



Boletim Anual das PPP – 2017

Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2017

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

Notas metodológicas	6
1. Sumário Executivo.....	8
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte.....	16
3. Factos relevantes	18
3.1. Processos de renegociação dos contratos de PPP	18
3.1.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	18
3.2. Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto	19
3.3. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental.....	19
3.4. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica	21
3.5. Resolução de Litígios.....	22
3.5.1. ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A.	22
3.5.2. Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior, S.A.	22
3.5.3. Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	23
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	24
4.1. Análise Setorial dos fluxos financeiros.....	24
4.1.1. Setor Rodoviário.....	24
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	24
4.1.1.2. Evolução da procura.....	27
4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	28
4.1.1.3.1. Encargos brutos	29
4.1.1.3.2. Receitas.....	32
4.1.1.3.3. Encargos líquidos.....	34
4.1.1.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	37
4.1.1.4.1. Nível de cobertura dos encargos.....	42
4.1.2. Setor Ferroviário.....	45
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	45
4.1.2.2. Evolução da procura.....	46
4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	47
4.1.2.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	48
4.1.3. Setor da Saúde	51
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	51
4.1.3.2. Evolução da procura.....	52
4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	53
4.1.3.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	58
4.1.4. Setor da Segurança.....	66
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros.....	66
4.1.4.2. Evolução da procura.....	66
4.1.4.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	67
4.1.4.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	68
5. Riscos e contingências	70
6. Projeções de encargos globais.....	76
7. Anexo.....	78

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2017 e no ano de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	9
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga	28
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga	31
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga	34
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga	36
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	37
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	41
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2017	44
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga	47
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	48
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga	53
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga	55
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados, com as PPP do setor da saúde, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	58
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	62
Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga	67
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	68
Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2017	71
Quadro 18 – Encargos plurianuais.....	76
Quadro 19 – Identificação das PPP por setor.....	78

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP, entre 2011 e 2017.....	14
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por setor.....	16
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor.....	16
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por setores.....	17
Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA, em 2016 e 2017.....	27
Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA, entre 2011 e 2017.....	28
Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2013 e o 4.º trimestre de 2017.....	33
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2016 e o 4.º trimestre de 2017.....	35
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2017.....	35
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2013 e 2017.....	42
Gráfico 11 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST.....	47
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2013 a 2017.....	50
Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2013 e 2017.....	61
Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2017, por hospital.....	65
Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2017.....	67
Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2013 e 2017.....	69
Gráfico 17 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	77

Siglas

1T2017	1.º trimestre de 2017
2T2017	2.º trimestre de 2017
3T2017	3.º trimestre de 2017
4T2016	4.º trimestre de 2016
4T2017	4.º trimestre de 2017
2017P	Previsão para 2017 inscrita no Relatório do Orçamento do Estado para 2017
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ARS Norte	Administração Regional de Saúde do Norte, I.P.
<i>Cfr.</i>	Conforme
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
IMT	IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2017	Orçamento do Estado para 2017
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMDA	Tráfego médio diário anual
TMDM	Tráfego médio diário mensal
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 4T2017/ 4T2016	Variação ocorrida entre o 4.º trimestre de 2017 e o 4.º trimestre de 2016
Δ 2017/ 2016	Variação ocorrida entre o ano de 2017 e o ano de 2016

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte da UTAP incorpora 32 parcerias inseridas em quatro setores de atividade (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança), sendo de salientar o facto de, no presente boletim, não terem sido consideradas quaisquer infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), algumas das quais, designadamente o Túnel do Marão e troços da A21 e da A23, ainda haviam sido incluídas transitoriamente nos boletins anteriormente apresentados, apesar de não serem exploradas em regime de PPP. Assim, por forma a garantir a comparabilidade da informação reportada para o período em análise com a relativa ao período homólogo anterior, no presente boletim tais infraestruturas foram também desconsideradas com referência ao ano de 2016;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow*, a preços correntes do ano a que respeitam (expeto indicação em contrário) e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, nomeadamente pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro (REF);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas, nomeadamente as que têm por base valores negativos no ano anterior, são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2017, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do

OE2017. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;

- Os valores dos encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso e que pressupõem a sua conclusão nos termos previstos; e
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2017 e 2042, ao longo do qual se distribuirão os encargos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes¹. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior ao dos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins.

