



**Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre 2019**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Conteúdos

Notas metodológicas.....	6
<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>14</b>
3.1. Processo de renegociação do contrato de PPP da ANA.....	14
3.2. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental.....	14
3.3. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica.....	14
3.4. Aditamento ao contrato do SIRESP.....	16
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>17</b>
4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros .....	17
4.1.1. Sector Rodoviário .....	17
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	17
4.1.1.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	20
4.1.1.2.1. Encargos brutos.....	21
4.1.1.2.2. Receitas .....	23
4.1.1.2.3. Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos .....	26
4.1.2. Sector Ferroviário .....	33
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	33
4.1.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	34
4.1.3. Sector Aeroportuário.....	37
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	37
4.1.3.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	37
4.1.4. Sector da Saúde .....	38
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	38
4.1.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	39
4.1.5. Sector da Segurança.....	45
4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	45
4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	45
<b>5. Projeções de encargos globais.....</b>	<b>47</b>
<b>6. Anexo .....</b>	<b>49</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	20
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga.....	23
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	26
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	28
Quadro 6 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2019.....	32
Quadro 7 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	34
Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	39
Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	43
Quadro 10 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	45
Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP .....	47
Quadro 12 – Identificação das PPP por sector .....	49

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019.....	10
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector.....	11
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector.....	12
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	13
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2014 e o 1.º trimestre de 2019.....	24
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 1.º trimestre de 2018 e o 1.º trimestre de 2019.....	27
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2019.....	27
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	30
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	36
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019.....	41
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2019, por hospital.....	44
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019.....	46
Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	48

## Siglas

1T2018	1.º trimestre de 2018
1T2019	1.º trimestre de 2019
2019P	Previsão para 2019 inscrita no Relatório do Orçamento do Estado de 2019
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.
<i>Cfr.</i>	Conforme
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
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado de 2019
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
RAA	Região Autónoma dos Açores
RAM	Região Autónoma da Madeira
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.
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 1T2019/ 1T2018	Variação ocorrida entre o 1.º trimestre de 2019 e o 1.º trimestre de 2018

## 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:

- O universo de PPP objeto de reporte da UTAP incorpora, com referência a 31 de março de 2019, 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- 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 (REF);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas, nomeadamente as 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 2019, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2019. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores dos 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; e

- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2019 e 2062, ao longo do qual se distribuirão os encargos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes<sup>1</sup>. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior ao dos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins.

---

<sup>1</sup> Salienta-se que entre 2042 e 2062, os encargos são negativos por via da receita proveniente da prestação de atividade de serviços aeroportuários (*cf.* descrito no ponto 4.1.3.1. do presente boletim).

## 1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP relativo ao 1.º trimestre de 2019.

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 sector público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço face ao período homólogo de 2018, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no trimestre em análise destaca-se: *(i)* a celebração entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. de um novo acordo complementar ao Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017 e *(ii)* o termo dos trabalhos de preparação do lançamento de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica no Hospital de Braga, bem como de todos os demais trabalhos relacionados com aquele hospital, pela Equipa de Projeto.

Relativamente ao universo de PPP objeto de reporte da UTAP – o qual, com referência a 31 de março de 2019, incorpora 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança) –, importa referir que, face ao período homólogo anterior, foi incluída, no presente boletim, a parceria relativa ao Contrato de Subconcessão do Metro do Porto, celebrado no dia 11 de janeiro de 2018 entre a Metro do Porto, S.A. (subconcedente e entidade gestora do respetivo contrato) e a Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda. (subconcessionária à qual foi atribuída a referida subconcessão), o qual se encontra a produzir efeitos desde o dia 1 de abril de 2018.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector 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 (91% no final de 2018) e até mesmo de encargos líquidos (73% do valor global de encargos líquidos com as respetivas PPP no 1.º trimestre de 2019).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/1T2018	2019P	% Execução
Rodoviário	358 727	73%	381 643	-6%	1 179 590	30%
Ferroviário	9 592	2%	2 224	331%	54 255	18%
Saúde	115 976	23%	97 526	19%	425 329	27%
Segurança	9 254	2%	9 967	-7%	32 835	28%
<b>TOTAL</b>	<b>493 549</b>	<b>100%</b>	<b>491 360</b>	<b>0,4%</b>	<b>1 692 010</b>	<b>29%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

No 1.º trimestre de 2019, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 493,6 milhões de euros, representando uma manutenção face ao período homólogo de 2018, o qual resulta da conjugação, em grande medida, do aumento verificado ao nível dos encargos incorridos com o sector da saúde (+19%) e ferroviário (331%) com a redução registada ao nível dos encargos incorridos com o sector rodoviário (-6%).

Relativamente ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em cerca de 358,7 milhões de euros no trimestre em análise, registaram um decréscimo de aproximadamente 22,9 milhões de euros face ao período homólogo anterior, explicado, *por um lado*, pela redução dos pagamentos efetuados à Beira Interior, decorrente da evolução contratualmente prevista, pelo decréscimo dos pagamentos de reconciliação efetuados às concessionárias, relativos ao ano de 2018, comparativamente com os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2018, referentes ao ano de 2017 e pela ausência de liquidação, no trimestre em apreço, dos encargos de disponibilidade e de serviço devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, tendo apenas sido regularizados os pagamentos de disponibilidade e de serviço vencidos no 4º trimestre de 2018, e, *por outro lado*, pelo aumento registado ao nível das receitas de portagem (*cf.* ponto 4.1.1.).

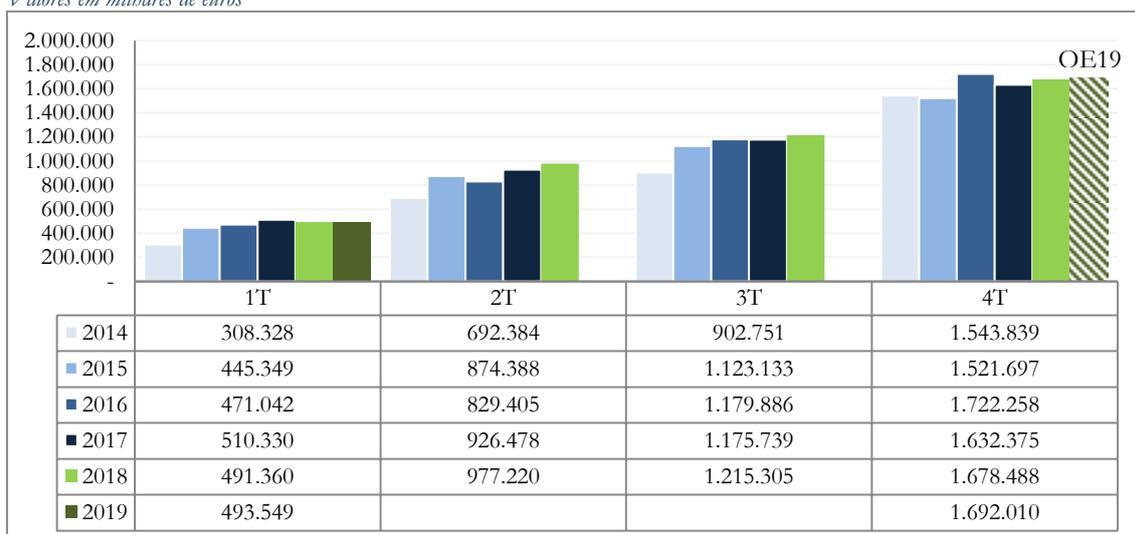
No que respeita ao sector da saúde, os respetivos encargos líquidos, apresentaram, no trimestre em apreço, um aumento de cerca de 18,5 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, justificado, sobretudo, pelo aumento dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 26%), em grande medida fruto do aumento da produção acordada, o qual foi parcialmente compensado pelo decréscimo registado ao nível dos encargos com as EG Edifício (de aproximadamente 23%) (*cf.* ponto 4.1.4.2.).

Relativamente ao sector ferroviário os encargos líquidos ascenderam, a cerca de 9,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, em virtude do início da realização dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018. (*cf.* ponto 4.1.2.2.).

