



Boletim Trimestral PPP – 3.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 Processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	11
3.2 Regime complementar de redução das taxas de portagem de várias autoestradas	11
3.3 Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto	12
3.4 Resolução de Litígios.....	12
3.4.1 Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A.	12
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	14
4.1 Síntese do trimestre.....	14
4.2 Síntese dos primeiros 9 meses do ano 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	28
4.3.1.2.2 Receitas de portagem.....	30
4.3.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos	33
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	35
4.3.2 Setor Ferroviário.....	41
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	41
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	42
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	43
4.3.3 Setor da Saúde.....	45
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	45
4.3.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	46
4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	50
4.3.4 Setor da Segurança.....	56
4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	56
4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	56
4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	57
5. Projeções de encargos globais.....	59
6. Anexos	61

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP, por setor, no 3.º trimestre de 2016 e nos primeiros 9 meses de 2016 – respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	8
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 3.º trimestre 2016 – respetiva variação homóloga.....	14
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, nos primeiros 9 meses 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 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	22
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 6 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	32
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 3.º trimestre de 2016.....	34
Quadro 9 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	35
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	39
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	42
Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	43
Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	47
Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	48
Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	50
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	53
Quadro 17 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga.....	56
Quadro 18 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança nos primeiros 9 meses de 2016 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	57
Quadro 19 – Encargos plurianuais.....	59
Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por setor.....	61

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro 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 3.º trimestre de 2015 e o 3.º trimestre de 2016.....	25
Gráfico 5 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2016	26
Gráfico 6 – Evolução das receitas totais por trimestre das PPP rodoviárias no período de 2012 a 2016.....	31
Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016.....	40
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2012 a 2016.....	44
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período de 2012 a 2016.....	52
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados nos primeiros 9 meses de 2016 por hospital.....	55
Gráfico 11 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período de 2012 a 2016	58
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	60

Siglas

3T2015	Terceiro trimestre de 2015
3T2016	Terceiro trimestre de 2016
2016P	Previsão para 2016, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2016
Δ AC 2016/AC 2015	Varição ocorrida entre os primeiros nove meses de 2016 e os primeiros nove meses de 2015
Δ 3T 2016/3T 2015	Varição ocorrida entre o terceiro trimestre de 2016 e o terceiro trimestre de 2015
AC 2016	Valor acumulado dos primeiros nove meses de 2016
AC 2015	Valor acumulado dos primeiros nove meses 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
IGF	Inspeção Geral de Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
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
SNS	Serviço Nacional de Saúde
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 3.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 aos primeiros nove meses do ano de 2016 –, 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, destacam-se: **(i)** no que respeita aos processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias: a consensualização das modificações aos contratos das subconcessões da Transmontana e do Pinhal Interior, encontrando-se pendente a assinatura dos respetivos contratos de alteração, bem como do contrato de alteração da subconcessão do Baixo Alentejo; a reabertura do processo negocial de 2015 relativo à subconcessão do Algarve Litoral; e a manutenção do processo de renegociação das subconcessões do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo; **(ii)** o estabelecimento, com efeitos a 1 de agosto de 2016, do regime complementar de redução das taxas de portagem a praticar nos lanços e sublanços das autoestradas que integram o objeto das concessões do Algarve (A22), da Beira Interior (A23), do Interior Norte (A24) e da Beira Litoral/Beira Alta (A25), nos lanços e sublanços da autoestrada que integra o objeto da subconcessão Transmontana (A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha)) e nos lanços e sublanços da autoestrada A23 integrados na concessão da IP, no âmbito do qual as taxas de portagem praticadas foram reduzidas em 15% para os veículos de todas as classes; e **(iii)** a constituição de uma equipa de projeto para dar início ao estudo e à preparação de uma parceria para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, dado que o atual contrato de subconcessão terminará a sua vigência em março de 2018.

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, naturalmente, de encargos líquidos – 60% dos valores globais de encargos líquidos do 3.º trimestre de 2016 (71% em termos acumulados nos primeiros nove meses do ano) –, seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo aumento verificado ao nível dos encargos líquidos totais

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”.

com as PPP, quando comparados os valores do 3.º trimestre de 2016 (e do período de 9 meses findo em setembro de 2016), com os do período homólogo.

Com efeito, no 3.º trimestre de 2016, e quando comparados os dados deste período com os do período homólogo anterior, verifica-se um acréscimo de 36% dos encargos líquidos do setor público com as PPP, na origem do qual se encontra, em grande medida, a evolução verificada no setor rodoviário, cujo nível de encargos líquidos registou um aumento significativo, de 77%.

Este aumento dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias deveu-se ao acréscimo generalizado dos pagamentos efetuados tanto às concessionárias – na sequência dos pagamentos efetuados no 3.º trimestre de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior, por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, bem do aumento das tarifas por disponibilidade verificado na maioria das concessões –, como às subconcessionárias – resultado da dilação, para o mês de julho, dos pagamentos devidos em junho de 2016 às subconcessionárias da Transmontana, do Douro Interior e do Litoral Oeste, e do início programado dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP, por setor, no 3.º trimestre de 2016 e nos primeiros 9 meses de 2016 – respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Ferrovíárias	2.276	-1	4.200	1%	4.170	1%
Segurança	10.190	9.554	10.667	3%	12.307	-13%
Saúde	89.962	94.633	120.461	36%	117.149	3%
Rodoviárias	366.709	254.001	203.544	60%	115.120	77%
TOTAL	469.137	358.187	338.872	100%	248.745	36%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	471.042	358.364	350.481		248.376	41%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2016	Peso no Total	AC 2015	Δ AC 2016 / AC 2015	2016P	% Execução
Ferrovíárias	6.475	1%	8.493	-24%	8.540	76%
Segurança	30.411	3%	35.822	-15%	48.861	62%
Saúde	305.056	26%	309.021	-1%	426.197	72%
Rodoviárias	824.254	71%	769.778	7%	1.206.488	68%
TOTAL	1.166.196	100%	1.123.114	4%	1.690.087	69%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	1.179.886		1.096.942	8%	1.709.085	69%

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 acumulados do 3.º trimestre de 2016 constata-se que os encargos líquidos do setor público com as PPP registaram também um incremento (de 4%), face ao período homólogo de 2015, cifrando-se em 1.166 milhões de euros, o que representa um nível de execução de 69% face ao previsto no Relatório do OE2016.

Para o aumento global dos encargos líquidos a que se assistiu no período de 9 meses findo em setembro de 2016 afigurou-se determinante o acréscimo verificado no setor rodoviário, já que os restantes setores de atividade onde se inserem as PPP registaram uma redução dos respetivos encargos.

Com efeito, os encargos líquidos do setor rodoviário registaram um acréscimo de cerca de 7% justificado, em grande medida, pelo aumento dos pagamentos efetuados às subconcessionárias nos primeiros 9 meses de 2016 comparativamente com o período homólogo, com destaque para os casos das subconcessionárias do Pinhal Interior e do Baixo Alentejo, em virtude do início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) apenas em junho de 2015 e abril de 2016, respetivamente.

No que respeita ao setor da saúde, o decréscimo homólogo de 1% dos encargos líquidos resulta, essencialmente, dos menores montantes de pagamentos realizados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga e de Cascais pela entidade pública contratante nos primeiros 9 meses de 2016, designadamente ao abrigo de protocolos/outros acordos e de pagamentos de reconciliação.

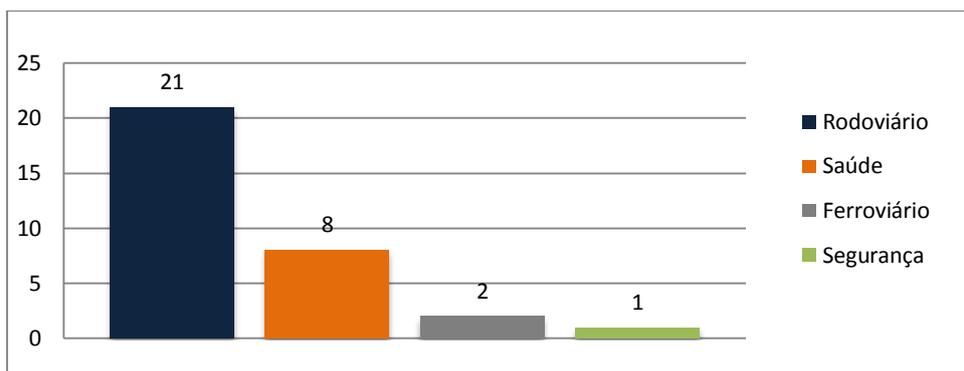
Relativamente ao setor da segurança, o decréscimo de 15% dos encargos líquidos foi permitido pela entrada em vigor (em março de 2016) do aditamento ao contrato SIRESP, nos termos do qual foi acordada a diminuição da remuneração por disponibilidade e, neste âmbito, foi realizado, no 2.º trimestre de 2016, um acerto de contas a favor do parceiro público.

No caso do setor ferroviário, a diminuição dos encargos líquidos no período 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.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 30 de setembro 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 milhões de euros. O setor rodoviário assume-se como o setor com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas 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).

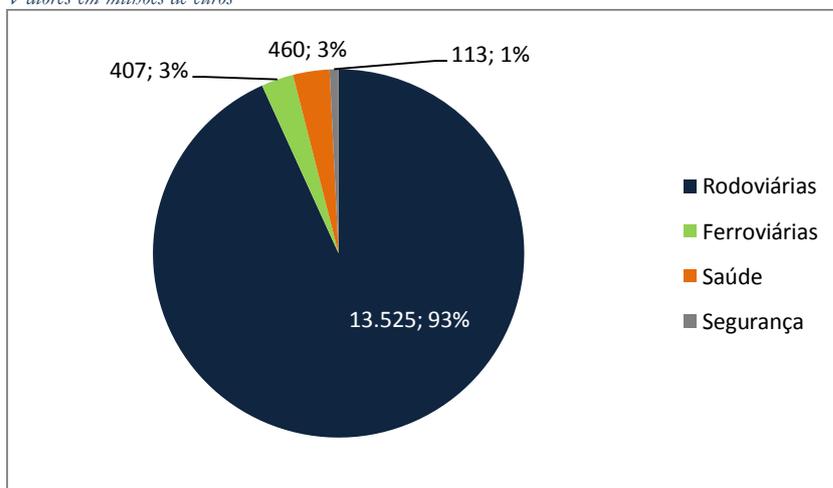
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro de 2016)



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 Processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

Durante o 3.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.

No caso concreto das subconcessões do Baixo Alentejo, da Transmontana e do Pinhal Interior, tendo as modificações aos contratos de subconcessão sido já consensualizadas, a conclusão dos respetivos processos negociais encontra-se pendente da aprovação pelas entidades financiadoras, da assinatura das atas finais de negociação, da emissão dos relatórios finais de negociação pela comissão de negociação e da aprovação pelas respetivas tutelas.

Relativamente à subconcessão do Algarve Litoral, foi reaberto o processo negocial de 2015, tendo o mandato da comissão de negociação sido reprimado para o efeito².

No que concerne às subconcessões do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, relativamente às quais apenas se obteve um acordo quanto às condições financeiras, encontra-se em curso a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais.

No que diz respeito à subconcessão do Douro Interior, até à data não foi ainda alcançado qualquer acordo com o parceiro privado.

