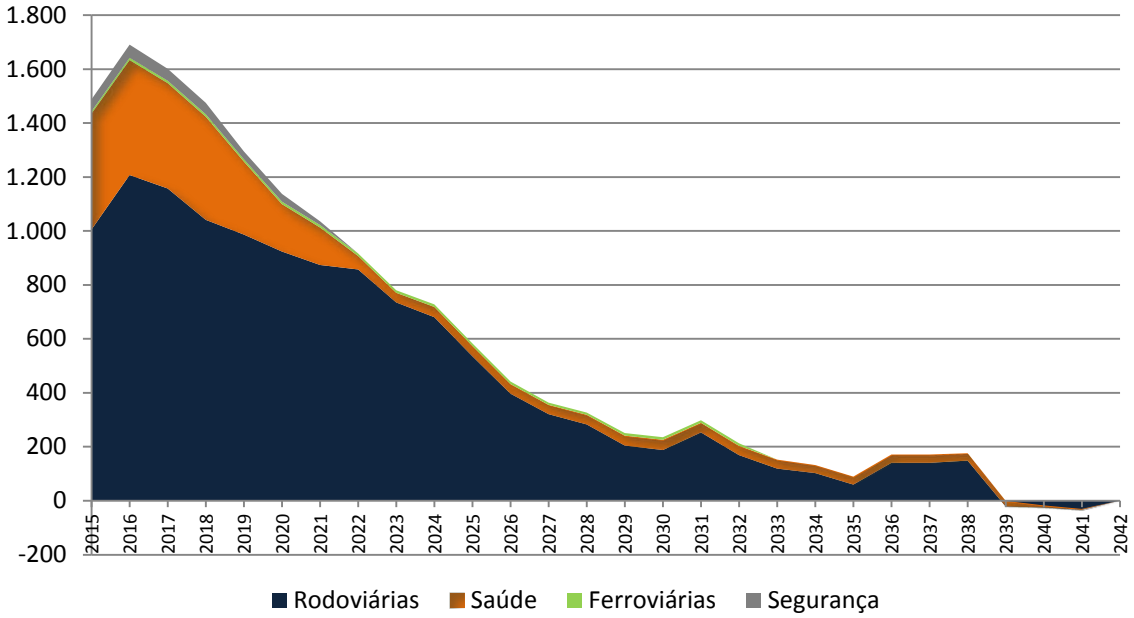
Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2016.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam já, no caso das subconcessões, a redução do respetivo objeto e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado, por forma a atenuar o esforço financeiro que será exigido ao Concedente no âmbito do previsto nos respetivos contratos.

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por sectores, apresenta-se no gráfico seguinte.

Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

*Valores em Milhões de Euros*




Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA, quando aplicável, inscritos no Relatório do OE2016.

# 7. Anexos

## Quadro 22 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

*Valores em Milhões de Euros*

| Sector Rodoviário | Concessionário | Ano | Prazo | Invest. Total M€ (1) | Dimensão km |
|---|---|---|---|---|---|
| **Concessão Lusoponte** | Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A. | 1995 | 30 | 854 | 17 |
| **Concessão Norte** | Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A. | 1999 | 30 | 979 | 175 |
| **Concessão Oeste** | Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal ,S.A. | 1998 | 30 | 578 | 170 |
| **Concessão Brisa (2)** | Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A. | 2000 | 35 | 2.782 | 1099 |
| **Concessão Litoral Centro (3)** | Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A. | 2004 | 30 | 587 | 92 |
| **Concessão Beira Interior** | Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A. | 1999 | 30+3 | 629 | 174 |
| **Concessão Costa de Prata** | Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A. | 2000 | 30 | 400 | 110 |
| **Concessão Algarve** | Autoestrada do Algarve - Via do Infante - Sociedade Concessionária - AAVI, S.A. | 2000 | 30 | 254 | 127 |
| **Concessão Interior Norte** | NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A. | 2000 | 30 | 694 | 155 |
| **Concessão Beira Litoral / Beira Alta** | Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A. | 2001 | 30 | 799 | 173 |
| **Concessão Norte Litoral** | Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A. | 2001 | 30 | 335 | 120 |
| **Concessão Grande Porto** | Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A. | 2002 | 30 | 551 | 56 |
| **Concessão Grande Lisboa** | Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A. | 2007 | 30 | 233 | 23 |
| **Concessão Douro Litoral** | AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A. | 2007 | 27 | 782 | 79 |
| **Subconcessão Transmontana** | Auto-Estradas XXI- Subconcessionária Transmontana S.A. | 2008 | 30 | 613 | 190 |
| **Subconcessão Douro Interior** | Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A. | 2008 | 30 | 697 | 241 |
| **Subconcessão Baixo Alentejo** | SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A. | 2009 | 30 | 232 | 40 |
| **Subconcessão Baixo Tejo** | AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. | 2009 | 30 | 243 | 60 |
| **Subconcessão Algarve Litoral** | Rotas do Algarve Litoral, S.A. | 2009 | 30 | 68 | - |
| **Subconcessão Litoral Oeste** | AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A. | 2009 | 30 | 445 | 110 |
| **Subconcessão Pinhal Interior** | Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A. | 2010 | 30 | 769 | 489 |
| **Sctor Ferroviário** | **Concessionário** | Ano | Prazo | Invest. Total M€ | Dimensão km |
| **Metro Sul Tejo** | MTS - Metro Transportes do Sul, S.A. | 2002 | 30 | 386 | 14 |
| **Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)** | Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A. | 1999 | 11+9 | 21 | 54 |
| **Sector Saúde** | **Concessionário** | Ano | Prazo | Invest. Total M€ | Dimensão camas |
| **H. Braga - Gestão do Estabelecimento** | Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A. | 2009 | 10 | 34 | 705 |
| **H. Braga - Gestão do Edifício** | Escala Braga - Gestora Edifício, S.A. | 2009 | 30 | 124 | 705 |
| **H. Cascais - Gestão do Estabelecimento** | Lusíadas – Parcerias Cascais, S.A. | 2008 | 10 | 36 | 277 |
| **H. Cascais - Gestão do Edifício** | TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A. | 2008 | 30 | 53 | 277 |
| **H. Loures - Gestão do Estabelecimento** | SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A. | 2009 | 10 | 30 | 424 |
| **H. Loures - Gestão do Edifício** | HL – Sociedade Gestora do Edifíco, S.A. | 2009 | 30 | 84 | 424 |
| **H. V Franca - Gestão do Estabelecimento** | Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A. | 2010 | 10 | 20 | 280 |
| **H. V Franca - Gestão do Edifício** | Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A. | 2010 | 30 | 81 | 280 |
| **Sector Segurança** | **Concessionário** | Ano | Prazo | Invest. Total M€ | |
| **SIRESP** | SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A. | 2006 | 15 | 113 | |

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2015, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações ou em aquisição/substituição de equipamento.

(2) No caso da concessão Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, na tabela anterior foram considerados os valores de investimento acumulado apenas desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.

(3) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).