¹ Na verdade, muito embora o último ano de vigência dos contratos atualmente existentes corresponda ao ano de 2041, parte dos encargos devidos por referência a esse ano é efetivamente realizada apenas no ano seguinte. Por esta razão, e tendo em conta que os valores expostos no presente boletim são apresentados numa ótica de *cash-flow*, são considerados os encargos estimados até 2042.

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2017, assim como ao ano de 2017.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço e em termos acumulados relativamente ao ano de 2017, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

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

- (i) No que respeita aos processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias, a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Algarve Litoral e do Pinhal Interior, bem como como a conclusão, entre a Comissão de Negociação e a respetiva subconcessionária, com aprovação das entidades financiadoras envolvidas, do processo negocial relativo à subconcessão da Autoestrada Transmontana; e
- (ii) Na sequência da aprovação, pelos membros competentes do Governo², (i) do lançamento da parceria público-privada para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental, nos termos e com os fundamentos vertidos no relatório final equipa de projeto constituída, (ii) do lançamento do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo a essa parceria público-privada e (iii) da composição do júri desse procedimento, assim como da autorização da realização da despesa inerente à celebração do respetivo contrato³, foi lançado, em 15 de dezembro

² Através do Despacho n.º 10268/2017, de 9 de novembro, dos Senhores Secretários de Estado Adjunto e das Finanças e da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 228, de 27 de novembro de 2017, alterado pelo Despacho n.º 11026-A/2017, de 13 de dezembro, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 240, de 15 de dezembro.

³ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 178/2017, de 28 de novembro, publicada o *Diário da República*, 1.ª série, n.º 229, de 28 de novembro de 2017, posteriormente alterada, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 191-A/2017, de 14 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 239, de 14 de dezembro.

de 2017, o procedimento de concurso público com publicidade internacional, através da publicação na 2.ª série do *Diário da República* do Anúncio de procedimento n.º 10468/2017 e da publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* do anúncio 2017/S 243-506425.

No que concerne ao universo de PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro setores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, não se verificou qualquer alteração ao longo do ano de 2017, incluindo no 4.º trimestre, comparativamente com o 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 (21 parcerias), de investimento acumulado (93% no final de 2017) e até mesmo de encargos líquidos (67% e 70% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 4.º trimestre de 2017 e no ano de 2017, respetivamente).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2017 e no ano de 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017/4T2016
Rodoviário	399 601	305 906	125 622	305 649	67%	392 484	-22%
Ferrovário	2 174	2 054	2 041	2 063	0%	2 025	2%
Saúde	97 680	98 440	108 127	142 241	31%	137 079	4%
Segurança	10 875	9 748	13 471	6 682	1%	10 783	-38%
TOTAL	510 330	416 148	249 261	456 635	100%	542 372	-16%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2017	Peso no Total	2016	Δ 2017/2016	2017P	% Execução
Rodoviário	1 136 779	70%	1 230 429	-8%	1 183 914	96%
Ferrovário	8 332	1%	8 500	-2%	8 546	97%
Saúde	446 488	27%	442 135	1%	447 508	100%
Segurança	40 776	2%	41 194	-1%	43 757	93%
TOTAL	1 632 375	100%	1 722 258	-5%	1 683 724	97%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2017.

No 4.º trimestre de 2017, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 456,6 milhões de euros, representando uma redução de aproximadamente 16% face ao período homólogo de 2016,

explicada, em grande medida, pelo decréscimo registado ao nível dos encargos incorridos com o setor rodoviário e com o setor da segurança.

Relativamente ao setor rodoviário, cujos encargos líquidos, ao cifrarem-se em cerca de 305,6 milhões de euros no 4.º trimestre de 2017, registaram um decréscimo de aproximadamente 86,8 milhões de euros face ao período homólogo anterior, explicado não só pelo decréscimo generalizado dos pagamentos efetuados às concessionárias e subconcessionárias – em virtude, sobretudo, **(i)** da não verificação, no trimestre em apreço, de pagamentos de diversas naturezas realizados no período homólogo anterior e **(ii)** da aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos – mas também pelo aumento registado ao nível das receitas de portagem (*cf.* ponto 4.1.1.).

No que respeita ao setor da segurança, a respetiva parceria apresentou, no trimestre em apreço, uma redução de cerca de 4,1 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, justificada, sobretudo, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no 4.º trimestre de 2017 não são diretamente comparáveis com os do 4.º trimestre de 2016, uma vez que incorporarem diferentes prazos médios de pagamento.