3.2 Regime complementar de redução das taxas de portagem de várias autoestradas

Com efeitos a 1 de agosto de 2016³, foi estabelecido o regime complementar de redução das taxas de portagem a praticar nos lanços e sublanços das autoestradas que integram o objeto das concessões do Algarve (A22), da Beira Interior (A23), do Interior Norte (A24) e da Beira Litoral/Beira Alta (A25), nos lanços e sublanços da autoestrada que integra o objeto da subconcessão Transmontana (A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha)) e nos lanços e sublanços da autoestrada A23 integrados na concessão da IP, no âmbito do qual as taxas de portagem praticadas foram reduzidas em 15% para os veículos de todas as classes.

Adicionalmente, o regime de modulação do valor das taxas de portagem para os veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou

² Através do Despacho n.º 10457-A/2016, de 18 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016.

³ Através da Portaria n.º 196/2016, 15 de julho, publicada no Diário da República, 1.ª Série, n.º 138, de 20 de julho de 2016.

público⁴ foi alterado e alargado aos lanços e sublanços da autoestrada A4 Túnel do Marão e A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha).

3.3 Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto

Tendo em consideração que o atual contrato de subconcessão da operação e manutenção do sistema do metro ligeiro da área metropolitana do Porto, celebrado pela Metro do Porto, S.A.⁵, terminará a sua vigência em março de 2018, em agosto de 2016⁶ foi constituída uma equipa de projeto para dar início ao estudo e à preparação de uma parceria para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

Neste âmbito, foram iniciados os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento concursal, tendo em vista, designadamente, a elaboração do relatório fundamentado, com uma proposta de decisão a submeter pela equipa de projeto aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do ambiente, nos termos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e a elaboração das diversas peças do procedimento (designadamente o caderno de encargos e seus anexos, o programa de procedimento e o modelo de avaliação).

3.4 Resolução de Litígios

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

Em fevereiro de 2014 foi constituído o tribunal arbitral para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A., na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e ainda do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da estação de Évora. O pedido de indemnização reportou-se aos custos incorridos pela concessionária até à data da recusa de visto, que a Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A. quantificou em cerca de 169 milhões de euros.

⁴ Regulado pela Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, publicada no Diário da República, 1.ª Série, n.º 30, de 10 de fevereiro de 2012, e aplicável às Ex-SCUT (concessões da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral, do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta).

⁵ A Metro do Porto, S.A. é sociedade à qual foi atribuída a concessão da exploração, em regime de serviço público e de exclusividade, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, mediante o Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro. Através deste mesmo Decreto-Lei foram aprovadas as respetivas bases da concessão, nos termos das quais, e na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, se encontra previsto que a concessionária – a Metro do Porto, S.A. – deve subconcessionar a exploração e manutenção daquele sistema.

⁶ Através do Despacho n.º 10536/2016, de 16 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 161, de 23 de agosto de 2016.

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

Em face desta decisão, o Estado Português *(i)* intentou, junto do Tribunal Central Administrativo Sul, ação de anulação de sentença e *(ii)* recorreu para o Tribunal Constitucional, no qual se encontra ainda pendente uma reclamação para a Conferência desse Tribunal quanto a um dos fundamentos do recurso, não existindo ainda decisão quanto a estes processos.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do trimestre

No 3.º trimestre de 2016, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP cifrou-se em 339 milhões de euros, montante que representa um acréscimo de 36% face ao período homólogo de 2015, na origem do qual se encontra, em grande medida, a evolução verificada no setor rodoviário, cujo nível de encargos líquidos registou um aumento significativo.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 3.º trimestre 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Ferrovíarias	2.276	-1	4.200	1%	4.170	1%
Segurança	10.190	9.554	10.667	3%	12.307	-13%
Saúde	89.962	94.633	120.461	36%	117.149	3%
Infraestruturas	17.481	17.481	24.551	7%	22.637	8%
Estabelecimento	72.481	77.152	95.910	28%	94.512	1%
<i>Pag. Contratuais</i>	69.766	71.386	79.546	23%	70.499	13%
<i>Pag. Protocolos</i>	2.716	2.619	7.767	2%	7.980	-3%
<i>Pag. Reconciliação</i>	0	3.147	8.597	3%	16.032	-46%
Rodoviárias	366.709	254.001	203.544	60%	115.120	77%
Subconcessões	164.517	98.702	138.534	41%	87.386	59%
Concessões	198.922	151.307	70.607	21%	21.651	226%
Túnel do Marão	3.270	3.992	-5.596	-2%	6.082	-192%
Total dos encargos	441.866	335.105	305.226	90%	215.854	41%
<i>Pag. Disponibilidade⁽¹⁾</i>	420.779	310.735	287.752	85%	172.571	67%
<i>Custos de Cobrança</i>	7.250	9.192	14.831	4%	9.841	51%
<i>Pag. Serviço</i>	10.567	6.316	9.486	3%	3.469	173%
<i>Compensações⁽²⁾</i>	0	4.073	-3.401	-1%	23.890	-114%
<i>Túnel do Marão</i>	3.270	4.789	-3.442	-1%	6.082	-157%
Total das Receitas	75.158	81.104	101.681	30%	100.734	1%
TOTAL	469.137	358.187	338.872	100%	248.745	36%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP⁽³⁾	471.042	358.364	350.481		248.376	41%

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 no âmbito da execução de sentenças arbitrais no 3.º trimestre de 2015, às concessionárias do Litoral Centro (27 milhões de euros), do Norte Litoral (49 milhares de euros) e do Oeste (27 milhares de euros), e os reembolsos da TRIR/SIEV efetuados no 3.º trimestre de 2016 às concessionárias do Algarve (545 milhares de euros), do Litoral Centro (29 milhares de euros), do Oeste (29 milhares de euros) e do Interior Norte (6 milhares de euros).

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

No que diz respeito aos encargos líquidos com as PPP rodoviárias, o aumento significativo, de 77%, verificado no 3.º trimestre de 2016, por comparação com idêntico período de 2015, resultou do acréscimo generalizado dos pagamentos efetuados tanto às concessionárias, como às subconcessionárias. No que respeita aos encargos incorridos com as concessionárias, o seu aumento deveu-se, sobretudo, aos pagamentos efetuados por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP (sem paralelo no período homólogo anterior), bem como ao aumento das tarifas por disponibilidade verificado na maioria das concessões. Relativamente às subconcessões, o acréscimo de custos verificado deveu-se, por um lado, à realização, apenas no mês de julho de 2016, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho a três das subconcessionárias, e, por outro lado, ao início programado dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016. Em sentido contrário, destaca-se a diminuição dos encargos registados com o Túnel do Marão, na sequência da conclusão da sua construção.

No caso das parcerias da saúde, os respetivos encargos líquidos registaram, no 3.º trimestre de 2016, um acréscimo de 3% comparativamente com o período homólogo anterior, reflexo, sobretudo, dos maiores montantes de pagamentos realizados pela entidade pública contratante à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, em virtude do pagamento de reconciliação realizado relativamente a 2015 (sem paralelo em igual período do ano anterior), e às EG Estabelecimento dos Hospitais de Loures e de Vila Franca de Xira, na sequência da atualização e do acerto do valor dos duodécimos pagos, em função da produção acordada, estes últimos, ainda assim, parcialmente compensados pela redução dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, na medida em que o pagamento de reconciliação efetuado no 3.º trimestre de 2015, relativo à atividade de 2014, não teve paralelo no período em análise.

Relativamente ao setor da segurança, o decréscimo, de 13%, dos encargos globais do setor público, verificado no 3.º trimestre de 2016, justifica-se sobretudo pela redução da remuneração por disponibilidade, na sequência da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP (em março de 2016).

No 3.º trimestre de 2016, e no que concerne ao setor ferroviário, importa referir que os fluxos financeiros do setor público respeitaram apenas aos pagamentos efetuados a título de compensação por insuficiência de tráfego à MTS, relativos ao 4.º trimestre de 2015 e ao 1.º trimestre de 2016, cujos montantes se encontraram praticamente em linha com os dos pagamentos efetuados no período homólogo anterior (em função do tráfego apurado nos dois primeiros trimestres de 2015).

4.2 Síntese dos primeiros 9 meses do ano de 2016

Nos primeiros 9 meses de 2016, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP cifraram-se em 1.166 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, em 69% do previsto no Relatório do OE2016.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, nos primeiros 9 meses 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 ⁽¹⁾	% Execução
Ferrovíarias	6.475	1%	8.493	-24%	8.540	76%
Segurança	30.411	3%	35.822	-15%	48.861	62%
Saúde	305.056	26%	309.021	-1%	426.197	72%
Infraestruturas	59.512	5%	58.641	1%	77.227	77%
Estabelecimento	245.544	21%	250.381	-2%	348.970	70%
<i>Pag. Contratuais</i>	220.698	19%	213.222	4%		
<i>Pag. Protocolos</i>	13.102	1%	15.587	-16%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	11.743	1%	21.571	-46%		
Rodoviárias	824.254	71%	769.778	7%	1.206.488	68%
Subconcessões	401.753	34%	315.829	27%		
Concessões	420.835	36%	413.257	2%		
Túnel do Marão	1.666	0%	40.691	-96%		
Total dos encargos	1.082.197	93%	1.028.917	5%	1.536.735	70%
<i>Pag. Disponibilidade⁽²⁾</i>	1.019.266	87%	906.037	12%		
<i>Custos de Cobrança</i>	31.273	3%	32.798	-5%		
<i>Pag. Serviço</i>	26.369	2%	19.127	38%		
<i>Compensações⁽³⁾</i>	672	0%	30.264	-98%		
<i>Túnel do Marão</i>	4.617	0%	40.691	-89%		
Total das Receitas	257.943	22%	259.140	0%	330.247	78%
TOTAL	1.166.196	100%	1.123.114	4%	1.690.087	69%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP⁽⁴⁾	1.179.886		1.096.942	8%	1.709.085	69%

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

Notas: ⁽¹⁾ Os valores previstos para 2016 estão de acordo com o Relatório do OE2016.

⁽²⁾ Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados.

⁽³⁾ Inclui os pagamentos efetuados, em 2015, no âmbito da execução de sentenças arbitrais, às concessionárias do Litoral Centro (29 milhões de euros, essencialmente relacionados com eventos ocorridos durante a fase de construção, sobrecustos, quebra de tráfego) e do Oeste (474 milhares de euros respeitantes à empreitada de beneficiação da autoestrada) e os reembolsos da TRIR/SIEV efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Oeste, em 2015 e em 2016, e às concessionárias do Algarve, do Interior Norte e do Litoral Centro em 2016.

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

Em termos de evolução, os encargos líquidos apresentaram no período de 9 meses findo em setembro de 2016 um aumento de 4% face ao verificado em idêntico período do ano anterior, na sequência do aumento verificado ao nível dos encargos líquidos do setor rodoviário, já que os restantes setores registaram uma redução dos seus encargos.