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período compreendido entre 2014 e 2019, apresentando-se, ainda, o nível de encargos líquidos estimados para 2019, de acordo com as previsões do Relatório do OE2019.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros

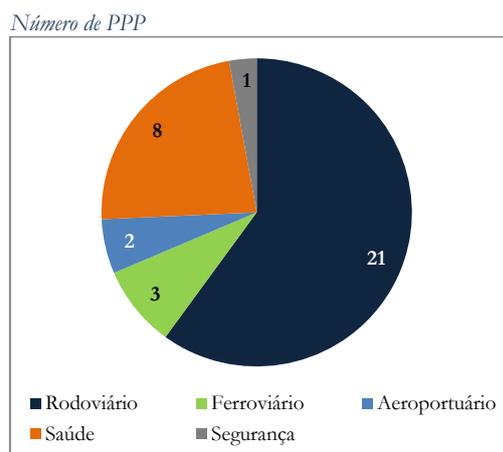


*Fonte:* UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.  
*Notas:* (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos 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 2019, corresponde aos valores previstos no Relatório do OE2019.

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

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de março de 2019, incorpora 35 parcerias, que integram os sectores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde e da segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 12*, em anexo ao presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector<sup>2</sup>



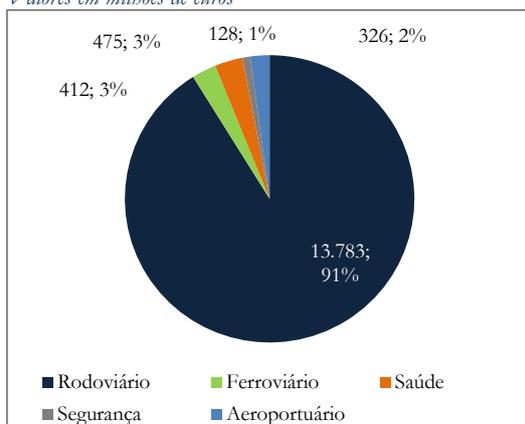
Fonte: UTAP.

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2018, da ordem dos 15 124 milhões de euros.

<sup>2</sup> 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 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2018.

O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP, seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as Ex-SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real), quer pelas subconcessões da IP.

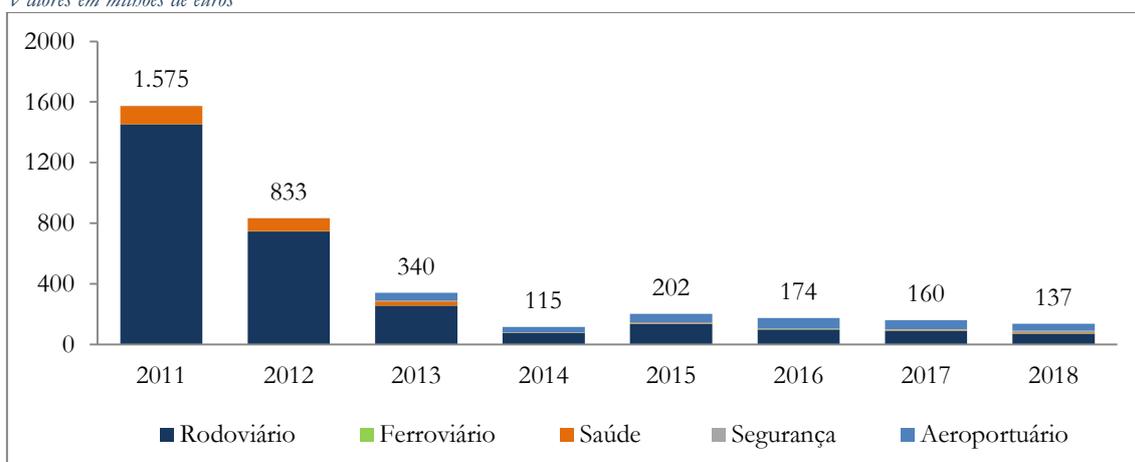
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 4* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- (i) Ao 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) À 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 Condicionabilidades da Política Económica;
- (iii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subcessionárias 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.

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. Nos últimos três anos, 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 menores do que nos anos anteriores.

Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



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

### **3. Factos relevantes**

#### **3.1. Processo de renegociação do contrato de PPP da ANA**

No decurso do trimestre em análise, em concreto, no dia 8 de janeiro de 2019, foi celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S. A. um novo acordo complementar ao Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017, designado “*Acordo Complementar n. 2 ao Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017*”, assinalando a evolução favorável do processo negocial em curso e registando, nos termos e pressupostos aí refletidos, o consenso já alcançado relativamente aos pressupostos financeiros e operacionais e aos princípios de regulação económica a considerar nas futuras interações no âmbito do processo negocial.

#### **3.2. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental**

Relativamente ao concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental, verificou-se uma prorrogação graciosa do praxo fixado para a apresentação de propostas, para 31 de janeiro de 2019<sup>3</sup>. Nesta sequência foram apresentadas oito propostas, encontrando-se o júri a proceder à sua análise e avaliação.

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

Através do Despacho n.º 6702/2017, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Senhor Secretário de Estado da Saúde, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 150, de 4 de agosto de 2017, foi decidido o lançamento de uma nova parceria público-privada para a gestão do Hospital de Braga, em conformidade com o regime previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e com as regras legais de contratação pública, nomeadamente com o disposto no Código dos Contratos Públicos.

---

<sup>3</sup> O aviso de prorrogação do prazo foi publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 243, de 18 de dezembro de 2018.

Atento o imperativo legal de dar cumprimento a todas as formalidades necessárias ao lançamento e à execução do procedimento pré-contratual tendente à celebração de uma nova parceria e à necessidade de se garantir a operação em condições de plena normalidade do Hospital de Braga até à conclusão dos trâmites legais necessários à escolha de um novo parceiro, foi igualmente decidido, nos termos e com os fundamentos constantes do mencionado Despacho n.º 6702/2017, a renovação contingencial do Contrato de Gestão do Hospital de Braga, a ocorrer e produzir efeitos somente no caso de o novo procedimento pré-contratual para a adjudicação de uma nova parceria para a vertente clínica do Hospital de Braga não estar concluído e o respetivo contrato não pudesse produzir os seus efeitos até 31 de agosto de 2019, data da extinção, por caducidade, do atual contrato de gestão com EG Estabelecimento.

Em execução do referido despacho e com a preocupação de garantir a urgente renovação contingencial do atual contrato, até à adjudicação de um novo contrato de gestão, a Administração Regional de Saúde do Norte, I. P., na qualidade de representante da Entidade Pública Contratante, formalizou, em tempo devido, essa vontade e respetiva proposta junto da EG Estabelecimento.

Acontece que a EG Estabelecimento fez depender a aceitação da mesma da verificação de uma série de condições, cuja concordância implicaria a alteração dos termos do atual contrato e a consagração de interpretações daquele, divergentes daquelas que o Estado tem vindo a adotar desde o início da sua vigência. Ademais, as alterações exigidas pelo parceiro privado como *conditio sine qua non* da renovação contingencial, pela sua natureza e pela circunstância de terem, com maior ou menor grau, repercussões na remuneração da EG Estabelecimento, constituíam, no seu conjunto, alterações substanciais ao atual contrato de gestão e, conseqüentemente, não compatíveis com os limites legais à modificabilidade dos contratos administrativos.

Assim e tendo presente não ser manifestamente possível, sem prejuízo dos trabalhos oportunamente já desenvolvidos, garantir a conclusão de todas as formalidades necessárias ao lançamento e à execução do procedimento pré-contratual tendente à celebração de uma nova parceria antes do termo do atual contrato de gestão, na parte relativa à gestão clínica, previsto para 31 de agosto de 2019, o processo de reversão para a esfera pública da gestão do Hospital de Braga, a partir de 1 de setembro próximo, tornou-se inevitável.

Neste contexto, o Governo, através e com os fundamentos constantes do Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Saúde<sup>4</sup>, determinou:

- a) O termo dos trabalhos de preparação do lançamento de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica no Hospital de Braga, bem como de todos os demais trabalhos relacionados com aquele hospital, pela Equipa de Projeto constituída através do Despacho n.º 8300/2016, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 121, de 27 de junho;
- b) A reavaliação da oportunidade de lançamento de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica no Hospital de Braga, num prazo até 5 anos a contar da data de constituição da pessoa coletiva pública que assumirá a gestão clínica daquele estabelecimento hospitalar.

### **3.4. Aditamento ao contrato do SIRESP**

Perante a necessidade de modificar e fortalecer o sistema, por forma a reduzir o risco de ocorrência de falhas do mesmo e, deste modo, melhor garantir a segurança da população e bens, em abril de 2018, foi celebrado um aditamento ao contrato do SIRESP, do qual resultava a realização de investimento adicional por parte da concessionária respeitante, no essencial, à implementação de um nível de redundância de transmissão da rede SIRESP e ao reforço da autonomia de energia elétrica nas estações base da referida rede.

