



Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre de 2016

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	7
2. Universo das PPP	10
3. Factos relevantes.....	11
3.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	11
3.2 Abertura do Túnel do Marão ao tráfego.....	11
3.3 Término dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente às EG Estabelecimento.....	11
3.4 Resolução de Litígios.....	12
3.4.1 Auto-Estrada do Marão, S.A.	12
3.4.2 Brisal – Auto-Estradas do Litoral Centro, S.A.	13
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	14
4.1 Síntese do trimestre	14
4.2 Síntese do 1.º semestre de 2016.....	16
4.3 Análise Setorial dos fluxos financeiros	19
4.3.1 Setor Rodoviário.....	19
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	19
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	22
4.3.1.2.1 Encargos brutos	27
4.3.1.2.2 Receitas de portagem.....	29
4.3.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos	31
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	33
4.3.2 Setor Ferroviário.....	39
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	39
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	40
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	40
4.3.3 Setor da Saúde.....	42
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	42
4.3.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	43
4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	46
4.3.4 Setor da Segurança.....	52
4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	52
4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	52
4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	53
5. Projeções de encargos globais.....	55
6. Anexos	57

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP, por setor, no 2.º trimestre de 2016 e no 1.º semestre de 2016 – respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	8
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 2.º trimestre 2016 – respetiva variação homóloga	14
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	16
Quadro 4 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	22
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	26
Quadro 6 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	28
Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 1.º semestre de 2016	32
Quadro 9 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	33
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	37
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	40
Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	40
Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	43
Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	44
Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	46
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	49
Quadro 17 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	52
Quadro 18 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	53
Quadro 19 – Encargos plurianuais	55
Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por setor.....	57

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2016)	10
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores	10
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período de 2012 a 2016.....	18
Gráfico 4 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do setor rodoviário entre o 2.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2016.....	24
Gráfico 5 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2016.....	25
Gráfico 6 – Evolução trimestral das receitas no setor rodoviário	29
Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016.....	38
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2012 a 2016.....	41
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período de 2012 a 2016.....	48
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 1.º semestre de 2016 por hospital	51
Gráfico 11 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período de 2012 a 2016	54
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	56

Siglas

2T 2015	2.º Trimestre de 2015
2T 2016	2.º Trimestre de 2016
2016P	Previsão para 2016, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2016
Δ AC 2016/AC 2015	Varição ocorrida entre o primeiro semestre de 2016 e o primeiro semestre de 2015
Δ 2T 2016/2T 2015	Varição ocorrida entre o segundo trimestre de 2016 e o segundo trimestre de 2015
AC 2016	Valor acumulado do primeiro semestre de 2016
AC 2015	Valor acumulado do primeiro semestre de 2015
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
ARS Norte	Administração Regional de Saúde do Norte
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento do Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido

Notas metodológicas

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

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

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

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP¹, relativo ao 2.º trimestre de 2016.

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

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destaca-se: **(i)** a manutenção do processo de renegociação das subconcessões do Douro Interior, do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e da Transmontana, continuando pendente a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral; **(ii)** a constituição de uma equipa de projeto para avaliação das opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos de gestão, na parte referente às entidades gestoras dos serviços clínicos, dos Hospitais de Cascais e de Braga (cuja caducidade se verificará, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019); e **(iii)** a abertura do Túnel do Marão ao tráfego, durante o mês de maio.

No que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro setores de atividade distintos: rodoviário, ferroviário, saúde e segurança –, não se verificou, no período analisado, qualquer alteração comparativamente ao período homólogo anterior.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o setor rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP – com 21 parcerias –, de investimento acumulado – 93% – e até mesmo de encargos líquidos – 71% dos valores globais de encargos líquidos do 2.º trimestre de 2016 (75% em termos acumulados nos primeiros seis meses do ano) –, seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo decréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores do 2.º trimestre de 2016 (e do 1.º semestre), com os do período homólogo.

Com efeito, no 2.º trimestre de 2016, e quando comparados os dados deste período com os do período homólogo anterior, verifica-se um decréscimo de 17% dos encargos líquidos do setor público com as PPP, permitido pela redução dos encargos registada nos quatro setores de atividade em que as parcerias se inserem, destacando-se, sobretudo, os casos do setor rodoviário e do setor da segurança, onde se registaram decréscimos da ordem dos 20% e dos 22%, respetivamente.

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

No que diz respeito aos encargos líquidos com as PPP rodoviárias, a redução de 20%, verificada no 2.º trimestre de 2016, por comparação com idêntico período de 2015, foi permitida pela diminuição generalizada, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias – com destaque para os pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, na sequência da redução, entre 2015 e 2016, da tarifa de disponibilidade contratualmente estipulada –, e às subconcessionárias – resultado da dilação, para o mês seguinte, dos pagamentos devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo –, como ao nível dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão (na sequência do fim das respetivas obras).

No setor da segurança, o decréscimo dos encargos foi permitido, sobretudo, pelo efeito do acerto de contas, realizado no semestre em apreço, a favor do parceiro público, na sequência da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, em março de 2016, o qual previa a existência de poupanças para o erário público com efeitos a partir de janeiro de 2015.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP, por setor, no 2.º trimestre de 2016 e no 1.º semestre de 2016 – respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Ferrovíárias	2.276	-1	0%	2.059	-100%
Segurança	10.190	9.554	3%	12.304	-22%
Saúde	89.962	94.633	26%	98.489	-4%
Rodoviárias	366.709	254.001	71%	316.186	-20%
TOTAL	469.137	358.187	100%	429.039	-17%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	471.042	358.364		404.040	-11%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2016	Peso no Total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Ferrovíárias	2.275	0%	4.323	-47%	8.540	27%
Segurança	19.744	2%	23.515	-16%	48.861	40%
Saúde	184.595	22%	191.873	-4%	426.197	43%
Rodoviárias	620.710	75%	654.658	-5%	1.206.488	51%
TOTAL	827.324	100%	874.369	-5%	1.690.087	49%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	829.405		848.566	-2%	1.709.085	49%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: ⁽¹⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Quando analisados os valores referentes ao 1.º semestre de 2016 constata-se que, efetivamente, os encargos líquidos do setor público com as PPP também registaram um decréscimo (de 5%), face ao período homólogo de 2015, cifrando-se em 827 milhões de euros, e representando um nível de execução de 49% face ao previsto no Relatório do OE2016.

Para a redução global dos encargos líquidos verificada no 1.º semestre de 2016 afigurou-se determinante a diminuição registada pelo setor rodoviário, ainda que os restantes setores de atividade onde se inserem as PPP tenham registado idêntica evolução.

No caso do setor rodoviário, a origem desta evolução encontra-se, essencialmente, na redução dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão – na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos no decurso do 2.º trimestre de 2016 –, e na dilação, para o mês seguinte, dos pagamentos devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo (facto que, naturalmente, afeta a comparabilidade dos valores do semestre em análise face aos do respetivo período homólogo anterior). A contribuir, também, de forma expressiva, para a redução dos encargos registados com as PPP do setor rodoviário no 1.º semestre de 2016, encontra-se a diminuição significativa dos encargos com a concessão da Beira Interior, justificada, essencialmente, pelos acertos de contas realizados no 1.º trimestre de 2016, a favor da IP, na sequência da entrada em vigor, no final de 2015, do respetivo contrato de concessão alterado.

No que respeita ao setor da saúde, o decréscimo dos encargos líquidos verificado no 1.º semestre de 2016, comparativamente com o período homólogo anterior, resulta essencialmente dos menores encargos incorridos pelo parceiro público com as EG Estabelecimento dos hospitais de Braga e de Cascais, designadamente no que respeita a pagamentos ao abrigo de protocolos/outros acordos e a pagamentos de reconciliação efetuados.

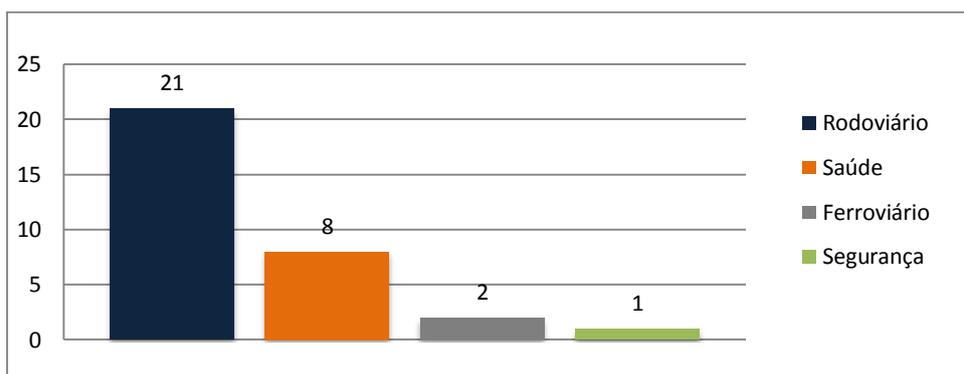
No caso do setor ferroviário, a diminuição dos encargos líquidos no semestre em apreço encontra-se diretamente relacionada com a menor disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos das faturas trimestrais por parte do Estado Português.

Por fim, e no que respeita ao setor da segurança, o decréscimo dos encargos foi permitido, tal como referido, pelo efeito do acerto de contas, realizado a favor do parceiro público, na sequência da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 30 de junho de 2016, incorpora 32 parcerias que integram os setores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2015, da ordem dos 14.505 milhares de euros. O setor rodoviário assume-se como o setor com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da IP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito).

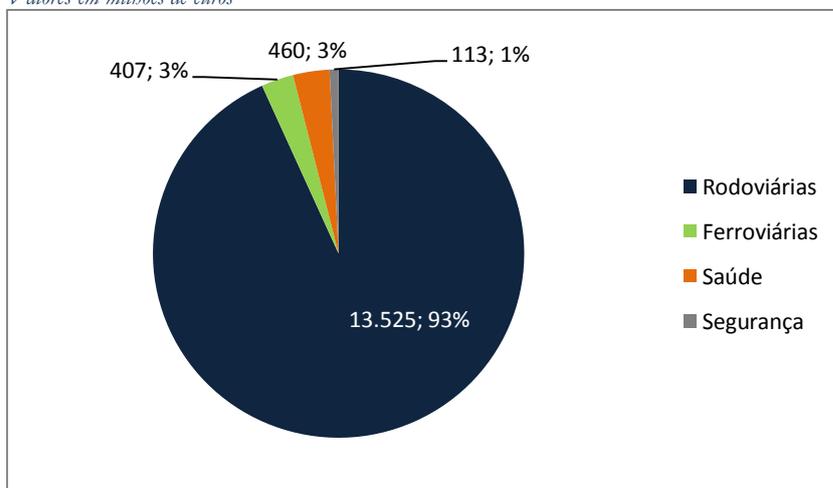
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2016)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

Durante o 2.º trimestre de 2016, foi dada continuidade ao processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias, iniciado para dar cumprimento ao compromisso assumido pelo Governo Português no âmbito do PAEF, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público.

Neste sentido, no trimestre em apreço, mantiveram-se em curso as negociações com o parceiro privado com o qual ainda não houve acordo financeiro (subconcessionária do Douro Interior) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e da Transmontana, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras.

3.2 Abertura do Túnel do Marão ao tráfego

A 8 de maio de 2016 ocorreu a abertura ao tráfego do Túnel do Marão, o maior túnel rodoviário da península ibérica, que atravessa a Serra do Marão, com uma extensão de cerca de 6 quilómetros e com a qual ficam concluídos o Empreendimento do Marão (A4 - Amarante/Vila Real) e a autoestrada de ligação entre o Porto e Bragança. A conclusão desta infraestrutura permite a diminuição dos tempos de percurso entre o Porto e Bragança, Lisboa e Bragança e entre Amarante e Vila Real, e deverá contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária.

3.3 Término dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente às EG Estabelecimento

Em junho de 2016² foi constituída uma equipa de projeto para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos de gestão, na parte referente às entidades gestoras dos estabelecimentos, dos Hospitais de Cascais e de Braga, cuja caducidade se verificará, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019.