Importa ainda destacar a evolução registada ao nível dos encargos incorridos com as parcerias do setor da saúde, as quais apresentaram, no trimestre em análise, um aumento de cerca 5,2 milhões de euros dos respetivos encargos face ao mesmo período de 2016. Esta evolução deve-se, maioritariamente, ao acréscimo verificado ao nível dos encargos com as EG Edifício, tendo o montante dos encargos incorridos, no período em apreço, com as respetivas EG Estabelecimento, permanecido praticamente idêntico ao valor registado no trimestre homólogo anterior (*cf.* ponto 4.1.3.).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, o aumento (de 27%) registado é essencialmente explicado **(i)** pela realização, no trimestre em apreço, dos pagamentos de reconciliação aos hospitais de Loures e de Vila Franca de Xira, relativamente à atividade de 2016, os quais não tiveram paralelo no período homólogo anterior, uma vez que, no referido ano, estes foram efetuados no 3.º trimestre, assim como **(ii)** pelo facto de, em outubro de 2017, ter sido efetuado, aos hospitais de Cascais, de Loures e de Vila Franca de

Xira, o pagamento do valor remanescente relativo ao montante que era devido no mês anterior⁴, o qual não teve paralelo no trimestre homólogo anterior.

Relativamente ao ano de 2017, verifica-se que os encargos líquidos do setor público com as PPP ascenderam a cerca de 1 632,4 milhões de euros, representando um nível de execução orçamental de 97% face ao valor previsto no Relatório do OE2017.

O desvio em relação ao valor orçamentado ficou a dever-se, maioritariamente, ao setor rodoviário, onde o nível de encargos líquidos efetivamente incorridos foi inferior ao valor previsto no Relatório do OE2017, o qual é explicado pelo efeito combinado da redução dos encargos brutos efetivamente incorridos, face ao valor estimado no Relatório do OE2017, – justificado, em grande medida, pelo **(i)** menor montante de encargos efetivamente suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, face ao valor previsto no referido Relatório, e **(ii)** pela verificação, em 2017, de uma evolução do Índice de Preços no Consumidor inferior àquela que havia sido considerada para efeitos da determinação dos valores apresentados no referido Relatório – com o aumento das receitas efetivamente recebidas, face ao valor estimado no Relatório do OE2017, devido, sobretudo, ao facto de os valores aí estimados considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada no ano em apreço.

Em termos de evolução, os referidos encargos líquidos apresentaram, em 2017, um decréscimo (de 5%) face ao valor registado no período homólogo anterior, na sequência da redução transversal verificada nos quatro setores de atividade em que as parcerias se inserem, com exceção do setor da saúde, o qual registou um ligeiro acréscimo (de 1%) dos respetivos encargos.

No que diz respeito ao setor rodoviário, a redução dos encargos líquidos (de cerca de 8%) resultou da diminuição (de 5%) verificada ao nível dos encargos brutos, assim como do aumento (de 6%) registado ao nível das receitas de portagem.

Relativamente aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo, pelos seguintes fatores ocorridos no período em análise (*cf.* ponto 4.1.1.):

- (i)** Não verificação, no período em apreço, de qualquer pagamento à Concessionária do Oeste, relativamente a compensações decorrentes da

⁴ Em setembro de 2017, o pagamento dos duodécimos devidos, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, foi parcialmente realizado, tendo o valor remanescente do montante que era devido sido pago no mês de outubro.

execução de decisões proferidas pelo tribunal arbitral, tendo este sido efetuado no período homólogo anterior;

- (ii)* Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado, no período em análise, à concessionária do Interior Norte, face ao período homólogo anterior, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ter sido inferior à de 2015;
- (iii)* Diminuição dos pagamentos realizados no período em apreço, ao abrigo do atual contrato de subconcessão, à subconcessionária do Baixo Alentejo, face ao montante dos pagamentos efetuado no período homólogo anterior, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor;
- (iv)* Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados⁵, do qual resultou, no período em análise, uma retenção de receitas de portagem líquidas de montante inferior ao montante da retenção efetuada no período homólogo anterior; e
- (v)* Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos.