Sucedo que, em 3 de outubro de 2018, o visto prévio do Tribunal de Contas ao referido aditamento ao contrato foi recusado, tendo a entidade gestora recorrido dessa decisão. Em 3 de março de 2019, o Tribunal de Contas, através do Acórdão n.º 7/2019, decidiu negar provimento ao recurso interposto pela entidade gestora, confirmando a recusa de visto ao aditamento ao contrato SIRESP<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Este despacho foi assinado pelo Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e pelo Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Saúde em 29 de março e em 27 de março de 2019, respetivamente. No entanto, este despacho foi publicado já no segundo trimestre de 2019, mais concretamente, em 12 de abril.

<sup>5</sup> No dia 17 de junho de 2019, foi publicado o Decreto-Lei n.º 81-A/2019, que tem por objeto a reorganização institucional do SIRESP – Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal. De acordo com esse diploma legal, no dia 1 de dezembro de 2019, serão transmitidas para o Estado as participações sociais dos atuais acionistas privados da sociedade SIRESP, mantendo-se, não obstante, o contrato SIRESP em vigor até à data contratualmente prevista para o seu termo. De acordo com o n.º 6 do artigo 4.º desse Decreto-Lei n.º 81-A/2019,

## 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

### 4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros

#### 4.1.1. Sector Rodoviário

##### 4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do sector, constituído por 14 concessões do Estado Português<sup>6</sup> 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 vigor<sup>7</sup>, 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

---

após a transmissão das ações para o Estado, ou seja, a partir de 1 de dezembro de 2019, o acompanhamento, execução, modificação e fiscalização desse contrato ficará dispensado do cumprimento do regime previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que aprova, entre o mais, as normas de intervenção do Estado e da UTAP no acompanhamento das parcerias público-privadas.

<sup>6</sup> Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

<sup>7</sup> Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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).

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 sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

No que concerne às subconcessões da IP, e não obstante os modelos remuneratórios não serem homogêneos, 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); e
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração 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 sector rodoviário (concessões e subconcessões), os encargos e receitas do sector público associados a estas parcerias podem, essencialmente, ser classificados em:

- Encargos do sector público:
  - Pagamentos pela disponibilidade das vias;
  - Pagamentos à concessionária da Beira Interior;
  - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
  - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
  - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado; e
  - Outros gastos, designadamente os decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente.
- Receitas do sector público:
  - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas concessões (com exceção daquelas em que a titularidade destas receitas pertence à respetiva concessionária) e nas subconcessões; e
  - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente, bem como dos pagamentos fixos das subconcessionárias ao parceiro público, nos casos aplicáveis.

Importa ainda salientar que, nos termos dos contratos de concessão alterados das concessões do Algarve, do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas, a título de pagamento por conta da remuneração anual devida pela disponibilidade da autoestrada, sendo posteriormente efetuada a respetiva dedução aos pagamentos devidos pela IP.

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 mesmo<sup>8</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

---

<sup>8</sup> 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.

4.1.1.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/1T2018	2019P	% Execução
<b>Encargos brutos</b>	<b>439 735</b>	<b>100%</b>	<b>458 185</b>	<b>-4%</b>	<b>1 518 053</b>	<b>29%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade</b>	<b>404 368</b>	<b>92%</b>	<b>423 742</b>	<b>-5%</b>		
Concessões	248 671	57%	265 342	-6%		
Subconcessões	155 697	35%	158 400	-2%		
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem<sup>(1)</sup></b>	<b>9 694</b>	<b>2%</b>	<b>11 547</b>	<b>-16%</b>		
<b>Pagamento por serviço<sup>(2)</sup></b>	<b>20 708</b>	<b>5%</b>	<b>21 911</b>	<b>-5%</b>		
<b>Compensações/REF's</b>	<b>4 965</b>	<b>1%</b>	<b>985</b>	<b>404%</b>		
Lusoponte	3 991	1%	0	n.a.		
Outros	974	0%	985	-1%		
<b>Receitas</b>	<b>81 007</b>	<b>18%</b>	<b>76 542</b>	<b>6%</b>	<b>338 463</b>	<b>24%</b>
Concessões	73 701	17%	70 823	4%		
Subconcessões	7 265	2%	5 569	30%		
Outros <sup>(3)</sup>	41	0%	150	-73%		
<b>Encargos líquidos totais</b>	<b>358 727</b>	<b>82%</b>	<b>381 643</b>	<b>-6%</b>	<b>1 179 590</b>	<b>30%</b>
<b>Taxa de cobertura</b>	<b>18%</b>		<b>17%</b>		<b>22%</b>	
Concessões	27%		25%			
Subconcessões	4%		3%			

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes no Relatório do OE2019.

- Notas: (1) 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).  
 (2) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.  
 (3) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 1.º trimestre de 2019, a cerca de 358,7 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 6% face ao período homólogo de 2018. Esta evolução é justificada pelo efeito combinado da diminuição verificada ao nível dos encargos brutos, de cerca de 4%, com o aumento registado ao nível das receitas de portagem, de aproximadamente 6%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

#### 4.1.1.2.1. Encargos brutos

Durante o 1.º trimestre de 2019, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 439,7 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando um decréscimo de cerca de 18,5 milhões de euros (-4%) face ao período homólogo de 2018, o qual é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Redução, em cerca de 12,1 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (ii) Pela ausência de liquidação, no trimestre em apreço, dos encargos de disponibilidade e de serviço devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, tendo regularizados os pagamentos de disponibilidade e de serviço vencidos no 4º trimestre de 2018, representando, assim, uma quebra de 11,1 milhões de euros face ao período homólogo;<sup>9</sup>
- (iii) Pelas deduções, em cerca 5,7 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias da Grande Porto, Beira Litoral e Alta e Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior;
- (iv) Pelo pagamento às subconcessionárias do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo de apenas parte do montante devido a título de pagamentos de reconciliação relativos à disponibilidade e ao serviço, relativos ao ano de 2018,<sup>10</sup> originado um decréscimo, de cerca de 4,3 milhões de euros, face ao período homólogo anterior;
- (v) Decréscimo, de cerca de 4,0 milhões de euros, do pagamento de reconciliação relativo à disponibilidade efetuado à concessionária da Interior Norte, relativo ao ano de 2018, comparativamente com o pagamento efetuado no 1.º trimestre de 2018, referente ao ano de 2017;
- (vi) Pela não verificação no trimestre em apreço dos pagamentos de reconciliação relativos à remuneração pela cobrança de portagens efetuados às

<sup>9</sup> Os pagamentos de disponibilidade e de serviço que se venceram ao longo do trimestre em apreço totalizam um montante de cerca de 35,3 milhões de euros.

<sup>10</sup> Note-se que foram pagos 44,8 milhões de euros, sendo o valor devido de aproximadamente 60 milhões de euros.

concessionárias, ao contrário do verificado no período homólogo anterior (-3,4M€);

- (vii)** Pela dedução, em cerca 3,1 milhões de euros, ao pagamento efetuados à subconcessionária do Baixo Tejo, por via da indisponibilidade, não obstante se ter verificado um aumento da tarifa contratual, sem paralelo no período homólogo anterior; e

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i)** Pela não verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, no valor de 12,6 milhões de euros, relativo a ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela subconcedente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (ii)** Pelo aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às concessionárias do Norte, Grande Lisboa, Beira Litoral e Alta, Norte Litoral e do Grande Porto (+5,1M€), relativo ao ano de 2018, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2017, devido ao facto de as tarifas contratuais (anuais) de 2018 terem sido superiores às de 2017;
- (iii)** Pela verificação, no trimestre em apreço, de um pagamento à concessionária da Lusoponte, no montante de 4 milhões de euros, o qual não tem paralelo no trimestre homólogo anterior, uma vez que o pagamento devido à referida concessionária, nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012, foi apenas efetuado em abril de 2018, muito embora de valor semelhante àquele que ocorreu em março de 2019;
- (iv)** Pelo aumento do pagamento relativo à remuneração pela cobrança de portagens efetuado às concessionárias Beira Litoral e Alta, Costa da Prata, Grande Porto, Norte Litoral e Interior Norte, face ao período homólogo anterior (+2,5M€); e
- (v)** Pela aplicação, na concessão Norte, de uma tarifa por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2018, tal como previsto contratualmente (+2,3M€).