Nos termos e para os efeitos do respetivo despacho de constituição, a equipa de projeto deverá identificar e avaliar tecnicamente os diferentes modelos passíveis de ser adotados para garantir a continuidade da prestação dos cuidados após o término desses contratos e propor, em relatório fundamentado, às tutelas da saúde e das finanças, para efeitos de tomada de uma decisão política intercalar a esse respeito, aquele que, do ponto de vista

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

técnico, jurídico e económico-financeiro, deve ser o modelo a adotar com vista à melhor prossecução do interesse público. Na sequência da decisão política intercalar que seja tomada, para cada um dos Hospitais de Cascais e de Braga, a equipa de projeto será responsável pelo desenvolvimento de todas as fases, ações e procedimentos necessários à implementação do modelo escolhido.

3.4 Resolução de Litígios

3.4.1 Auto-Estrada do Marão, S.A.

A concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral, o que sucedeu a 16 de novembro de 2012, e apresentou um pedido de resolução do contrato de concessão, com fundamento na alegada impossibilidade do seu cumprimento, por força de diversas vicissitudes que se verificaram durante a sua execução³. A concessionária peticionou ainda a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por si realizadas, por enriquecimento sem causa.

Entretanto, o Estado⁴ decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento.

No dia 8 de junho de 2015, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral, nos termos do qual julgou a ação parcialmente procedente ao considerar que não existia responsabilidade de nenhuma das partes na frustração do contrato, verificando-se um caso de impossibilidade objetiva. Consequentemente, o Tribunal determinou que ao Estado apenas incumbiria compensar a concessionária pelo valor do edificado recebido, devendo para tal ser aferido qual foi o enriquecimento do Estado, e efetuada a restituição do respetivo montante à concessionária.

Nessa sequência, no dia 15 de dezembro de 2015, o Tribunal Arbitral proferiu acórdão de liquidação, tendo quantificado a obrigação de restituição, a cargo do Estado Português e a favor da concessionária, em 46,9 milhões de euros (acrescida de juros), montante que o Estado reclamou, mas que se manteve na versão final do acórdão de liquidação que foi notificado às partes em 29 de janeiro de 2016. Simultaneamente à reclamação junto do Tribunal Arbitral, o Estado interpôs recurso para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão do Tribunal Arbitral, através da qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão. Não obstante, o Tribunal Arbitral decidiu prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso, que se aguarda.

³ Tais como a suspensão das obras, decretada por razões ambientais, e a suspensão dos desembolsos pelos bancos financiadores, o que alegadamente impossibilitou a execução do contrato por falta de financiamento.

⁴ Através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013.

Já em abril de 2016, a concessionária interpôs também recurso junto do Tribunal Central Administrativo Sul, solicitando a declaração de nulidade do acórdão arbitral mencionado *supra*, aguardando-se a respetiva decisão.

3.4.2 Brisal – Auto-Estradas do Litoral Centro, S.A.

Na sequência do pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, no montante de 1.022 milhões de euros, relativamente à quebra de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão⁵, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral no dia 15 de abril de 2015, nos termos do qual o Tribunal decidiu condenar o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,149 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,573 milhões de euros a pagar em dezembro de cada ano até ao termo do contrato de concessão, entre outras decisões⁶.

O Estado Português entendeu existir nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o Concedente no pagamento anual de 6,573 milhões de euros, pelo que deu entrada no Tribunal Central Administrativo Sul, em 12 de junho de 2015, ação visando a declaração de nulidade parcial do acórdão arbitral, relativamente à qual foi apresentada contestação pela concessionária.

No final de março de 2016, o Tribunal Central Administrativo Sul negou provimento à ação intentada pelo Estado, tendo desta decisão sido interposto recurso pelo Estado para o Supremo Tribunal Administrativo, do qual se aguarda decisão.

⁵ Tendo a quebra de tráfego sido alegadamente motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa de Prata e respeitando os custos introduzidos à TRIR – Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias – e à Taxa SIEV – Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A..

⁶ O Estado foi ainda condenado: (i) a devolver 109,6 milhares de euros relativos aos pagamentos efetuados pela Brisal a título de TRIR e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título, até ao termo do contrato de concessão; e (ii) a devolver 10,4 milhares de euros pelas taxas SIEV pagas pela concessionária e a devolver, no futuro e enquanto não houver prestação efetiva do serviço público, as quantias que venham a ser pagas por esta. Note-se, ainda, que o Tribunal determinou que o caso base deverá passar a refletir a reposição descrita *supra*, devendo a compensação decorrente da introdução de portagens na Costa de Prata ser contabilizada no VAL das mesmas, para efeitos de determinação do prazo da Concessão, nos termos previstos no contrato de concessão.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do trimestre

No 2.º trimestre de 2016, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP cifrou-se em 358 milhões de euros, montante que representa um decréscimo de 17% face ao período homólogo de 2015. Sublinhe-se que a tendência de decréscimo registada ao nível dos encargos líquidos do setor público foi transversal a todos os setores onde se inserem as PPP.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 2.º trimestre 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Ferrovíarias	2.276	-1	0%	2.059	-100%
Segurança	10.190	9.554	3%	12.304	-22%
Saúde	89.962	94.633	26%	98.489	-4%
Infraestruturas	17.481	17.481	5%	18.002	-3%
Estabelecimento	72.481	77.152	22%	80.487	-4%
<i>Pag. Contratuais</i>	69.766	71.386	20%	70.526	1%
<i>Pag. Protocolos</i>	2.716	2.619	1%	4.133	-37%
<i>Pag. Reconciliação</i>	0	3.147	1%	5.828	-46%
Rodoviárias	366.709	254.001	71%	316.186	-20%
Subconcessões	164.517	98.702	28%	109.453	-10%
Concessões	198.922	151.307	42%	177.479	-15%
Túnel do Marão	3.270	3.992	1%	29.254	-86%
Total dos encargos	441.866	335.105	94%	397.976	-16%
<i>Pag. Disponibilidade ⁽¹⁾</i>	420.779	310.735	87%	345.434	-10%
<i>Custos de Cobrança</i>	7.250	9.192	3%	11.546	-20%
<i>Pag. Serviço</i>	10.567	6.316	2%	9.227	-32%
<i>Compensações ⁽²⁾</i>	0	4.073	1%	2.515	62%
Túnel do Marão	3.270	4.789	1%	29.254	-84%
Total das Receitas	75.158	81.104	23%	81.790	-1%
TOTAL	469.137	358.187	100%	429.039	-17%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽³⁾	471.042	358.364		404.040	-11%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: ⁽¹⁾ Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados (os contratos de concessão alterados destas concessionárias entraram em vigor no final de 2015, passando, a partir de então, a remuneração das mesmas a ser constituída nos termos melhor descritos no ponto "4.3.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros").

⁽²⁾ Inclui os pagamentos efetuados, em 2015, às concessionárias do Litoral Centro (2,0 milhões de euros) e do Oeste (474 milhares de euros), os reembolsos da TRIR efetuados, em 2016, às concessionárias do Norte Litoral, do Interior Norte e do Oeste, no âmbito da execução de sentenças arbitrais, e ainda as compensações pagas à Lusoponte, em 2016, no montante de 3,9 milhões de euros.

⁽³⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No que diz respeito aos encargos líquidos com as PPP rodoviárias, a redução de 20% verificada no 2.º trimestre de 2016, por comparação com idêntico período de 2015, foi permitida pela diminuição generalizada, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias – com destaque para os pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, na sequência da redução, entre 2015 e 2016, da tarifa de disponibilidade contratualmente estipulada –, e às subconcessionárias – resultado da dilação, para o mês seguinte, dos pagamentos devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo –, como ao nível dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão.

No caso das parcerias da saúde, os respetivos encargos líquidos registaram, no 2.º trimestre de 2016, um decréscimo de 4% comparativamente com o período homólogo anterior, reflexo, sobretudo, dos menores montantes de pagamentos realizados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga e de Cascais pela entidade pública contratante, designadamente, ao abrigo de protocolos/outros acordos e de pagamentos de reconciliação.

Relativamente ao setor da segurança, o decréscimo, de 22%, dos encargos globais do setor público, verificado no 2.º trimestre de 2016, justifica-se pelo acerto de contas realizado a favor do parceiro público, na sequência da produção de efeitos (em março de 2016) do aditamento ao contrato SIRESP.

No 2.º trimestre de 2016, e no que concerne ao setor ferroviário, importa referir que os fluxos financeiros do setor público respeitaram apenas a juros de mora pagos à MTS e a uma penalidade paga pela Fertagus ao parceiro público, o que, naturalmente, afeta a comparabilidade dos dados face ao período homólogo anterior, no qual havia sido efetuado o pagamento da compensação por insuficiência de tráfego relativa ao último trimestre de 2014.

4.2 Síntese do 1.º semestre de 2016

No 1.º semestre de 2016, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP cifraram-se em 827 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, em 49% do previsto no Relatório do OE2016.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2016	Peso no Total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Ferrovíarias	2.275	0%	4.323	-47%	8.540	27%
Segurança	19.744	2%	23.515	-16%	48.861	40%
Saúde	184.595	22%	191.873	-4%	426.197	43%
Infraestruturas	34.961	4%	36.004	-3%	77.227	45%
Estabelecimento	149.634	18%	155.868	-4%	348.970	43%
<i>Pag. Contratuais</i>	141.152	17%	142.723	-1%		
<i>Pag. Protocolos</i>	5.335	1%	7.607	-30%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	3.147	0%	5.538	-43%		
Rodoviárias	620.710	75%	654.658	-5%	1.206.488	51%
Subconcessões	263.219	32%	228.443	15%		
Concessões	350.229	42%	391.606	-11%		
Túnel do Marão	7.262	1%	34.609	-79%		
Total dos encargos	776.972	94%	813.063	-4%	1.536.735	51%
<i>Pag. Disponibilidade ⁽¹⁾</i>	731.514	88%	733.466	0%		
<i>Custos de Cobrança</i>	16.442	2%	22.956	-28%		
<i>Pag. Serviço</i>	16.883	2%	15.658	8%		
<i>Compensações ⁽²⁾</i>	4.073	0%	6.374	-36%		
<i>Túnel do Marão</i>	8.060	1%	34.609	-77%		
Total das Receitas	156.262	19%	158.405	-1%	330.247	47%
TOTAL	827.324	100%	874.369	-5%	1.690.087	49%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽⁴⁾	829.405		848.566	-2%	1.709.085	49%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: ⁽¹⁾ Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados.

⁽²⁾ Inclui as compensações pagas à Lusoponte em 2015 (3,8 milhões de euros) e 2016 (3,9 milhões de euros), bem como os pagamentos efetuados, em 2015, no âmbito da execução de sentenças arbitrais, às concessionárias do Litoral Centro (2,0 milhões de euros, relacionados com eventos ocorridos durante a fase de construção) e do Oeste (474 milhares de euros respeitantes à empreitada de beneficiação da autoestrada). Em 2016, inclui, ainda, os reembolsos da TRIR efetuados às concessionárias do Norte Litoral, do Interior Norte e do Oeste, no âmbito da execução de sentenças arbitrais.

⁽³⁾ Os valores previstos para 2016 estão de acordo com o Relatório do OE2016.

⁽⁴⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Em termos de evolução, os encargos líquidos apresentaram no 1.º semestre de 2016 um decréscimo de 5% face ao verificado em idêntico período do ano anterior, na sequência da redução transversal dos encargos líquidos do setor público com as PPP, registada nos quatro setores de atividade em que as parcerias se inserem.

No que diz respeito ao setor rodoviário, a diminuição dos encargos líquidos (de cerca de 5%) resultou **(i)** da redução dos encargos relativos à construção do Túnel do Marão, na sequência da sua conclusão, **(ii)** do decréscimo dos pagamentos efetuados às concessionárias no 1.º semestre de 2016 comparativamente com o período homólogo, com destaque para o caso da Beira Interior, em grande medida justificado pelo facto de no 1.º semestre de 2015 ter sido realizado, pela IP à concessionária, o pagamento de reconciliação relativo ao ano de 2014, enquanto que no semestre em análise, em virtude dos acertos relativos à entrada em vigor do contrato de concessão alterado – no final de 2015 –, foi apurado um pagamento de reconciliação a favor da IP, no montante de 23 milhões de euros. Já os pagamentos efetuados às subconcessionárias registaram, no 1.º semestre de 2016, um aumento face aos do período homólogo, em virtude do início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias do Pinhal Interior (apenas em junho de 2015) e do Baixo Alentejo (em abril de 2016).

