



Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre 2017

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

| | |
|--|-----------|
| 1. Sumário Executivo..... | 7 |
| 2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte | 11 |
| 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 |
| 3.2. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica | 15 |
| 3.3. Resolução de Litígios | 16 |
| 3.3.1. AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A..... | 16 |
| 3.3.2. Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A..... | 17 |
| 3.3.3. Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A. | 18 |
| 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos | 19 |
| 4.1. Síntese do trimestre..... | 19 |
| 4.2. Análise Setorial dos fluxos financeiros | 24 |
| 4.2.1. Setor Rodoviário | 24 |
| 4.2.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros | 24 |
| 4.2.1.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre | 27 |
| 4.2.1.2.1. Encargos brutos..... | 30 |
| 4.2.1.2.2. Receitas | 33 |
| 4.2.1.2.3. Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos | 36 |
| 4.2.2. Setor Ferroviário | 40 |
| 4.2.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros | 40 |
| 4.2.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre | 41 |
| 4.2.3. Setor da Saúde | 43 |
| 4.2.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros | 43 |
| 4.2.3.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre | 44 |
| 4.2.4. Setor da Segurança..... | 50 |
| 4.2.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros | 50 |
| 4.2.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre | 50 |
| 5. Projeções de encargos globais..... | 52 |
| 6. Anexo | 54 |

Índice de Quadros

| | |
|--|----|
| Quadro 1 – Quadro síntese encargos líquidos com as PPP, por setor, no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 8 |
| Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP, por setor, no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 19 |
| Quadro 3 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 27 |
| Quadro 4 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga..... | 32 |
| Quadro 5 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga..... | 35 |
| Quadro 6 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 36 |
| Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2017..... | 39 |
| Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 41 |
| Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 44 |
| Quadro 10 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 47 |
| Quadro 11 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto | 50 |
| Quadro 12 – Encargos plurianuais | 52 |
| Quadro 13 – Identificação das PPP por setor | 54 |

Índice de Gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 – Universo de PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2017)..... | 11 |
| Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores | 12 |
| Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores | 13 |
| Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2013 e 2017..... | 23 |
| Gráfico 5 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 1.º trimestre de 2016 e o 1.º trimestre de 2017 | 28 |
| Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 | 29 |
| Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2013 e 2017..... | 34 |
| Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2013 e 2017 | 38 |
| Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2013 e 2017 | 42 |
| Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2013 e 2017..... | 46 |
| Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2017, por hospital..... | 49 |
| Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2013 e 2017 | 51 |
| Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais | 53 |

Siglas

| | |
|---|---|
| 1T2016 | 1.º trimestre de 2016 |
| 1T2017 | 1.º trimestre de 2017 |
| 2017P | Previsão para 2017, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2017 |
| ACSS | Administração Central do Sistema de Saúde, I.P. |
| ARS Norte | Administração Regional de Saúde do Norte, I.P. |
| CMFRS | Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul |
| DGTF | Direção-Geral do Tesouro e Finanças |
| EG Edifício | Entidade Gestora do Edifício |
| EG Estabelecimento | Entidade Gestora do Estabelecimento |
| Ex-SCUT | Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT |
| IP | Infraestruturas de Portugal, S.A. |
| IVA | Imposto sobre o Valor Acrescentado |
| MAI | Ministério da Administração Interna |
| MST | Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo |
| MTS | MTS - Metro Transportes do Sul, S.A. |
| OE2017 | Orçamento do Estado para 2017 |
| PAEF | Programa de Assistência Económica e Financeira |
| PPP | Parceria Público-Privada |
| REF | Reposição do equilíbrio financeiro |
| SCUT | Sem Custos para os Utilizadores |
| SIEV | Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A. |
| SIRESP | Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal |
| SIRESP, S.A. | Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A. |
| SNS | Serviço Nacional de Saúde |
| TRIR | Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias |
| UTAP | Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos |
| VAL | Valor Atualizado Líquido |
| Var. 1T2017/1T2016 (ou Δ 1T2017/1T2016) | Variação ocorrida entre o 1.º trimestre de 2017 e o 1.º trimestre de 2016 |

Notas metodológicas

No boletim trimestral são apresentados os 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 setor 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;
- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2017, incluindo, quando aplicável, IVA, conforme referenciado no Relatório do OE2017. 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 e que pressupõem a sua conclusão nos termos atualmente previstos;
- 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 setor 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 PPP¹ relativo ao 1.º trimestre de 2017.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no trimestre em análise destacam-se:

- (i) No que respeita aos processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias, a assinatura e o início de produção de efeitos das alterações ao contrato de subconcessão do Baixo Alentejo; e
- (ii) A aprovação, pelos membros do Governo responsáveis pelas tutelas das finanças e da saúde, em janeiro de 2017, do relatório elaborado pela equipa de projeto – constituída para avaliação das opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos de gestão, na parte referente às entidades gestoras dos serviços clínicos, dos Hospitais de Cascais e de Braga – relativo especificamente ao Hospital de Cascais.

No que concerne ao universo de PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro setores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, importa referir que, no presente boletim, relativo ao 1.º trimestre de 2017, não foram consideradas quaisquer infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP, algumas das quais, designadamente o Túnel do Marão e troços da A21 e da A23, ainda haviam sido incluídas transitoriamente nos boletins anteriormente apresentados¹, apesar de já não serem exploradas em regime de PPP. Assim, por forma a garantir a comparabilidade da informação reportada para o período em análise com a relativa ao período homólogo anterior, no presente boletim tais infraestruturas foram também desconsideradas com referência ao 1.º trimestre de 2016.

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

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o setor rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (93% no final de 2016) e até mesmo de encargos líquidos (78% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP do 1.º trimestre de 2017), tendo sido o principal responsável pelo aumento verificado ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores do 1.º trimestre de 2017 com os do período homólogo anterior.

Com efeito, no trimestre em apreço, os encargos líquidos do setor público com as PPP ascenderam a aproximadamente 510,3 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 8% face ao período homólogo de 2016 e um nível de execução orçamental de 30% face ao previsto no Relatório do OE2017.

Quadro 1 – Quadro síntese encargos líquidos com as PPP, por setor, no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 2017 | Peso no Total | 2016 | Δ 2017 / 2016 | 2017P | % Execução |
|-------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|------------------|------------|
| Ferrovíarias | 2 174 | 0% | 2 276 | -4% | 8 546 | 25% |
| Segurança | 10 875 | 2% | 10 190 | 7% | 43 757 | 25% |
| Saúde | 97 680 | 19% | 89 962 | 9% | 447 508 | 22% |
| Rodoviárias | 399 601 | 78% | 368 614 | 8% | 1 183 914 | 34% |
| TOTAL | 510 330 | 100% | 471 042 | 8% | 1 683 724 | 30% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados constantes do Relatório do OE2017.

O referido acréscimo dos encargos líquidos registados com as PPP, comparativamente com os do período homólogo anterior, reflete a tendência de aumento observada em todos os setores analisados, à exceção do ferroviário.

Para a evolução registada destacam-se, como mencionado, as parcerias do setor rodoviário, cujos encargos líquidos, ao cifrarem-se em cerca de 399,6 milhões de euros no 1.º trimestre de 2017, registaram um acréscimo de quase 31 milhões de euros, devido sobretudo ao aumento dos pagamentos efetuados às subconcessionárias, em virtude:

- (i) Do início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor, pelo que os pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2017 não tiveram paralelo no período homólogo anterior; e

- (ii) De os pagamentos de reconciliação, que ocorrem no primeiro trimestre de cada ano por referência ao ano anterior, terem sido, no caso das subconcessões do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior, de montante superior aos realizados no 1.º trimestre do ano anterior.

Relativamente ao setor da saúde, no 1.º trimestre de 2017 as respetivas parcerias representaram cerca de 97,7 milhões de euros dos encargos anuais para o setor público, correspondendo a um acréscimo aproximado de 7,7 milhões de euros face ao mesmo período de 2016, resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento, não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício.

O aumento dos encargos com as EG Estabelecimento é justificado sobretudo:

- (i) Pela realização de um acerto de contas a favor da EG Estabelecimento do Hospital de Braga no 1.º trimestre de 2017, sem paralelo no período homólogo anterior;
- (ii) Pela atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, reflexo do maior nível de produção contratada; e
- (iii) Pela não verificação do fluxo financeiro a favor da entidade pública contratante do Hospital de Cascais relativo aos encontros de contas realizados no 1.º trimestre de 2016;

efeitos apenas parcialmente mitigados pela diminuição dos pagamentos realizados no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica.

Por outro lado, e no que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada deve-se à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira.

No setor da segurança, os encargos do erário público apresentaram um aumento que se deveu à 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, isto não obstante a diminuição dos pagamentos por disponibilidade efetuados ao abrigo do contrato SIRESP, face ao período homólogo anterior, na sequência da entrada em vigor das alterações contratuais resultantes do processo negocial concluído no final de 2015.

Em sentido contrário, os encargos líquidos registados com o setor ferroviário foram inferiores aos verificados no 1.º trimestre de 2016, devido ao facto de a compensação paga à concessionária do MST no período em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego inferior ao que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo anterior, não obstante a atualização monetária da tarifa contratualmente prevista.

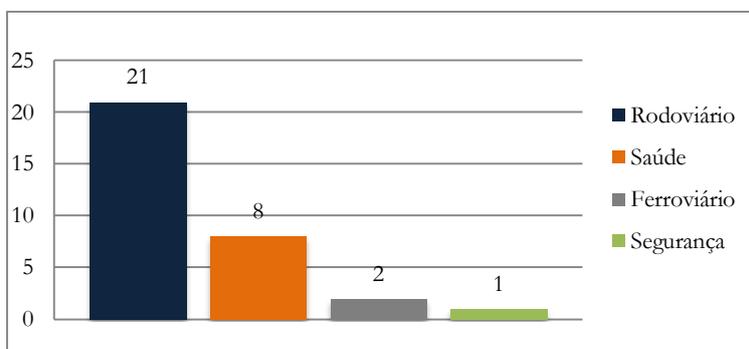
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de março de 2017, incorpora 32 parcerias, que integram os setores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 13*, em anexo ao presente Boletim, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2016, da ordem dos 14 609 milhões de euros.

O setor rodoviário assume-se como o setor 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 originariamente 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 aplicável).

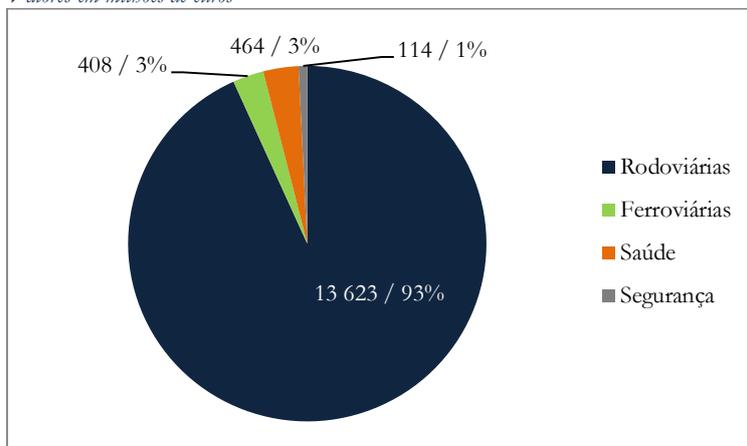
Gráfico 1 – Universo de PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2017)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2016.