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/1T2018
Concessão Algarve	21 919	5%	22 974	-5%
Concessão Beira Interior	14 294	3%	26 392	-46%
Concessão Interior Norte	33 607	8%	38 586	-13%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	43 666	10%	45 236	-3%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	1%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	12 418	3%	11 031	13%
Concessão Oeste	41	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	21 245	5%	22 750	-7%
Concessão Grande Porto	31 665	7%	34 942	-9%
Concessão Norte Litoral	26 937	6%	26 024	4%
Concessão Norte	53 504	12%	49 897	7%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	10	0%	12	-18%
Concessão Brisa	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 499	3%	15 600	-26%
Subconcessão Douro Interior	32 641	7%	32 809	-1%
Subconcessão Pinhal Interior	41 511	9%	48 557	-15%
Subconcessão Litoral Oeste	51 318	12%	49 942	3%
Subconcessão Baixo Tejo	25 845	6%	28 208	-8%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	3%	5 195	162%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	34	0%	31	10%
<b>TOTAL</b>	<b>439 735</b>	<b>100%</b>	<b>458 185</b>	<b>-4%</b>

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

4.1.1.2.2. *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 1.º trimestre de 2019, o valor recebido pelo sector público ascendeu a aproximadamente 81,0 milhões de euros (*cf.* Gráfico 5 e Quadro 4 seguintes), representando um aumento de cerca de 6% relativamente ao período homólogo anterior.

A referida evolução decorre, essencialmente, **(i)** da evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões e **(ii)** da maior eficiência

do sistema de cobrança de taxas de portagem, essencialmente no que respeita à cobrança a veículos de matrícula estrangeira com a dinamização da solução de pagamento *easytoll*.

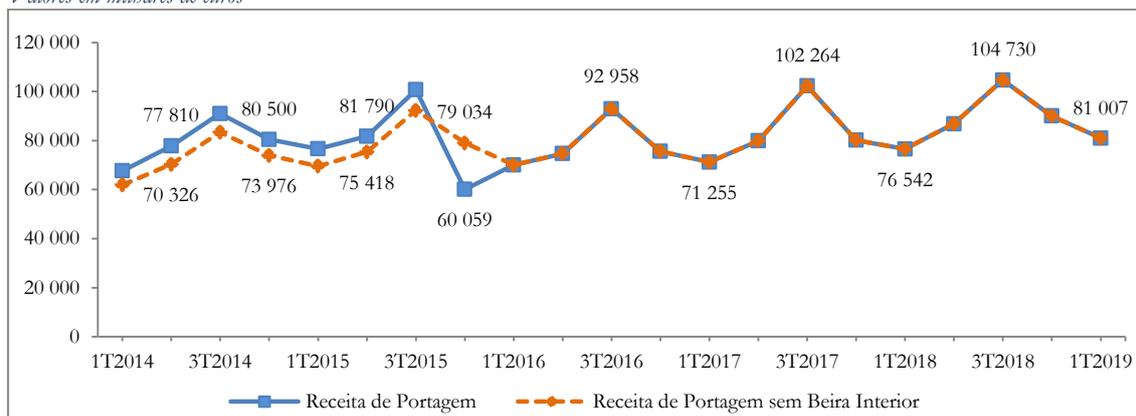
Em sentido contrário, destacam-se, ainda que com menor impacto, os desfasamentos temporais entre o período de apuramento e a entrega das receitas de portagem pelas concessionárias e subconcessionárias à IP, em virtude das modificações introduzidas nos contratos de concessão e subconcessão alterados.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um decréscimo das receitas, na ordem dos 10%, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector.

No *Gráfico 5* seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no sector 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.

Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2014 e o 1.º trimestre de 2019

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 sector 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 2019 com o período homólogo de 2018 e considerando o reduzido impacto estimado, na evolução das receitas, resultante, tanto da atualização tarifária, como dos desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem, 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 4* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2018.

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, que, em conjunto, representaram cerca de 71% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento registado na subconcessão do Pinhal Interior e do Baixo Tejo, bem como na generalidade das concessões.

Relativamente ao aumento verificado na subconcessão do Pinhal Interior, importa salientar que o mesmo decorre do novo procedimento de entrega de receita de portagens (inerente ao contrato renegociado). Em sentido contrário salienta-se, a não verificação no trimestre em análise, do fluxo financeiro, a favor do Concedente, da concessionária da Brisa, uma vez que se encontra pendente o recebimento correspondente ao 3.º e ao 4.º trimestre de 2018, tendo este valor sido recebido no período homólogo anterior (3 milhões de euros).

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/1T2018
Concessão Algarve	7 777	10%	6 950	12%
Concessão Beira Interior	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 482	6%	4 199	7%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 169	14%	10 977	2%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 015	5%	3 584	12%
Concessão Oeste	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 959	12%	9 276	7%
Concessão Grande Porto	9 421	12%	8 641	9%
Concessão Norte Litoral	9 610	12%	8 880	8%
Concessão Norte	17 269	21%	15 497	11%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	0%	2 820	-100%
Subconcessão Transmontana	358	0%	535	-33%
Subconcessão Douro Interior	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 643	4%	2 317	57%
Subconcessão Litoral Oeste	906	1%	784	16%
Subconcessão Baixo Tejo	2 358	3%	1 933	22%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	41	0%	150	-73%
<b>TOTAL</b>	<b>81 007</b>	<b>100%</b>	<b>76 542</b>	<b>6%</b>

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

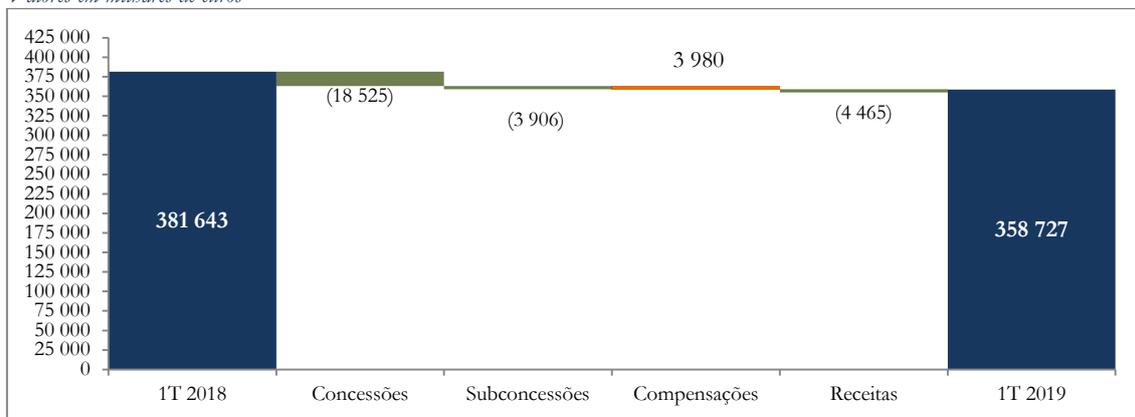
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/ *easytoll*).

#### 4.1.1.2.3. Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos

Tal como referido anteriormente, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias, no 1.º trimestre de 2019, cifraram-se em cerca de 358,7 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 22,9 milhões de euros face ao período homólogo de 2018, o qual é explicado, em grande medida, pela redução dos encargos incorridos ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias (*cf.* Gráfico 6 seguinte).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 1.º trimestre de 2018 e o 1.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros

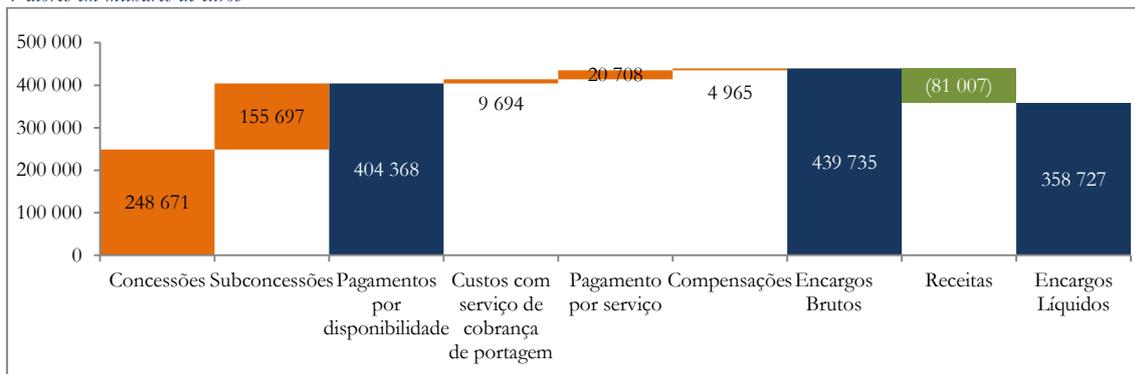


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 7 seguinte, 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 2019, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 92% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões<sup>11</sup> e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

<sup>11</sup> 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.