Por outro lado, e em sentido contrário, destacam-se os seguintes fatores mitigadores do referido decréscimo dos encargos líquidos:

- (i)* Aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária do Interior Norte, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor superior à de 2016;
- (ii)* Realização, no período em apreço, de um pagamento de acerto de contas à subconcessionária do Pinhal Interior, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativo à remuneração por serviço de períodos anteriores, sem paralelo no período homólogo anterior;
- (iii)* Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, relativo ao pagamento de reconciliação, realizado no 1.º trimestre de 2016, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;

⁵ Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

- (iv) Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias do Baixo Tejo, Pinhal Interior, do Douro Interior e do Litoral Oeste, face ao período homólogo anterior; e
- (v) Aumento do pagamento de reconciliação efetuado à concessionária da Beira Litoral/Beira Alta, comparativamente com o idêntico período de 2016, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ter sido superior à de 2015.

Por sua vez, o acréscimo registado no setor da saúde, face ao período homólogo de 2016, resulta do efeito combinado do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento (de 3%), com a redução dos encargos com as EG Edifício (de 8%).

O aumento dos encargos com as EG Estabelecimento é explicado, em grande medida, pelo efeito combinado dos seguintes fatores (*cf.* ponto 4.1.3.):

- (i) Atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, tanto em 2016 como em 2017, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento, para cada um dos referidos anos; e
- (ii) Aumento do pagamento de acerto efetuado, no período em apreço, ao Hospital de Braga, no âmbito da atualização do valor dos duodécimos pagos entre janeiro e julho de 2017, face ao pagamento de acerto parcialmente efetuado no período homólogo anterior;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados

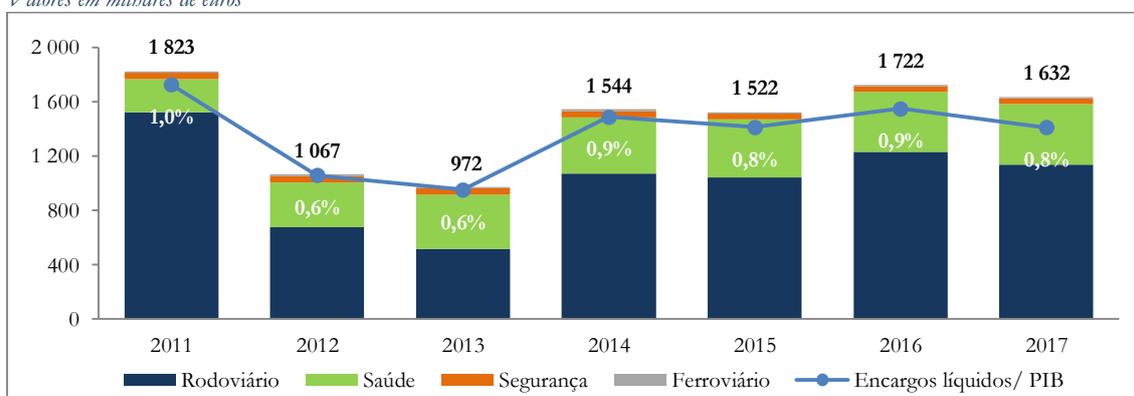
- (i) Pela realização, no trimestre em apreço, de parte do pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2016, ao Hospital de Loures, tendo este sido totalmente efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015;
- (ii) Pela realização, no período em análise, do pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2016, ao Hospital de Braga, de montante inferior ao pagamento de reconciliação efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015; e
- (iii) Pela redução do valor dos pagamentos efetuados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e do programa centralizado de financiamento da hepatite C, face ao montante dos pagamentos realizados no período homólogo anterior.

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

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos, com PPP, no período compreendido entre 2011 e 2017, sendo ainda apresentada a respetiva proporção face ao Produto Interno Bruto (PIB) registado, a preços correntes, em cada ano.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP, entre 2011 e 2017

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e pelo INE – Instituto Nacional de Estatística, I.P..

Do *Gráfico 1* anterior, destaca-se o aumento significativo dos encargos registado nos anos de 2014, 2015 e 2016 face aos dois anos anteriores, o qual se deve, maioritariamente, à evolução registada ao nível dos encargos líquidos incorridos com o setor rodoviário, cujo peso relativo passou de 63%, em 2012, para 71%, em 2016. Na origem desta evolução encontra-se **(i)** o pagamento extraordinário efetuado em 2014, na sequência da transferência da A21 para a IP, **(ii)** o investimento realizado, em 2015, no Túnel do Marão e **(iii)** o início faseado, a partir de 2014, do pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da IP, as quais foram lançadas entre 2007 e 2010⁶.