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:

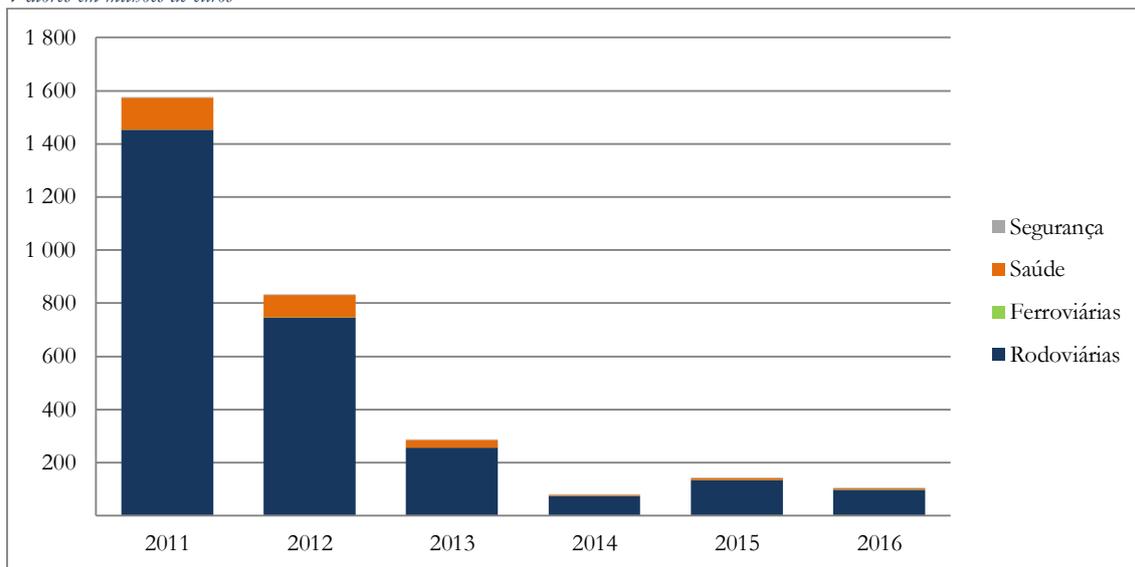
- (i) O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) A suspensão 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;
- (iii) 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, conseqüentemente, 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 das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral.

Em 2016, por sua vez, o investimento realizado voltou a registar uma redução, devido fundamentalmente ao facto de os investimentos nas subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral (numa fase avançada de construção) terem sido mais reduzidos do que no ano anterior.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Processos de renegociação dos contratos de PPP

Durante o 1.º trimestre de 2017 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.

3.1.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No final do primeiro trimestre de 2017, ocorreu a assinatura e entrada em vigor das alterações ao contrato de subconcessão do Baixo Alentejo, na sequência da decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar as mesmas a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

A 31 de março de 2017, os processos negociais referentes às subconcessões do Algarve Litoral², da Transmontana e do Pinhal Interior, concluídos em 2016, continuavam pendentes de aprovação pelas entidades financiadoras³, condição necessária para a assinatura das respetivas atas finais de negociação, para a emissão dos relatórios finais pela comissão de negociação e para a aprovação pelas respetivas tutelas.

Mantinham-se, ainda, em curso as negociações relativas às subconcessões do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras, prosseguindo ainda a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais.

No que diz respeito à subconcessão do Douro Interior, até à referida data não havia ainda sido alcançado um entendimento com o parceiro privado.

² À semelhança do que sucedeu relativamente à subconcessão do Baixo Alentejo, também a renegociação do contrato de subconcessão do Algarve Litoral, inicialmente concluída em 2015, foi reaberta no 3.º trimestre de 2016, tendo o mandato da comissão de negociação sido ripristinado para o efeito, através do Despacho n.º 10457-A/2016, de 18 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016.

³ À data de publicação do presente Boletim, já havia sido obtido o consentimento das entidades financiadoras da subconcessão do Pinhal Interior à conclusão e efetivação do resultado do processo negocial.

3.2. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica

A 25 de janeiro de 2017, foi aprovado pelos membros do Governo competentes o relatório elaborado pela equipa de projeto constituída⁴ para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga⁵, na parte referente à gestão clínica, relatório esse relativo especificamente ao Hospital de Cascais⁶.

Da avaliação efetuada, e nos termos tecnicamente propostos e fundamentados no referido relatório, resultou uma proposta de não renovação do atual contrato de gestão do Hospital de Cascais, na vertente da gestão clínica, com lançamento de um procedimento concursal tendente à celebração de uma nova PPP para esse efeito⁷.

Entretanto, continuou em curso a análise relativa ao Hospital de Braga, encontrando-se a equipa de projeto, no final de março de 2017, a concluir o respetivo relatório, com uma proposta fundamentada quanto ao modelo que, do ponto de vista técnico, jurídico e económico-financeiro e naquele caso concreto, se entender dever ser adotado com vista à melhor prossecução do interesse público.

Na sequência da decisão política intercalar tomada relativamente ao Hospital de Cascais e daquela que venha a ser tomada em relação ao Hospital de Braga, a equipa de projeto será responsável pelo desenvolvimento de todas as fases, ações e procedimentos necessários à implementação do modelo escolhido.

⁴ Através do Despacho n.º 8300/2016, de 16 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 121, de 27 de junho de 2016.

⁵ O termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica, verificar-se-á, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019.

⁶ Através do Despacho n.º 1041-A/2017, de 25 de janeiro, do Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças e do Secretários de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 19, de 26 de janeiro de 2017.

⁷ A versão integral do relatório, bem como dos seus anexos, encontra-se disponível para consulta e *download* na área de “publicações” do *website* da UTAP.

3.3. Resolução de Litígios

3.3.1. AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.

Na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013, no montante aproximado de 1 350 milhões de euros, decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e conseqüente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV, foi proferido acórdão arbitral no dia 7 de fevereiro de 2017, nos termos do qual foi julgado parcialmente procedente a ação, condenando o Estado Português a devolver os valores já pagos pela concessionária a título de TRIR e à SIEV (cerca de 1 milhão de euros), bem como a efetuar um pagamento de 42 milhões de euros, no primeiro semestre de 2017, seguido de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre cerca de 3,5 milhões de euros e 6,5 milhões de euros. Este processo encontra-se concluído, estando pendente a prestação de esclarecimentos relativamente ao acórdão final proferido pelo tribunal arbitral.

No que concerne ao litígio em curso relativamente a um conjunto de custos acrescidos durante a fase de construção associados à existência de um aterro de cinzas, quantificados pela concessionária em cerca de 32,5 milhões de euros, o tribunal arbitral proferiu acórdão, no dia 10 de fevereiro de 2017, nos termos do qual julgou improcedente o pedido de condenação do Estado no pagamento de compensações diretas pelos referidos custos.

No mesmo dia 10 de fevereiro de 2017, foi proferida decisão relativamente ao processo relativo à existência de vários eventos ligados à fase de construção, quantificados pela concessionária em cerca de 23,5 milhões de euros, nos termos da qual o tribunal arbitral declarou encontrarem-se verificados os pressupostos que determinam a constituição do direito da concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, relegando para uma segunda fase a determinação do valor da compensação a pagar pelo Estado⁸.

⁸ À data de publicação do presente Boletim, já havia sido proferido acórdão quanto ao valor do reequilíbrio financeiro, fixado em 4,3 milhões de euros, correspondente ao montante, reconhecido pelo tribunal arbitral, de sobrecustos incorrido pela concessionária por facto imputável ao Estado.

3.3.2. Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.

Na sequência do pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, no montante aproximado de 1 022 milhões de euros, relativamente à quebra de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão⁹, foi proferido acórdão pelo tribunal arbitral no dia 15 de abril de 2015, nos termos do qual o tribunal decidiu condenar o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,15 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,57 milhões de euros a pagar em dezembro de cada ano até ao termo do contrato de concessão, entre outras decisões.

O Estado Português entendeu existir nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o concedente no pagamento anual de 6,57 milhões de euros, pelo que deu entrada no Tribunal Central Administrativo Sul, em 12 de junho de 2015, ação visando a declaração de nulidade parcial do acórdão arbitral, relativamente à qual foi apresentada contestação pela concessionária.

No final de março de 2016, o Tribunal Central Administrativo Sul negou provimento à ação intentada pelo Estado, tendo desta decisão sido interposto recurso pelo Estado para o Supremo Tribunal Administrativo, que ordenou que o processo baixasse ao Tribunal Central Administrativo Sul para que este decidisse se admitia apelação ou convolação da revista em reclamação. Ambos os pedidos foram rejeitados, do que se apresentou nova reclamação, que foi objeto de rejeição pelo Tribunal Central Administrativo Sul no decurso do 1.º trimestre de 2017. Consequentemente, foi efetuada reclamação para o Presidente do Supremo Tribunal Administrativo da não admissão da apelação¹⁰.

⁹ Tendo a quebra de tráfego sido alegadamente motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem na concessão da Costa de Prata e respeitando os custos introduzidos à TRIR e à taxa paga à SIEV.

¹⁰ À data de publicação do presente Boletim, já era conhecida a decisão de indeferimento desta pretensão pelo Presidente do Supremo Tribunal Administrativo.

3.3.3. Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A.

Em fevereiro de 2014, foi constituído o tribunal arbitral para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A., 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 reportou-se aos custos incorridos pela concessionária até à data da recusa de visto e por esta quantificados em cerca de 169 milhões de euros.

Em julho de 2016, foi proferido acórdão pelo qual o Estado foi condenado a pagar à concessionária uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros.

Em face desta decisão, o Estado Português **(i)** intentou ação de anulação de sentença e **(ii)** recorreu para o Tribunal Constitucional, processos que ainda se encontram pendentes.

O Estado havia ainda pendente reclamado para a conferência do Tribunal Constitucional quanto ao não acolhimento de um dos fundamentos do recurso, pedido que foi rejeitado no 1.º trimestre de 2017.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1. Síntese do trimestre

No 1.º trimestre de 2017, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a cerca de 510,3 milhões de euros, montante que representa um aumento de 8% face ao período homólogo de 2016, tendo a tendência de acréscimo registada sido transversal a todos os setores analisados, com exceção do setor ferroviário.