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e do Interior Norte, as quais representaram, no conjunto, cerca de 218,8 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 61% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

**Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto**

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/ 1T2018	2019P	% Execução
Concessão Algarve	14 142	4%	16 024	-12%	19 035	74%
Concessão Beira Interior	14 294	4%	26 392	-46%	85 766	17%
Concessão Interior Norte	29 125	8%	34 387	-15%	74 942	39%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	32 497	9%	34 259	-5%	103 043	32%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	1%	0	n.a.	- 927	-430%
Concessão Grande Lisboa	8 402	2%	7 447	13%	21 594	39%
Concessão Oeste	41	0%	0	n.a.	165	25%
Concessão Costa de Prata	11 286	3%	13 474	-16%	33 441	34%
Concessão Grande Porto	22 244	6%	26 301	-15%	85 231	26%
Concessão Norte Litoral	17 327	5%	17 144	1%	45 816	38%
Concessão Norte	36 235	10%	34 400	5%	92 120	39%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	9 436	0%
Concessão Litoral Centro	10	0%	12	-18%	9 906	0%
Concessão Brisa	0	0%	-2 820	100%	-5 459	0%
Subconcessão Transmontana	11 141	3%	15 065	-26%	56 082	20%
Subconcessão Douro Interior	32 641	9%	32 809	-1%	105 669	31%
Subconcessão Pinhal Interior	37 868	11%	46 240	-18%	136 741	28%
Subconcessão Litoral Oeste	50 412	14%	49 158	3%	145 942	35%
Subconcessão Baixo Tejo	23 487	7%	26 275	-11%	81 448	29%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	4%	5 195	162%	52 282	26%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	27 213	0%
Outros <sup>(1)</sup>	- 7	0%	- 119	94%	104	-7%
<b>TOTAL</b>	<b>358 727</b>	<b>100%</b>	<b>381 643</b>	<b>-6%</b>	<b>1 179 590</b>	<b>30%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes no Relatório do OE2019.

Nota: (1) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Conforme se pode constatar no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias foram, no 1.º trimestre de 2019, inferiores aos registados no período homólogo de 2018, essencialmente justificado, *por um lado*, pela redução dos encargos incorridos com as subconcessões da IP (*cf.* ponto 4.1.1.2.1.) e, *por outro lado*, pelo incremento registado ao nível das receitas obtidas com as parcerias em análise (*cf.* ponto 4.1.1.2.2.).

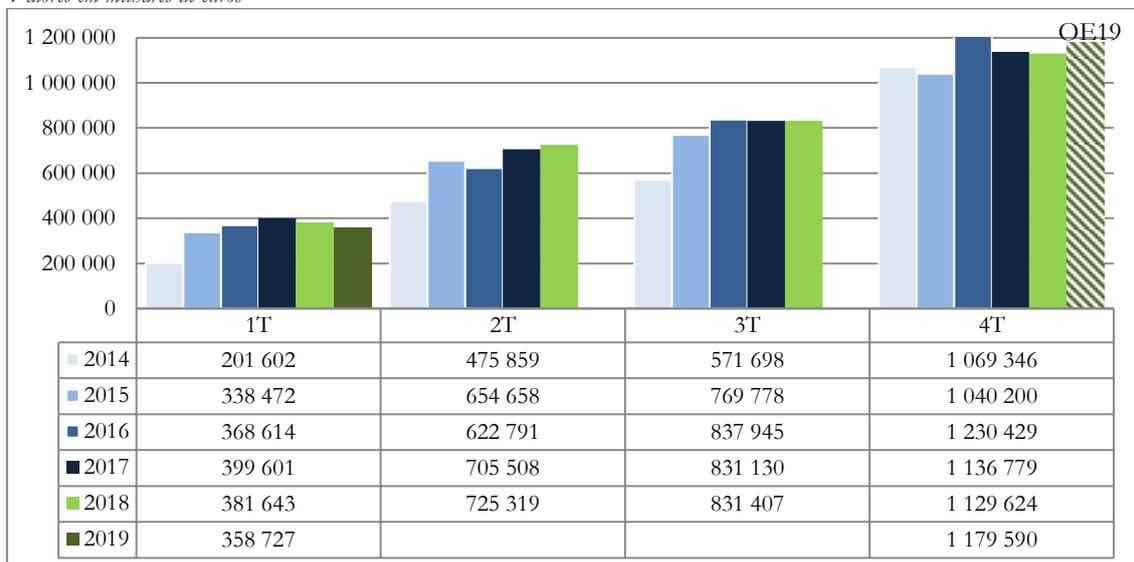
Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 30% do total previsto no Relatório do OE2019, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, do Norte, do Interior Norte, da Grande Lisboa e do Norte Litoral.

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 ao ano de 2018;
- (ii) Realização, no período em análise, dos pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade, através da retenção, pelas respetivas concessionárias, de receitas líquidas de portagem, prevista nos contratos de concessão; 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 sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2019.

- Notas:
- (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 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 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

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 sector público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração.

Conforme evidenciado no *Quadro 6* seguinte, no 1.º trimestre de 2019, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 18%, valor superior ao registado em 2018 (17%).

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, havendo, tipicamente, uma concentração adicional nos primeiros dos contratos, período durante o qual existe a necessidade de o parceiro privado servir a dívida) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro e, adicionalmente, com a projeção de um perfil crescente de evolução do tráfego (e respetivas receitas de portagem).

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Algarve, da Grande Lisboa, do Norte todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja taxa de cobertura dos encargos será nula até ao fim do prazo do contrato, em virtude de as receitas de portagem serem da titularidade da concessionária (muito embora tal estrutura contratual tenha contribuído para a redução dos encargos do Concedente com esta concessão), e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 13% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter 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 nem todas as infraestruturas serem portajadas ou, sendo-o, não o serem na totalidade.

## Quadro 6 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	21 919	7 777	14 142	35%
Concessão Beira Interior	14 294	0	14 294	0%
Concessão Interior Norte	33 607	4 482	29 125	13%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	43 666	11 169	32 497	26%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	3 991	0%
Concessão Grande Lisboa	12 418	4 015	8 402	32%
Concessão Oeste	41	0	41	0%
Concessão Costa de Prata	21 245	9 959	11 286	47%
Concessão Grande Porto	31 665	9 421	22 244	30%
Concessão Norte Litoral	26 937	9 610	17 327	36%
Concessão Norte	53 504	17 269	36 235	32%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	10	0	10	0%
Concessão Brisa	0	0	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 499	358	11 141	3%
Subconcessão Douro Interior	32 641	0	32 641	0%
Subconcessão Pinhal Interior	41 511	3 643	37 868	9%
Subconcessão Litoral Oeste	51 318	906	50 412	2%
Subconcessão Baixo Tejo	25 845	2 358	23 487	9%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	0	13 592	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	34	41	- 7	122%
<b>TOTAL</b>	<b>439 735</b>	<b>81 007</b>	<b>358 727</b>	<b>18%</b>

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

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

## 4.1.2. Sector Ferroviário

### 4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros

As três parcerias ferroviárias objeto da análise da UTAP apresentam, entre si, uma lógica distinta em termos de fluxos financeiros para o sector público.

A remuneração da MTS - Metro Transportes do Sul, S.A., 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, a concessionária 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 que se encontra contratualmente garantida, o que se tem traduzido na necessidade recorrente de o concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária.

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., concessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual devida (numa base mensal) é essencialmente constituída por uma componente fixa (que integra duas parcelas, cujos montantes se encontram definidos contratualmente) e por uma componente variável (que integra, igualmente, duas parcelas distintas, sendo que uma varia de acordo com o número de quilómetros realizados em serviço comercial, estando a segunda dependente do número de quilómetros percorridos na realização de atividades de ensaio)<sup>12</sup>.

No caso da Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da

---

<sup>12</sup> A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual<sup>13</sup> 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 sector 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 e do Metro do Porto).

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

No entanto, deverá 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 pedido<sup>14</sup>.

#### 4.1.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 7 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2019	Peso no Total (1T)	2T2018	Δ 1T2019/ 1T2018	2019P	% Execução
Concessão do MST	2 200	23%	2 224	-1%	8 616	26%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	7 392	77%	0	n.a.	45 640	16%
<b>TOTAL</b>	<b>9 592</b>	<b>100%</b>	<b>2 224</b>	<b>331%</b>	<b>54 255</b>	<b>18%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2019.

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 1.º trimestre de 2019, a cerca de 9,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano, a partir de 2012, inclusive (1 458 895,02€ em 2012 e 1 536 365,82€ em 2013, a preços dos respetivos anos, tendo os montantes a partir de então sido atualizados à taxa de inflação prevista no modelo financeiro, de 2%).

período homólogo anterior, em virtude do início da realização dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018.