Por sua vez, e tal como previsto no Relatório do OE2017, registou-se, em 2017, uma redução dos encargos líquidos face ao período homólogo imediatamente anterior, em

⁶ A este respeito, importa referir que tal situação decorre da dilação dos pagamentos às subconcessionárias, contemplada contratualmente, não se tratando, portanto, de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

virtude, sobretudo, **(i)** da diminuição dos encargos brutos relativos, quer às concessões do Estado, quer às subconcessões da IP; e **(ii)** do ligeiro aumento estimado das receitas de portagem, sobretudo no caso das concessões rodoviárias, tendo o ano de 2016 correspondido ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de dezembro de 2017, incorpora 32 parcerias, que integram os setores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 19*, em anexo ao presente boletim, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2017, da ordem dos 14 709 milhões de euros.

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

Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação aplicável).

Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por setor

Número de PPP

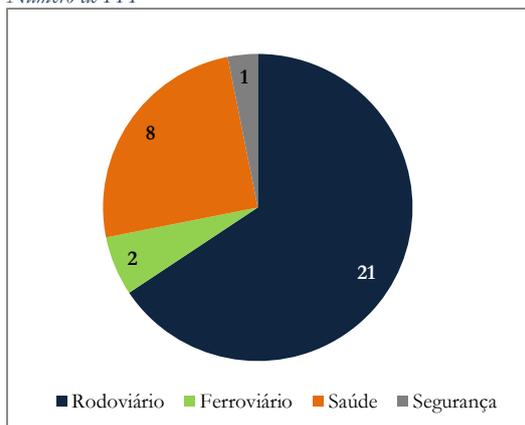
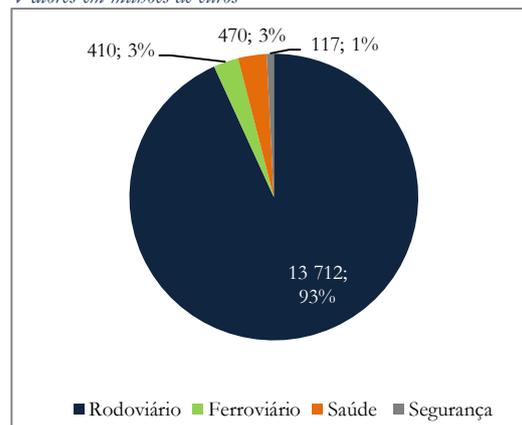


Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2017.

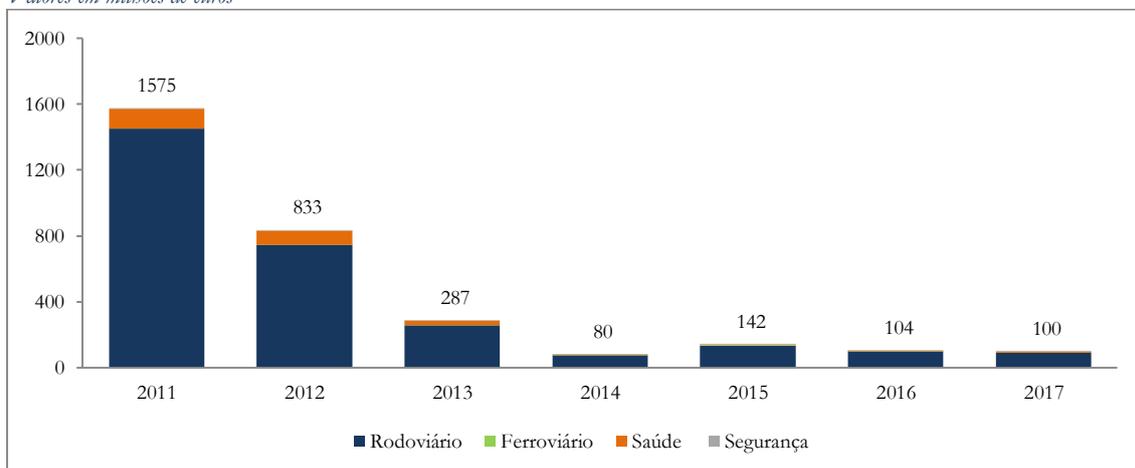
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 4* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

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

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se sobretudo ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral. Em 2016 e em 2017, por sua vez, o investimento realizado voltou a registar uma redução, devido fundamentalmente ao facto de os investimentos nas subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral (numa fase avançada de construção) terem sido menores do que no ano anterior.

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

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Processos de renegociação dos contratos de PPP

Durante o 4.º trimestre de 2017 foi dada continuidade aos diversos processos negociais iniciados para dar cumprimento ao compromisso assumido pelo Governo Português no âmbito do PAEF, de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público.