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP, por setor, no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| ENCARGOS LÍQUIDOS | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P ⁽¹⁾ | % Execução |
|---|----------------|---------------|----------------|-------------------|----------------------|------------|
| Ferrovíarias | 2 174 | 0% | 2 276 | -4% | 8 546 | 25% |
| Segurança | 10 875 | 2% | 10 190 | 7% | 43 757 | 25% |
| Saúde | 97 680 | 19% | 89 962 | 9% | 447 508 | 22% |
| Edifício | 15 852 | 3% | 17 481 | -9% | 70 549 | 22% |
| Estabelecimento | 81 828 | 16% | 72 481 | 13% | 376 959 | 22% |
| Pag. contratuais ⁽²⁾ | 73 733 | 14% | 69 766 | 6% | | |
| Pag. reconciliação ⁽³⁾ | 4 925 | 1% | 0 | n.a. | | |
| Pag. protocolos | 3 170 | 1% | 2 716 | 17% | | |
| Rodoviárias | 399 601 | 78% | 368 614 | 8% | 1 183 914 | 34% |
| Subconcessões | 187 437 | 37% | 164 517 | 14% | | |
| Concessões | 212 165 | 42% | 204 097 | 4% | | |
| Total dos encargos brutos | 470 857 | 92% | 438 662 | 7% | 1 505 855 | 31% |
| Pag. disponibilidade ⁽⁴⁾ | 445 362 | 87% | 420 779 | 6% | | |
| Custos de cobrança | 9 615 | 2% | 7 316 | 31% | | |
| Pag. serviço | 12 002 | 2% | 10 567 | 14% | | |
| Compensações ⁽⁵⁾ | 3 877 | 1% | 0 | n.a. | | |
| Total das receitas⁽⁶⁾ | 71 255 | 14% | 70 048 | 2% | 321 941 | 22% |
| TOTAL | 510 330 | 100% | 471 042 | 8% | 1.683.724 | 30% |

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados constantes do Relatório do OE2017.

Notas: (1) Os valores previstos para 2017 estão de acordo com o Relatório do OE2017.

(2) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.

(3) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.

(4) Inclui pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior, previstos no contrato em vigor.

(5) No 1.º trimestre de 2017, esta rubrica respeita na sua quase totalidade ao pagamento efetuado à Lusoponte.

(6) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/*Easytoll*).

No setor rodoviário, a evolução homóloga do 1.º trimestre de 2017 caracterizou-se por um acréscimo de 8% do total de encargos líquidos, resultante do acréscimo generalizado dos pagamentos efetuados, em particular às subconcessionárias, podendo o mesmo ser explicado, em grande medida, pelos seguintes fatores, ocorridos no período em análise¹¹:

- (i)* Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP relativo ao pagamento de reconciliação que teve lugar no 1.º trimestre de 2016, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;
- (ii)* Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor, razão pela qual os pagamentos realizados no período em apreço não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- (iii)* Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior e relativos a 2016, comparativamente com os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016, relativos a 2015;
- (iv)* Aumento do pagamento de reconciliação efetuado à concessionária da Beira Litoral/Beira Alta e relativo a 2016 comparativamente com o do período homólogo anterior, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ser superior à de 2015;
- (v)* Aumento dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor superior à de 2016; e
- (vi)* Realização de pagamento periódico devido à Lusoponte, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que em 2016 tal pagamento apenas foi efetuado no mês de abril.

Em sentido contrário, destacam-se os seguintes eventos:

- (i)* Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado à concessionária do Interior Norte e relativo a 2016, em comparação com o realizado em igual período do ano anterior, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ser inferior à de 2015;

¹¹ Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.2.1. Setor Rodoviário” do presente Boletim.

- (ii) Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados¹², mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a retenção de receitas de valor líquido superior ao dos pagamentos devidos no período analisado, a deduzir nos pagamentos posteriores, retenção essa que no 1.º trimestre de 2017 foi de valor inferior ao da retenção efetuada no período homólogo anterior;
- (iii) Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos¹³; e
- (iv) Evolução positiva, ainda que ligeira, das receitas de portagem, em grande medida influenciada pela tendência de crescimento do volume de tráfego registado na generalidade das parcerias rodoviárias.

Relativamente ao setor da saúde, as respetivas PPP representaram cerca de 97,7 milhões de euros dos encargos para o setor público, correspondendo a um acréscimo de 9% comparativamente com o período homólogo anterior, resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento (13%), não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício (9%).

O aumento dos encargos com as EG Estabelecimento é explicado, em grande medida, pelo efeito combinado dos seguintes fatores no 1.º trimestre de 2017:

- (i) Realização de um acerto de contas a favor da EG Estabelecimento do Hospital de Braga relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que o acerto final ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2014 foi realizado no 2.º trimestre de 2016;
- (ii) Atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento; e

¹² Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

¹³ Recorde-se que os pagamentos por disponibilidade não são lineares ao longo do tempo, estando contratualmente prevista uma distribuição temporal dos mesmos não necessariamente uniforme.

(iii) Não verificação, no período em análise, do fluxo financeiro a favor da entidade pública contratante do Hospital de Cascais relativo aos encontros de contas realizados no 1.º trimestre de 2016;

mitigados pela diminuição global dos pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2017 no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica.

Por outro lado, e no que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada no período em apreço, face ao período homólogo anterior, deve-se à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira.

Em linha com o verificado nos setores *supra* referidos, no setor da segurança, assistiu-se, no 1.º trimestre de 2017, a um acréscimo dos encargos líquidos, de cerca de 7%, refletindo, 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, isto não obstante a diminuição dos pagamentos por disponibilidade efetuados ao abrigo do contrato SIRESP, face ao período homólogo anterior, na sequência da entrada em vigor das alterações contratuais resultantes do processo negocial concluído no final de 2015¹⁴.

Em sentido contrário, os encargos incorridos com o setor ferroviário foram inferiores, em cerca de 4%, aos registados no 1.º trimestre de 2016, respeitando os mesmos aos pagamentos relativos à concessão do MST, originados pelos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. A referida redução dos encargos deveu-se ao facto de a compensação paga no 1.º trimestre de 2017 ter sido calculada com base num *gap* de tráfego inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga em igual período de 2016, não obstante a atualização monetária da tarifa contratualmente prevista¹⁵.

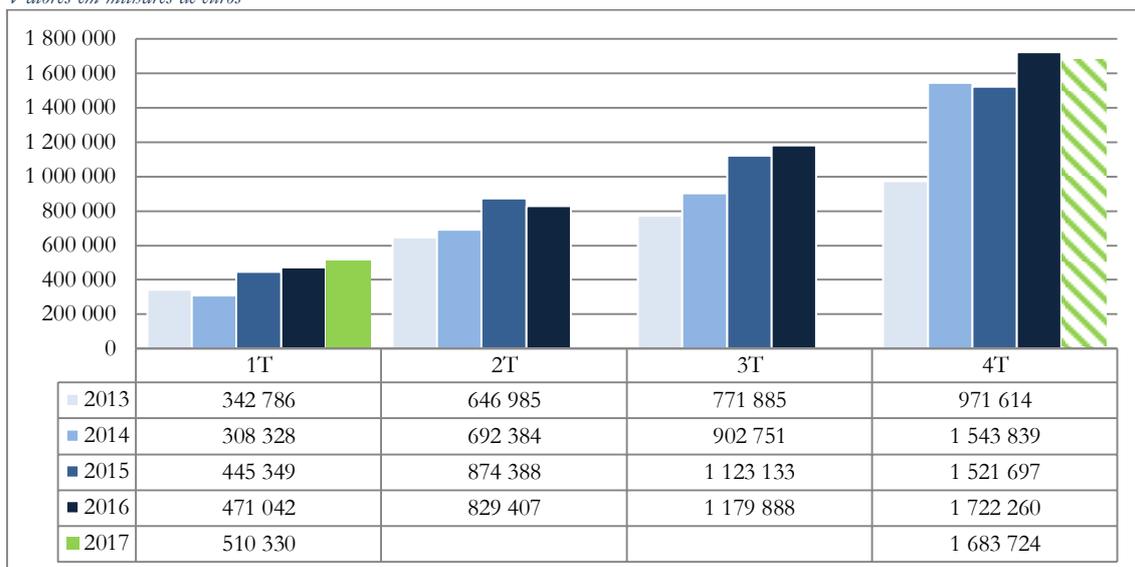
¹⁴ O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado a 29 de dezembro de 2015 no contexto da renegociação desta PPP, verificou-se após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar o mesmo a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

¹⁵ De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

O Gráfico 4 seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período compreendido entre 2013 e 2017. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos estimados para o ano de 2017, de acordo com as previsões do Relatório do OE2017.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2017.

- Notas:
- (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2013 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.
 - (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2017.

4.2. Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.2.1. Setor Rodoviário

4.2.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português¹⁶ e por 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

No caso das concessões do Estado Português, importa referir que, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional, a IP é responsável pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado, sendo ainda titular, sujeito ao disposto em cada contrato, das respetivas receitas de portagem.

Tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os contratos de concessão em vigor¹⁷, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- *Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias*: este grupo engloba seis Ex-SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Algarve e Interior Norte) e duas concessões originariamente de portagem real (Norte e Grande Lisboa).

A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (em alguns casos parcialmente indexado à inflação), ajustado quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto (positivo ou negativo) da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos.

Prevê-se ainda que os encargos com a realização de grandes reparações de pavimento sejam suportados pelo concedente, nos termos previstos nos contratos de concessão (que deixaram de incluir o provisionamento antecipado destes encargos com base em previsões de ocorrência, para preverem o respetivo pagamento apenas se e quando efetivamente necessária e realizada a intervenção).

¹⁶ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

¹⁷ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

No caso das Ex-SCUT, a IP suporta ainda os encargos com a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, nos termos dos contratos de prestação de serviços celebrados para o efeito.

- *Concessão da Beira Interior*: apresenta um esquema remuneratório assente, em primeira linha, nas receitas de portagem, cuja titularidade foi transferida para a concessionária, conjugado com pagamentos anuais do concedente, nos termos contratualmente previstos.
- *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 (recorrentes) para o setor 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 da IP, e não obstante os modelos remuneratórios não serem homogéneos, podem ser identificadas as seguintes componentes remuneratórias:

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos 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 dos contratos de subconcessão reformados, 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 estas compensações contingentes não se encontrem a ser pagas pela IP, não tendo assim tido repercussões no período em análise¹⁸;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes

¹⁸ 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 a estas compensações, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

Assinale-se, ainda, que o produto da cobrança de taxas de portagem nas subconcessões da IP, nos casos em que exista, constitui uma receita desta.

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

- Encargos do setor público:
 - Pagamentos pela disponibilidade das vias;
 - Pagamentos à concessionária da Beira Interior;
 - Pagamentos por serviço;
 - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
 - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o modelo de financiamento em vigor; e
 - Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente.
- Receitas do setor público:
 - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas concessões, com exceção da concessão da Beira Interior, e nas subconcessões; e
 - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios ou receitas, 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 constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo¹⁹ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

¹⁹ 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.