Tal como evidenciado no *Quadro 7* anterior, dos 9,6 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário no 1.º trimestre de 2019, 7,4 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados no mês de dezembro de 2018 e de janeiro de 2019 –, respeitando os restantes 2,2 milhões de euros à concessão do MST – correspondendo os mesmos ao pagamento das compensações devidas em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente, sendo a quase manutenção do valor dos encargos explicada pelo efeito combinado da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista<sup>15</sup>, com a ligeira redução registada ao nível do montante da participação paga pelo Estado, face ao valor verificado no período homólogo anterior, devido ao facto de a mesma ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 3.º trimestre de 2018) ligeiramente 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 2017)<sup>16</sup>.

Através do *Gráfico 9* seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, até ao 1.º semestre de 2018, diziam maioritariamente respeito à concessão do MST. Como se pode constatar, no 3.º trimestre de 2018, com o início dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário.

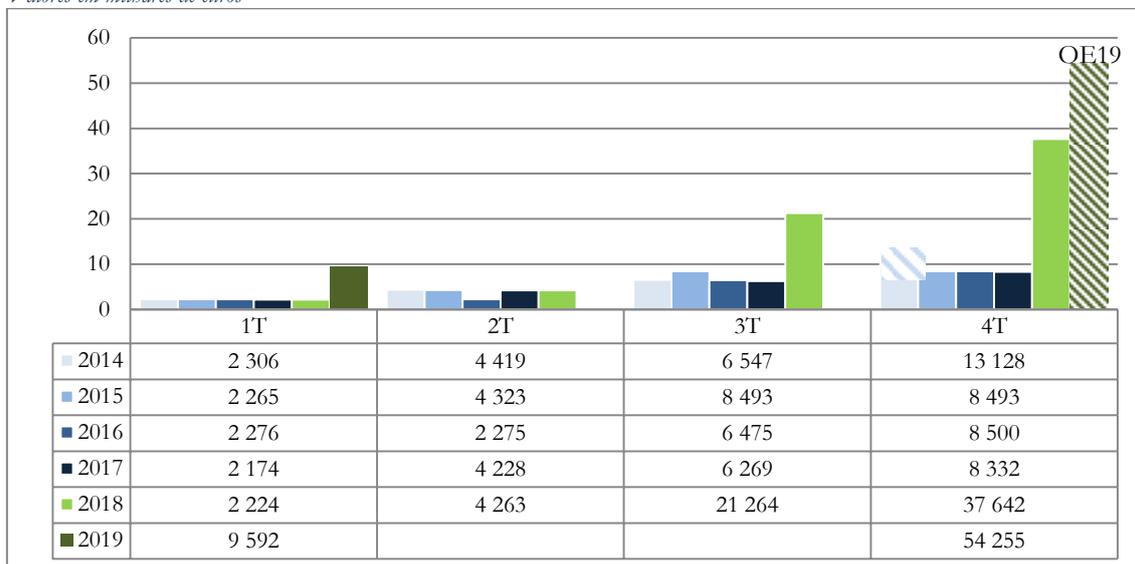
Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, a evolução dos valores registados até ao 1.º semestre de 2018, incorpora, por um lado, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, por outro lado, a volatilidade que, ao longo do período representado neste *Gráfico 9*, tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> Os pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2019 tiveram por base um tráfego real de 7 432 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 6 970 milhares de passageiros.km.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2019.

Nota: 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 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

### 4.1.3. Sector Aeroportuário

#### 4.1.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

No caso do sector aeroportuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012, e ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013.

Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, de atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, a partir do décimo primeiro ano da concessão, isto é, a partir de 2023, uma percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração.

Assim sendo, os fluxos financeiros futuros associados à ANA respeitam, apenas, a receitas, não estando contratualmente previstos quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária.

#### 4.1.3.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 1.º trimestre de 2019, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

#### 4.1.4. Sector da Saúde

##### 4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No sector 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 de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital (EG Edifício) e outro destinado à prestação dos serviços clínicos (EG Estabelecimento).

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

- *EG Estabelecimento*: os encargos do sector público (e, por inerência, a remuneração da entidade gestora) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente, o serviço de urgência) e do diferencial de despesa relativa a produtos farmacêuticos prescritos pela unidade hospitalar face à média de um grupo de referência (com sinal positivo ou negativo), sendo ainda objeto de deduções por falhas de desempenho, de serviço ou falhas específicas (definidas e aplicadas de acordo com o previsto contratualmente);
- *EG Edifício*: os encargos do sector público (e, bem assim, a remuneração da entidade gestora) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da entidade gestora no âmbito do definido contratualmente, quer 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.

4.1.4.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/1T2018	2019P	% Execução
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>105 256</b>	<b>91%</b>	<b>83 691</b>	<b>26%</b>	<b>376 641</b>	<b>28%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	89 315	77%	82 050	9%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	0	0%	1 146	-100%		
Protocolos/outros <sup>(3)</sup>	15 941	14%	495	3118%		
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>10 720</b>	<b>9%</b>	<b>13 835</b>	<b>-23%</b>	<b>48 689</b>	<b>22%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	10 720	9%	13 835	-23%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	0	0%	0	n.a.		
<b>Encargos Totais</b>	<b>115 976</b>	<b>100%</b>	<b>97 526</b>	<b>19%</b>	<b>425 329</b>	<b>27%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

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: (i) ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais no Hospital de Braga, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, (ii) os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015 e (iii) à sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla no Hospital de Braga (referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018).

No 1.º trimestre de 2019, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 116 milhões de euros, representando um acréscimo, de cerca de 19%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, pelo aumento dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 26%), o qual foi parcialmente compensado pelo decréscimo registado ao nível dos encargos com as EG Edifício (de aproximadamente 23%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, é explicada, pelos seguintes fatores:

- (i) Pelo pagamento, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018 (+13,5M€);
- (ii) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, a cada uma das EG Estabelecimento, no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior,

ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função do aumento da produção hospitalar acordada para 2019 (+4,6M€);

- (iii) Pela realização, no trimestre em análise, do pagamento, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA, sem paralelo no trimestre homólogo anterior (dado que os duodécimos relativos ao 1.º trimestre de 2018 foram pagos no 2.º trimestre de 2018) (+2,4M€);
- (i) Pelo maior montante dos pagamentos realizados, no 1.º trimestre de 2019, face ao período homólogo anterior, às EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais e de Braga, relacionados com a regularização do valor dos duodécimos devidos no 1.º trimestre de 2018, na sequência da respetiva atualização em função da produção acordada para 2018 (dado que os acertos aos duodécimos relativos ao 1.º trimestre de 2018 foram pagos no 2.º trimestre de 2018) (+1,7M€); e
- (ii) Pelo maior pagamento, no trimestre em apreço, face ao 1.º trimestre de 2018, à EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelos seguintes fatores:

- (i) Pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento de acerto de reconciliação, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, o qual foi parcialmente pago no 1.º trimestre de 2018, relativo à atividade de 2016 (-1,2M€); e
- (i) Pela não verificação, no trimestre em análise, dos pagamentos, efetuados, no 1.º trimestre de 2018, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (-0,4M€), do diagnóstico pré-natal (-0,4M€) e da IGV (-0,2M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução (de 23%) registada deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Braga, no montante de cerca de 3,3 milhões de euros.

Tal como evidenciado no *Quadro 8* anterior, cerca de 14% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no trimestre em análise, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os já referidos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito da sentença do tribunal

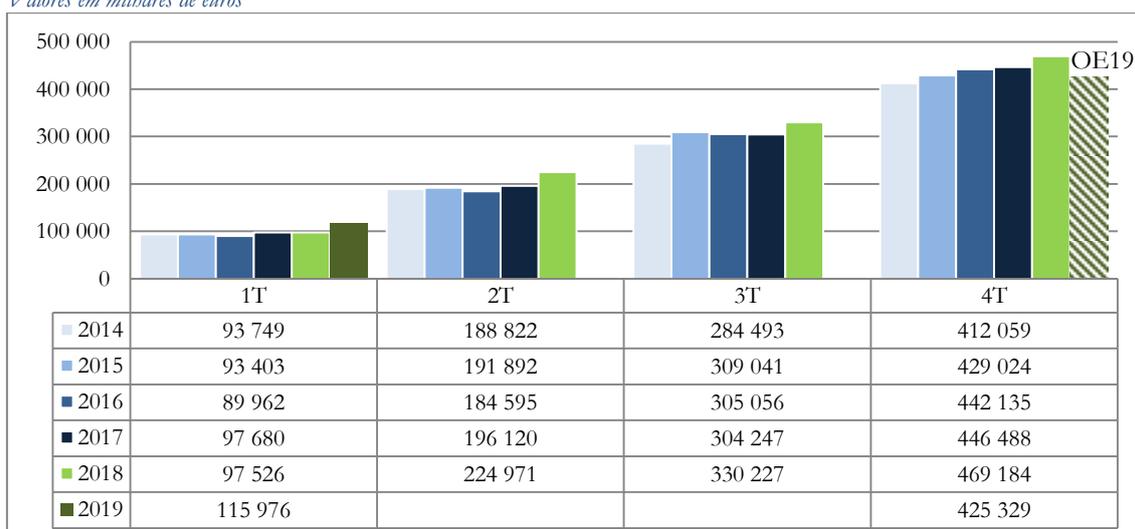
arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, no valor de 13,5 milhões de euros, e ao protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de cerca de 2,5 milhões de euros. O referido protocolo é sujeito a um processo de renegociação anual e uma vez que não tem enquadramento direto nos contratos de gestão, é submetido 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 sector da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim, na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

No *Gráfico 10* seguinte são apresentados os encargos acumulados por trimestre, através do qual é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento.