Por sua vez, o decréscimo homólogo de 4% dos encargos líquidos do setor da saúde resulta, essencialmente, dos menores montantes de pagamentos realizados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga e de Cascais pela entidade pública contratante no 1.º semestre de 2016, designadamente ao abrigo de protocolos/outros acordos e de pagamentos de reconciliação.

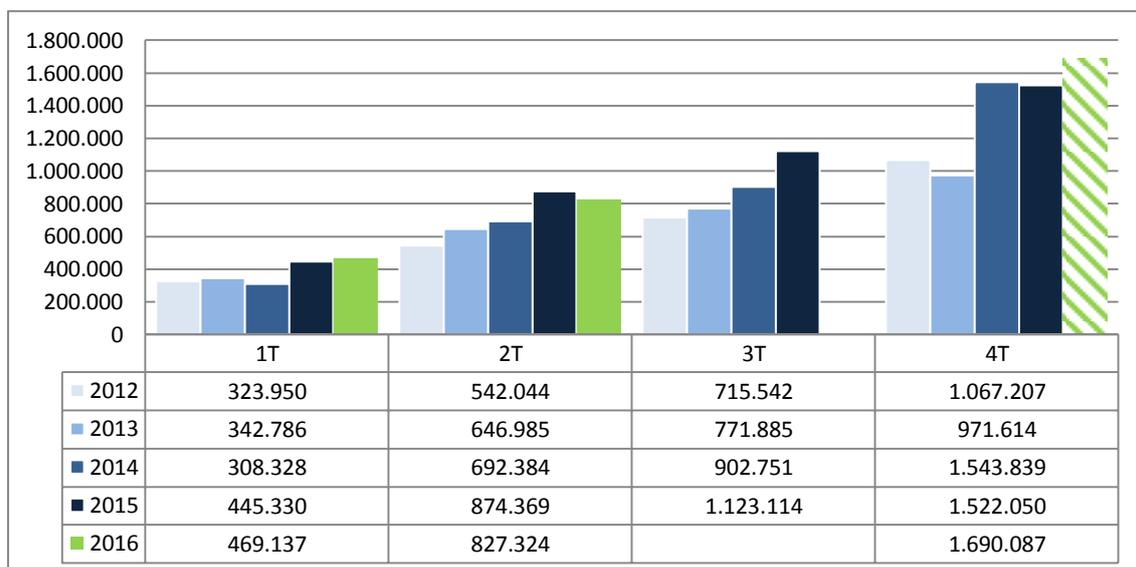
Relativamente ao setor da segurança, o decréscimo de 16% dos encargos líquidos deve-se, sobretudo, ao já mencionado acerto de contas – a favor do parceiro público – efetuado no 2.º trimestre de 2016, na sequência da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP.

No caso do setor ferroviário, a diminuição homóloga, de 47%, dos encargos líquidos, é justificada essencialmente pela evolução dos encargos relativos ao MST, a qual, no semestre em apreço, encontra-se influenciada, não só pela tendência de crescimento do número de passageiros da referida concessão – e conseqüente diminuição das compensações pagas pelo parceiro público, devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão –, mas também pela diferente cadência de pagamentos do concedente, muito dependente do momento da prestação de informação pela concessionária e da respetiva aprovação das faturas por parte do IMT e da IGF, enquanto entidades responsáveis pela respetiva validação.

O *Gráfico 3* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período entre 2012 e 2016. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos estimados para o ano de 2016, de acordo com as previsões do Relatório do OE2016.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.

4.3 Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.3.1 Setor Rodoviário

4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado Português⁷ e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à IP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os respetivos contratos de concessão alterados⁸, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

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

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

⁸ No seguimento dos processos de renegociação terminados em 2015.

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

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise⁹;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela subconcessionária).

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

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

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

⁹ Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- Custos associados ao serviço de cobrança de portagens; e
- Encargos suportados pelo Concedente com a realização de grandes reparações, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado.
- Receitas do setor público:
 - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões; e
 - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo¹⁰ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

¹⁰ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 4 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T) (*)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Encargos Brutos	441.866	335.105	100%	397.976	-16%
Pagamentos por Disponibilidade (1)	420.779	310.735	93%	345.434	-10%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT) (1)	261.677	212.555	63%	239.980	-11%
Portagem Real	63.352	38.928	12%	40.306	-3%
Ex-SCUT	198.325	173.627	52%	199.674	-13%
Subconcessões	159.103	98.180	29%	105.454	-7%
Pagamento por serviço (Subconcessões)	10.567	6.316	2%	9.227	-32%
Custos com serviço de cobrança de portagem	7.250	9.192	3%	11.546	-20%
Ex-SCUT	7.277	7.642	2%	10.641	-28%
Outros (2)	-27	1.551	0%	905	71%
Encargos Túnel do Marão	3.270	4.789	1%	29.254	-84%
Compensações/REF's	0	4.073	1%	2.515	62%
Lusoponte	0	3.892	1%	0	n.a.
Outros (3)	0	181	0%	2.515	-93%
Receitas de Portagem	75.158	81.104	24%	81.790	-1%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	63.299	68.431	20%	70.754	-3%
Subconcessões	5.153	5.794	2%	5.228	11%
Outros (4)	6.706	6.879	2%	5.808	18%
Encargos Líquidos totais	366.709	254.001	76%	316.186	-20%
Taxa de Cobertura	17%	24%		21%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	24%	31%		28%	
Subconcessões	3%	6%		5%	
Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	438.662	328.860		367.863	-11%
Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	70.048	74.682		76.675	-3%
Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	368.614	254.177		291.187	-13%

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

Notas: (*) Peso no Total (2T) calculado sobre o total de Encargos Brutos.

(1) Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados.

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

(3) Inclui os pagamentos, no âmbito da execução de sentenças arbitrais, efetuados, em 2015, às concessionárias do Litoral Centro (2,0 milhões de euros relacionados com eventos ocorridos durante a construção) e do Oeste (474 milhares de euros respeitantes à empreitada de beneficiação), e os reembolsos da TRIR efetuados em 2016 às concessionárias do Norte Litoral, do Interior Norte e do Oeste.

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

(5) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No 2.º trimestre de 2016, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias cifraram-se em 254 milhões de euros, evidenciando um decréscimo de 20% face aos valores do período homólogo de 2015, permitido pela redução dos encargos brutos (da ordem dos 16%), e pela quase manutenção dos proveitos, cujo efeito combinado se traduziu numa apreciação do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 21% para 24%).

A redução dos encargos líquidos no trimestre em apreço é justificada, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- A dilação, para o mês seguinte, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo;
- A redução dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos no decurso de 2016;
- A diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, na sequência da redução, entre 2015 e 2016, da tarifa de disponibilidade contratualmente estipulada;
- A dedução, aos pagamentos por disponibilidade realizados no 2.º trimestre de 2016, às concessionárias do Estado¹¹, da parte remanescente dos pagamentos efetuados a estas no trimestre anterior por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade e mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP alterados¹². Esta dedução não teve paralelo no período homólogo anterior;
- Os menores encargos suportados com a concessionária do Algarve, cujo regime remuneratório no 1.º semestre de 2015 ainda assentava no pagamento de rendas; e
- A redução dos custos com serviço de cobrança de portagem pelas concessionárias, resultante, em grande medida, da alteração da titularidade das receitas da Beira Interior para a própria concessionária.

Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores que atenuou o referido decréscimo dos encargos brutos, a saber:

- O início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, apenas em junho de 2015, razão pela qual os pagamentos efetuados no 2.º trimestre de 2016 foram superiores aos do período homólogo;
- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo, apenas no 2.º

¹¹ À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

¹² 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, que entraram em vigor no final de 2015, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas e utilizadas pela concessionária a título de pagamento por conta da remuneração anual devida à concessionária pela disponibilidade da autoestrada.

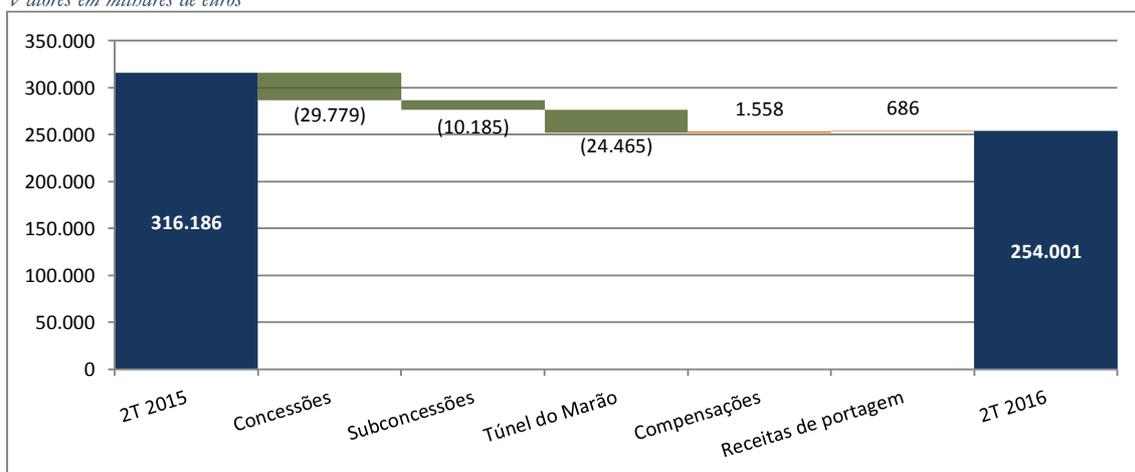
trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados neste período não tiveram paralelo no período homólogo anterior;

- O aumento das tarifas por disponibilidade, contratualmente estabelecido para o ano de 2016, para a quase generalidade das parcerias rodoviárias (exceção feita à concessão do Interior Norte, como mencionado acima), com especial destaque para a concessão da Beira Litoral / Beira Alta; e
- O pagamento de compensações à Lusoponte, em abril de 2016, as quais no exercício anterior foram liquidadas no mês de março.

No *Gráfico 4* seguinte, enunciam-se e quantificam-se os principais fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 2.ºs trimestres de 2015 e de 2016. Da análise do gráfico depreende-se, em concreto, que a redução dos encargos líquidos verificada foi permitida pela redução generalizada dos encargos brutos incorridos no 2.º trimestre de 2016, comparativamente com os do período anterior, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias e às subconcessionárias, pelas razões *supra* mencionadas, como ao nível dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão.

Gráfico 4 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do setor rodoviário entre o 2.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros

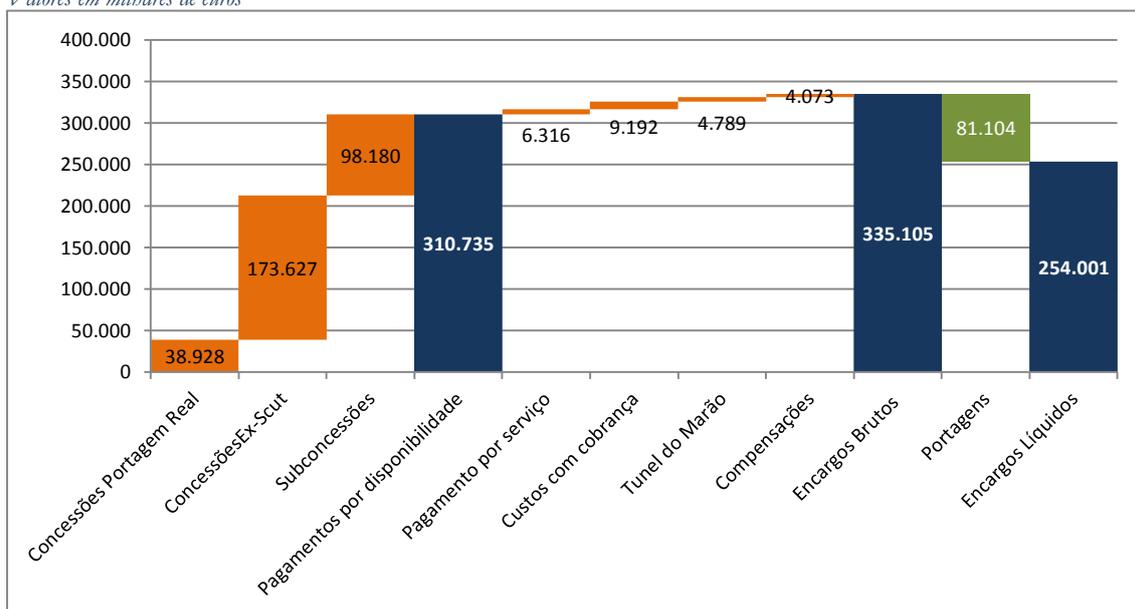


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como o demonstra o *Gráfico 5* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 2.º trimestre de 2016, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 93% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹³ e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 5 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se (de acordo com o *Quadro 5* seguinte) que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as concessões da Beira Interior, da Beira Litoral / Beira Alta e do Grande Porto e as subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 154 milhões de euros, correspondendo a 61% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Merece destaque, ainda, o aumento do peso relativo do grupo das subconcessões sobre a totalidade dos encargos com as PPP rodoviárias, em virtude do início faseado dos pagamentos às subconcessionárias em 2014, tendo os respetivos encargos líquidos, no 2.º trimestre de 2016, representado 39% do total dos encargos líquidos (face a 35% em igual período de 2015).