4.2.1.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 3 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| Encargos Líquidos | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P | % Execução |
|--|----------------|---------------|----------------|-------------------|------------------|------------|
| Encargos Brutos | 470 857 | 100% | 438 662 | 7% | 1 505 855 | 31% |
| Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾ | 445 362 | 95% | 420 779 | 6% | | |
| Concessões ⁽¹⁾ | 263 993 | 56% | 261 677 | 1% | | |
| Subconcessões | 181 369 | 39% | 159 103 | 14% | | |
| Custos com serviço de cobrança de portagem ⁽²⁾ | 9 615 | 2% | 7 316 | 31% | | |
| Pagamento por serviço ⁽³⁾ | 12 002 | 3% | 10 567 | 14% | | |
| Compensações/REF's | 3 877 | 1% | 0 | n.a. | | |
| Lusoponte | 3 800 | 1% | 0 | n.a. | | |
| Outros | 77 | 0% | 0 | n.a. | | |
| Receitas | 71 255 | 15% | 70 048 | 2% | 321 941 | 22% |
| Concessões | 63 950 | 14% | 63 299 | 1% | | |
| Subconcessões | 5 934 | 1% | 5 153 | 15% | | |
| Outros ⁽⁴⁾ | 1 371 | 0% | 1 597 | -14% | | |
| Encargos Líquidos totais | 399 601 | 85% | 368 614 | 8% | 1 183 914 | 34% |
| Taxa de Cobertura | 15% | | 16% | | 21% | |
| Concessões | 23% | | 23% | | | |
| Subconcessões | 3% | | 3% | | | |

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior, previstos no contrato em vigor.

⁽²⁾ Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).

⁽³⁾ Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.

⁽⁴⁾ Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/Easytoll).

Durante o 1.º trimestre de 2017, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam aproximadamente a 399,6 milhões de euros, representando um incremento de cerca de 8% comparativamente com o mesmo período de 2016, em virtude do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 7%), não obstante o ligeiro aumento verificado ao nível das receitas de portagem (de aproximadamente 2%), tendo-se traduzido o efeito combinado de ambos os fatores numa ligeira redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 16% para 15%).

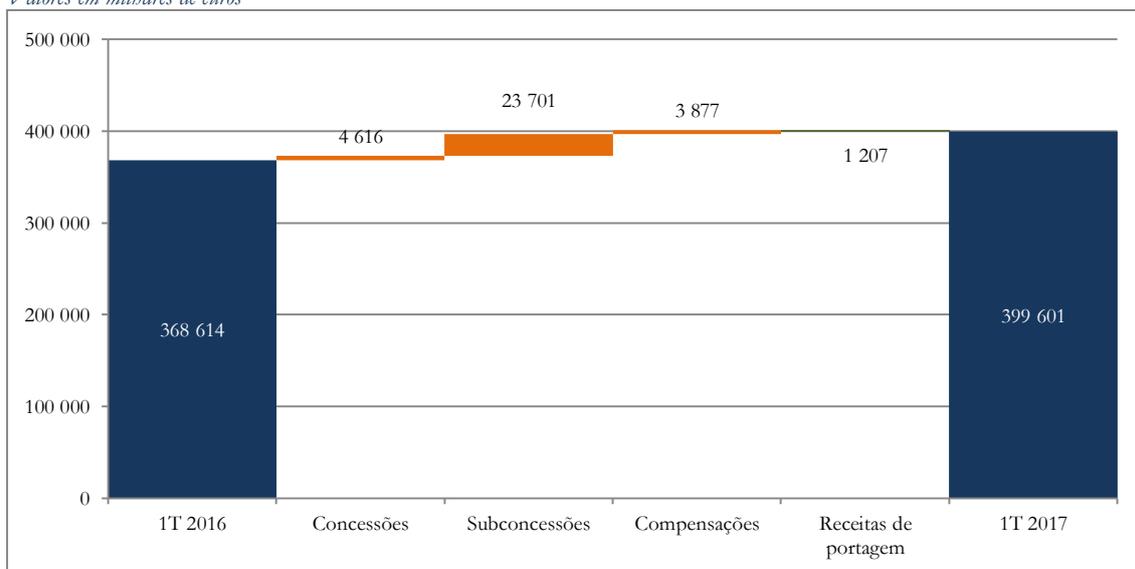
Com efeito, da análise do *Quadro 3* anterior e do *Gráfico 5* apresentado de seguida, depreende-se que o acréscimo dos encargos líquidos verificado resultou do aumento generalizado dos encargos brutos incorridos no 1.º trimestre de 2017, comparativamente com os do período homólogo anterior, – sobretudo ao nível dos pagamentos efetuados às subconcessionárias, ainda que também os pagamentos e compensações pagos às concessionárias tenham registado um incremento neste período – devido, em grande medida:

- (i) Ao início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor, razão pela qual os pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2017 não tiveram paralelo no período homólogo anterior; e
- (ii) Ao aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior e relativos a 2016, de montante superior aos realizados no 1.º trimestre do ano anterior, relativos a 2015.

No *Gráfico 5*, enunciam-se e quantificam-se os principais fatores que afetaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os primeiros trimestres de 2016 e de 2017.

Gráfico 5 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 1.º trimestre de 2016 e o 1.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros

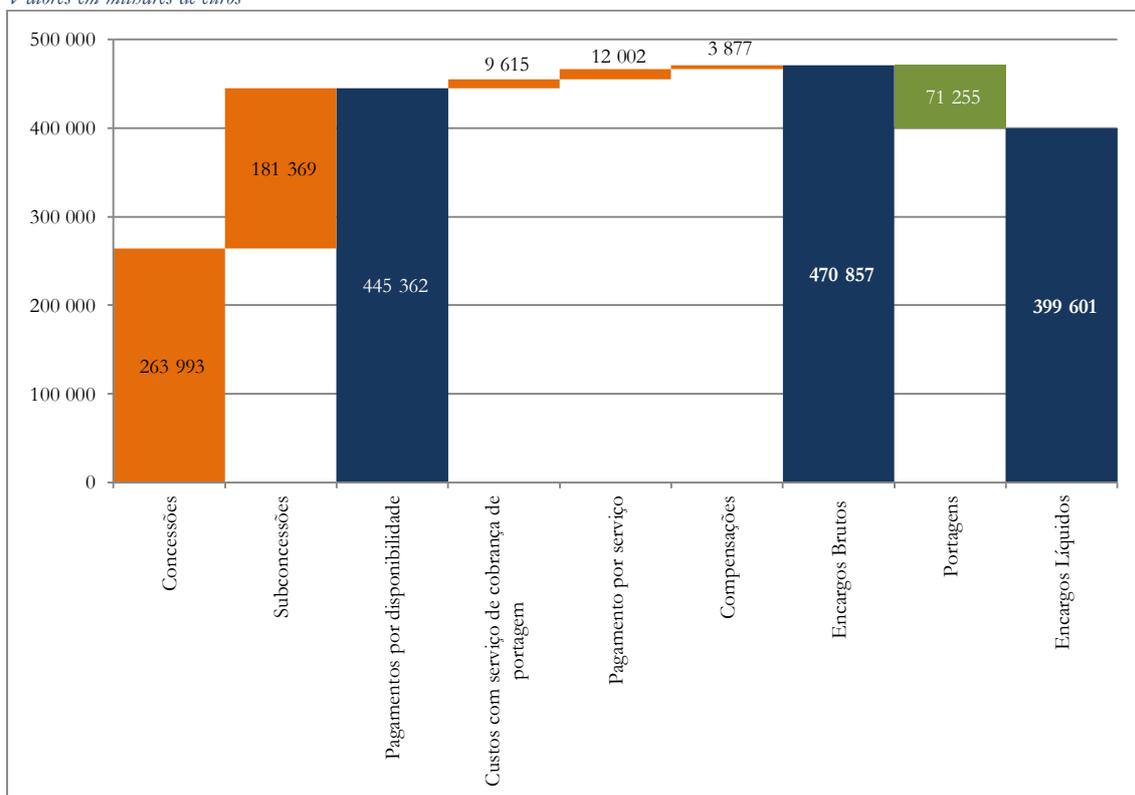


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como o demonstra o *Gráfico 6*, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 1.º trimestre de 2017, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 95% dos mesmos²⁰, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões²¹ e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros



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

²⁰ Considerando os pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior.

²¹ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

4.2.1.2.1. Encargos brutos

Durante o 1.º trimestre de 2017, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 470,9 milhões de euros, o que representa um aumento de 32,2 milhões de euros (7%) face ao período homólogo de 2016.

O referido aumento é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores, ocorridos no 1.º trimestre de 2017:

Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP relativo ao pagamento de reconciliação, no valor de 23,3 milhões de euros, que teve lugar no 1.º trimestre de 2016, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;

- (i)* Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor, pelo que os pagamentos realizados no período em apreço, no montante de 15,4 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- (ii)* Aumento, em cerca de 13,8 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior e relativos a 2016, comparativamente com os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016, relativos a 2015;
- (iii)* Aumento, em aproximadamente 8,2 milhões de euros, do pagamento de reconciliação efetuado à concessionária da Beira Litoral/Beira Alta e relativo a 2016, comparativamente com o do período homólogo anterior, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ser superior à de 2015;
- (iv)* Aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária do Interior Norte, de cerca de 5,2 milhões de euros, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor superior à de 2016; e
- (v)* Realização do pagamento periódico devido à Lusoponte no 1.º trimestre de 2017, no montante de 3,8 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior, uma vez que em 2016 tal pagamento apenas foi efetuado no mês de abril.

Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores mitigadores do referido crescimento dos encargos brutos, nomeadamente:

- (i)* Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado à concessionária do Interior Norte e relativo a 2016, em comparação com o realizado em igual período do ano anterior, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ser inferior à de 2015;
- (ii)* Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados²², mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a retenção de receitas de valor líquido superior ao dos pagamentos devidos no período analisado, a deduzir nos pagamentos posteriores, retenção essa que no 1.º trimestre de 2017 foi de montante inferior, em cerca de 14,5 milhões de euros, ao montante líquido da retenção efetuada no período homólogo anterior; e
- (iii)* Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos²³.

²² Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

²³ Destacando-se, como referido anteriormente, e em sentido contrário, a não verificação desta evolução no caso da concessão do Interior Norte, cuja tarifa por disponibilidade aplicável em 2017 é de valor superior ao verificado em 2016.

Quadro 4 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

| Encargos brutos | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 |
|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|-------------------|
| Concessão Algarve | 19 778 | 4% | 20 078 | -1% |
| Concessão Beira Interior | 25 735 | 5% | 5 531 | 365% |
| Concessão Interior Norte | 33 261 | 7% | 42 086 | -21% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 49 969 | 11% | 49 927 | 0% |
| Concessão Travessia do Tejo | 3 800 | 1% | 0 | n.a. |
| Concessão Grande Lisboa | 11 614 | 2% | 13 176 | -12% |
| Concessão Oeste | 37 | 0% | 0 | n.a. |
| Concessão Costa de Prata | 24 513 | 5% | 26 594 | -8% |
| Concessão Grande Porto | 35 113 | 7% | 35 869 | -2% |
| Concessão Norte Litoral | 25 405 | 5% | 25 517 | 0% |
| Concessão Norte | 48 230 | 10% | 50 177 | -4% |
| Concessão Litoral Centro | 5 | 0% | 0 | n.a. |
| Subconcessão Transmontana | 17 374 | 4% | 20 442 | -15% |
| Subconcessão Douro Interior | 33 591 | 7% | 31 551 | 6% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 48 032 | 10% | 46 424 | 3% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 49 059 | 10% | 47 157 | 4% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 29 939 | 6% | 24 094 | 24% |
| Subconcessão Baixo Alentejo | 15 375 | 3% | 0 | n.a. |
| Outros | 26 | 0% | 39 | -33% |
| TOTAL | 470 857 | 100% | 438 662 | 7% |

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

4.2.1.2.2. *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 1.º trimestre de 2017, o valor de receitas recebido pelo setor público ascendeu a aproximadamente 71,3 milhões de euros (conforme *Gráfico 7* e *Quadro 5* seguintes), valor que representa um aumento de 2% relativamente ao período homólogo anterior.