Com efeito, os encargos líquidos do setor rodoviário registaram um acréscimo de cerca de 7% justificado, em grande medida, pelo aumento dos pagamentos efetuados às subconcessionárias nos primeiros 9 meses de 2016 comparativamente com o período homólogo, com destaque para os casos das subconcessionárias do Pinhal Interior e do Baixo Alentejo, em virtude do início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) apenas em junho de 2015 e abril de 2016, respetivamente. Em sentido contrário, no período de 9 meses findo em setembro de 2016 verificou-se uma diminuição significativa dos encargos relativos à construção do Túnel do Marão, face ao período homólogo anterior, na sequência da sua conclusão. Já os pagamentos efetuados às concessionárias apresentaram uma quase manutenção, na medida em que o efeito decorrente do aumento dos pagamentos por disponibilidade verificado na grande maioria das concessões – resultante, *por um lado*, do aumento das tarifas por disponibilidade contratualmente definido para o ano de 2016, e, *por outro lado*, dos pagamentos efetuados nos primeiros 9 meses de 2016 por conta da remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, nos termos do acordado nos contratos de concessão alterados⁷ – foi compensado pela diminuição registada ao nível dos encargos incorridos a título de compensações – na medida em que as compensações atribuídas no período de 9 meses findo em setembro de 2015, no âmbito da execução de sentenças arbitrais, à concessionária do Litoral Oeste não tiveram paralelo no período em apreço.

No que diz respeito ao setor da saúde, o decréscimo homólogo de 1% dos encargos líquidos resulta, essencialmente, dos menores montantes de pagamentos realizados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga e de Cascais pela entidade pública contratante nos primeiros 9 meses de 2016, designadamente ao abrigo de protocolos/outros acordos e de pagamentos de reconciliação.

Relativamente ao setor da segurança, o decréscimo de 15% dos encargos líquidos foi permitido pela já mencionada entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, nos termos do qual foi acordada a diminuição da remuneração por disponibilidade, tendo, neste âmbito, sido realizado no 2.º trimestre de 2016 um acerto de contas a favor do parceiro público.

No caso do setor ferroviário, a diminuição homóloga, de 24%, dos encargos líquidos, é essencialmente justificada pela evolução dos encargos relativos ao MST no período de 9 meses em apreço, a qual se encontra 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

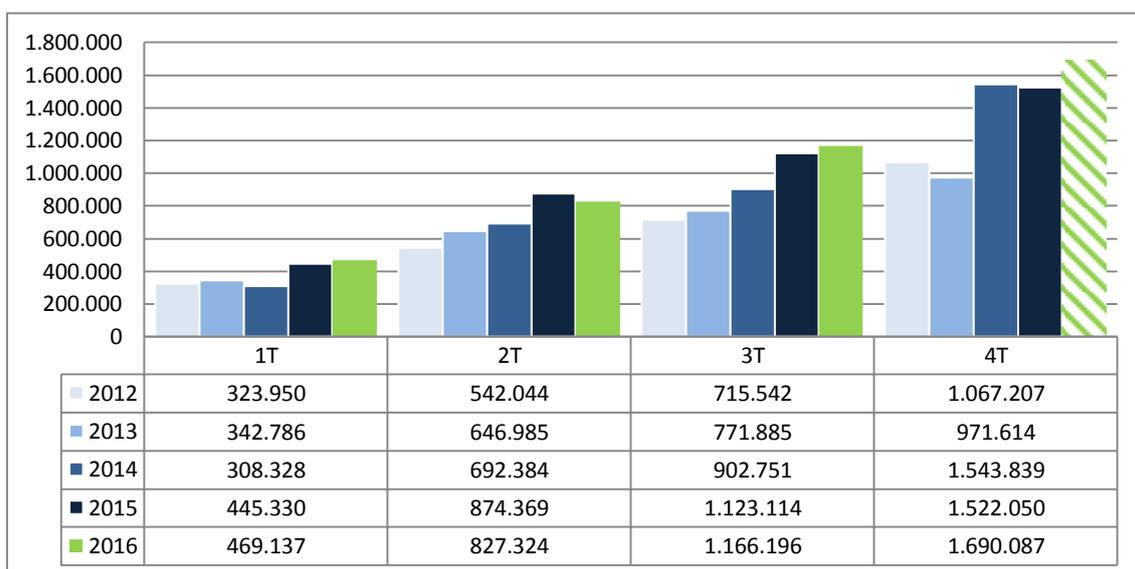
⁷ Que entraram em vigor no final de 2015.

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 Português⁸ 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 alterados⁹, 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.

⁸ Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁹ 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 análise¹⁰;
- 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);

¹⁰ 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 mesmo¹¹ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

¹¹ 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 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T) (*)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Encargos Brutos	441.866	335.105	305.226	100%	215.854	41%
Pagamentos por Disponibilidade (¹)	420.779	310.735	287.752	94%	172.571	67%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT (¹))	261.677	212.555	151.605	50%	82.671	83%
Portagem Real	63.352	38.928	32.742	11%	20.153	62%
Ex-SCUT	198.325	173.627	118.863	39%	62.518	90%
Subconcessões	159.103	98.180	136.147	45%	89.900	51%
Pagamento por serviço (Subconcessões)	10.567	6.316	9.486	3%	3.469	173%
Custos com serviço de cobrança de portagem	7.250	9.192	14.831	5%	9.841	51%
Ex-SCUT	7.277	7.642	14.061	5%	9.201	53%
Outros (²)	-27	1.551	770	0%	640	20%
Encargos Túnel do Marão	3.270	4.789	-3.442	-1%	6.082	-157%
Compensações/REF's	0	4.073	-3.401	-1%	23.890	-114%
Lusoponte	0	3.892	-4.011	-1%	-3.643	10%
Outros (³)	0	181	610	0%	27.533	-98%
Receitas de Portagem	75.158	81.104	101.681	33%	100.734	1%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	63.299	68.431	85.187	28%	88.272	-3%
Subconcessões	5.153	5.794	7.099	2%	5.983	19%
Outros (⁴)	6.706	6.879	9.395	3%	6.479	45%
Encargos Líquidos totais	366.709	254.001	203.544	67%	115.120	77%
Taxa de Cobertura	17%	24%	33%		47%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	24%	31%	51%		96%	
Subconcessões	3%	6%	5%		6%	
Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (⁵)	438.662	328.860	308.111		209.161	47%
Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (⁵)	70.048	74.682	92.958		94.411	-2%
Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (⁵)	368.614	254.177	215.153		114.750	87%

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

Notas: (*) Peso no Total (3T) 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 no 3.º trimestre de 2015, às concessionárias do Litoral Centro (27 milhões de euros), do Norte Litoral (49 milhares de euros) e do Oeste (27 milhares de euros), e os reembolsos da TRIR/SIEV efetuados no 3.º trimestre de 2016 às concessionárias do Algarve (545 milhares de euros), do Litoral Centro (29 milhares de euros), do Oeste (29 milhares de euros) e do Interior Norte (6 milhares de euros), 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/ *Easystoll*).
- (5) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No 3.º trimestre de 2016, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias cifraram-se em 204 milhões de euros, evidenciando um aumento de 77% face aos valores do período homólogo de 2015, resultado da conjugação do acréscimo dos encargos brutos (da ordem dos 41%), com a quase manutenção dos proveitos, que conduziu a uma deterioração do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 47% para 33%).

O acréscimo dos encargos líquidos no trimestre em apreço é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- A realização, no mês de julho de 2016, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho às subconcessionárias do Litoral Oeste, do Douro Interior e da Transmontana, pelo que os encargos líquidos incorridos com estas três subconcessões no 3.º trimestre de 2016, de 79 milhões de euros, foram superiores aos 36 milhões de euros registados no período homólogo anterior;
- O aumento significativo dos encargos respeitantes às concessionárias da Beira Interior e do Algarve, justificado pelo facto de os pagamentos por disponibilidade realizados no 3.º trimestre de 2016, nos montantes de 29 milhões de euros e 7 milhões de euros, respetivamente, não terem tido paralelo no período homólogo anterior, no qual vigorava ainda, em ambas as concessões, o regime remuneratório assente no pagamento de rendas, sem que tivesse, contudo, sido efetuado qualquer pagamento a este título neste período;
- Os pagamentos efetuados às concessionárias do Estado¹², 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 o respetivo valor líquido, de 35 milhões de euros no 3.º trimestre, sido contabilizado como um encargo da IP (“pagamento por conta”) e simultaneamente como receita de portagem efetivamente recebida¹³.
- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo, apenas no 2.º trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados no 3.º trimestre de 2016, no valor de 20 milhões de euros, não tiveram paralelo em igual período do ano 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 e à subconcessão do Pinhal Interior, como

¹² À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

¹³ Refira-se que o valor líquido de 35 milhões resulta da diferença entre o total dos pagamentos por conta efetuados no 3.º trimestre de 2016 e o valor líquidos dos adiantamentos realizados até então que foi deduzido aos pagamentos por disponibilidade efetuados em igual período.

mencionado abaixo), com especial destaque para a concessão da Beira Litoral / Beira Alta; e

- O aumento dos custos com serviço de cobrança de portagem pelas concessionárias, resultante, em grande medida, da regularização, no 3.º trimestre de 2016, de valores devidos em períodos anteriores.

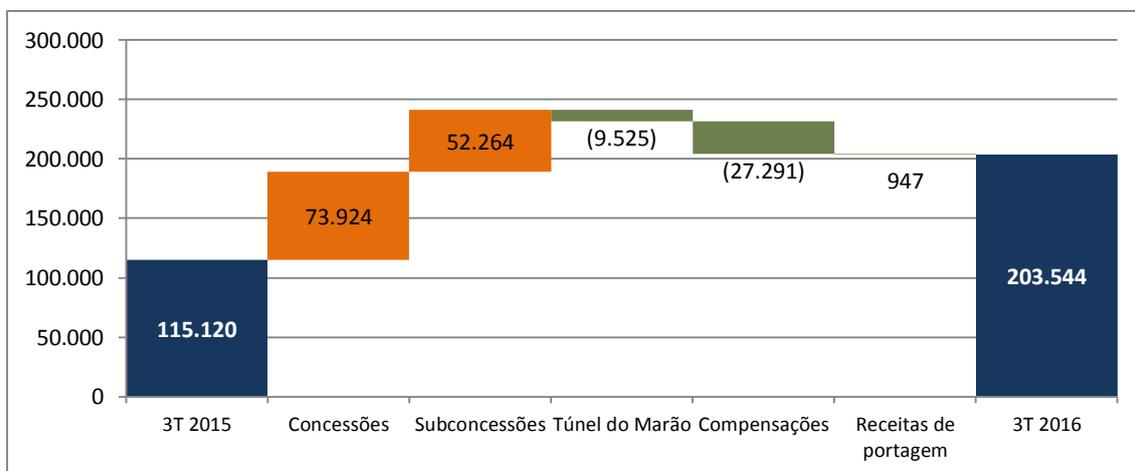
Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores mitigadores do referido crescimento dos encargos líquidos, a saber:

- A redução dos encargos relativos a compensações, dado que os pagamentos desta natureza efetuados à concessionária do Litoral Centro no 3.º trimestre de 2015, relacionados com a execução de decisões arbitrais, no valor de 27 milhões de euros, não tiveram paralelo no período em apreço;
- A diminuição dos encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão, na sequência da redução dos encargos incorridos com a conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016 e o início da cobrança de portagens verificado após a sua abertura ao tráfego, em maio do corrente ano;
- A redução dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte e à subconcessionária do Pinhal Interior, na sequência da diminuição, entre 2015 e 2016, das respetivas tarifas de disponibilidade contratualmente estipuladas; e
- O decréscimo dos encargos líquidos incorridos com a subconcessionária do Baixo Tejo, dado que o acerto respeitante aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, no valor de 22,8 milhões de euros, realizado no 3.º trimestre de 2015, não teve paralelo no período em análise. Este efeito mais do que compensou o acréscimo dos encargos resultante do pagamento, em julho, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho de 2016, e do aumento da tarifa por disponibilidade verificado entre 2015 e 2016.