¹³ Com exceção das autoestradas cuja remuneração assenta no regime de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Concessão Algarve	13.960	4.625	2%	10.765	-57%
Concessão Beira Interior	5.531	57.691	23%	52.945	9%
Concessão Interior Norte	37.721	15.013	6%	36.339	-59%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.043	22.934	9%	17.978	28%
Concessão Travessia do Tejo	0	3.892	2%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	10.299	5.604	2%	6.193	-10%
Concessão Oeste	0	62	0%	474	-87%
Concessão Costa de Prata	17.870	7.203	3%	8.614	-16%
Concessão Grande Porto	28.852	17.666	7%	19.579	-10%
Concessão Norte Litoral	17.541	6.052	2%	10.335	-41%
Concessão Norte	35.838	15.096	6%	17.117	-12%
Concessão Litoral Centro	0	0	0%	2.041	n.a.
Concessão Brisa	-1.534	0	0%	-656	n.a.
Subconcessão Transmontana	19.957	7.389	3%	15.665	-53%
Subconcessão Douro Interior	31.551	13.596	5%	24.473	-44%
Subconcessão Pinhal Interior	43.793	37.231	15%	24.071	55%
Subconcessão Litoral Oeste	46.474	18.488	7%	29.010	-36%
Subconcessão Baixo Tejo	22.742	10.708	4%	16.233	-34%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	11.290	4%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0%	0	n.a.
Túnel do Marão	3.270	3.992	2%	29.254	-86%
Outros ⁽¹⁾	-5.199	-4.531	-2%	-4.247	n.a.
TOTAL	366.709	254.001	100%	316.186	-20%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	368.614	254.177		291.187	-13%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

⁽²⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

4.3.1.2.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 335 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 63 milhões de euros (16%) face ao período homólogo de 2015, justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- Os pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos no mês de junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo foram efetuados apenas no mês seguinte, pelo que os encargos registados no 2.º trimestre de 2016, no valor de 53 milhões, foram substancialmente inferior aos do período homólogo, de 88 milhões de euros;
- Os encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, que no 2.º trimestre de 2015 ascenderam a 29 milhões de euros, cifraram-se em apenas 5 milhões de euros no trimestre em análise, em virtude da conclusão da respetiva obra neste ano;
- Os pagamentos efetuados à concessionária do Interior Norte no 2.º trimestre de 2016, no montante de 20 milhões de euros, foram substancialmente inferiores aos 41 milhões de euros do período homólogo, na sequência da redução, entre 2015 e 2016, da tarifa por disponibilidade estipulada contratualmente; e
- Aos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Estado (com exceção da concessionária da Beira Interior) no 2.º trimestre de 2016, foi deduzido, em termos líquidos, o montante de 20 milhões de euros, resultante da diferença entre os adiantamentos efetuados no trimestre (67 milhões de euros), por conta da remuneração anual pela disponibilidade, mediante a retenção de receitas líquidas de portagem pelas concessionárias, e os adiantamentos (realizados no trimestre anterior) ora regularizados (87 milhões de euros). Este ajustamento não teve paralelo no 2.º trimestre de 2015, uma vez que decorre de uma disposição dos contratos de concessão alterados, que entraram em vigor no final de 2015.

A redução de encargos decorrente dos eventos citados *supra* foi, contudo, parcialmente atenuada pelos seguintes fatores:

- Os pagamentos por disponibilidade e por serviço efetuados à subconcessionária do Pinhal Interior no 2.º trimestre de 2016, no montante de 40 milhões de euros, foram significativamente superiores aos 27 milhões de euros realizados no período homólogo anterior, o que se explica pelo facto de a remuneração desta subconcessionária, nos termos do previsto contratualmente, ter sido iniciada, apenas, no mês de junho de 2015 (pelo que o pagamento efetuado no mês de abril de 2016 não teve paralelo no mesmo mês do ano anterior);
- No 2.º trimestre de 2016 teve início, como contratualmente estipulado, a realização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo, razão pela qual os encargos registados neste período, de 11 milhões de euros, não tiveram paralelo no 2.º trimestre de 2015; e

- Os pagamentos efetuados à concessionária da Beira Litoral / Beira Alta no 2.º trimestre de 2016, no valor de 35 milhões de euros, foram superiores aos 29 milhões de euros realizados no período homólogo, na sequência do aumento da tarifa por disponibilidade, entre 2015 e 2016, previsto contratualmente.

Quadro 6 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Concessão Algarve	20.078	12.837	4%	18.061	-29%
Concessão Beira Interior	5.531	57.691	17%	59.317	-3%
Concessão Interior Norte	42.086	19.587	6%	40.746	-52%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49.927	35.438	11%	29.336	21%
Concessão Travessia do Tejo	0	3.892	1%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	13.176	8.597	3%	8.737	-2%
Concessão Oeste	0	62	0%	474	-87%
Concessão Costa de Prata	26.594	16.691	5%	17.582	-5%
Concessão Grande Porto	35.869	24.847	7%	26.782	-7%
Concessão Norte Litoral	25.517	14.296	4%	18.490	-23%
Concessão Norte	50.177	30.330	9%	31.569	-4%
Concessão Litoral Centro	0	0	0%	2.041	n.a.
Subconcessão Transmontana	20.442	7.981	2%	16.157	-51%
Subconcessão Douro Interior	31.551	13.596	4%	24.473	-44%
Subconcessão Pinhal Interior	46.424	40.226	12%	26.786	50%
Subconcessão Litoral Oeste	47.157	19.164	6%	29.753	-36%
Subconcessão Baixo Tejo	24.094	12.238	4%	17.512	-30%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	11.290	3%	0	n.a.
Túnel do Marão	3.270	4.789	1%	29.254	-84%
Outros (¹)	-27	1.551	0%	905	71%
TOTAL	441.866	335.105	100%	397.976	-16%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (²)	438.662	328.860		367.863	-11%

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

Notas: (¹) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

(²) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

4.3.1.2.2 Receitas de portagem

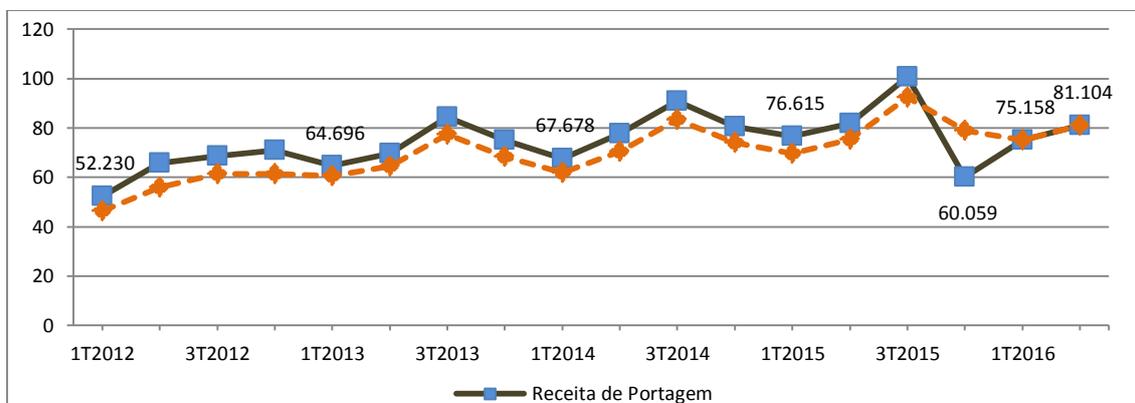
Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 2.º trimestre de 2016, o valor de receitas de portagem recebido pelo setor público ascendeu a 81 milhões de euros (*Gráfico 6* seguinte). Este valor representa uma quase manutenção face ao período homólogo, dado que o efeito resultante da alteração da titularidade, para a própria concessionária, das receitas da Beira Interior, foi compensado pelo aumento dos proveitos registado pela maioria das restantes concessões e subconcessões, bem como pelo início da cobrança de portagens no Túnel do Marão, na sequência da respetiva abertura ao tráfego, em maio de 2016.

Por outro lado, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma evolução favorável da receita, na ordem dos 8%, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

No *Gráfico 6* seguinte apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior.

Gráfico 6 – Evolução trimestral das receitas no setor rodoviário

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 portagens nas PPP do setor rodoviário (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), que se tem vindo a verificar desde 2012.

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 2.º trimestre de 2016 com o período homólogo de 2015, e considerando o reduzido impacto estimado da atualização tarifária na evolução das receitas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de

portagens (seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira, seja no que se refere à cobrança coerciva, com o início da operacionalização do processo na Autoridade Tributária), como se demonstra no *Quadro 7* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2015. A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata, que representam em conjunto 46% da receita total obtida no trimestre em análise.

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

Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Concessão Algarve	6.118	8.213	10%	7.295	13%
Concessão Beira Interior	0	0	0%	6.372	n.a.
Concessão Interior Norte	4.365	4.575	6%	4.407	4%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.884	12.504	15%	11.358	10%
Concessão Grande Lisboa	2.876	2.993	4%	2.543	18%
Concessão Costa de Prata	8.724	9.488	12%	8.969	6%
Concessão Grande Porto	7.017	7.180	9%	7.204	0%
Concessão Norte Litoral	7.976	8.244	10%	8.155	1%
Concessão Norte	14.339	15.234	19%	14.451	5%
Concessão Brisa	1.534	0	0%	656	n.a.
Subconcessão Transmontana	486	592	1%	492	20%
Subconcessão Pinhal Interior	2.631	2.995	4%	2.714	10%
Subconcessão Litoral Oeste	684	676	1%	743	-9%
Subconcessão Baixo Tejo	1.352	1.531	2%	1.280	20%
Túnel do Marão	0	797	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	5.172	6.081	7%	5.152	18%
TOTAL	75.158	81.104	100%	81.790	-1%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	70.048	74.682		76.675	-3%

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

Notas: (1) Inclui proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/*Easytoll*).

(2) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

4.3.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No final do 2.º trimestre de 2016, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 20% (*cf.* Quadro 8 seguinte), um valor ligeiramente acima do registado no período homólogo de 2015 (19%).