3.1.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No decurso do 4.º trimestre de 2017, e na sequência dos acordos obtido entre a Comissão de Negociação e as subconcessionárias do Algarve Litoral e do Pinhal Interior, aprovado pelas entidades financiadoras e pelos membros do Governo competentes, foram assinados os correspondentes contratos de alteração a cada um dos correspondentes contratos de subconcessão.

Ainda nesse trimestre, foi concluído, com aprovação das entidades financiadoras envolvidas, o processo negocial relativo à subconcessão da Autoestrada Transmontana, tendo o respetivo relatório final sido enviado para aprovação governamental⁷.

Mantêm-se, ainda, em curso as renegociações relativas às subconcessões do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e do Douro Interior⁸, relativamente às quais foi já obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras, sendo agora necessário concluir a consensualização do clausulado das alterações contratuais e ficando o acordo que venha a ser alcançado dependente ainda da aprovação pelas entidades financiadoras e pelas tutelas governamentais, bem como, uma vez assinados os respetivos contratos de alteração, de obtenção de pronúncia não desfavorável por parte do Tribunal de Contas.

⁷ À data da divulgação deste boletim, o contrato de alteração ao contrato de subconcessão da Autoestrada Transmontana havia já sido aprovado pelos membros do Governo competentes e posteriormente assinado pelas respetivas partes.

⁸ À data da divulgação deste boletim, o processo negocial referente ao contrato de subconcessão do Douro Interior já havia sido concluído e aprovado pelas respetivas entidades financiadoras, tendo o respetivo relatório final sido enviado para aprovação governamental, que se encontra pendente.

3.2. Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto

Na sequência da apresentação das propostas, no início do mês de outubro de 2017, no procedimento pré-contratual relativo à parceria público-privada para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, decorreu, durante o 4.º trimestre de 2017, a fase de análise e avaliação as propostas, incluindo a elaboração dos relatórios de análise e avaliação das propostas e de análise das pronúncias apresentadas pelas concorrentes, que culminou, em 24 de novembro de 2017, com a adjudicação da proposta ordenada em primeiro lugar de acordo com o critério de adjudicação. Posteriormente, desenvolveram-se as diligências de habilitação do adjudicatário, tendo em vista a celebração do contrato⁹.

3.3. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental

Em 9 de novembro de 2017, através do Despacho n.º 10268/2017, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 228, de 27 de novembro de 2017, os Senhores Secretários de Estado Adjunto e das Finanças aprovaram **(i)** o lançamento da parceria público-privada para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental, nos termos e com os fundamentos vertidos no relatório final equipa de projeto constituída¹⁰, **(ii)** o lançamento do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo a essa parceria público-privada, bem como **(iii)** a composição do júri desse procedimento.

Nessa mesma data, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 178/2017, de 28 de novembro, publicada o *Diário da República*, 1.ª série, n.º 229, de 28 de novembro de 2017, foi autorizada a realização da despesa inerente à celebração do contrato de gestão para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação e a manutenção do Hospital de Lisboa Oriental, em regime de parceria público-privada, a qual foi posteriormente alterada, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 191-A/2017,

⁹ À data da publicação do presente boletim, foi já celebrado o respetivo contrato com a sociedade constituída pelo adjudicatário para prosseguir o objeto da concessão, o qual foi posteriormente submetido pela Metro do Porto a fiscalização prévia do Tribunal de Contas, que emitiu visto prévio favorável, tendo o contrato entrado em vigor no início do 2.º trimestre de 2018.

¹⁰ Através do Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 161, de 23 de agosto de 2016.

de 14 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 239, de 14 de dezembro de 2017.

Tanto o referido Despacho como a mencionada Resolução do Conselho de Ministros foram posteriormente alterados através, respetivamente, do Despacho n.º 11026-A/2017, de 13 de dezembro, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 240, de 15 de dezembro¹¹, e da Resolução do Conselho de Ministros n.º 191-A/2017, de 14 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 239, de 14 de dezembro.

Em 15 de dezembro de 2017, foi lançado o procedimento de concurso público com publicidade internacional através da publicação na 2.ª Série do *Diário da República* do Anúncio de procedimento n.º 10468/2017 e da publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* do anúncio 2017/S 243-506425¹².

¹¹ À data da publicação do presente boletim já havia ocorrido uma segunda alteração ao referido despacho, a qual foi efetuada através do Despacho n.º 3789/2018, de 26 de março de 2018, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 74, de 16 de abril de 2018.