No *Gráfico 4* seguinte, enunciam-se e quantificam-se os principais fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 3.ºs trimestres de 2015 e de 2016. Da análise do gráfico depreende-se, em concreto, que o acréscimo dos encargos líquidos verificado foi resultado do aumento generalizado dos encargos brutos incorridos no 3.º trimestre de 2016, comparativamente com os do período anterior, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias como às subconcessionárias, pelas razões *supra* mencionadas, cujo efeito foi parcialmente compensado pela diminuição do valor das compensações pagas e 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 3.º trimestre de 2015 e o 3.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros



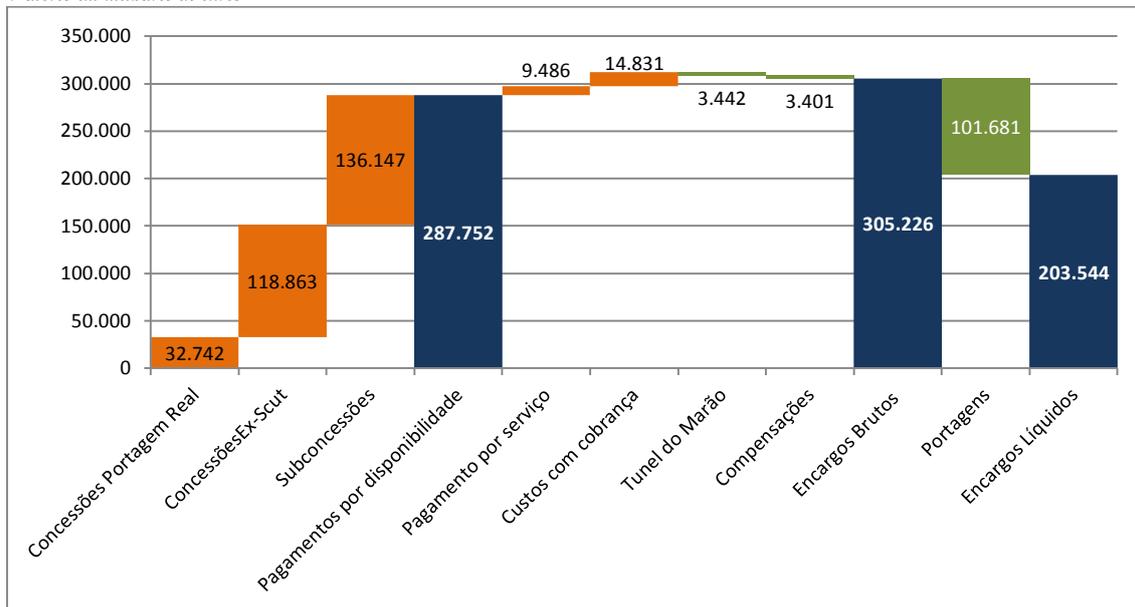
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

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 3.º trimestre de 2016, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 94% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹⁴ e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

¹⁴ Com exceção das autoestradas cuja remuneração assenta no regime de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 5 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3.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 a concessão da Beira Interior e as subconcessões do Litoral Oeste, do Douro Interior, do Baixo Tejo e do Baixo Alentejo, que no conjunto representaram cerca de 137 milhões de euros, correspondendo a 67% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Concessão Algarve	13.960	4.625	1.928	1%	-13.052	-115%
Concessão Beira Interior	5.531	57.691	28.846	14%	-7.236	-499%
Concessão Interior Norte	37.721	15.013	8.458	4%	15.564	-46%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.043	22.934	14.019	7%	1.880	646%
Concessão Travessia do Tejo	0	3.892	-4.011	-2%	-3.643	10%
Concessão Grande Lisboa	10.299	5.604	2.756	1%	1.802	53%
Concessão Oeste	0	62	28	0%	27	7%
Concessão Costa de Prata	17.870	7.203	3.784	2%	-383	-1087%
Concessão Grande Porto	28.852	17.666	11.038	5%	6.749	64%
Concessão Norte Litoral	17.541	6.052	3.797	2%	1.384	174%
Concessão Norte	35.838	15.096	6.442	3%	-3.060	-311%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	29	0%	27.457	-100%
Concessão Brisa	-1.534	0	-442	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	19.957	7.389	14.469	7%	6.332	129%
Subconcessão Douro Interior	31.551	13.596	27.193	13%	12.237	122%
Subconcessão Pinhal Interior	43.793	37.231	16.353	8%	22.449	-27%
Subconcessão Litoral Oeste	46.474	18.488	37.347	18%	17.677	111%
Subconcessão Baixo Tejo	22.742	10.708	22.761	11%	28.692	-21%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	11.290	20.412	10%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Túnel do Marão	3.270	3.992	-5.596	-3%	6.082	-192%
Outros (¹)	-5.199	-4.531	-6.065	-3%	-5.839	4%
TOTAL	366.709	254.001	203.544	100%	115.120	77%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (²)	368.614	254.177	215.153		114.750	87%

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 305 milhões de euros, o que representa um aumento de 89 milhões de euros (41%) face ao período homólogo de 2015, justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- A realização, no mês de julho, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho de 2016 às subconcessionárias do Litoral Oeste, do Douro Interior e da Transmontana, pelo que os encargos brutos incorridos com estas três subconcessões no 3.º trimestre de 2016, de 81 milhões de euros, foram superiores aos 38 milhões de euros registados em igual período do ano anterior;
- O aumento dos encargos relativos às concessionárias da Beira Interior e do Algarve, devido ao facto de os pagamentos por disponibilidade realizados no 3.º trimestre de 2016, nos montantes de 29 milhões de euros e 7 milhões de euros, respetivamente, não terem tido paralelo no período homólogo anterior, no qual vigorava ainda, em ambas as concessões, o regime remuneratório assente no pagamento de rendas, sem que tivesse, contudo, sido efetuado qualquer pagamento a este título neste período;
- Os pagamentos efetuados no 3.º trimestre de 2016, sem paralelo no exercício anterior, 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, os quais se cifraram em 35 milhões de euros¹⁶;
- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Baixo Alentejo, apenas no 2.º trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados no 3.º trimestre de 2016, no valor de 20 milhões de euros, 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 e à subconcessão do Pinhal Interior, como referido abaixo), com especial destaque para a concessão da Beira Litoral / Beira Alta; e
- O aumento dos custos com serviço de cobrança de portagem pelas concessionárias, resultante, em grande medida, da regularização, no 3.º trimestre de 2016, de valores devidos em períodos anteriores.

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

¹⁶ Refira-se que o valor líquido de 35 milhões resulta da diferença entre o total dos pagamentos por conta efetuados no 3.º trimestre de 2016 e o valor desses mesmos adiantamentos que foi deduzido aos pagamentos por disponibilidade efetuados em igual período.

O aumento dos encargos decorrente dos eventos citados *supra* foi, contudo, parcialmente compensado pelos seguintes fatores:

- A redução dos encargos relativos a compensações, na medida em que os pagamentos desta natureza efetuados à concessionária do Litoral Centro no 3.º trimestre de 2015, relacionados com a execução de decisões arbitrais, no valor de 27 milhões de euros, não tiveram paralelo no período em apreço;
- A diminuição dos encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão, permitida pela conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016 e o início da cobrança de portagens verificado após a sua abertura ao tráfego, em maio do corrente ano;
- A redução dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte e à subconcessionária do Pinhal Interior, na sequência da diminuição, entre 2015 e 2016, das respetivas tarifas de disponibilidade contratualmente estipuladas; e
- O decréscimo dos encargos brutos incorridos com a subconcessionária do Baixo Tejo, dado que o acerto respeitante aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, no valor de 22,8 milhões de euros, realizado no 3.º trimestre de 2015, não teve paralelo no período em análise. Este efeito mais do que compensou o acréscimo dos encargos resultante do pagamento, em julho, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos em junho de 2016, e do aumento da tarifa por disponibilidade verificado entre 2015 e 2016.

Quadro 6 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão Algarve	18.429	18.061	-118	0%	16.741	N.A.
Concessão Beira Interior	62.664	59.317	1.182	0%	1.251	-5%
Concessão Interior Norte	32.262	40.746	21.098	8%	41.349	-49%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	29.336	15.479	6%	16.494	-6%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	-3.643	-1%	-3.345	9%
Concessão Grande Lisboa	9.834	8.737	4.368	2%	3.644	20%
Concessão Oeste	26	474	27	0%	52	-49%
Concessão Costa de Prata	20.210	17.582	9.376	4%	14.903	-37%
Concessão Grande Porto	32.757	26.782	14.143	6%	14.710	-4%
Concessão Norte Litoral	21.848	18.490	10.608	4%	10.254	3%
Concessão Norte	45.422	31.569	15.784	6%	19.057	-17%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Litoral Centro	0	2.041	27.457	11%	0	N.A.
Concessão Brisa	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	26.085	16.157	6.911	3%	9.743	-29%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	12.237	5%	18.386	-33%
Subconcessão Pinhal Interior	0	26.786	25.682	10%	0	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	29.753	18.453	7%	14.268	29%
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	17.512	30.087	12%	8.621	249%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	16%	0	N.A.
Outros ⁽¹⁾	653	905	640	0%	718	-11%
TOTAL	418.650	408.893	250.618	100%	186.845	34%

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

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

4.3.1.2.2 Receitas de portagem

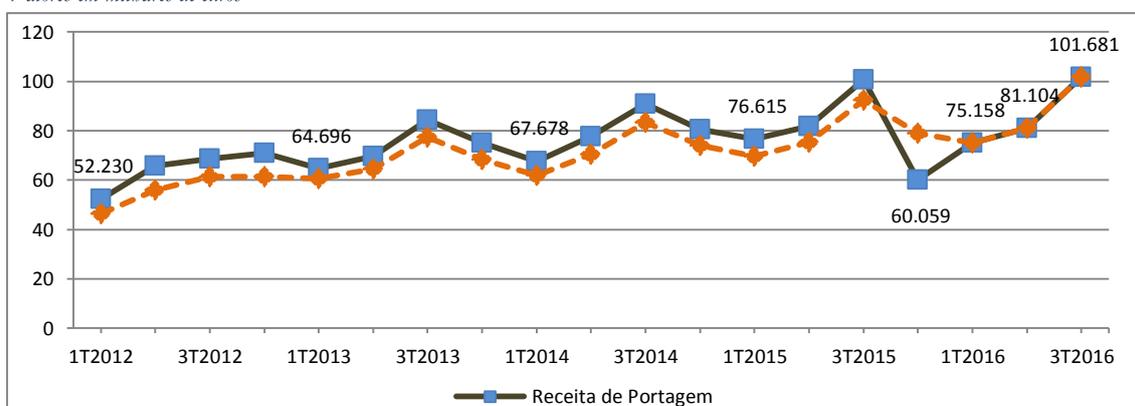
Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 3.º trimestre de 2016, o valor de receitas de portagem recebido pelo setor público ascendeu a 102 milhões de euros, conforme *Gráfico 6* apresentado de seguida. Este valor representa uma quase manutenção face ao período 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 25%, 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 das receitas totais por trimestre das PPP rodoviárias no período de 2012 a 2016

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 3.º trimestre de 2016 com o período homólogo de 2015, e considerando o reduzido impacto estimado resultante tanto da atualização tarifária, como da introdução, com efeitos a 1 de agosto de 2016, do regime complementar de redução das taxas de portagem vigente em algumas das parcerias rodoviárias¹⁷ (conforme mencionado no ponto 3.2. do presente Relatório), na evolução das receitas, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de 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

¹⁷ Regime aplicável às concessões do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, à subconcessão Transmontana e aos lanços e sublanços da A23 integrados na concessão da IP.