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

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

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

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 1.º semestre de 2016

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	32.916	14.331	18.585	44%
Concessão Beira Interior	63.222	0	63.222	0%
Concessão Interior Norte	61.673	8.940	52.733	14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	85.366	24.388	60.977	29%
Concessão Travessia do Tejo	3.892	0	3.892	0%
Concessão Grande Lisboa	21.773	5.869	15.904	27%
Concessão Oeste	62	0	62	0%
Concessão Costa de Prata	43.284	18.212	25.073	42%
Concessão Grande Porto	60.716	14.197	46.519	23%
Concessão Norte Litoral	39.812	16.220	23.593	41%
Concessão Norte	80.507	29.573	50.934	37%
Concessão Brisa	0	1.534	-1.534	n.a.
Subconcessão Transmontana	28.423	1.078	27.346	4%
Subconcessão Douro Interior	45.148	0	45.148	0%
Subconcessão Pinhal Interior	86.651	5.627	81.024	6%
Subconcessão Litoral Oeste	66.321	1.360	64.961	2%
Subconcessão Baixo Tejo	36.333	2.883	33.450	8%
Subconcessão Baixo Alentejo	11.290	0	11.290	0%
Túnel do Marão	8.060	797	7.262	10%
Outros ⁽¹⁾	1.524	11.253	-9.730	739%
TOTAL	776.972	156.262	620.710	20%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	767.522	144.731	622.791	19%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21, quiosques/ *Easytoll*).

⁽²⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 9 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2016	Peso no Total (*)	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Encargos Brutos	776.972	100%	813.063	-4%	1.536.735	51%
Pagamentos por Disponibilidade (1)	731.514	94%	733.466	0%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT) (1)	474.232	61%	511.059	-7%		
Portagem Real	102.280	13%	95.562	7%		
Ex-SCUT	371.952	48%	415.497	-10%		
Subconcessões	257.283	33%	222.407	16%		
Pagamento por serviço (subconcessões)	16.883	2%	15.658	8%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	16.442	2%	22.956	-28%		
Ex-SCUT	14.919	2%	21.398	-30%		
Outros (2)	1.524	0%	1.559	-2%		
Encargos com o Túnel do Marão	8.060	1%	34.609	-77%		
Compensações/REF's	4.073	1%	6.374	-36%		
Lusoponte	3.892	1%	3.811	2%		
Outros (3)	181	0%	2.563	-93%		
Receitas de Portagem	156.262	20%	158.405	-1%	330.247	47%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	131.730	17%	136.653	-4%		
Subconcessões	10.947	1%	9.622	14%		
Outros (4)	13.585	2%	12.130	12%		
Encargos Líquidos totais	620.710	80%	654.658	-5%	1.206.488	51%
Taxa de Cobertura	20%		19%		21%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	27%		26%			
Subconcessões	4%		4%			
Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	767.522		776.943	-1%	1.527.938	50%
Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	144.731		148.087	-2%	302.451	48%
Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (5)	622.791		628.856	-1%	1.225.487	51%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: (*) Peso no Total calculado sobre o total de Encargos Brutos.

- (1) Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados.
- (2) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).
- (3) Inclui os pagamentos efetuados, em 2015, às concessionárias do Litoral Centro (2,0 milhões de euros) e do Oeste (474 milhares de euros), e os reembolsos da TRIR efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Oeste, em 2015 e em 2016, e à Interior Norte, em 2016, no âmbito da execução de sentenças arbitrais.
- (4) Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).
- (5) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No 1.º semestre de 2016, os encargos líquidos do setor público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 621 milhões de euros, o que representa uma redução de 5% face ao período homólogo de 2015, resultado da conjugação da diminuição dos encargos brutos (de cerca de 4%) com a quase manutenção dos proveitos, que permitiu uma ligeira apreciação do nível dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 19% para 20%).

A diminuição dos encargos líquidos, no semestre em apreço, é justificada, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- A significativa redução homóloga dos encargos respeitantes à concessionária da Beira Interior, de 109 milhões de euros no 1.º semestre de 2015 para 63 milhões de euros no 1.º semestre de 2016. Esta forte diminuição justifica-se, essencialmente, pelo facto de no 1.º trimestre de 2015 ter sido realizado, pela IP à concessionária, o pagamento de reconciliação relativo ao exercício de 2014, e, no 1.º trimestre de 2016, em virtude dos acertos relativos à entrada em vigor do contrato de concessão alterado – no final de 2015 –, ter sido apurado um pagamento de reconciliação a favor da IP, no montante de 23 milhões de euros;
- A dilação, para o mês seguinte, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, pelo que os encargos líquidos incorridos com estas 4 subconcessões no 1.º semestre de 2016, de 171 milhões de euros, foram inferiores aos 207 milhões de euros registados no período homólogo anterior¹⁴;
- A redução dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, de 35 milhões de euros no 1.º semestre de 2015 para 7 milhões de euros no período em análise, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016;
- A diminuição dos pagamentos efetuados à concessionária do Interior Norte, de 64 milhões de euros no 1.º semestre de 2015, para 53 milhões de euros no 1.º semestre de 2016, essencialmente explicada pela redução, entre 2015 e 2016, da tarifa de disponibilidade contratualmente estipulada;
- Os menores encargos suportados com a concessionária do Algarve, cujo regime remuneratório no 1.º semestre de 2015 ainda assentava no pagamento de rendas, a título de “remuneração provisória”; e
- A redução dos encargos relativos ao serviço de cobrança de portagem pelas concessionárias, resultante, em grande medida, da alteração da titularidade das

¹⁴ Note-se, ainda assim, que no caso das subconcessões da Litoral Oeste e do Baixo Tejo o impacto resultante desta dilação dos pagamentos foi menos acentuado do que nas restantes, devido ao facto de no período homólogo os pagamentos por disponibilidade efetuados a ambas as subconcessionárias terem sido realizados apenas parcialmente.

receitas da Beira Interior para a própria concessionária, na sequência da qual o Estado deixou de suportar os respetivos custos de cobrança.

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

- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior apenas no mês de junho de 2015, pelo que os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016, de 81 milhões de euros, foram substancialmente superiores aos 22 milhões de euros do período homólogo anterior;
- Os pagamentos efetuados às concessionárias do Estado¹⁵, por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, de acordo com o previsto nos contratos de concessão alterados que entraram em vigor no final de 2015. As referidas retenções das receitas líquidas de portagem foram realizadas pela primeira vez em 2016, tendo sido o respetivo valor líquido, de 16 milhões de euros, contabilizado como um encargo da IP (“pagamento por conta”) e ao mesmo tempo como receita de portagem efetivamente recebida¹⁶.
- O aumento das tarifas por disponibilidade contratualmente estabelecido para o ano de 2016 para a quase generalidade das parcerias rodoviárias (exceção feita à concessão do Interior Norte, cuja tarifa registou uma redução no exercício de 2016, como mencionado acima), com especial destaque para a concessão da Beira Litoral/Beira Alta, cujos encargos passaram de 45 milhões de euros no 1º semestre de 2015 para 61 milhões de euros no semestre em análise; e
- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo, apenas no 2.º trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados no 1.º semestre de 2016, no montante de 11 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior.

No que respeita à distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que no 1.º semestre de 2016 as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste e as concessões da Beira Interior e da Beira Litoral / Beira Alta, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 270 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 44% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Merece ainda destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a

¹⁵ À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

¹⁶ Refira-se que o valor líquido de 16 milhões resulta da diferença entre o total dos pagamentos por conta efetuados no semestre em análise e o valor desses mesmos adiantamentos que foi deduzido aos pagamentos por disponibilidade efetuados em igual período.

diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, no final do 1.º semestre de 2016, um peso de 42% do total dos encargos líquidos (face aos 35% registados em igual período de 2015).

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado com as parcerias rodoviárias no 1.º semestre de 2016 representa 51% do total previsto no Relatório do OE2016, destacando-se, pelos consideráveis níveis de execução orçamental, as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte, do Interior Norte, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, do Grande Porto e da Beira Litoral/Beira Alta, a subconcessão do Pinhal Interior e o Túnel do Marão.

Os significativos níveis de execução orçamental apresentados pelas concessões mencionadas devem-se, essencialmente, a dois fatores, cujos efeitos deverão ser diluídos ao longo do ano: *por um lado*, o facto de, como estipulado contratualmente, no 1.º trimestre de 2016 terem sido efetuados os pagamentos de reconciliação relativos a 2015, e, *por outro lado*, os pagamentos realizados no 1.º semestre por conta da remuneração anual pela disponibilidade, através da retenção de receitas líquidas de portagem pelas respetivas concessionárias, prevista nos contratos de concessão alterados¹⁷. O nível de execução orçamental evidenciado pela subconcessão do Pinhal Interior é também justificado, em larga medida, pelo pagamento de reconciliação efetuado à respetiva subconcessionária no 1.º trimestre de 2016. No que diz respeito ao Túnel do Marão, o respetivo nível de execução orçamental deve-se, fundamentalmente, ao facto de o OE2016 incorporar uma expectativa de recebimento de fundos comunitários superior ao efetivamente verificado.

Em sentido contrário, a subconcessão do Baixo Alentejo registou uma execução orçamental de apenas 15%, justificada pelo facto de somente no 2.º trimestre de 2016 ter tido início o pagamento por disponibilidade e por serviço à respetiva subconcessionária, nos termos contratualmente estabelecidos.

¹⁷ 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 e utilizadas pela concessionária a título de pagamento por conta da remuneração anual devida à concessionária pela disponibilidade da autoestrada.

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2016	Peso no Total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Concessão Algarve	18.585	3%	24.286	-23%	23.651	79%
Concessão Beira Interior	63.222	10%	108.592	-42%	149.759	42%
Concessão Interior Norte	52.733	8%	64.405	-18%	75.975	69%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	60.977	10%	44.932	36%	101.909	60%
Concessão Travessia do Tejo	3.892	1%	3.811	2%	-25	n.a.
Concessão Grande Lisboa	15.904	3%	13.579	17%	25.092	63%
Concessão Oeste	62	0%	500	-88%	139	45%
Concessão Costa de Prata	25.073	4%	20.435	23%	32.946	76%
Concessão Grande Porto	46.519	7%	45.534	2%	73.297	63%
Concessão Norte Litoral	23.593	4%	24.552	-4%	34.915	68%
Concessão Norte	50.934	8%	49.512	3%	71.391	71%
Concessão Litoral Centro	0	0%	2.041	n.a.	6.658	0%
Concessão Brisa	-1.534	0%	-1.446	6%	-4.327	35%
Subconcessão Transmontana	27.346	4%	41.403	-34%	79.054	35%
Subconcessão Douro Interior	45.148	7%	64.414	-30%	100.130	45%
Subconcessão Pinhal Interior	81.024	13%	21.753	272%	140.154	58%
Subconcessão Litoral Oeste	64.961	10%	64.935	0%	139.812	46%
Subconcessão Baixo Tejo	33.450	5%	35.939	-7%	76.883	44%
Subconcessão Baixo Alentejo	11.290	2%	0	n.a.	76.131	15%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	21.793	0%
Túnel do Marão	7.262	1%	34.609	-79%	255	2844%
Outros ⁽¹⁾	-9.730	-2%	-9.126	n.a.	-19.104	51%
TOTAL	620.710	100%	654.658	-5%	1.206.488	51%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	622.791		628.856	-1%	1.225.487	51%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2016.

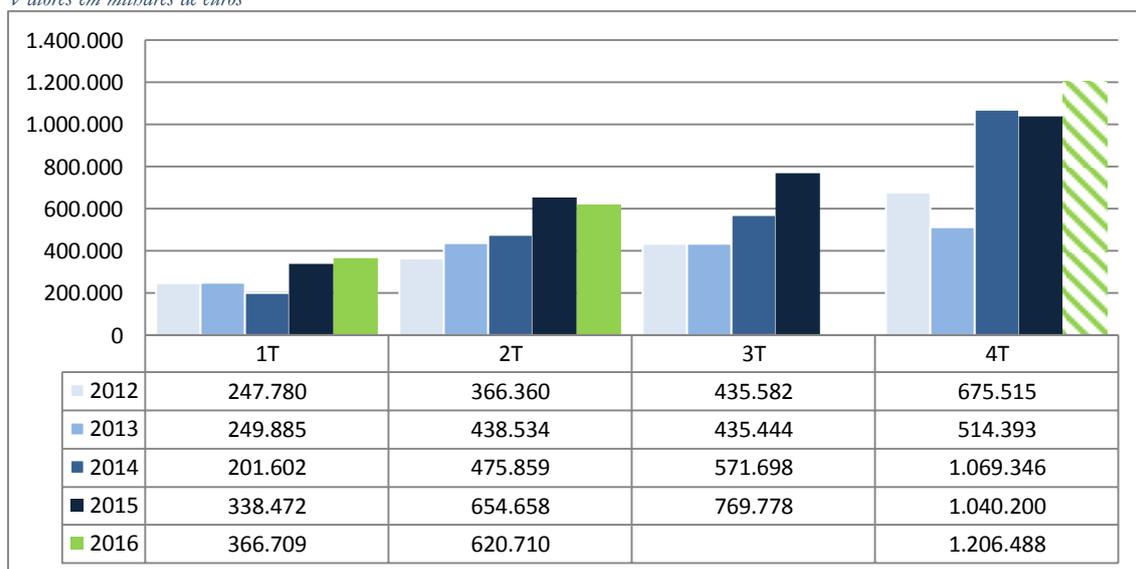
 Notas: ⁽¹⁾ Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

⁽²⁾ Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 7* seguinte, os encargos líquidos no setor das parcerias rodoviárias, no 1.º semestre de 2016, apesar de ligeiramente inferiores aos do 1.º semestre de 2015 pelas razões mencionadas *supra*, foram superiores aos registados nos períodos homólogos anteriores, o que, naturalmente, se compreende, tendo em consideração o início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias. Este mesmo motivo, em conjunto com o início previsto, para o corrente ano, do pagamento da remuneração à subconcessionária do Algarve Litoral, justificam a expectativa de que o ano de 2016 corresponda ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2016.