Esta evolução das receitas reflete, fundamentalmente:

- (i) A evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões;
- (ii) A maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira; e
- (iii) A estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

Em sentido contrário, destacam-se, ainda que com menor impacto:

- (i) Os desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem pelas concessionárias à IP, em virtude das modificações introduzidas nos contratos de concessão alterados; e
- (ii) O efeito da introdução de um regime complementar de redução das taxas de portagem em algumas das parcerias rodoviárias²⁴ desde 1 de agosto de 2016²⁵.

Por outro lado, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma evolução desfavorável das receitas, na ordem dos 6%, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego.

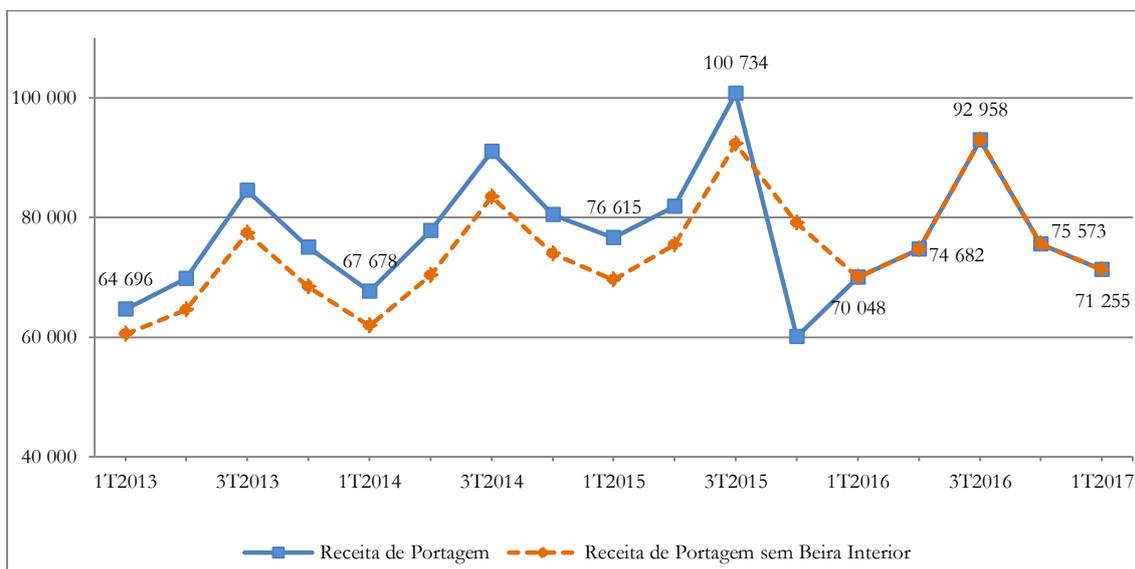
No *Gráfico 7* seguinte apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, na sequência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que atribui a titularidade de tais receitas à concessionária.

²⁴ Regime aplicável às concessões do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, bem como à subconcessão Transmontana.

²⁵ Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultado o “Boletim Anual das PPP – 2016 | Boletim Trimestral das PPP – 4.º Trimestre 2016”, disponível para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de “Publicações”.

Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata, e à semelhança do verificado até ao final do 3.º trimestre de 2015, caso fossem excluídos os valores relativos à concessão da Beira Interior, manter-se-ia a tendência de crescimento sustentado das receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem nas PPP do setor rodoviário (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), que se tem vindo a verificar desde 2013.

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 1.º trimestre de 2017 com o período homólogo de 2016 e considerando o reduzido impacto estimado resultante tanto da atualização tarifária, como da introdução do referido regime complementar de redução das taxas de portagem, na evolução das receitas, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, como se demonstra no *Quadro 5* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2016. 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 em conjunto representaram 49% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do setor rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa à concessão do Grande Porto²⁶ e à generalidade das subconcessões. Em sentido contrário, destaca-se a redução da receita referente à concessão da Beira Litoral/Beira Alta, parte da qual recuperada em abril de 2017, devido ao desfazamento temporal verificado tanto ao nível da procura, como ao nível da entrega dos valores cobrados.

Quadro 5 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

| Receitas | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|
| Concessão Algarve | 5 746 | 8% | 6 118 | -6% |
| Concessão Interior Norte | 3 975 | 6% | 4 365 | -9% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 10 559 | 15% | 11 884 | -11% |
| Concessão Grande Lisboa | 3 149 | 4% | 2 876 | 9% |
| Concessão Costa de Prata | 9 148 | 13% | 8 724 | 5% |
| Concessão Grande Porto | 8 104 | 11% | 7 017 | 15% |
| Concessão Norte Litoral | 8 347 | 12% | 7 976 | 5% |
| Concessão Norte | 14 922 | 21% | 14 339 | 4% |
| Concessão Brisa | 1 139 | 2% | 1 534 | -26% |
| Subconcessão Transmontana | 580 | 1% | 486 | 20% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 2 926 | 4% | 2 631 | 11% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 816 | 1% | 684 | 19% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 1 612 | 2% | 1 352 | 19% |
| Outros ⁽¹⁾ | 232 | 0% | 63 | 272% |
| TOTAL | 71 255 | 100% | 70 048 | 2% |

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui receitas diretos da IP (taxas de gestão e quiosques/Easytoll).

²⁶ Refira-se que as receitas de portagem relativas à concessão do Grande Porto no primeiro semestre de 2016 haviam sido negativamente afetadas pela quebra significativa de tráfego registada no sublanço Maia-Alfena, na sequência do aluimento parcial do pavimento com corte de via.

4.2.1.2.3. *Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos*

Apresenta-se no *Quadro 6* a distribuição dos encargos líquidos por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões da Beira Litoral/Beira Alta e do Norte, que no conjunto representaram cerca de 200,0 milhões de euros, correspondendo a 50% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 6 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| Encargos Líquidos | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P | % Execução |
|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|-------------------|------------------|------------|
| Concessão Algarve | 14 032 | 4% | 13 960 | 1% | 20 078 | 70% |
| Concessão Beira Interior | 25 735 | 6% | 5 531 | 365% | 152 799 | 17% |
| Concessão Interior Norte | 29 286 | 7% | 37 721 | -22% | 96 937 | 30% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 39 409 | 10% | 38 043 | 4% | 84 692 | 47% |
| Concessão Travessia do Tejo | 3 800 | 1% | 0 | n.a. | -411 | n.a. |
| Concessão Grande Lisboa | 8 465 | 2% | 10 299 | -18% | 18 064 | 47% |
| Concessão Oeste | 37 | 0% | 0 | n.a. | 110 | 34% |
| Concessão Costa de Prata | 15 366 | 4% | 17 870 | -14% | 29 210 | 53% |
| Concessão Grande Porto | 27 008 | 7% | 28 852 | -6% | 71 617 | 38% |
| Concessão Norte Litoral | 17 059 | 4% | 17 541 | -3% | 33 123 | 52% |
| Concessão Norte | 33 308 | 8% | 35 838 | -7% | 73 484 | 45% |
| Concessão Litoral Centro | 5 | 0% | 0 | n.a. | 10 519 | 0% |
| Concessão Brisa | -1 139 | 0% | -1 534 | 26% | -4 905 | 23% |
| Subconcessão Transmontana | 16 794 | 4% | 19 957 | -16% | 48 767 | 34% |
| Subconcessão Douro Interior | 33 591 | 8% | 31 551 | 6% | 100 030 | 34% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 45 106 | 11% | 43 793 | 3% | 145 924 | 31% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 48 244 | 12% | 46 474 | 4% | 144 431 | 33% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 28 327 | 7% | 22 742 | 25% | 78 848 | 36% |
| Subconcessão Baixo Alentejo | 15 375 | 4% | 0 | n.a. | 58 813 | 26% |
| Subconcessão Algarve Litoral | 0 | 0% | 0 | n.a. | 21 676 | 0% |
| Outros ⁽¹⁾ | -206 | 0% | -23 | -780% | 108 | -190% |
| TOTAL | 399 601 | 100% | 368 614 | 8% | 1 183 914 | 34% |

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui receitas e encargos diretos da IP.

Merece ainda destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias continuar a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, no 1.º trimestre de 2017, um peso de 47% do total dos encargos líquidos (face aos 45% registados no 1.º trimestre de 2016).

Adicionalmente, tal como demonstrado no *Gráfico 8* seguinte, 2016 correspondeu ao ano em que se registaram maiores encargos líquidos com as PPP rodoviárias, o que, naturalmente, se compreende tendo em consideração o já mencionado início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias, tendo assim o ano de 2016 correspondido ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

Com efeito, de acordo com os dados constantes do Relatório do OE2017, estima-se uma diminuição dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias no próximo ano, em virtude, sobretudo, **(i)** de os valores de 2016 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário de uma compensação à concessionária do Oeste; **(ii)** da diminuição dos encargos brutos relativos, quer às concessões do Estado, quer às subconcessões da IP; e ainda **(iii)** do ligeiro aumento estimado das receitas de portagem, sobretudo no caso das concessões rodoviárias.

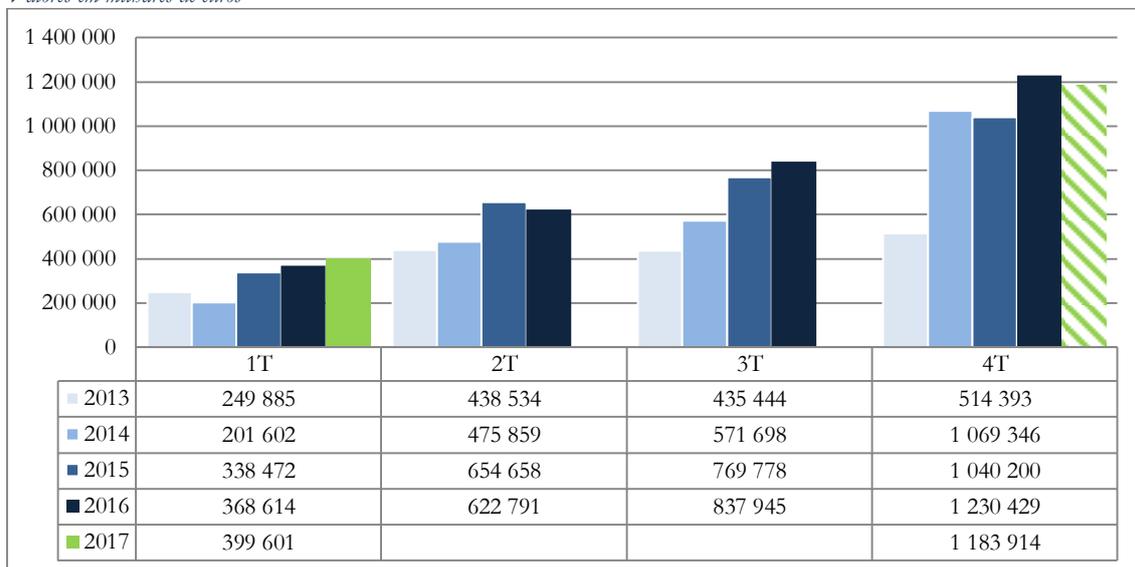
No 1.º trimestre de 2017, em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado com as parcerias rodoviárias representou 34% do total previsto no Relatório do OE2017, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, da Beira Litoral/Beira Alta e do Norte.