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

O *Quadro 9* seguinte apresenta a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º trimestre de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um acréscimo, de cerca de 4,9 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, essencialmente explicado pelo efeito combinado **(i)** do pagamento, no trimestre em apreço, dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA à respetiva EG Estabelecimento, tendo o pagamento referente ao trimestre homólogo apenas sido efetuado no 2.º trimestre de 2018 (+2,4M€), com **(ii)** o aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+1,3M€).
- No Hospital de Braga, verificou-se um incremento, de aproximadamente 11,8 milhões de euros, face ao valor registado no período homólogo de 2018, essencialmente explicado pelo efeito combinado **(i)** do pagamento, de cerca de 13,5 milhões de euros, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018, **(ii)** do aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+1,4M€), com **(iii)** a realização de um pagamento de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€). Estes efeitos foram parcialmente compensados **(i)** pelo decréscimo verificado, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício (-3,3M€) e **(ii)** pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento de acerto de reconciliação, à EG Estabelecimento, o qual foi parcialmente pago no 1.º trimestre de 2018, relativo à atividade de 2016 (-1,2M€).
- Relativamente ao Hospital de Loures, foi registado um aumento dos respetivos encargos, no valor de cerca de 1,2 milhões de euros, quando comparado com o 1.º trimestre de 2018, em virtude, sobretudo, do aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada, para 2019.
- Por último, registou-se, no Hospital de Vila Franca de Xira, um acréscimo, de cerca de 0,6 milhões de euros, dos respetivos encargos globais, face ao verificado no período homólogo de 2018, o qual é explicado pelo efeito combinado do aumento

dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada, para 2019 (+0,8M€) com a diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à respetiva EG Edifício (-0,4M€).

Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

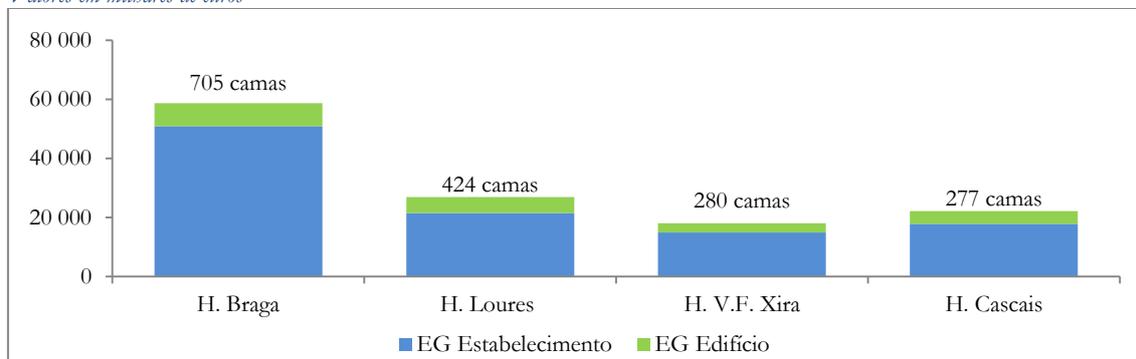
PPP Saúde	1T2019	Peso no Total (1T)	1T2018	Δ 1T2019/ 1T2018	2019P	% Execução
<b>H. Cascais</b>	<b>20 438</b>	<b>18%</b>	<b>15 496</b>	<b>32%</b>	<b>96 365</b>	<b>21%</b>
EG Estabelecimento	17 884	15%	13 303	34%	85 237	21%
EG Edifício	2 554	2%	2 193	16%	11 129	23%
<b>H. Braga</b>	<b>53 992</b>	<b>47%</b>	<b>42 222</b>	<b>28%</b>	<b>133 394</b>	<b>40%</b>
EG Estabelecimento	50 945	44%	35 875	42%	118 424	43%
EG Edifício	3 047	3%	6 346	-52%	14 971	20%
<b>H. Loures</b>	<b>24 737</b>	<b>21%</b>	<b>23 562</b>	<b>5%</b>	<b>114 337</b>	<b>22%</b>
EG Estabelecimento	21 511	19%	20 360	6%	100 234	21%
EG Edifício	3 226	3%	3 201	1%	14 103	23%
<b>H. VFXira</b>	<b>16 809</b>	<b>14%</b>	<b>16 246</b>	<b>3%</b>	<b>81 233</b>	<b>21%</b>
EG Estabelecimento	14 917	13%	14 152	5%	72 747	21%
EG Edifício	1 892	2%	2 094	-10%	8 486	22%
<b>TOTAL</b>	<b>115 976</b>	<b>100%</b>	<b>97 526</b>	<b>19%</b>	<b>425 329</b>	<b>27%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>105 256</b>	<b>91%</b>	<b>83 691</b>	<b>26%</b>	<b>376 641</b>	<b>28%</b>
<b>Edifícios</b>	<b>10 720</b>	<b>9%</b>	<b>13 835</b>	<b>-23%</b>	<b>48 689</b>	<b>22%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, por cerca de 47% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Loures, com um peso relativo de 21%, e os Hospitais de Cascais e de Vila Franca de Xira, com pesos relativos de 18% e de 14%, respetivamente (*cf.* Quadro 9 anterior e Gráfico 11 seguinte).

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1º trimestre de 2019, por hospital

Valores em milhares de euros



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

#### 4.1.5. Sector da Segurança

##### 4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No sector 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 podem exceder 8,68% da remuneração total.

##### 4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 10 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 1.º trimestre de 2019 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2019	1T2018	$\Delta$ 1T2019/ 1T2018	2019P	% Execução
Concessão SIRESP	9 254	9 967	-7%	32 835	28%

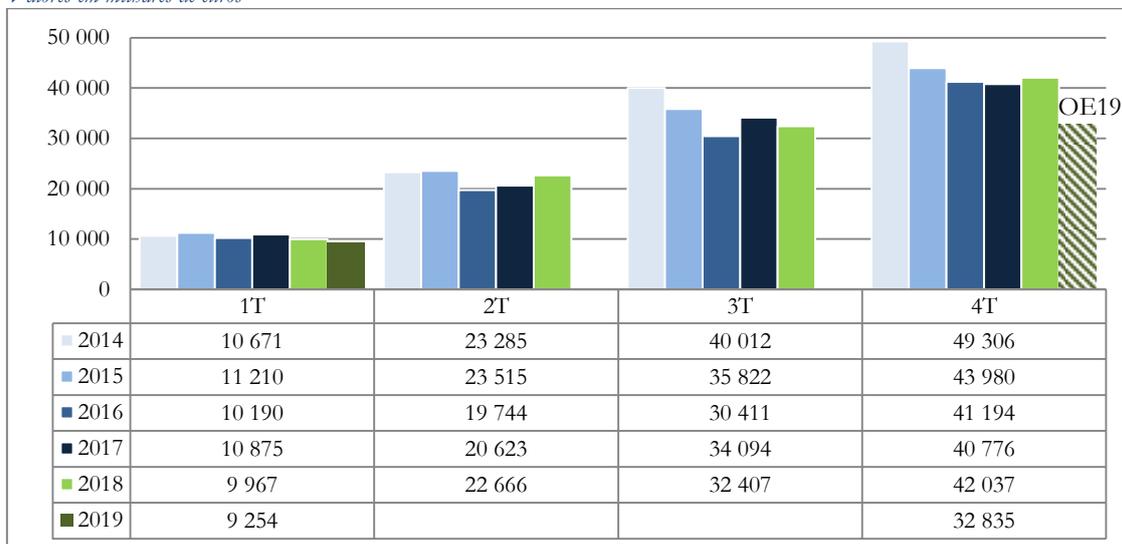
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2019.