Notas: (1) O 4.º trimestre de 2014 incorpora um pagamento extraordinário, no valor de 245 milhões de euros, realizado pela IP relativamente à transferência da A21, ocorrida em 2010.

(2) A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.

4.3.2 Setor Ferroviário

4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A remuneração da MTS, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas 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 concessão¹⁸. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária¹⁹ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido²⁰.

¹⁸ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

¹⁹ 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.

²⁰ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.3.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Concessão do MST	2.276	1	-101%	2.059	n.a.
Concessão Eixo Norte/Sul	0	-2	201%	0	n.a.
TOTAL	2.276	-1	100%	2.059	n.a.

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

No 2.º trimestre de 2016 os fluxos financeiros do setor ferroviário respeitaram apenas a juros de mora pagos à MTS e a uma penalidade paga pela Fertagus ao parceiro público, enquanto no período homólogo anterior foi efetuado o pagamento da compensação por insuficiência de tráfego no MST, relativa ao último trimestre de 2014.

4.3.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2016	Peso no total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Concessão do MST	2.277	100%	4.323	-47%	8.540	27%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	0	n.a.	0	n.a.
TOTAL	2.275	100%	4.323	-47%	8.540	27%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2016.

De acordo com o *Quadro 12* anterior, os encargos incorridos pelo parceiro público no âmbito dos contratos de PPP do setor ferroviário apresentaram, no 1.º semestre de 2016, um decréscimo de 47% face ao verificado no período homólogo anterior, cifrando-se em 2,3 milhões de euros.

Estes encargos respeitam exclusivamente à concessão do MST²¹ e espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

²¹ Refira-se, em sentido contrário, o pagamento efetuado em junho de 2016 pela concessionária do Eixo Norte/Sul de uma penalidade no montante de 1,6 milhares de euros, resultante do incumprimento de determinados parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço contratualmente estabelecidos.

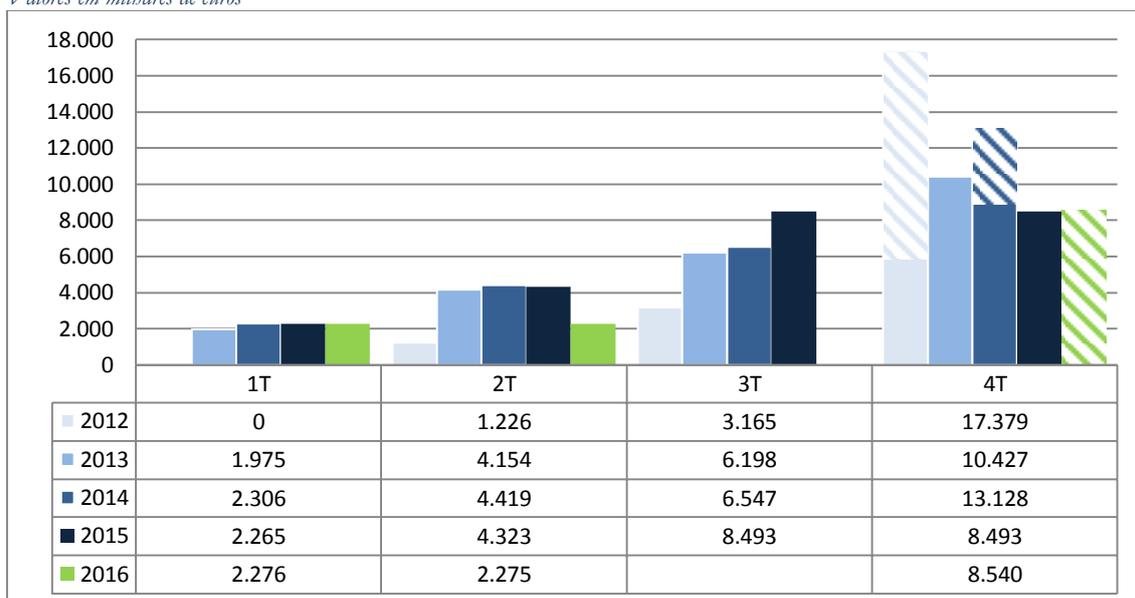
O decréscimo dos encargos verificado resulta do facto de no 1.º semestre de 2015 ter sido efetuado o pagamento relativo aos dois últimos trimestres de 2014, enquanto que no semestre em apreço apenas se verificou o pagamento da compensação respeitante ao *gap* de tráfego apurado com referência ao 3.º trimestre de 2015 (tendo o pagamento respeitante ao 4.º trimestre de 2015 sido efetuado já no mês de julho de 2016).

Apresentam-se, no *Gráfico 8* seguinte, os encargos acumulados por trimestre no setor ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão da MST.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores acumulados anuais reflete, essencialmente, 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), bem como o aumento do prazo médio de pagamento do setor público verificado nesta concessão em 2012, recuperado durante o ano de 2013.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2016.

Notas: ⁽¹⁾ A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde ao valor previsto de acordo com o Relatório do OE2016.

⁽²⁾ As zonas sombreadas a cinzento e azul correspondem aos pagamentos de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, realizados em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

4.3.3 Setor da Saúde

4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

- EG Estabelecimento: neste caso, os encargos do setor público (e, por inerência, a remuneração da entidade gestora) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente o serviço de Urgência) e do diferencial de despesa relativa a produtos farmacêuticos prescritos pela unidade hospitalar face à média de um grupo de referência (com sinal positivo ou negativo), sendo ainda objeto de deduções por falhas de desempenho, de serviço ou falhas específicas (definidas e aplicadas de acordo com o previsto contratualmente);
- EG Edifício: neste caso, os encargos do setor público (e, bem assim, a remuneração da entidade gestora) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da entidade gestora no âmbito do definido contratualmente, quer pelos proveitos relativos ao mecanismo de partilha (entre entidade gestora e entidade pública contratante) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

4.3.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 2.º trimestre de 2016 os encargos com as parcerias da saúde registaram um decréscimo de 4% comparativamente com o período homólogo anterior (*cf.* Quadro 13 seguinte), permitido pela redução dos encargos, quer ao nível das EG Estabelecimento (-4%), quer ao nível das EG Edifício (-3%).

Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Hospitais PPP - Estabelecimentos	72.481	77.152	82%	80.487	-4%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	69.766	71.386	75%	70.526	1%
CMFRS ⁽²⁾	0	277	0%	0	n.a.
Hospitais PPP	69.766	71.110	75%	70.526	1%
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	2.716	2.619	3%	4.133	-37%
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	0	3.147	3%	5.828	-46%
Hospitais PPP - Edifícios	17.481	17.481	18%	18.002	-3%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	17.481	17.481	18%	18.002	-3%
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	0	0	0%	0	n.a.
Encargos Totais	89.962	94.633	100%	98.489	-4%

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

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

⁽²⁾ Pagamentos relativos a acertos pelo término da parceria em novembro de 2013.

⁽³⁾ Inclui os pagamentos relativos ao protocolo HIV estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos HIV e Esclerose Múltipla celebrados no Hospital de Braga (apenas em 2015), bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 inclusive) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

⁽⁴⁾ Os pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

Relativamente às EG Estabelecimento, a diminuição observada reflete o menor montante de encargos suportados no 2.º trimestre de 2016, face ao período homólogo de 2015, com as EG Estabelecimento do Hospital de Braga – designadamente no que respeita aos pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2014²² e aos pagamentos efetuados no âmbito dos protocolos HIV e de esclerose múltipla, os quais não foram renovados em

²² Refira-se que, em 2015, o pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga do valor previsível de reconciliação de 2014 foi feito, por adiantamento, em duodécimos mensais, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS. Ao abrigo deste regime, no 2.º trimestre de 2015, foi efetuado parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014, no valor de 5,8 milhões de euros (correspondente a 4 duodécimos mensais), tendo em maio de 2016 sido efetuado o acerto final relativamente a este mesmo pagamento de reconciliação, no montante de 3,0 milhões de euros.

2016 pela ARS Norte – e do Hospital de Cascais – sobretudo na sequência do acerto relativo ao protocolo HIV de 2015, a favor do parceiro público.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a diminuição verificada no 2.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, foi permitida pela redução da componente fixa dos pagamentos previstos contratualmente em duas das quatro parcerias.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram, no 2.º trimestre de 2016, cerca de 82% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 18% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares).

Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	Peso no Total (2T)	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
CMFRS	0	277	0%	0	n.a.
H. Cascais	15.756	16.146	17%	16.754	-4%
EG Estabelecimento	13.772	14.162	15%	14.702	-4%
EG Edifício	1.984	1.984	2%	2.052	-3%
H. Braga	33.454	37.808	40%	41.377	-9%
EG Estabelecimento	27.140	31.493	33%	35.072	-10%
EG Edifício	6.314	6.314	7%	6.305	0%
H. Loures	21.490	21.052	22%	20.933	1%
EG Estabelecimento	18.355	17.917	19%	17.817	1%
EG Edifício	3.135	3.135	3%	3.116	1%
H. VFXira	19.262	19.351	20%	19.425	0%
EG Estabelecimento	13.214	13.303	14%	12.896	3%
EG Edifício	6.047	6.047	6%	6.530	-7%
TOTAL	89.962	94.633	100%	98.489	-4%
Estabelecimentos	72.481	77.152	82%	80.487	-4%
Infraestruturas	17.481	17.481	18%	18.002	-3%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 2.º trimestre de 2016, em comparação com o período homólogo de 2015, sendo que, da sua análise, é possível concluir o seguinte:

- No 2.º trimestre de 2016 foi efetuado o último pagamento à entidade gestora do CMFRS, no âmbito do acerto final de contas devido pelo término do contrato, verificado em novembro de 2013.

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram uma redução (de 4%) permitida pela diminuição, quer dos encargos com a EG Edifício (em 3%, em linha com o previsto contratualmente), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 4%), estes últimos influenciados pelo acerto efetuado no 2.º trimestre de 2016, sem paralelo no período homólogo, a favor do parceiro público, relativo ao protocolo HIV de 2015 (865 milhares de euros), que mais do que compensou os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (255 milhares de euros, sem paralelo no 1.º semestre de 2015) e o aumento dos pagamentos relativos ao protocolo HIV (aumento em 52 milhares de euros).
- No Hospital de Braga, a diminuição (de 9%) dos encargos totais face ao período homólogo de 2015 é integralmente explicada pela redução (de 10%) dos encargos com a EG do Estabelecimento, a qual se justifica, *por um lado*, pela já mencionada não renovação dos protocolos HIV e de esclerose múltipla em 2016 (que no 2.º trimestre de 2015 geraram encargos de 1,4 milhões de euros), e, *por outro lado*, pelo facto de no 2.º trimestre de 2016 os pagamentos de reconciliação relativos à atividade clínica terem sido de montante inferior aos do período homólogo anterior (em 2,8 milhões de euros). Estes fatores compensaram largamente os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (399 milhares de euros, sem paralelo no 1.º semestre de 2015) e o aumento dos encargos com medicamentos (aumento de 234 milhares de euros).
- No Hospital de Loures, os encargos globais do Estado registaram um ligeiro aumento (de 1%), justificado pelo aumento, quer dos encargos com a EG Edifício (em 1%, em linha com o contratualmente estabelecido), quer dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 1%), estes últimos essencialmente justificados pelos encargos suportados no 2.º trimestre de 2016 no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (88 milhares de euros), sem paralelo no período homólogo anterior.
- No Hospital de Vila Franca de Xira, a manutenção dos encargos totais face ao período homólogo anterior resulta da conjugação dos efeitos do aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (de 3%), com a redução dos pagamentos à EG Edifício (em 7%), esta última contratualmente prevista. No que respeita à EG Estabelecimento, o incremento dos encargos é essencialmente explicado pela dedução de multas contratuais aos pagamentos realizados no 2.º trimestre de 2015 (298 milhares de euros) e ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2013 efetuado no 2.º trimestre de 2016 (120 milhares de euros), ambos os efeitos sem paralelo nos respetivos períodos homólogos.