O referido nível de execução orçamental global deve-se essencialmente a três fatores, cujos efeitos deverão vir a ser diluídos ao longo do ano, a saber:

- (i)** À realização, no trimestre em análise e nos termos contratuais, dos pagamentos de reconciliação relativos a 2016, no valor de 244,9 milhões de euros;
- (ii)** À aplicação do mecanismo de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade mediante a retenção, pelas concessionárias (à exceção da concessionária da Beira Interior), das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, com um impacto ao nível dos encargos no valor de 21,8 milhões de euros; e
- (iii)** À sazonalidade que caracteriza a evolução do tráfego de algumas das parcerias rodoviárias.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2017.

- Notas:
- (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2013 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.
 - (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2017.

No que diz respeito ao 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 setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. Conforme evidenciado no *Quadro 7* seguinte, no 1.º trimestre de 2017 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 15%, valor ligeiramente abaixo do registado no período homólogo de 2016 (16%).

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 por 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 setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Norte, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30% no 1.º trimestre de 2017.

Inversamente destaca-se, *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 seja nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 12% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

Destaquem-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 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros

| Taxa de Cobertura | Encargos | Receitas | Défice | Tx de Cobertura |
|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|
| Concessão Algarve | 19 778 | 5.746 | 14 032 | 29% |
| Concessão Beira Interior | 25 735 | 0 | 25 735 | 0% |
| Concessão Interior Norte | 33 261 | 3.975 | 29 286 | 12% |
| Concessão Beira Litoral / Beira Alta | 49 969 | 10.559 | 39 409 | 21% |
| Concessão Travessia do Tejo | 3 800 | 0 | 3 800 | 0% |
| Concessão Grande Lisboa | 11 614 | 3.149 | 8 465 | 27% |
| Concessão Oeste | 37 | 0 | 37 | 0% |
| Concessão Costa de Prata | 24 513 | 9.148 | 15 366 | 37% |
| Concessão Grande Porto | 35 113 | 8.104 | 27 008 | 23% |
| Concessão Norte Litoral | 25 405 | 8.347 | 17 059 | 33% |
| Concessão Norte | 48 230 | 14.922 | 33 308 | 31% |
| Concessão Litoral Centro | 5 | 0 | 5 | 0% |
| Concessão Brisa | 0 | 1.139 | -1 139 | n.a. |
| Subconcessão Transmontana | 17 374 | 580 | 16 794 | 3% |
| Subconcessão Douro Interior | 33 591 | 0 | 33 591 | 0% |
| Subconcessão Pinhal Interior | 48 032 | 2.926 | 45 106 | 6% |
| Subconcessão Litoral Oeste | 49 059 | 816 | 48 244 | 2% |
| Subconcessão Baixo Tejo | 29 939 | 1.612 | 28 327 | 5% |
| Subconcessão Baixo Alentejo | 15 375 | 0 | 15 375 | 0% |
| Outros ⁽¹⁾ | 26 | 232 | -206 | 884% |
| TOTAL | 470 857 | 71.255 | 399 601 | 15% |

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

Notas: (1) Inclui receitas e encargos diretos da IP.

4.2.2. Setor Ferroviário

4.2.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros

As PPP do setor ferroviário, o MST e o Eixo Ferroviário Norte-Sul, apresentam uma lógica distinta entre si em termos de fluxos financeiros para o setor público.

A remuneração da MTS, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nas receitas publicitárias e nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas participações 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. 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 de o concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária. Assim, apesar de o contrato de concessão não contemplar a existência de encargos diretos para o setor 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 concessionária²⁷ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST).

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao setor 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.

²⁷ 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.

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido²⁸.

4.2.2.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| PPP Ferroviárias | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P | % Execução |
|--------------------------|--------------|---------------|--------------|-------------------|--------------|------------|
| Concessão do MST | 2 174 | 100% | 2 276 | -4% | 8 546 | 25% |
| Concessão Eixo Norte/Sul | 0 | 0% | 0 | n.a. | 0 | n.a. |
| TOTAL | 2 174 | 100% | 2 276 | -4% | 8 546 | 25% |

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

De acordo com o *Quadro 8* anterior, os fluxos financeiros do setor ferroviário no 1.º trimestre de 2017, no valor de aproximadamente 2,2 milhões de euros, foram inferiores em cerca de 4% aos verificados no período homólogo anterior.

Estes encargos respeitam exclusivamente à concessão do MST, tendo a diminuição verificada sido permitida pelo facto de a compensação²⁹ paga no período em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 3.º trimestre de 2016) inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo anterior (e que dizia respeito ao tráfego apurado no 3.º trimestre de 2015)³⁰, não obstante a atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista³¹.

Apresentam-se, no *Gráfico 9* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no setor ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão do MST.

²⁸ O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

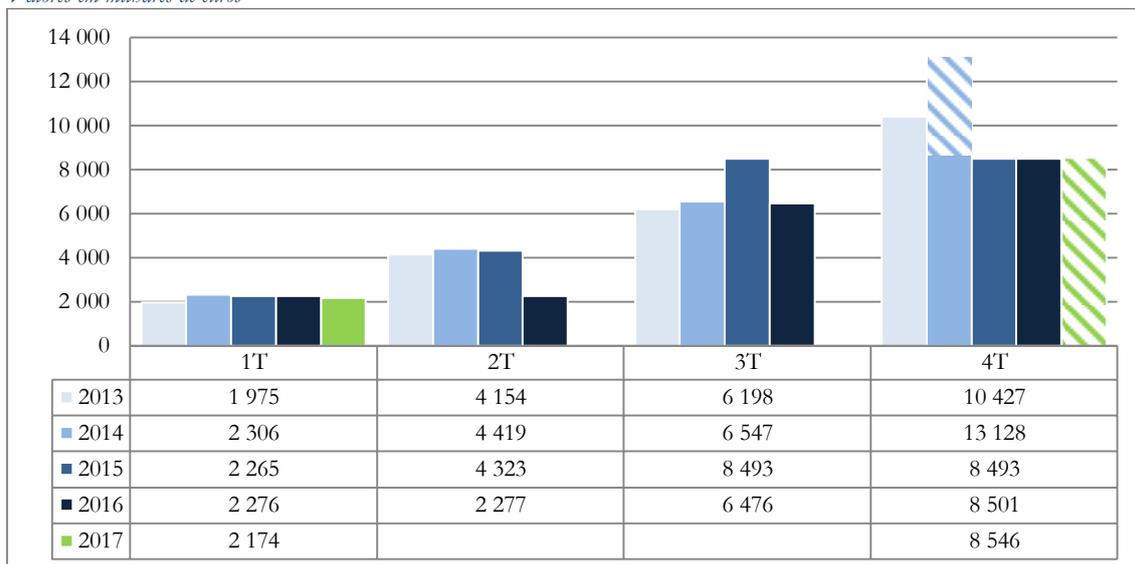
²⁹ Compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

³⁰ O pagamento realizado no 1.º trimestre de 2017 teve por base um tráfego real de aproximadamente 7,1 milhões de passageiros.km enquanto os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016 teve por base um tráfego real de cerca de 6,5 milhões de passageiros.km.

³¹ De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2017.

Notas: A zona sombreada a azul, 4.º trimestre de 2014, corresponde ao pagamento de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão) (4,5 milhões de euros), devido à decisão de não adjudicação do contrato. A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2017.

Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga 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 setor público) e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão, destacando-se a este respeito a recuperação, no ano de 2013, dos atrasos que haviam sido verificados em 2012, e, no 3.º trimestre de 2015, a antecipação do pagamento que era devido no trimestre seguinte.

4.2.3. Setor da Saúde

4.2.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No setor da saúde, o modelo de parceria assenta, essencialmente, no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, através da previsão 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 setor público varia consoante se trate da EG Edifício ou da EG Estabelecimento, a saber:

- *EG Estabelecimento*: os encargos do setor 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*: os encargos do setor 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 pelas receitas relativas 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.

4.2.3.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| PPP Saúde | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P | % Execução |
|--|---------------|---------------|---------------|-------------------|----------------|------------|
| Hospitais PPP - Estabelecimento | 81 828 | 84% | 72 481 | 13% | 376 959 | 22% |
| Pagamentos contratuais ⁽¹⁾ | 73 733 | 75% | 69 766 | 6% | | |
| CMFRS | 0 | 0% | 0 | n.a. | | |
| Hospitais PPP | 73 733 | 75% | 69 766 | 6% | | |
| Pagamentos de reconciliação ⁽²⁾ | 4 925 | 5% | 0 | n.a. | | |
| Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾ | 3 170 | 3% | 2 716 | 17% | | |
| Hospitais PPP - Edifício | 15 852 | 16% | 17 481 | -9% | 70 549 | 22% |
| Pagamentos contratuais ⁽¹⁾ | 15 852 | 16% | 17 481 | -9% | | |
| Pagamentos de reconciliação ⁽²⁾ | 0 | 0% | 0 | n.a. | | |
| Encargos Totais | 97 680 | 100% | 89 962 | 9% | 447 508 | 22% |

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.

⁽²⁾ Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.

⁽³⁾ Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica.

No 1.º trimestre de 2017, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 97,7 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 9% face ao período homólogo de 2016 (conforme *Quadro 9* anterior). Este acréscimo é resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento – que representaram 84% dos encargos globais com estas parcerias –, não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício – que representaram os restantes 16% dos encargos globais.

Relativamente às EG Estabelecimento, o aumento observado, de 13%, reflete o maior montante de encargos suportados no 1.º trimestre de 2017, face ao período homólogo anterior, na sequência:

- (i) Do acerto final ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 do Hospital de Braga realizado no 1.º trimestre de 2017, no valor de cerca de 4,9

milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que esse mesmo acerto, referente a 2014, foi realizado no 2.º trimestre de 2016³²;

- (ii) Da atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento³³, da qual resultou um aumento dos encargos de sensivelmente 3,4 milhões de euros no 1.º trimestre de 2017, em comparação com o mesmo período de 2016; e
- (iii) Da não verificação, no período em análise, do fluxo financeiro a favor da entidade pública contratante do Hospital de Cascais relativo aos encontros de contas realizados no 1.º trimestre de 2016, referentes ao protocolo VIH/SIDA de 2014 (acerto a favor do parceiro público no valor de 1,2 milhões de euros) e às taxas moderadoras relativas a 2013 e 2014 (dedução ao parceiro privado de 330 milhares de euros).

Em sentido contrário, ainda relativamente à gestão clínica, destaca-se a diminuição global dos pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2017 no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica (413 milhares de euros), comparativamente com os realizados no ano anterior (1,2 milhões de euros).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada no 1.º trimestre de 2017, de 9% face ao período homólogo anterior, decorre da diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira.