¹² À data da publicação do presente boletim, já haviam sido apresentados os pedidos de esclarecimento relativos à boa compreensão das peças do procedimento, os quais foram objeto de resposta, pelo júri, no passado dia 15 de junho de 2018. Nesse mesmo dia, as peças do procedimento foram objeto de retificação, pela Administração Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (“ARSLVT”), ao abrigo das competências que lhe foram delegadas através do Despacho Conjunto n.º 10268/2017, de 9 de novembro, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Senhor Secretário de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 228, de 27 de novembro de 2017, entretanto alterado pelo Despacho n.º 11026-A/2017, de 13 de dezembro, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 240, de 15 de dezembro, e pelo Despacho n.º 3789/2018, de 26 de março, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 74, de 16 de abril.

Na sequência dessas retificações, ARSLVT, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Programa do Procedimento, ao abrigo das competências que lhe foram delegadas através dos despachos acima identificados, e de acordo com o previsto nos n.ºs 1, 2 e 4 do artigo 64.º do Código dos Contratos Públicos, decidiu prorrogar o prazo fixado para a apresentação das propostas em 185 (cento e oitenta e cinco dias) contados desde esse dia 15 de junho de 2018. Por força dessa prorrogação, as propostas passam a poder ser apresentadas até às 17h00m00s do dia 17 de dezembro de 2018. O aviso de prorrogação do prazo para apresentação das propostas foi publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 114, de 15 de junho de 2018. Por fim, no dia 27 de junho de 2018, a ARSLVT voltou a efetuar retificações às peças do procedimento.

Neste momento, encontra-se a decorrer o prazo para os interessados apresentarem, querendo, pedidos de esclarecimentos necessários à boa compreensão e interpretação das retificações efetuadas (e apenas a essas retificações), o qual terminará às 17h00m00s do dia 16 de agosto de 2018.

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

Em 25 de janeiro de 2017, mediante o Despacho n.º 1041-A/2017¹³, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 19, de 26 de janeiro de 2017, do Senhor Secretário de Estado da Saúde e do Senhor Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, foi aprovado o relatório intercalar relativo ao contrato de gestão do Hospital de Cascais, na parte relativa à gestão dos serviços clínicos, elaborado pela equipa de projeto constituída¹⁴ para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga¹⁵.

Por sua vez, através do Despacho n.º 6702/2017, de 28 de julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 150, de 4 de agosto de 2017, do Senhor Secretário de Estado da Saúde e do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças, foi aprovado o relatório intercalar relativo ao contrato de gestão do Hospital de Braga, na parte relativa à gestão clínica, elaborado pela mesma equipa.

Em conformidade com as conclusões dos referidos relatórios intercalares e com os fundamentos adicionais constantes dos mencionados despachos¹⁶, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto determinaram, em ambos os casos, o lançamento de novas parcerias como o modelo preferencial com vista à melhor prossecução do interesse público, bem como a prossecução dos passos subseqüentes para a aprovação do seu lançamento, incluindo a apresentação pela Administração Central do

¹³ O termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão dos serviços clínicos, verificar-se-á, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019.

¹⁴ Através do Despacho n.º 8300/2016, de 16 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 121, de 27 de junho de 2016.

¹⁵ O termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão dos serviços clínicos, verificar-se-á, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019.

¹⁶ No que diz respeito ao Contrato de Gestão do Hospital de Braga, a equipa de projeto, no relatório intercalar, concluiu estarem reunidas as condições para se recomendar a adoção de um modelo de PPP, em detrimento de um cenário de internalização, e que se verificavam os requisitos necessários a uma decisão de renovação do contrato de gestão, na vertente da gestão clínica, caso o membro do Governo responsável pela área da saúde confirmasse a desnecessidade de introdução de modificações passíveis de serem consideradas incompatíveis com a continuidade do atual Contrato. Contudo, na sequência da identificação pela Administração Regional de Saúde do Norte, I.P., enquanto Entidade Pública Contratante em representação do Estado, de um conjunto de modificações desejáveis a considerar num futuro contrato de gestão, que recomendam a aprovação do lançamento de um novo procedimento concursal, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto determinaram a não renovação do atual contrato de gestão do Hospital de Braga e a escolha do lançamento de uma nova parceria como modelo preferencial com vista à melhor prossecução do interesse público.

Sistema de Saúde, I.P. de novas propostas fundamentadas com a informação adicional em falta e alinhada com a solução a implementar¹⁷.