4.3.3.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2016	Peso no total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	149.634	81%	155.868	-4%	348.970	43%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	141.152	76%	142.723	-1%		
CMFRS ⁽²⁾	277	0%	589	-53%		
Hospitais PPP	140.875	76%	142.134	-1%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	5.335	3%	7.607	-30%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	3.147	2%	5.538	-43%		
Hospitais PPP - Edifícios	34.961	19%	36.004	-3%	77.227	45%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	34.961	19%	36.004	-3%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	0	0%	0	n.a.		
Encargos Totais	184.595	100%	191.873	-4%	426.197	43%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório OE2016.

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

⁽²⁾ Pagamentos relativos a acertos pelo término da parceria em novembro de 2013.

⁽³⁾ Inclui os pagamentos relativos ao protocolo HIV estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos HIV e Esclerose Múltipla celebrados no Hospital de Braga (apenas em 2015), bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 inclusive) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

⁽⁴⁾ Os pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

No 1º semestre de 2016, as parceiras do setor da saúde representaram um total de encargos para o setor público de 184,6 milhões de euros, o que corresponde a uma redução de 4% face ao montante registado em igual período do ano anterior (*cf.* Quadro 15 *supra*), na sequência da diminuição dos encargos associados tanto às EG Estabelecimento, como às EG Edifício, representativas de 81% e 19%, respetivamente, do total de encargos.

A redução relativa às EG Estabelecimento (de 4%) foi essencialmente permitida pelos menores encargos incorridos no semestre em apreço com protocolos/outros acordos²³ e pagamentos de reconciliação, na sequência dos seguintes eventos:

²³ Como se constata, no período de 6 meses analisado, 3% dos pagamentos realizados às PPP do setor da saúde referiam-se a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados nos contratos de parceria, bem como a pagamentos realizados no âmbito de programas específicos de financiamento (doenças lisossomais e hepatite C). Os referidos protocolos são relativos apenas ao Hospital de Cascais e, apesar de não serem considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

- Liquidação à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em junho de 2015, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014²⁴, no valor de 5,8 milhões de euros. Apesar de em maio de 2016 ter sido efetuado o acerto final relativamente a este mesmo pagamento de reconciliação, no montante de 3,0 milhões de euros, não teve lugar no primeiro semestre de 2016 qualquer pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015, verificando-se, portanto, uma redução homóloga dos pagamentos a este título;
- Não renovação, pela ARS Norte, em 2016, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento de Braga no âmbito do HIV e da esclerose múltipla, razão pela qual os pagamentos realizados no 1.º semestre de 2015, a este título, deixaram de ter paralelo em 2016;
- Pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º semestre de 2015, de compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros, no valor de 1,5 milhões de euros – dos quais 1,1 milhões de euros referentes a faturas do exercício de 2014 – tendo no 1.º semestre de 2016 sido liquidados apenas 453 milhares de euros a este respeito;
- Liquidação dos acertos referentes aos protocolos HIV de 2014 e de 2015, nos valores de 1,2 milhões de euros e de 865 milhares de euros, respetivamente, e dedução de taxas moderadoras relativas a 2013 e 2014, no montante global de 330 milhares de euros, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, ambas verificadas no 1.º semestre de 2016 a favor da Entidade Pública Contratante, sem paralelo no período homólogo anterior.

Em sentido contrário, destaca-se o facto de no 1.º semestre de 2016 terem sido efetuados pagamentos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica às quatro EG Estabelecimento, num total de 1,5 milhões de euros, os quais em 2015 apenas tiveram início no mês de outubro (não obstante o programa ter sido criado pelo Ministério da Saúde no início de 2015).

Os referidos pagamentos, efetuados no âmbito do programa para o tratamento da hepatite C crónica justificam, parcialmente, o aumento dos encargos registado com as EG Estabelecimento dos hospitais de Loures e de Vila Franca de Xira. Com efeito, comparativamente com o período homólogo anterior, assistiu-se no 1.º semestre de 2016 a um aumento dos encargos com estas duas EG Estabelecimento, justificado ainda, (i) no que respeita à EG Estabelecimento do Hospital de Loures, pela dedução de multas contratuais aos pagamentos realizados ao parceiro privado e por um acerto realizado a favor da Entidade Pública Contratante relativo à atividade de 2012, ambos efetuados no 1.º semestre de 2015 sem paralelo no semestre em apreço, e (ii) relativamente à EG Estabelecimento de Vila Franca de Xira, pela dedução de multas contratuais aos pagamentos realizados ao parceiro privado no 1.º semestre de 2015, sem paralelo no 1.º semestre de 2016, e pelo pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2013 efetuado

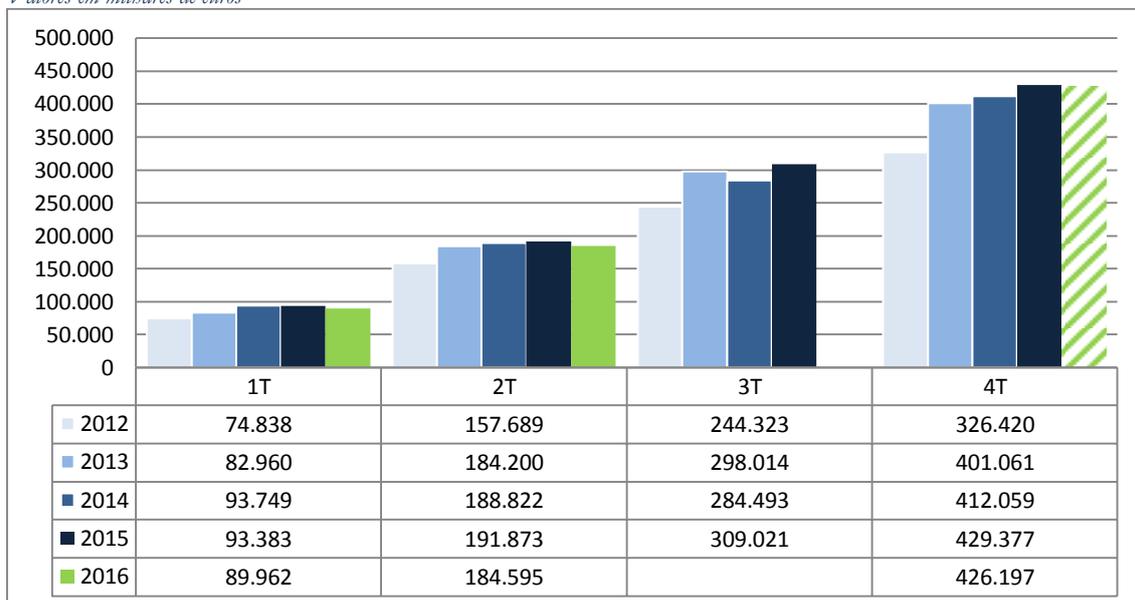
²⁴ Refira-se que até 2015, inclusive, o pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga do valor previsível de reconciliação era feito, por adiantamento, em duodécimos mensais, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS.

no semestre em apreço, sem que no semestre homólogo se tenha verificado qualquer pagamento de idêntica natureza.

No que diz respeito aos encargos globais relativos às EG Edifício, a diminuição (de 3%) verificada no 1.º semestre de 2016, face ao período homólogo anterior, foi permitida pela redução da componente fixa dos pagamentos previstos contratualmente em duas das quatro parcerias.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório OE2016.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.

Através da análise do *Gráfico 9* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que parte do aumento dos encargos de gestão clínica hospitalar não corresponde a um real incremento de encargos para o setor público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2016	Peso no total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
CMFRS	277	0%	589	-53%	0	n.a.
H. Cascais	31.902	17%	33.367	-4%	73.104	44%
EG Estabelecimento	27.934	15%	29.263	-5%	64.658	43%
EG Edifício	3.968	2%	4.104	-3%	8.445	47%
H. Braga	71.262	39%	77.359	-8%	173.903	41%
EG Estabelecimento	58.634	32%	64.750	-9%	145.914	40%
EG Edifício	12.628	7%	12.609	0%	27.989	45%
H. Loures	42.542	23%	41.423	3%	95.135	45%
EG Estabelecimento	36.272	20%	35.191	3%	81.374	45%
EG Edifício	6.271	3%	6.232	1%	13.760	46%
H. VFXira	38.612	21%	39.135	-1%	84.056	46%
EG Estabelecimento	26.518	14%	26.076	2%	57.024	47%
EG Edifício	12.095	7%	13.059	-7%	27.032	45%
TOTAL	184.595	100%	191.873	-4%	426.197	43%
Estabelecimentos	149.634	81%	155.868	-4%	348.970	43%
Infraestruturas	34.961	19%	36.004	-3%	77.227	45%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório OE2016.

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º semestre de 2016, em comparação com o período homólogo de 2015. Da sua análise, e tendo presente os fatores referidos anteriormente, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram uma redução (de 4%) permitida pela diminuição, quer dos encargos com a EG Edifício (em 3%, em linha com o previsto contratualmente²⁵), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 5%), estes últimos influenciados pelos referidos acertos – a favor do parceiro público – relativos aos protocolos HIV de 2014 e de 2015 (2,0 milhões de euros) e pela mencionada dedução de taxas moderadoras de 2013 e 2014 (330 milhares de euros), efetuados no semestre em análise, sem paralelo no período homólogo anterior, que mais do que compensaram os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (765 milhares de euros, sem paralelo no 1.º semestre de 2015) e o aumento dos pagamentos relativos ao protocolo HIV (aumento em 238 milhares de euros).

²⁵ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Cascais é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já prevista uma redução desta componente entre 2015 e 2016.

- No Hospital de Braga, a diminuição (de 8%) dos encargos totais face ao período homólogo de 2015 é integralmente explicada pela redução (de 9%) dos encargos com a EG do Estabelecimento, sendo esta, por sua vez, justificada pelo facto de os pagamentos anteriormente mencionados, realizados no 1.º semestre de 2015, não terem tido paralelo no período em análise, como é o caso dos pagamentos efetuados ao abrigo dos protocolos HIV e esclerose múltipla (2,3 milhões de euros), ou, tendo tido paralelo no 1.º semestre de 2016, terem sido neste período de montante inferior ao do período homólogo anterior, como os pagamentos de reconciliação relativos à atividade clínica e os pagamentos de compensações por intervenções em utentes estrangeiros (que no 1.º semestre de 2016 foram inferiores em 2,8 milhões de euros e 1,1 milhões de euros, respetivamente, aos registados no 1.º semestre de 2015);
- No Hospital de Loures, os encargos globais registaram um incremento (de 3%), justificado pelo aumento, quer dos encargos com a EG Edifício (em 1%, em linha com o contratualmente estabelecido²⁶), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 3%), estes últimos justificados, *por um lado*, pelo facto de no 1.º semestre de 2015, como referido anteriormente, terem sido efetuadas deduções aos pagamentos realizados pelo parceiro público, relacionadas com multas contratuais e com o acerto da atividade de 2012 (num total de 423 milhares de euros), deduções essas que não se verificaram no período em análise, e, *por outro lado*, pelos encargos suportados no 1.º semestre de 2016 no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (629 milhares de euros), sem paralelo no período homólogo anterior;
- No Hospital de Vila Franca de Xira, a diminuição (de 1%) dos encargos totais face ao período homólogo anterior foi permitida pela redução (de 7%) dos encargos com a EG do Edifício, nos termos contratualmente previstos²⁷, tendo-se verificado, em sentido contrário e como referido anteriormente, um aumento (de 2%) dos encargos com a EG Estabelecimento, essencialmente explicado pela dedução de multas contratuais aos pagamentos realizados no 1.º semestre de 2015 (298 milhares de euros) e ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2013 efetuado no 1.º semestre de 2016 (120 milhares de euros), ambos os efeitos sem paralelo nos respetivos períodos homólogos.