³² Refira-se que, em 2015, o pagamento do valor previsível de reconciliação de 2014 devido à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, estimado em 17,5 milhões de euros, havia sido efetuado por adiantamento, em duodécimos, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS. Tendo o valor efetivo da parcela a cargo do SNS ascendido a 20,5 milhões de euros, em maio de 2016 foi efetuado o acerto final relativamente ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2014, no montante de 3,0 milhões de euros. O regime vigente em 2015 já não vigorou em 2016, tendo sido efetuados, por sua vez, nos meses de setembro, novembro e dezembro, pagamentos num total de 19,7 milhões de euros por conta do valor de reconciliação de 2015, cujo acerto final foi realizado em fevereiro de 2017.

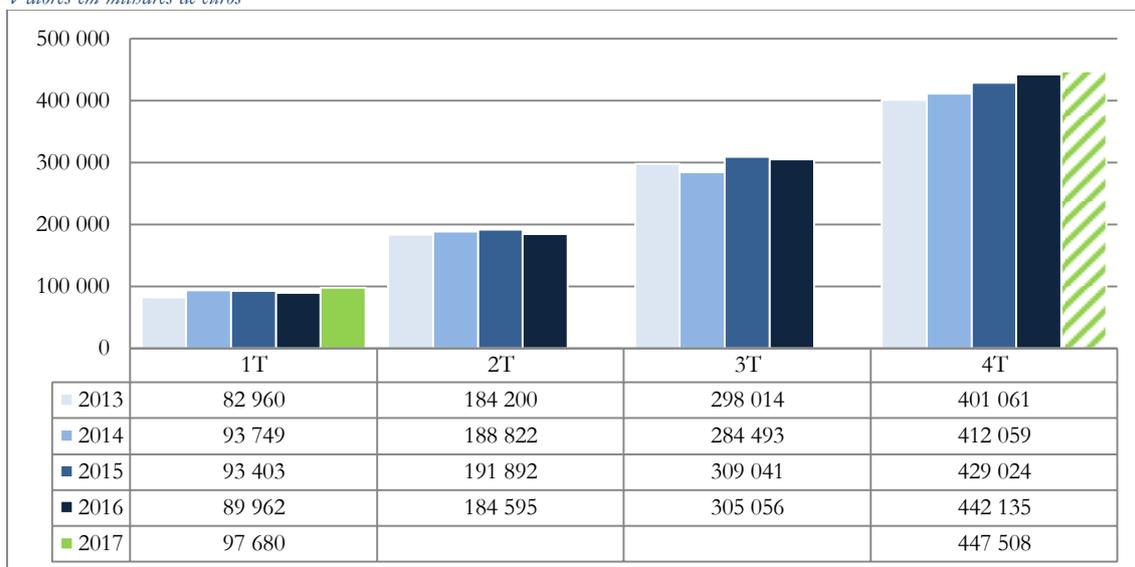
³³ Note-se que a atualização referida teve lugar no segundo semestre de 2016, em função da produção acordada para esse mesmo ano, vigorando os mesmos valores dos duodécimos até que sejam concluídos os procedimentos anuais para determinação dos elementos necessários à gestão de cada um dos contratos de gestão em 2017, na parte respeitante às EG Estabelecimento. Uma vez concluídos tais procedimentos anuais, serão efetuados acertos de contas por forma a salvaguardar os respetivos efeitos financeiros ao início de cada ano.

No trimestre em análise, 3% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, destacando-se, principalmente, os protocolos celebrados para prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (2,8 milhões de euros) e as prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C crónica (413 milhares de euros). Os referidos protocolos, apesar de não terem enquadramento direto nos contratos de gestão, são sujeitos a um processo de renegociação anual, sendo submetidos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Importa referir, ainda, que, em anos anteriores, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do setor 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.

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados constantes do Relatório do OE2017.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2017.

Através da análise do *Gráfico 10* 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, *por um lado*, pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo de salientar, neste contexto, que, tal como mencionado anteriormente, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o setor público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP. *Por outro lado*, a tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde deve-se ao aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento.

Quadro 10 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 1.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| PPP Saúde | 1T2017 | Peso no Total | 1T2016 | Δ 1T2017/ 1T2016 | 2017P | % Execução |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------|----------------|---------------|
| CMFRS | 0 | 0% | 0 | n.a. | 0 | n.a. |
| H. Cascais | 17 635 | 18% | 15 756 | 12% | 81 422 | 22% |
| EG Estabelecimento | 15 636 | 16% | 13 772 | 14% | 72 590 | 22% |
| EG Edifício | 1 999 | 2% | 1 984 | 1% | 8 832 | 23% |
| H. Braga | 39 494 | 40% | 33 454 | 18% | 171 965 | 23% |
| EG Estabelecimento | 33 172 | 34% | 27 140 | 22% | 143 958 | 23% |
| EG Edifício | 6 322 | 6% | 6 314 | 0% | 28 006 | 23% |
| H. Loures | 22 411 | 23% | 21 490 | 4% | 108 911 | 21% |
| EG Estabelecimento | 19 260 | 20% | 18 355 | 5% | 95 262 | 20% |
| EG Edifício | 3 151 | 3% | 3 135 | 1% | 13 649 | 23% |
| H. VFXira | 18 140 | 19% | 19 262 | -6% | 85 211 | 21% |
| EG Estabelecimento | 13 759 | 14% | 13 214 | 4% | 65 149 | 21% |
| EG Edifício | 4 380 | 4% | 6 047 | -28% | 20 062 | 22% |
| TOTAL | 97 680 | 100% | 89 962 | 9% | 447 508 | 22% |
| Estabelecimentos | 81 828 | 84% | 72 481 | 13% | 376 959 | 22% |
| Edifícios | 15 852 | 16% | 17 481 | -9% | 70 549 | 22% |

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

O *Quadro 10* apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º trimestre de 2017, em comparação com o período homólogo de 2016, sendo que, da sua análise, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um acréscimo (na ordem dos 12%), explicado, na sua quase totalidade, pelo aumento (em 14%) dos pagamentos à EG Estabelecimento, este último fundamentalmente justificado:

(i) Pela não verificação, no 1.º trimestre de 2017, do fluxo financeiro a favor da entidade pública contratante relativo aos encontros de contas efetuados no período homólogo anterior, no quadro do protocolo de VIH/SIDA de 2014 e a taxas moderadoras de 2013 e 2014 (no valor global aproximado de 1,5 milhões de euros); e

(ii) Pela atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão (aumento de cerca de 610 milhares de euros no trimestre);

cujos efeitos não foram anulados pela redução dos encargos incorridos ao abrigo do programa relativo a hepatite C crónica (na ordem dos 375 milhares de euros);

- No Hospital de Braga, o incremento (de 18%) dos encargos totais deveu-se, também na sua quase totalidade, ao aumento verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 22%), na sequência do acerto final, realizado no 1.º trimestre de 2017, ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015 (4,9 milhões de euros)³⁴ e da atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão (aumento de cerca de 1,1 milhões de euros no trimestre);
- No Hospital de Loures verificou-se também um acréscimo (de 4%) dos encargos globais, explicado, na sua maioria, pelo aumento (de 5%) dos encargos com a EG Estabelecimento, na sequência da atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão (acréscimo de cerca de 1,2 milhões de euros no trimestre), não obstante a diminuição dos encargos registados no âmbito do programa relativo a hepatite C crónica (de aproximadamente 348 milhares de euros); e

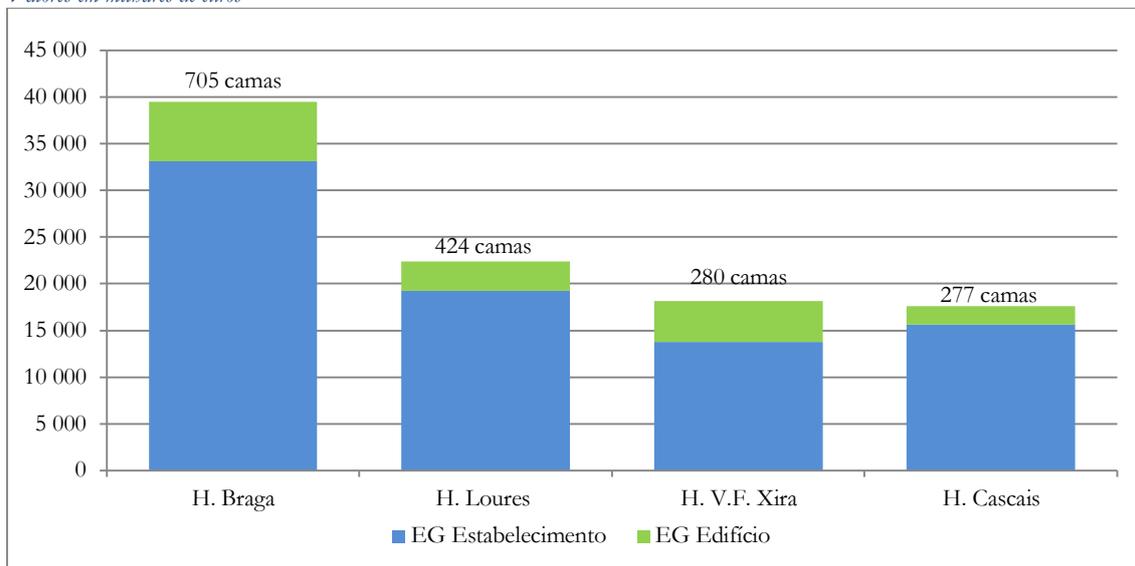
³⁴ Sem paralelo no período homólogo anterior, dado que, como referido, o acerto final ao pagamento de reconciliação referente 2014 foi realizado no 2.º trimestre de 2016.

- Em sentido contrário, no Hospital de Vila Franca de Xira, os encargos globais registaram uma diminuição (de 6%), justificada pela redução (em 28%) dos encargos incorridos com a EG Edifício, nos termos contratualmente previstos³⁵ (em cerca 1,7 milhões de euros no trimestre). Os encargos com a EG Estabelecimento, por sua vez, registaram um aumento (de 4%), por via, fundamentalmente, da atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão (de cerca de 494 milhares de euros no trimestre).

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 40% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde no 1.º trimestre de 2017, 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 18%, respetivamente (conforme *Quadro 10* anterior e *Gráfico 11* seguinte).

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2017, por hospital

Valores em milhares de euros



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

³⁵ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira é constituída por uma componente revisível em função do índice de preços no consumidor e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato de gestão, no qual se encontrava já prevista uma redução desta componente entre 2016 e 2017.

4.2.4. Setor da Segurança

4.2.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No setor da segurança existe apenas uma PPP 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, estabelecida entre o MAI e a SIRESP, S.A..

A natureza dos encargos associados a esta parceria 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 índice de preços no consumidor e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não pode exceder 8,68% da remuneração total.