No 1.º trimestre de 2019, os encargos globais do sector público com o SIRESP ascenderam a cerca de 9,3 milhões de euros, representando um decréscimo, de aproximadamente 7%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, maioritariamente, pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

Apresentam-se, no *Gráfico 12* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no sector da segurança, os quais dizem respeito, exclusivamente, à parceria do SIRESP.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2019.

- Nota:
- (1) Em 2018, foram pagos 42,0 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 3% face ao ano anterior, o qual é justificado pelo facto de em 2018 ter sido liquidado um maior número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora (respeitantes aos serviços prestados entre novembro de 2017 e novembro de 2018) do que em 2017 (ano em que foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre novembro de 2016 e outubro de 2017).
  - (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados, em cada ano, com esta parceria (*cf.* Gráfico 12 anterior), é explicado, em grande medida, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos diferentes períodos, 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 instalada, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

## 5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2019, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2019, atingem o montante de 1 692 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (70%) e com as PPP da saúde (25%).

No *Quadro 11* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2019, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2018.

De notar que, comparativamente com o previsto para exercícios anteriores, o universo considerado para efeitos do Relatório do OE2019 incorpora 3 parcerias adicionais: (i) os Contratos de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e (ii) o Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

*Valores em milhões de euros*

Sectores	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Rodoviário</b>	<b>1 130</b>	<b>1 180</b>	<b>1 097</b>	<b>1 081</b>	<b>1 055</b>	<b>852</b>	<b>794</b>	<b>653</b>	<b>493</b>	<b>412</b>	<b>336</b>	<b>239</b>	<b>281</b>	<b>316</b>	<b>209</b>
encargos brutos	1 488	1 518	1 444	1 435	1 446	1 275	1 223	1 089	963	872	804	714	623	537	365
receitas	358	338	347	354	391	423	430	437	470	460	468	475	341	221	156
<b>Ferroviário</b>	<b>38</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>9</b>						
<b>Saúde</b>	<b>469</b>	<b>425</b>	<b>302</b>	<b>178</b>	<b>55</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>35</b>
<b>Segurança</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Aeroportuário</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>-9</b>	<b>-9</b>	<b>-9</b>	<b>-10</b>	<b>-20</b>	<b>-20</b>	<b>-21</b>	<b>-21</b>	<b>-22</b>
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	0	9	9	9	9	10	20	20	21	21	22
<b>Total</b>	<b>1 678</b>	<b>1 692</b>	<b>1 485</b>	<b>1 332</b>	<b>1 165</b>	<b>936</b>	<b>880</b>	<b>712</b>	<b>530</b>	<b>447</b>	<b>362</b>	<b>267</b>	<b>310</b>	<b>341</b>	<b>232</b>

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
<b>Rodoviário</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>80</b>	<b>90</b>	<b>88</b>	<b>93</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>0</b>						
encargos brutos	293	281	220	178	162	168	43	10	0	0	0	0	0	0	0
receitas	132	136	140	88	74	75	29	6	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ferroviário</b>	<b>0</b>														
<b>Saúde</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>														
<b>Aeroportuário</b>	<b>-33</b>	<b>-33</b>	<b>-34</b>	<b>-34</b>	<b>-35</b>	<b>-47</b>	<b>-48</b>	<b>-48</b>	<b>-49</b>	<b>-50</b>	<b>-63</b>	<b>-64</b>	<b>-65</b>	<b>-66</b>	<b>-67</b>
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	33	33	34	34	35	47	48	48	49	50	63	64	65	66	67
<b>Total</b>	<b>162</b>	<b>144</b>	<b>78</b>	<b>87</b>	<b>84</b>	<b>74</b>	<b>-12</b>	<b>-37</b>	<b>-46</b>	<b>-50</b>	<b>-63</b>	<b>-64</b>	<b>-65</b>	<b>-66</b>	<b>-67</b>

Sectores	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
<b>Rodoviário</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ferroviário</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Aeroportuário</b>	<b>- 68</b>	<b>- 69</b>	<b>- 71</b>	<b>- 72</b>	<b>- 72</b>	<b>- 147</b>	<b>- 149</b>	<b>- 151</b>	<b>- 153</b>	<b>- 155</b>	<b>- 157</b>	<b>- 159</b>	<b>- 161</b>	<b>- 163</b>	<b>- 165</b>
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	68	69	71	72	72	147	149	151	153	155	157	159	161	163	165
<b>Total</b>	<b>- 68</b>	<b>- 69</b>	<b>- 71</b>	<b>- 72</b>	<b>- 72</b>	<b>- 147</b>	<b>- 149</b>	<b>- 151</b>	<b>- 153</b>	<b>- 155</b>	<b>- 157</b>	<b>- 159</b>	<b>- 161</b>	<b>- 163</b>	<b>- 165</b>

*Fonte:* UTAP, a partir de dados da responsabilidade das entidades gestoras das PPP.

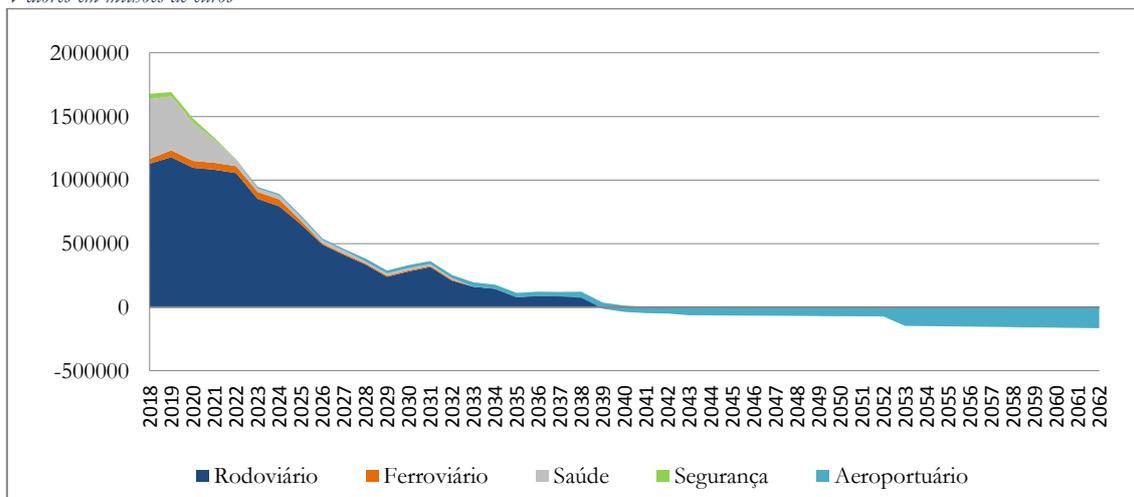
*Nota:* Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector 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 dos respetivos contratos alterados, sujeito naturalmente à conclusão e efetivação, nos termos previstos, dos respetivos processos negociais.

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

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 das PPP.

*Nota:* Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

## 6. Anexo

### Quadro 12 – Identificação das PPP por sector

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ <sup>(1)</sup>	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 <sup>(2)</sup>	861	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 <sup>(3)</sup>	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	588	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 930 <sup>(4)</sup>	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 <sup>(5)</sup>	592	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	640	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 <sup>(3)</sup>	401	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	699	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 <sup>(3)</sup>	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	338	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 <sup>(3)</sup>	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 <sup>(3)</sup>	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	621	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	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	95	-
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 (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	389	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	22	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67

Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 <sup>(6)</sup>	326
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 <sup>(7)</sup>	

Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	41	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 2 <sup>(8)</sup>	38	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	32	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	22	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Segurança	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Estações base instaladas
SIRESP	SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	128	546

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2018, 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) A concessão termina no último dia do mês seguinte àquele em que se verificarem, cumulativamente, as seguintes condições:
  - a) pagamento integral dos contratos de financiamento; e b) volume de tráfego total acumulado de 2,25 milhões de veículos. Todavia, a concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos.
- (3) 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.
- (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
- (5) 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).
- (6) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
- (7) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.
- (8) Foi celebrado, no terceiro trimestre de 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resulta a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorra primeiro. Foi ainda acautelada a prorrogação do contrato para o ano de 2021, que apenas ocorrerá mediante declaração do parceiro público e caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato em 1 de janeiro de 2021. Neste cenário, manter-se-á o atual contrato até à referida produção de efeitos do novo contrato, ou até 31 de dezembro de 2021, consoante o que ocorrer primeiro.