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, do Algarve e da Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 47% 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 Grande Porto e à generalidade das subconcessões.

Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Concessão Algarve	6.118	8.213	13.847	14%	12.934	7%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0%	8.418	n.a.
Concessão Interior Norte	4.365	4.575	5.532	5%	5.534	0%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.884	12.504	13.654	13%	13.599	0%
Concessão Grande Lisboa	2.876	2.993	2.922	3%	2.566	14%
Concessão Costa de Prata	8.724	9.488	10.569	10%	9.759	8%
Concessão Grande Porto	7.017	7.180	8.167	8%	7.394	10%
Concessão Norte Litoral	7.976	8.244	9.874	10%	9.223	7%
Concessão Norte	14.339	15.234	20.622	20%	18.844	9%
Concessão Brisa	1.534	0	442	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	486	592	809	1%	579	40%
Subconcessão Pinhal Interior	2.631	2.995	3.594	4%	3.233	11%
Subconcessão Litoral Oeste	684	676	980	1%	777	26%
Subconcessão Baixo Tejo	1.352	1.531	1.716	2%	1.395	23%
Túnel do Marão	0	797	2.153	1%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	5.172	6.081	6.800	7%	6.479	5%
TOTAL	75.158	81.104	101.681	100%	100.734	1%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	70.048	74.682	92.958		94.411	-2%

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 3.º trimestre de 2016, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 24% (*cf.* Quadro 8 seguinte), um valor ligeiramente abaixo do registado no período homólogo de 2015 (25%).

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, do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e da Grande Lisboa, 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 19% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter 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 3.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	48.690	28.178	20.512	58%
Concessão Beira Interior	92.068	0	92.068	0%
Concessão Interior Norte	75.663	14.472	61.191	19%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	113.039	38.043	74.996	34%
Concessão Travessia do Tejo	-119	0	-119	0%
Concessão Grande Lisboa	27.451	8.791	18.659	32%
Concessão Oeste	90	0	90	0%
Concessão Costa de Prata	57.638	28.781	28.857	50%
Concessão Grande Porto	79.920	22.364	57.556	28%
Concessão Norte Litoral	53.483	26.094	27.389	49%
Concessão Norte	107.571	50.194	57.376	47%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	29	0	29	0%
Concessão Brisa	0	1.976	-1.976	n.a.
Subconcessão Transmontana	43.701	1.887	41.814	4%
Subconcessão Douro Interior	72.340	0	72.340	0%
Subconcessão Pinhal Interior	106.598	9.220	97.377	9%
Subconcessão Litoral Oeste	104.648	2.340	102.308	2%
Subconcessão Baixo Tejo	60.810	4.599	56.210	8%
Subconcessão Baixo Alentejo	31.702	0	31.702	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Túnel do Marão	4.617	2.951	1.666	64%
Outros ⁽¹⁾	2.259	18.054	-15.794	799%
TOTAL	1.082.197	257.943	824.254	24%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	1.075.633	237.689	837.945	22%

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 nos primeiros 9 meses 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	1.082.197	100%	1.028.917	5%	1.536.735	70%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	1.019.266	94%	906.037	12%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	625.837	58%	593.730	5%		
Portagem Real	135.022	12%	115.715	17%		
Ex-SCUT	490.815	45%	478.015	3%		
Subconcessões	393.430	36%	312.307	26%		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	26.369	2%	19.127	38%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	31.273	3%	32.798	-5%		
Ex-SCUT	28.980	3%	30.599	-5%		
Outros ⁽²⁾	2.294	0%	2.199	4%		
Encargos Túnel do Marão	4.617	0%	40.691	-89%		
Compensações/REF's	672	0%	30.264	-98%		
Lusoponte	-119	0%	168	-171%		
Outros ⁽³⁾	791	0%	30.096	-97%		
Receitas de Portagem	257.943	24%	259.140	0%	330.247	78%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	216.917	20%	224.926	-4%		
Subconcessões	18.046	2%	15.605	16%		
Outros ⁽⁴⁾	22.980	2%	18.609	23%		
Encargos Líquidos totais	824.254	76%	769.778	7%	1.206.488	68%
Taxa de Cobertura	24%		25%		21%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	33%		36%			
Subconcessões	5%		5%			
Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽⁵⁾	1.075.633		986.104	9%	1.527.938	70%
Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽⁵⁾	237.689		242.498	-2%	302.451	79%
Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽⁵⁾	837.945		743.606	13%	1.225.487	68%

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 (29 milhões de euros) e do Oeste (474 milhares de euros), e os reembolsos da TRIR/SIEV efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Oeste, em 2015 e em 2016, e às concessionárias do Algarve, do Interior Norte e do Litoral Centro, 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 período de 9 meses findo em setembro de 2016, os encargos líquidos do setor público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 824 milhões de euros, evidenciando um aumento de 7% face aos valores do período homólogo anterior, resultado **(i)** do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 5%) e **(ii)** da manutenção dos proveitos, cujo efeito combinado se traduziu numa ligeira redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 25% para 24%).

O acréscimo dos encargos líquidos é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- 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 e à subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, pelo que os pagamentos efetuados à subconcessionária do Pinhal Interior nos primeiros 9 meses de 2016, de 107 milhões de euros, foram substancialmente superiores aos 52 milhões de euros do período homólogo anterior, e os pagamentos realizados à subconcessionária do Baixo Alentejo no período em apreço, no montante de 32 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- O facto de apenas no 3.º trimestre de 2015 os pagamentos por disponibilidade devidos à subconcessionária do Litoral Oeste terem deixado de ser realizados apenas parcialmente, razão pela qual os encargos registados no período de 9 meses findo em setembro de 2016, de 105 milhões de euros, foram superiores aos 85 milhões de euros do período homólogo anterior;
- O aumento das tarifas por disponibilidade contratualmente definido para o ano de 2016 para a quase generalidade das parcerias rodoviárias (exceção feita à concessão do Interior Norte e à subconcessão do Pinhal Interior, cujas tarifas registaram, nos termos contratuais, uma redução entre 2015 e 2016), com especial destaque para a concessão da Beira Litoral/Beira Alta, cujos encargos passaram de 83 milhões de euros no período de 9 meses findo em setembro de 2015 para 113 milhões de euros no período em análise; e
- Os pagamentos efetuados às concessionárias do Estado¹⁸, por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP. No período de 9 meses findo em setembro de 2016, o valor líquido destes pagamentos ascendeu a 52 milhões de euros¹⁹, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que, como referido anteriormente, as referidas retenções das receitas líquidas de portagem foram realizadas pela primeira vez em 2016.

¹⁸ À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

¹⁹ Refira-se que o valor líquido de 52 milhões resulta da diferença entre o total dos pagamentos por conta efetuados no período de 9 meses em análise e o valor desses mesmos adiantamentos que foi deduzido aos pagamentos por disponibilidade efetuados em igual período.

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

- A significativa redução dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, de 41 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2015 para 5 milhões de euros no período em análise, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016;
- A diminuição homóloga dos encargos respeitantes à concessionária da Beira Interior, de 123 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2015 para 92 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2016, diminuição esta essencialmente justificada 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 redução homóloga dos encargos relativos a compensações, na medida em que os pagamentos efetuados a este título no período de 9 meses findo em setembro de 2015 à concessionária do Litoral Centro, em virtude da execução de três sentenças arbitrais²⁰, no montante global de 29 milhões de euros, não tiveram paralelo no período em apreço;
- A diminuição dos pagamentos efetuados à concessionária do Interior Norte, de 94 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2015, para 76 milhões de euros no período em análise, essencialmente explicada pela redução, entre 2015 e 2016, da tarifa de disponibilidade contratualmente estipulada;
- A realização, no 3.º trimestre de 2015 e sem paralelo no período em apreço, de um acerto aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015 efetuados à subconcessionária do Baixo Tejo, no valor de 22,8 milhões de euros;
- O facto de os pagamentos de reconciliação²¹ efetuados no 1.º trimestre de 2016 às subconcessionárias da Transmontana e do Douro Interior terem sido de montante inferior aos do período homólogo anterior, na sequência da redução, entre 2014 e 2015, das tarifas por disponibilidade estipuladas nos respetivos contratos de concessão; e

²⁰ Uma relacionada com eventos ocorridos durante a construção, outra relativa a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outra referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa da Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão.

²¹ Importa relembrar que os pagamentos de reconciliação se referem a parte dos pagamentos do ano anterior.

- A redução dos encargos relativos ao serviço de cobrança de portagem pelas concessionárias, resultante, em grande medida, da alteração da titularidade das receitas da Beira Interior para a própria concessionária, na sequência da qual o Estado deixou de suportar os respetivos custos de cobrança.

No que respeita à distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que no período de 9 meses findo em setembro de 2016 as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste e do Pinhal Interior e as concessões da Beira Interior e da Beira Litoral / Beira Alta, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 367 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 diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, no final dos primeiros 9 meses de 2016, um peso de 49% do total dos encargos líquidos (face aos 41% registados em igual período de 2015).

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado com as parcerias rodoviárias no período de 9 meses findo em setembro de 2016 representa 68% do total previsto no Relatório do OE2016, destacando-se, pelos consideráveis níveis de execução orçamental, as concessões da Costa de Prata, do Algarve, do Interior Norte, do Norte, do Grande Porto e do Norte Litoral.

Os níveis de execução orçamental apresentados pelas concessões mencionadas devem-se, essencialmente, a dois fatores, cujos efeitos deverão ser diluídos até ao final 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 período de 9 meses findo em setembro por conta da remuneração anual pela disponibilidade, através da retenção de receitas líquidas de portagem pelas respetivas concessionárias, prevista nos contratos de concessão alterados²².

Em sentido contrário, a subconcessão do Baixo Alentejo registou uma execução orçamental de apenas 42%, 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.