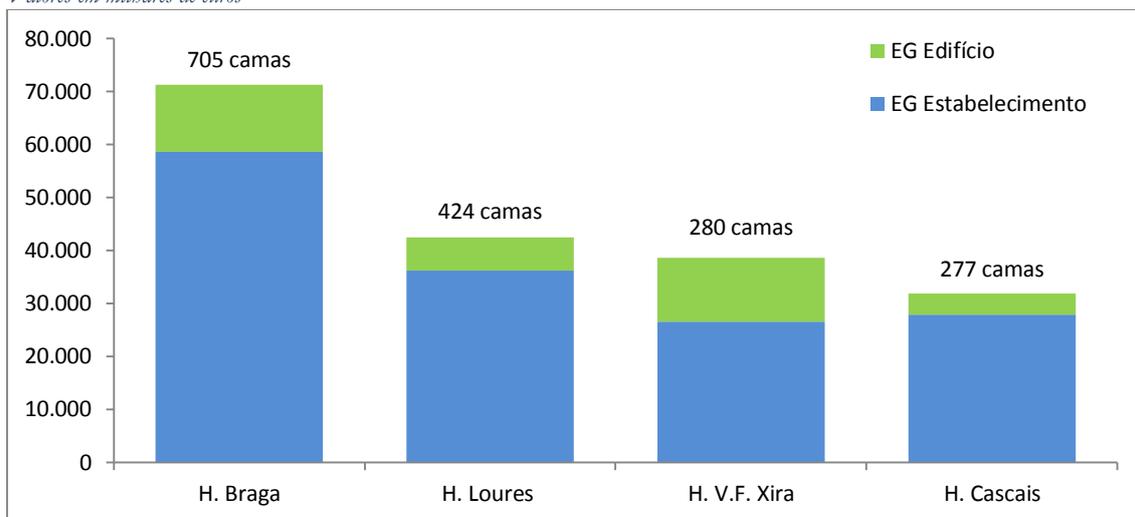
²⁶ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Loures é integralmente revisível em função do IPC.

²⁷ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já prevista uma redução desta componente entre 2015 e 2016.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, no 1.º semestre de 2016, por cerca de 39% dos encargos totais, seguindo-se, em termos de ordem de importância, os Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, com pesos relativos de 23%, 21% e 17%, respetivamente (*cf.* *Quadro 16 anterior e Gráfico 10 seguinte*).

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 1.º semestre de 2016 por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.3.4 Setor da Segurança

4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 17 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 2.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2016	2T2016	2T2015	Δ 2T2016 / 2T2015
Concessão Siresp	10.190	9.554	12.304	-22%

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

No 2.º trimestre de 2016, os encargos globais do setor público com a parceria SIRESP cifraram-se em 9,5 milhões de euros, registando, face ao período homólogo anterior, um decréscimo de 22%, permitido pela entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP²⁸ – no âmbito do qual foi acordada a redução dos encargos públicos com esta parceria, mediante a diminuição da remuneração por disponibilidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2015 –, e consequente acerto de contas, a favor do parceiro público, no montante de 4,9 milhões de euros.

Este efeito foi, contudo, parcialmente compensado pela diferente temporalidade no pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, dado que no 2.º trimestre de 2016, para além de terem sido integralmente liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados no trimestre anterior, foram ainda pagas as faturas respeitantes a parte dos serviços prestados tanto em dezembro de 2015, como em abril de 2016, enquanto no

²⁸ O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado a 29 de dezembro de 2015 no contexto da renegociação desta PPP, verificou-se após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar o mesmo a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

trimestre homólogo anterior tinha sido efetuado o pagamento das faturas respeitantes a apenas três meses de serviços prestados.

4.3.4.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 18 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança no 1.º semestre de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC 2016	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Concessão Siresp	19.744	23.515	-16%	48.861	40%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e dados constantes do Relatório do OE2016.

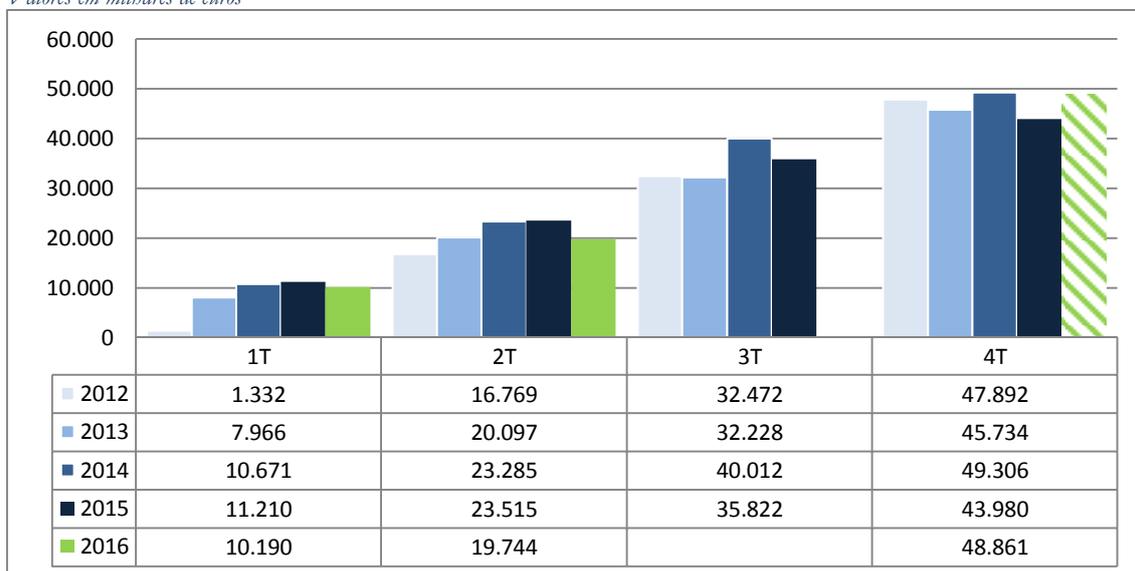
Os encargos globais do setor público com a parceria SIRESP no 1.º semestre de 2016 cifraram-se em 19,7 milhões de euros, registando um decréscimo de 16% face ao período homólogo anterior.

Este decréscimo foi permitido pela mencionada entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP e consequente acerto de contas, realizado no 2.º trimestre de 2016 a favor do parceiro público, no montante de 4,9 milhões de euros.

Por outro lado, a evolução homóloga dos encargos encontra-se, ainda, influenciada pelo processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, mesmo excluindo o acerto de contas *supra* mencionado, os encargos suportados pelo parceiro público no semestre em apreço e no semestre homólogo não são diretamente comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes. Em concreto, enquanto que no 1.º semestre de 2015 foi efetuado o pagamento das faturas correspondentes a seis meses de serviços prestados, no 1.º semestre de 2016 foi realizado, não só o pagamento integral das faturas relativas aos serviços prestados nos seis meses compreendidos entre outubro de 2015 e março de 2016, mas também o pagamento parcial dos serviços prestados em abril do corrente ano.

Gráfico 11 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e dados constantes do Relatório do OE2016.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (*cf.* Gráfico 11 anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada²⁹, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

²⁹ Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

5. Projeções de encargos globais

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

No *Quadro 19* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes do Relatório do OE2016.

Quadro 19 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rodoviárias	1.040	1.206	1.156	1.041	986	923	873	857	735
<i>encargos brutos</i>	1.359	1.537	1.496	1.432	1.381	1.346	1.301	1.292	1.176
<i>receitas</i>	319	330	340	391	395	423	428	435	441
Ferrovíárias	8	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	429	426	391	382	270	176	139	50	36
Segurança	44	49	44	42	29	29	14	0	0
Total	1.522	1.690	1.601	1.475	1.295	1.137	1.036	916	780
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	1.485	1.709	1.627	1.501	1.321	1.164	1.062	943	807

Sectores	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviárias	680	535	396	320	283	204	188	253	169
<i>encargos brutos</i>	1.128	989	882	797	767	662	555	504	363
<i>receitas</i>	448	454	486	477	484	458	367	251	194
Ferrovíárias	9								
Saúde	38	38	36	34	35	37	38	35	34
Segurança	0								
Total	728	583	441	364	327	251	235	298	212
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	755	611	470	392	356	280	265	327	242

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	119	102	59	140	140	148	-21	-25	-34
<i>encargos brutos</i>	293	279	241	269	258	257	42	17	2
<i>receitas</i>	173	177	182	128	117	109	63	42	36
Ferrovíárias	0								
Saúde	32	30	30	30	30	27	20	7	3
Segurança	0								
Total	152	132	90	171	171	175	-1	-18	-31
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	182	163	120	202	202	207	31	15	1

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

Notas: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE2016.

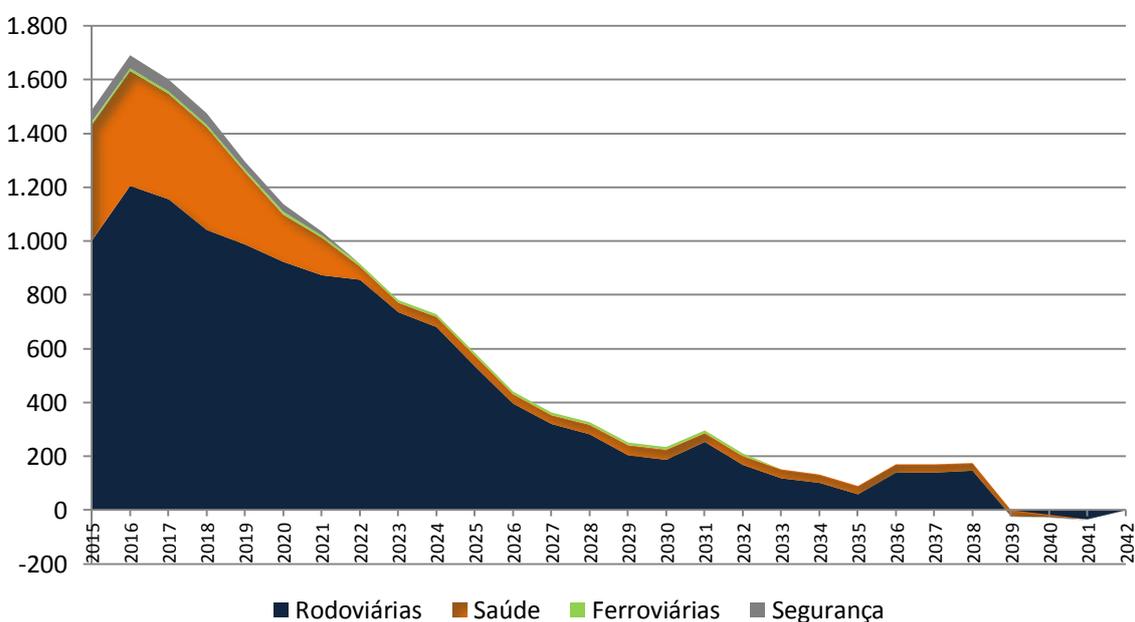
(1) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

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

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

Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, constantes do Relatório do OE2016.

6. Anexos

Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por setor

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
Concessão Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	30	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	578	170
Concessão Brisa (2)	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.782	1099
Concessão Litoral Centro (3)	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	587	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30+3	629	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve - Via do Infante - Sociedade Concessionária - AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	694	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	335	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI- Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	613	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	232	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	68	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54

Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	34	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	36	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	30	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	20	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	113

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

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

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