4.2.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 1.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

| PPP Segurança | 1T2017 | 1T2016 | Δ 1T2017 / 1T2016 | 2017P | % Execução |
|-------------------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------|------------|
| Concessão SIRESP | 10 875 | 10 190 | 7% | 43 757 | 25% |

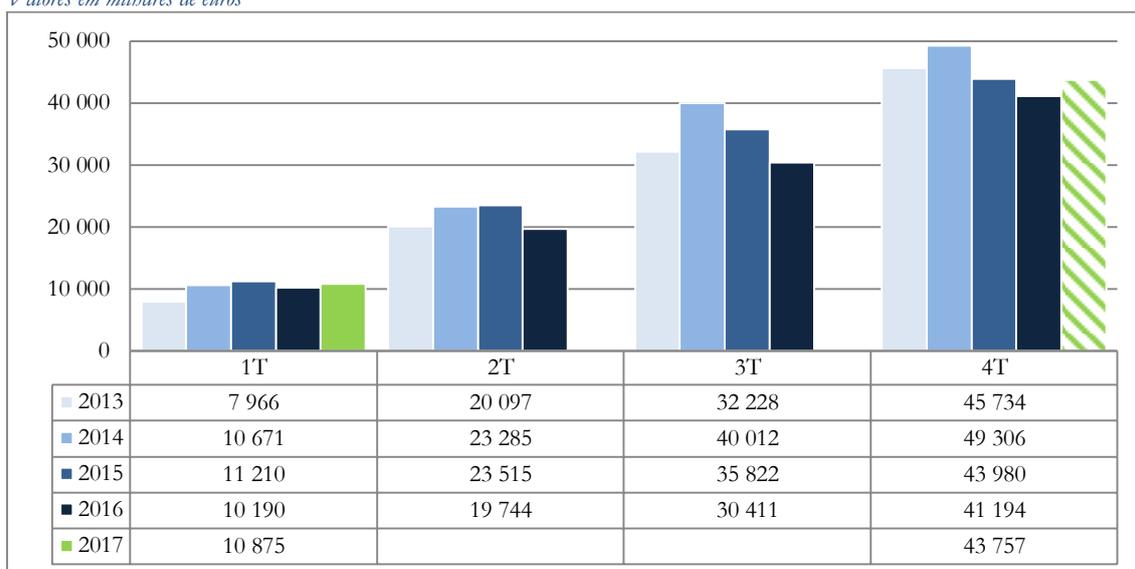
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI.

Os encargos globais do setor público com o SIRESP no 1.º trimestre de 2017 ascenderam a aproximadamente 10,9 milhões de euros, registando um acréscimo de cerca de 7% face ao período homólogo anterior. Este acréscimo é essencialmente justificado pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no 1.º trimestre de 2017 não são diretamente comparáveis com os do 1.º trimestre de 2016, dado incorporarem diferentes prazos médios de pagamento, tendo em conta que no período em apreço foram liquidadas as faturas relativas aos três meses completos de serviços prestados entre novembro de 2016 e janeiro de 2017, enquanto no período homólogo anterior foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados em novembro e dezembro de 2015 e apenas a parte do

valor relativo a janeiro de 2016. Este efeito não chegou a ser compensado, no período em apreço, pela redução dos pagamentos por disponibilidade, face ao período homólogo anterior, na sequência da entrada em vigor das alterações contratuais resultantes do processo negocial concluído no final de 2015.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2017.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde ao valor previsto de acordo com o Relatório do OE2017.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (conforme *Gráfico 12* anterior) está relacionado com o referido processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. Para além das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada³⁶, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

³⁶ 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.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2017, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2017, atingem o montante de 1 684 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (70%) e com as PPP da saúde (27%).

No *Quadro 12* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2017.

Quadro 12 – Encargos plurianuais

Valores em milhões de euros

| Setores | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|
| Rodoviário | 1 230 | 1 184 | 1 131 | 1 024 | 997 | 948 | 932 | 792 | 741 |
| <i>encargos brutos</i> | 1 544 | 1 506 | 1 484 | 1 381 | 1 387 | 1 343 | 1 332 | 1 198 | 1 153 |
| <i>receitas</i> | 313 | 322 | 353 | 357 | 390 | 394 | 400 | 406 | 411 |
| Ferrovário | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Saúde | 442 | 448 | 431 | 315 | 216 | 166 | 54 | 37 | 39 |
| Segurança | 41 | 44 | 42 | 28 | 28 | 13 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 1 722 | 1 684 | 1 612 | 1 376 | 1 249 | 1 136 | 995 | 838 | 790 |

| Setores | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Rodoviário | 597 | 462 | 382 | 333 | 219 | 240 | 285 | 198 | 151 |
| <i>encargos brutos</i> | 1 014 | 910 | 820 | 777 | 669 | 563 | 491 | 343 | 275 |
| <i>receitas</i> | 417 | 448 | 438 | 444 | 450 | 323 | 206 | 145 | 123 |
| Ferrovário | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 0 |
| Saúde | 40 | 37 | 35 | 36 | 38 | 39 | 36 | 34 | 33 |
| Segurança | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 646 | 508 | 426 | 378 | 266 | 287 | 330 | 242 | 184 |

| Setores | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|----------|----------|
| Rodoviário | 135 | 89 | 123 | 123 | 135 | 12 | 4 | 1 | 0 |
| <i>encargos brutos</i> | 262 | 219 | 200 | 189 | 201 | 37 | 10 | 1 | 0 |
| <i>receitas</i> | 127 | 130 | 77 | 65 | 66 | 25 | 5 | 0 | 0 |
| Ferrovário | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saúde | 31 | 30 | 30 | 30 | 27 | 20 | 7 | 3 | 0 |
| Segurança | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 165 | 119 | 153 | 154 | 162 | 32 | 12 | 3 | 0 |

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

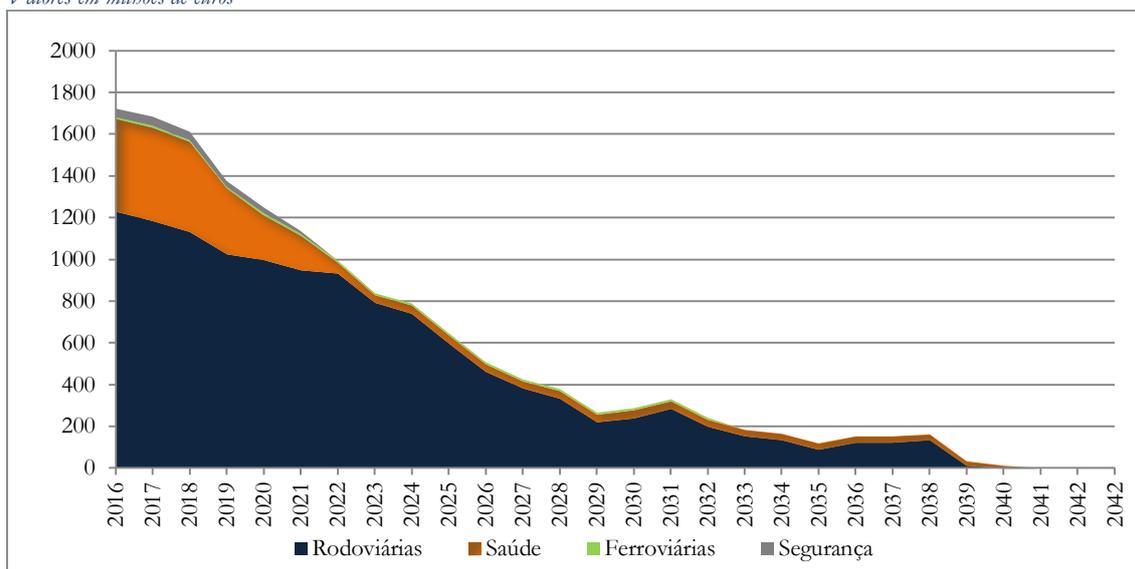
Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2017.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporam já, no caso das subconcessões, a redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado, por forma a considerar o esforço financeiro que será exigido à IP no âmbito do previsto nos respetivos contratos alterados, sujeito naturalmente à conclusão e efetivação, nos termos atualmente previstos, dos respetivos processos negociais.

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por setores, apresenta-se no *Gráfico 13*, apresentado de seguida.

Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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 OE2017.

6. Anexo

Quadro 13 – Identificação das PPP por setor

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 | 859 | 17 |
| Concessão Norte | Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A. | 1999 | 30+3 ⁽²⁾ | 979 | 175 |
| Concessão Oeste | Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A. | 1998 | 30 | 579 | 170 |
| Concessão Brisa | Brisa – Concessão Rodoviária, S.A. | 2000 | 35 | 2 833 ⁽³⁾ | 1099 |
| Concessão Litoral Centro | Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A. | 2004 | 30 ⁽⁴⁾ | 588 | 92 |
| Concessão Beira Interior | Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A. | 1999 | 33 | 632 | 174 |
| Concessão Costa de Prata | Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A. | 2000 | 30+3 ⁽²⁾ | 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 | 695 | 155 |
| Concessão Beira Litoral/Beira Alta | Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A. | 2001 | 30+3 ⁽²⁾ | 799 | 173 |
| Concessão Norte Litoral | Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENI, S.A. | 2001 | 30 | 336 | 120 |
| Concessão Grande Porto | Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A. | 2002 | 30+3 ⁽²⁾ | 552 | 56 |
| Concessão Grande Lisboa | Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A. | 2007 | 30+3 ⁽²⁾ | 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 | 615 | 190 |
| Subconcessão Douro Interior | Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A. | 2008 | 30 | 697 | 241 |
| Subconcessão Baixo Alentejo | SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A. | 2009 | 30 | 247 | 40 |
| Subconcessão Baixo Tejo | AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. | 2009 | 30 | 244 | 60 |
| Subconcessão Algarve Litoral | Rotas do Algarve Litoral, S.A. | 2009 | 30 | 82 | - |
| Subconcessão Litoral Oeste | AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. | 2009 | 30 | 445 | 110 |
| Subconcessão Pinhal Interior | Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A. | 2010 | 30 | 769 | 489 |

| Sector Ferroviário | Concessionário | Ano | Prazo | Invest. Total M€ | Dimensão km |
|------------------------------------|--|------|-------|------------------|-------------|
| Metro Sul Tejo | MTS – Metro Transportes do Sul, S.A. | 2002 | 30 | 387 | 14 |
| Transp. Ferroviário eixo-norte/sul | Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A. | 1999 | 11+9 | 22 | 54 |

| Sector Saúde | Concessionário | Ano | Prazo | Invest. Total M€ | Dimensão camas |
|---|---|------|-------|------------------|----------------|
| H. Braga - Gestão do Estabelecimento | Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. | 2009 | 10 | 36 | 705 |
| H. Braga - Gestão do Edifício | Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A. | 2009 | 30 | 124 | 705 |
| H. Cascais - Gestão do Estabelecimento | Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A. | 2008 | 10 | 37 | 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 | 31 | 424 |
| H. Loures - Gestão do Edifício | HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A. | 2009 | 30 | 84 | 424 |
| H. V Franca - Gestão do Estabelecimento | Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. | 2010 | 10 | 20 | 280 |
| H. V Franca - Gestão do Edifício | Escala Vila Franca – Sociedade 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 | 114 |

Notas: ⁽¹⁾ Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2016, 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 de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.

⁽²⁾ Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.

⁽³⁾ No caso da concessão Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, no quadro foram considerados os valores de investimento acumulado apenas desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.

⁽⁴⁾ 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).