²² 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 nos primeiros 9 meses 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	20.512	2%	11.234	83%	23.651	87%
Concessão Beira Interior	92.068	11%	101.356	-9%	149.759	61%
Concessão Interior Norte	61.191	7%	79.969	-23%	75.975	81%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	74.996	9%	46.812	60%	101.909	74%
Concessão Travessia do Tejo	-119	0%	168	-171%	-25	468%
Concessão Grande Lisboa	18.659	2%	15.381	21%	25.092	74%
Concessão Oeste	90	0%	526	-83%	139	65%
Concessão Costa de Prata	28.857	4%	20.051	44%	32.946	88%
Concessão Grande Porto	57.556	7%	52.283	10%	73.297	79%
Concessão Norte Litoral	27.389	3%	25.936	6%	34.915	78%
Concessão Norte	57.376	7%	46.452	24%	71.391	80%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	29	0%	29.499	-100%	6.658	0%
Concessão Brisa	-1.976	0%	-1.446	37%	-4.327	46%
Subconcessão Transmontana	41.814	5%	47.735	-12%	79.054	53%
Subconcessão Douro Interior	72.340	9%	76.650	-6%	100.130	72%
Subconcessão Pinhal Interior	97.377	12%	44.202	120%	140.154	69%
Subconcessão Litoral Oeste	102.308	12%	82.611	24%	139.812	73%
Subconcessão Baixo Tejo	56.210	7%	64.631	-13%	76.883	73%
Subconcessão Baixo Alentejo	31.702	4%	0	n.a.	76.131	42%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	21.793	0%
Túnel do Marão	1.666	0%	40.691	-96%	255	652%
Outros ⁽¹⁾	-15.794	-2%	-14.964	6%	-19.104	83%
TOTAL	824.254	100%	769.778	7%	1.206.488	68%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	837.945		743.606	13%	1.225.487	68%

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

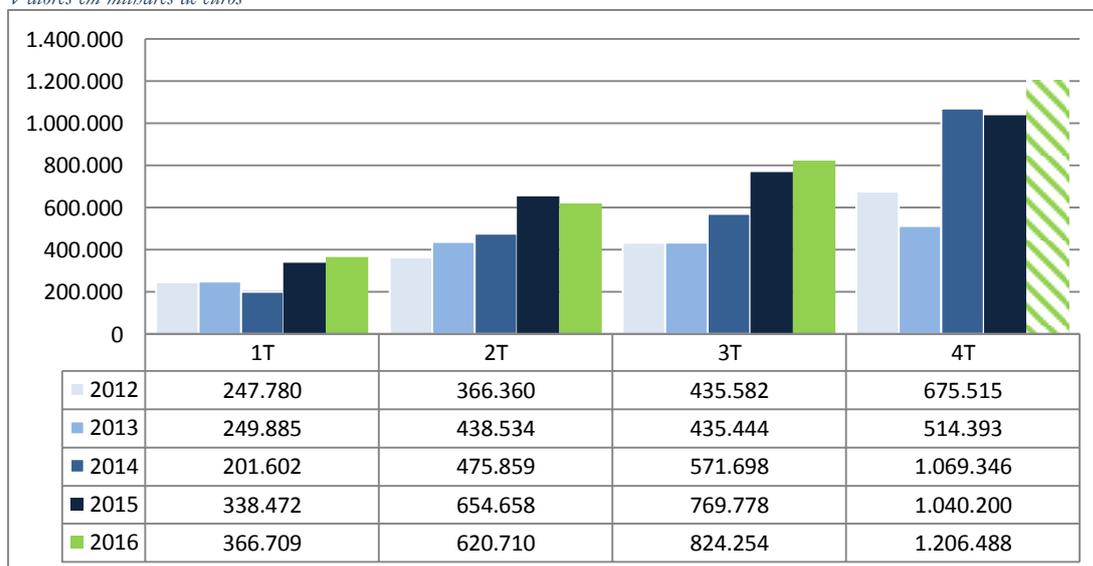
Notas: (1) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

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

Conforme se pode constatar no *Gráfico 7* seguinte, nos primeiros 9 meses de 2016 os encargos líquidos no setor das parcerias rodoviárias 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 concessão²³. 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 concessionária²⁴ 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 pedido²⁵.

²³ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

²⁴ 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.

²⁵ 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 3.º trimestre de 2016 – respectiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Concessão do MST	2.276	1	4.200	100%	4.170	1%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	-2	0	0%	0	n.a.
TOTAL	2.276	-1	4.200	100%	4.170	1%

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

Os fluxos financeiros do setor ferroviário no 3.º trimestre de 2016, no valor de 4,2 milhões de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento de 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. Apesar de as compensações pagas no trimestre em apreço terem sido calculadas com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 4.º trimestre de 2015 e ao 1.º trimestre de 2016) inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo (e que dizia respeito ao tráfego apurado nos dois primeiros trimestres de 2015)²⁶, os encargos com a concessão do MST foram praticamente idênticos em ambos os períodos, na sequência da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista (de 98% do IPC).

²⁶ O pagamento realizado no 3.º trimestre de 2016 teve por base um tráfego real de 14,8 milhões de passageiros.km, enquanto o pagamento executado no 3.º trimestre de 2015 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 14,4 milhões de passageiros.km.

4.3.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses 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	6.476	100%	8.493	-24%	8.540	76%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	0	n.a.	0	n.a.
TOTAL	6.475	100%	8.493	-24%	8.540	76%

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, nos primeiros 9 meses de 2016, um decréscimo de 24% face ao verificado no período homólogo anterior, cifrando-se em 6,5 milhões de euros.

Estes encargos respeitam exclusivamente à concessão do MST²⁷ 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.

O decréscimo dos encargos verificado resulta do facto de nos primeiros 9 meses de 2015 ter sido efetuado o pagamento relativo aos dois últimos trimestres de 2014 e aos dois primeiros trimestres de 2015, enquanto que nos 9 meses em apreço apenas se verificou o pagamento da compensação respeitante ao *gap* de tráfego apurado com referência aos dois últimos trimestres de 2015 e ao 1.º trimestre de 2016.

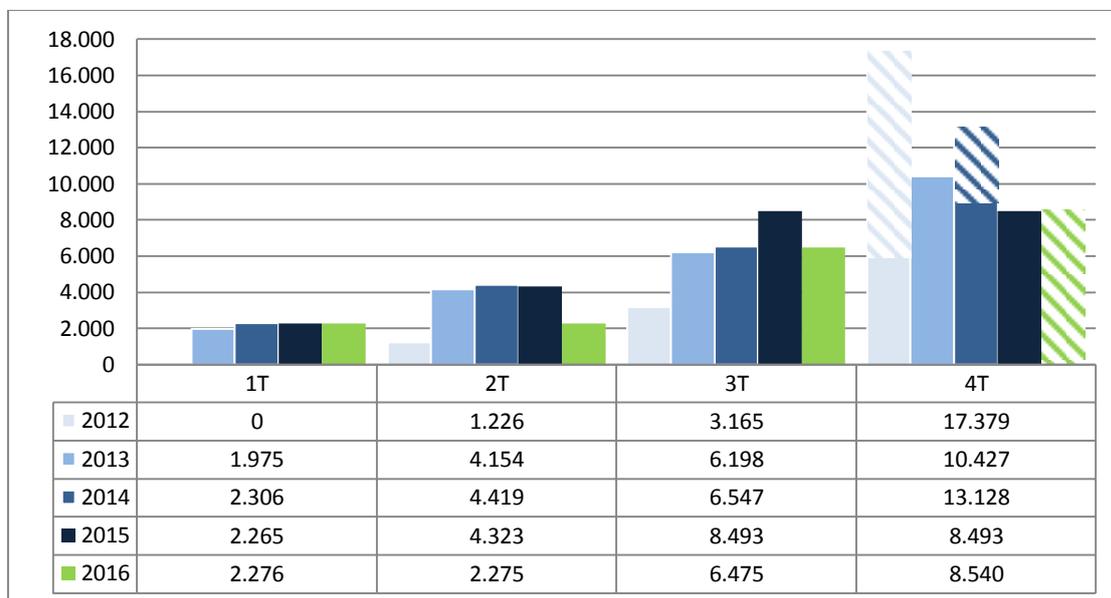
Apresentam-se, no *Gráfico 8* seguinte, os encargos acumulados por trimestre no setor ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão da MST.

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.

²⁷ 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.

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-Pocirão), 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 3.º trimestre de 2016 os encargos com as parcerias da saúde, ao cifrarem-se em 120,5 milhões de euros, registaram um incremento de 3% comparativamente com o período homólogo anterior (*cf.* *Quadro 13* seguinte), justificado pelo aumento dos encargos, quer ao nível das EG Estabelecimento (1%), quer ao nível das EG Edifício (8%).

Relativamente às EG Estabelecimento, o ligeiro aumento observado reflete o maior montante de encargos suportados no 3.º trimestre de 2016, face ao período homólogo de 2015, na sequência:

- da atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão a cada uma das quatro EG Estabelecimento – efetuada durante o 3.º trimestre de 2016 e com efeitos a janeiro do corrente ano²⁸, em função da produção clínica hospitalar contratada (o que gerou um aumento dos encargos de 8,6 milhões de euros no 3.º trimestre de 2016, em comparação com o mesmo período de 2015);
- da realização de pagamentos no âmbito do programa de financiamento para o tratamento da hepatite C crónica às quatro EG Estabelecimento e no âmbito das doenças lisossomais à EG Estabelecimento do Hospital de Braga (no valor global de 3,5 milhões de euros no 3.º trimestre de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior);
- do maior montante do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 parcialmente efetuado à EG Estabelecimento do Hospital de Braga no período em apreço (8,3 milhões de euros), comparativamente com o pagamento de reconciliação respeitante à atividade de 2014 que havia sido também parcialmente efetuado no período homólogo anterior (7,3 milhões de euros)²⁹;

e, em sentido contrário, do facto de os pagamentos realizados no 3.º trimestre de 2015 às EG Estabelecimento do Hospital de Cascais e do Hospital de Braga, relativos ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 (8,7 milhões de euros) e aos protocolos VIH/SIDA e de esclerose múltipla (3,9 milhões de euros), respetivamente, não terem tido paralelo no 3.º trimestre de 2016.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, o aumento verificado no 3.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, deve-se essencialmente ao pagamento de reconciliação relativo a 2015 efetuado à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, o qual no exercício anterior, e com referência a 2014, apenas foi efetuado no mês de novembro.

²⁸ Exceção feita à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, cujo acerto do valor dos duodécimos apenas foi parcialmente efetuado.

²⁹ Refira-se que, em 2015, o pagamento do valor previsível de reconciliação de 2014 (estimado em 17,5 milhões de euros) foi feito à EG Estabelecimento do Hospital de Braga por adiantamento, em duodécimos mensais, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS (que veio a ascender a 20,5 milhões de euros). Ao abrigo deste regime, no 3.º trimestre de 2015, foi efetuado parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014, no valor de 7,3 milhões de euros (correspondente a 5 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.

Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Hospitais PPP - Estabelecimentos	72.481	77.152	95.910	80%	94.512	1%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	69.766	71.386	79.546	66%	70.499	13%
CMFRS ⁽²⁾	0	277	0	0%	0	n.a.
Hospitais PPP	69.766	71.110	79.546	66%	70.499	13%
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	2.716	2.619	7.767	6%	7.980	-3%
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	0	3.147	8.597	7%	16.032	-46%
Hospitais PPP – Edifícios	17.481	17.481	24.551	20%	22.637	8%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	17.481	17.481	17.481	15%	18.002	-3%
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	0	0	7.070	6%	4.635	53%
Encargos Totais	89.962	94.633	120.461	100%	117.149	3%

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 VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos VIH/SIDA 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.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram, no 3.º trimestre de 2016, cerca de 80% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 20% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares).

Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	3T2016	Peso no Total (3T)	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
CMFRS	0	277	0	0%	0	n.a.
H. Cascais	15.756	16.146	21.566	18%	26.485	-19%
EG Estabelecimento	13.772	14.162	18.729	16%	23.571	-21%
EG Edifício	1.984	1.984	2.837	2%	2.914	-3%
H. Braga	33.454	37.808	49.015	41%	48.897	0%
EG Estabelecimento	27.140	31.493	40.064	33%	39.920	0%
EG Edifício	6.314	6.314	8.951	7%	8.977	0%
H. Loures	21.490	21.052	26.387	22%	22.050	20%
EG Estabelecimento	18.355	17.917	22.247	18%	17.834	25%
EG Edifício	3.135	3.135	4.140	3%	4.216	-2%
H. VFXira	19.262	19.351	23.493	20%	19.717	19%
EG Estabelecimento	13.214	13.303	14.870	12%	13.187	13%
EG Edifício	6.047	6.047	8.623	7%	6.530	32%
TOTAL	89.962	94.633	120.461	100%	117.149	3%
Estabelecimentos	72.481	77.152	95.910	80%	94.512	1%
Infraestruturas	17.481	17.481	24.551	20%	22.637	8%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 3.º trimestre de 2016, em comparação com o período homólogo de 2015, sendo que, da sua análise, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, a redução (de 19%) dos encargos totais foi 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 21%), estes últimos influenciados pela realização, no 3.º trimestre de 2015 e sem paralelo no período em apreço, do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 (8,7 milhões de euros), o qual mais do que compensou o efeito resultante da mencionada atualização do valor dos duodécimos (aumento de 1,8 milhões de euros) e os pagamentos efetuados ao abrigo do programa de financiamento do tratamento da hepatite C crónica (1,9 milhões de euros).
- No Hospital de Braga, os encargos totais apresentaram uma quase manutenção, tanto ao nível dos encargos com a EG Estabelecimento, como ao nível dos encargos com a EG Edifício. No que diz respeito à EG Estabelecimento, a manutenção dos respetivos encargos foi possibilitada pelo facto de o aumento verificado no 3.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, decorrente da atualização do valor dos duodécimos (1,6 milhões de euros), do maior montante do pagamento de reconciliação (1,0 milhão de euros) e dos pagamentos efetuados no âmbito dos programas de financiamento do tratamento da hepatite C crónica e

das doenças lisossomais (1,1 milhões de euros), ter sido compensado pelo efeito resultante da não renovação dos protocolos VIH/SIDA e de esclerose múltipla em 2016 (que no 3.º trimestre de 2015 geraram encargos de 3,9 milhões de euros).

- No Hospital de Loures, os encargos globais do Estado registaram um incremento (de 20%), explicado na sua totalidade pelo aumento dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 25%), este último essencialmente justificado pela atualização do valor dos duodécimos (3,7 milhões de euros), pelos encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (379 milhares de euros) e pelo acerto efetuado ao pagamento de reconciliação relativo ao exercício de 2013 (263 milhares de euros), todos verificados no 3.º trimestre de 2016 e sem paralelo no período homólogo anterior.
- No Hospital de Vila Franca de Xira, o aumento dos encargos totais (em 19%) face ao período homólogo anterior deve-se ao aumento, quer dos encargos com a EG Estabelecimento (de 13%), quer dos encargos com a EG Edifício (de 32%). No que diz respeito à EG Estabelecimento, o incremento dos encargos resulta, fundamentalmente, da atualização do valor dos duodécimos (1,5 milhões de euros) e dos pagamentos ao abrigo do programa para o tratamento da hepatite C (138 milhares de euros), ambos realizados no 3.º trimestre de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior. Relativamente à EG Edifício, o aumento dos encargos deve-se ao facto de no trimestre em apreço ter sido efetuado o pagamento de reconciliação relativo a 2015 (2,6 milhões de euros), que no exercício anterior, com referência a 2014, apenas foi efetuado no mês de novembro.

4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses 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	245.544	80%	250.381	-2%	348.970	70%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	220.698	72%	213.222	4%		
CMFRS ⁽²⁾	277	0%	589	-53%		
Hospitais PPP	220.421	72%	212.634	4%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	13.102	4%	15.587	-16%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	11.743	4%	21.571	-46%		
Hospitais PPP – Edifícios	59.512	20%	58.641	1%	77.227	77%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	52.442	17%	54.006	-3%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽⁴⁾	7.070	2%	4.635	53%		
Encargos Totais	305.056	100%	309.021	-1%	426.197	72%

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 VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos VIH/SIDA 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.

Nos primeiros 9 meses de 2016, as parceiras do setor da saúde representaram um total de encargos para o setor público de 305,1 milhões de euros, o que corresponde a uma ligeira redução, de 1%, face ao montante registado em igual período do ano anterior (*cf. Quadro 15 supra*), na sequência da diminuição dos encargos associados às EG Estabelecimento, representativos de 80% do total de encargos.

Em sentido contrário, os encargos relativos às EG Edifício, que nos primeiros 9 meses de 2016 representaram 20% do total de encargos do setor da saúde, apresentaram um ligeiro aumento face ao período homólogo anterior, de 1%, justificado pelo facto de o pagamento de reconciliação devido à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, relativo ao exercício de 2015, ter sido efetuado no mês de setembro de 2016, enquanto que o pagamento de reconciliação referente ao exercício de 2014, realizado em 2015, apenas se verificou no mês de novembro. Este facto mais do que compensou o efeito resultante da redução da componente fixa dos pagamentos previstos contratualmente em duas das quatro parcerias (do próprio Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Cascais).

No que diz respeito aos encargos das EG Estabelecimento, a sua redução, de 2%, em larga medida permitida pelos menores encargos incorridos no período de 9 meses em apreço com pagamentos de reconciliação e com protocolos/outros acordos³⁰, foi consequência dos seguintes eventos:

- Realização, em agosto de 2015, do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, no valor de 8,7 milhões de euros, não tendo nos primeiros 9 meses de 2016 sido efetuado qualquer pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015 desta EG Estabelecimento;
- Liquidação à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em junho e em setembro de 2015, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014³¹, no valor de 13,1 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, nos primeiros 9 meses de 2016 apenas foi efetuado parte do pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015, no valor de 8,3 milhões de euros, 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 do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, razão pela qual os pagamentos realizados nos primeiros 9 meses de 2015 a este título, no valor global de 6,2 milhões de euros, deixaram de ter paralelo em 2016;
- Liquidação dos acertos referentes aos protocolos VIH/SIDA de 2014 e de 2015, no montante global de 2,0 milhões de euros, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, verificada no 1.º semestre de 2016 a favor da Entidade Pública Contratante, sem paralelo nos primeiros 9 meses de 2015; e
- Pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, nos primeiros 9 meses de 2015, de compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos, no valor de 2,5 milhões de euros, tendo nos primeiros 9 meses de 2016 sido liquidados apenas 1,4 milhões de euros a este respeito.

Em sentido contrário, destacam-se:

- A atualização do valor dos duodécimos devidos às EG Estabelecimento ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, efetuada durante o 3.º trimestre de 2016 e com

³⁰ Como se constata, no período de 9 meses analisado, 4% 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 (VIH/SIDA) 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.

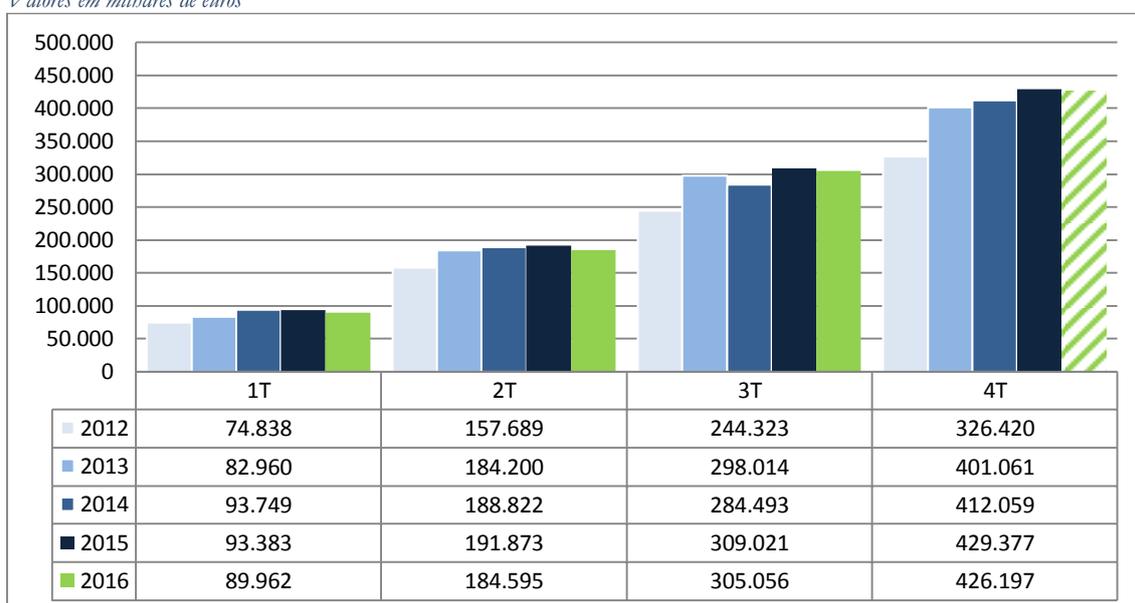
³¹ Refira-se que até 2015, inclusive, o pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga do valor previsível de reconciliação era feito, por adiantamento, em duodécimos mensais, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS.

efeitos a janeiro do corrente ano³², em função da produção contratada entre a Entidade Pública Contratante e cada uma das quatro EG Estabelecimento, o que se repercutiu num acréscimo dos encargos de cerca de 8,6 milhões de euros, entre os primeiros 9 meses de 2016 e o período homólogo anterior; e

- Os pagamentos realizados nos primeiros 9 meses de 2016 no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica às quatro EG Estabelecimento, num total de 4,5 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).

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 dos 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.

³² Exceção feita à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, cujo acerto do valor dos duodécimos apenas foi parcialmente efetuado.

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses 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
CA SNS	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
CMFRS	277	0%	589	-53%	0	n.a.
H. Cascais	53.468	18%	59.852	-11%	73.104	73%
EG Estabelecimento	46.663	15%	52.834	-12%	64.658	72%
EG Edifício	6.805	2%	7.018	-3%	8.445	81%
H. Braga	120.277	39%	126.256	-5%	173.903	69%
EG Estabelecimento	98.697	32%	104.670	-6%	145.914	68%
EG Edifício	21.580	7%	21.586	0%	27.989	77%
H. Loures	68.929	23%	63.473	9%	95.135	72%
EG Estabelecimento	58.519	19%	53.026	10%	81.374	72%
EG Edifício	10.410	3%	10.448	0%	13.760	76%
H. VFXira	62.105	20%	58.851	6%	84.056	74%
EG Estabelecimento	41.387	14%	39.263	5%	57.024	73%
EG Edifício	20.718	7%	19.589	6%	27.032	77%
TOTAL	305.056	100%	309.021	-1%	426.197	72%
Estabelecimentos	245.544	80%	250.381	-2%	348.970	70%
Infraestruturas	59.512	20%	58.641	1%	77.227	77%

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, nos primeiros 9 meses 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 11%) permitida pela diminuição, quer dos encargos com a EG Edifício (em 3%, em linha com o previsto contratualmente³³), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 12%), estes últimos influenciados pelo pagamento de reconciliação efetuado em agosto de 2015 (8,7 milhões de euros), sem paralelo no período em apreço, e pelos referidos acertos – a favor do parceiro público – relativos aos protocolos VIH/SIDA de 2014 e de 2015 (2,0 milhões de euros), efetuados no 1.º semestre de 2016, sem paralelo nos primeiros 9 meses de 2015. Estes efeitos mais do que compensaram os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (2,6 milhões de euros), sem paralelo nos primeiros 9 meses de 2015, e o aumento do valor dos duodécimos pagos ao abrigo

³³ 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.

do contrato de gestão (aumento de 1,8 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2016).

- No Hospital de Braga, a diminuição (de 5%) dos encargos totais face ao período homólogo de 2015 é na sua quase totalidade explicada pela redução (de 6%) dos encargos com a EG do Estabelecimento, sendo esta, por sua vez, justificada pelo facto de os pagamentos anteriormente mencionados, realizados nos primeiros 9 meses de 2015, não terem tido paralelo no período em análise, como é o caso dos pagamentos efetuados ao abrigo dos protocolos VIH/SIDA e de esclerose múltipla (6,2 milhões de euros), ou, tendo tido paralelo nos primeiros 9 meses 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 e medicamentos (que nos primeiros 9 meses de 2016 foram inferiores em 1,7 milhões de euros e 1,1 milhões de euros, respetivamente, aos registados no mesmo período de 2015). Estes efeitos mais do que compensaram o aumento do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do contrato de gestão (aumento de 1,6 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2016), o aumento dos encargos suportados no âmbito do programa relativo a doenças lisossomais (aumento de 887 milhares de euros) e os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (699 milhares de euros), sem paralelo nos primeiros 9 meses de 2015.
- No Hospital de Loures, os encargos globais registaram um incremento (de 9%), integralmente explicado pelo aumento dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 10%), sendo este, por sua vez, justificado pelo aumento do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do contrato de gestão (aumento de 3,7 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2016, comparativamente com o período homólogo anterior), pelos encargos suportados no período em apreço no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (1,0 milhão de euros), sem paralelo no período homólogo anterior) e pelo facto de no 1.º trimestre de 2015 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, tendo-se assistido ainda no 3.º trimestre de 2016 a um acerto da atividade de 2013 a favor da EG Estabelecimento (263 milhares de euros).
- No Hospital de Vila Franca de Xira, o incremento (de 6%) dos encargos totais face ao período homólogo anterior é justificado pelo aumento, quer dos encargos com a EG Edifício (em 6%), quer dos encargos com a EG Estabelecimento (em 5%). No que diz respeito à EG Edifício, não obstante a diminuição do valor do duodécimo nos termos contratualmente previstos³⁴, o acréscimo dos encargos verificado deve-

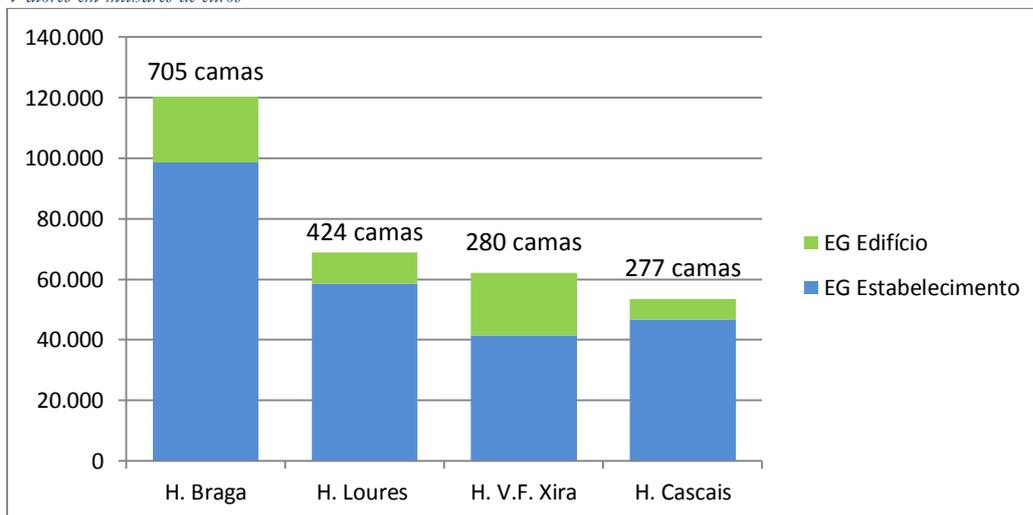
³⁴ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já prevista uma redução desta componente entre 2015 e 2016.

se ao pagamento de reconciliação efetuado em setembro de 2016 (2,6 milhões de euros), que em 2015 apenas foi efetuado no mês de novembro. Relativamente à EG Estabelecimento, o aumento dos encargos é essencialmente explicado pelo aumento do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do contrato de gestão (aumento de 1,5 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2016, comparativamente com o período homólogo anterior), mas também pela dedução de multas contratuais aos pagamentos realizados no 2.º trimestre de 2015 (298 milhares de euros), pelo acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2013 efetuado no 2.º trimestre de 2016 (120 milhares de euros) e pelos encargos suportados nos primeiros 9 meses de 2016 no âmbito do programa relativo à hepatite C crónica (201 milhares de euros), efeitos sem paralelo nos respetivos períodos homólogos.

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, nos primeiros 9 meses 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%, 20% e 18%, respetivamente (*cf. Quadro 16 anterior e Gráfico 10 seguinte*).

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados nos primeiros 9 meses 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 3.º trimestre de 2016 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2016	2T2016	3T2016	3T2015	Δ 3T2016 / 3T2015
Concessão Siresp	10.190	9.554	10.667	12.307	-13%

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

No 3.º trimestre de 2016, os encargos globais do setor público com a parceria SIRESP cifraram-se em 10,7 milhões de euros, registando, face ao período homólogo anterior, um decréscimo de 13%, permitido pela diminuição da remuneração por disponibilidade, na sequência do início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP³⁵, 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.

A evolução homóloga dos encargos encontra-se ainda influenciada pela diferente temporalidade no pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, dado que no 3.º trimestre de 2016 foram integralmente liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados em junho e julho deste ano e a uma parte dos serviços prestados tanto em maio como em agosto de 2016, enquanto no trimestre homólogo anterior tinha sido efetuado o pagamento das faturas respeitantes a três meses completos de serviços prestados.

³⁵ 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.

4.3.4.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 18 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança nos primeiros 9 meses 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	30.411	35.822	-15%	48.861	62%

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

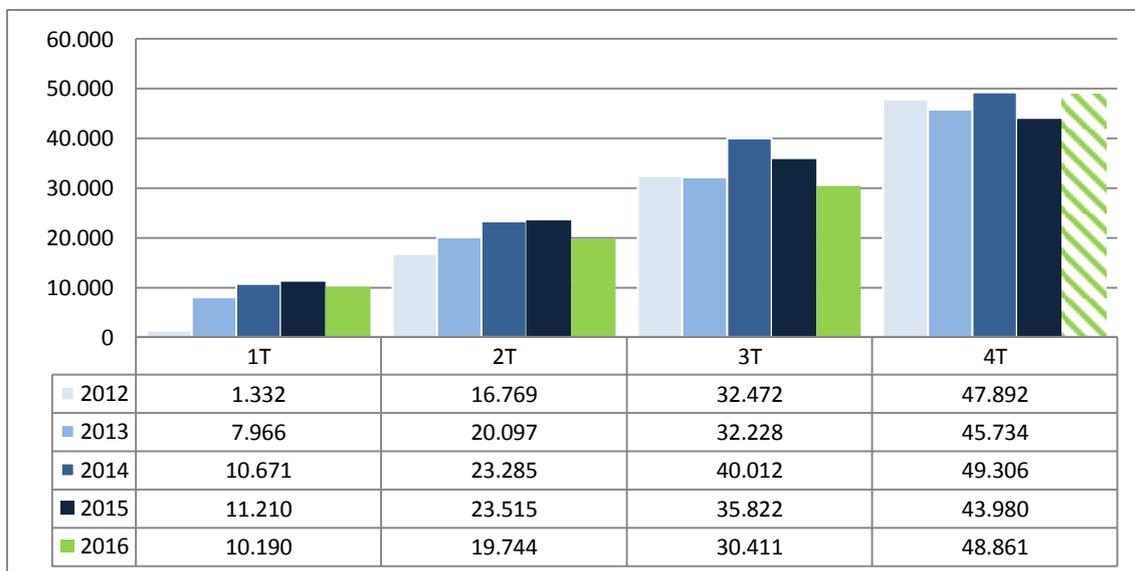
Os encargos globais do setor público com a parceria SIRESP nos primeiros 9 meses de 2016 cifraram-se em 30,4 milhões de euros, registando um decréscimo de 15% face ao período homólogo anterior.

Este decréscimo foi permitido pela entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, no âmbito do qual, como referido, foi acordada a redução 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, realizado no 2.º trimestre de 2016.

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 período de 9 meses findo em setembro de 2016 e no período homólogo não são diretamente comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes. Em concreto, enquanto que nos primeiros 9 meses de 2015 foi efetuado o pagamento das faturas correspondentes a nove meses de serviços prestados, nos primeiros 9 meses de 2016 foi realizado, não só o pagamento integral das faturas relativas aos serviços prestados nos nove meses compreendidos entre novembro de 2015 e julho de 2016, mas também o pagamento parcial dos serviços prestados em agosto 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.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde ao valor previsto de acordo com o 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 instalada³⁶, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

³⁶ Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do 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.

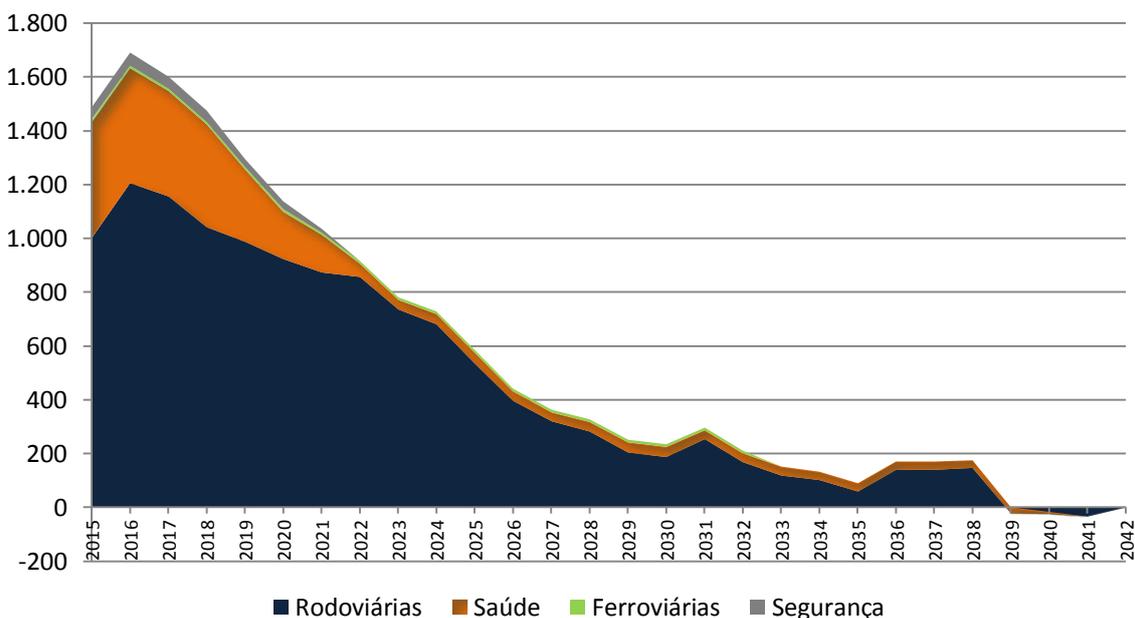
(1) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

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	Lusíadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	36	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	30	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do 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).