Na sequência dessa determinação, a Administração Central do Sistema de Saúde, I.P. apresentou uma proposta fundamentada para o lançamento de uma nova parceria pública privada para a exploração dos serviços clínicos no Hospital de Cascais, que foi posteriormente aprovada pelo Senhor Secretário de Estado da Saúde e, em 14 de dezembro de 2017, comunicada à equipa de projeto incumbida da preparação e lançamento daquela parceria, com expressa indicação para a continuação dos trabalhos¹⁸.

3.5. Resolução de Litígios

3.5.1. ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A.

Em face do acórdão proferido em julho de 2016, que condenou o Estado Português a pagar à concessionária uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, foi proposta ação de anulação do mesmo junto do Tribunal Central Administrativo Sul, tendo igualmente sido apresentado recurso para o Tribunal Constitucional. Quanto a este último em concreto, o Tribunal decidiu não admitir o recurso, por entender não estarem reunidos os pressupostos processuais¹⁹.

3.5.2. Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior, S.A.

No âmbito da renegociação do Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior²⁰, as partes chegaram a acordo quanto aos vários pedidos de REF formulados pela subconcessionária, pelo que esses processos se consideraram encerrados²¹.

¹⁷ *Cfr.* Despacho n.º 1041-A/2017, de 25 de janeiro, e Despacho n.º 6702/2017, de 28 de julho.

¹⁸ À data de publicação do presente boletim, a proposta fundamentada para o lançamento de uma nova parceria público-privada para a exploração dos serviços clínicos no Hospital de Braga já havia sido igualmente aprovada e comunicada à respetiva equipa de projeto.

¹⁹ À data de publicação do presente boletim havia também conhecimento de que face a esta condenação a ELOS havia proposto ação executiva, peticionando ao Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa o pagamento de cerca de 192 milhões de euros, tendo o Estado apresentado oposição à ação executiva, estando ainda pendente a respetiva decisão.

²⁰ Cujo acordo foi celebrado a 30 de novembro de 2017 e entrou em vigor a 21 de dezembro de 2017.

²¹ Mais concretamente, os pedidos de REF diziam respeito (i) à alteração legislativa de carácter específico promovida pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, e pela Lei n.º 64-B/2011, de 31 de dezembro; (ii) aos vestígios arqueológicos descobertos na Sra. da Alegria; (iii) à construção do Nó do Peral, Alvaizere e Almalaguês, e (iv) aos vestígios arqueológicos encontrados no Nó do Peral.

3.5.3. Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.

Destaca-se ainda o pedido de REF formulado pela concessionária com fundamento no pagamento das taxas SIEV, tendo requerido, em agosto de 2017, a constituição de um tribunal arbitral para dirimir o litígio. A concessionária peticiona uma compensação direta no valor de aproximadamente 523 milhares euros relativa a taxas já pagas, bem como a devolução das quantias que futuramente vier a pagar a este título ou a título equivalente.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1. Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.1.1. Setor Rodoviário

4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português²² e por 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

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

Tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os contratos de concessão em vigor²³, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

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

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

Prevê-se ainda que os encargos com a realização de grandes reparações de pavimento sejam suportados pelo concedente, nos termos previstos nos contratos de concessão (que deixaram de incluir o provisionamento antecipado destes

²² Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

²³ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

encargos com base em previsões de ocorrência, para preverem o respetivo pagamento apenas se e quando efetivamente necessária e realizada a intervenção).

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

- *Concessão da Beira Interior*: apresenta um esquema remuneratório assente, em primeira linha, nas receitas de portagem, cuja titularidade foi transferida para a concessionária, conjugado com pagamentos anuais do concedente, nos termos contratualmente previstos.
- *Concessões de portagem real*: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (recorrentes) para o setor público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

No que concerne às subconcessões da IP, e não obstante os modelos remuneratórios não serem homogéneos, podem ser identificadas as seguintes componentes remuneratórias:

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura dos contratos de subconcessão reformados, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estas compensações contingentes não se encontrem a ser pagas pela IP, não tendo assim tido repercussões no período em análise²⁴; e

²⁴ Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado a estas compensações, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

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

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

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

Importa ainda salientar que, nos termos dos contratos de concessão alterados das concessões do Algarve, do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas, a título de pagamento por

conta da remuneração anual devida pela disponibilidade da autoestrada, sendo posteriormente efetuada a respetiva dedução aos pagamentos devidos pela IP.

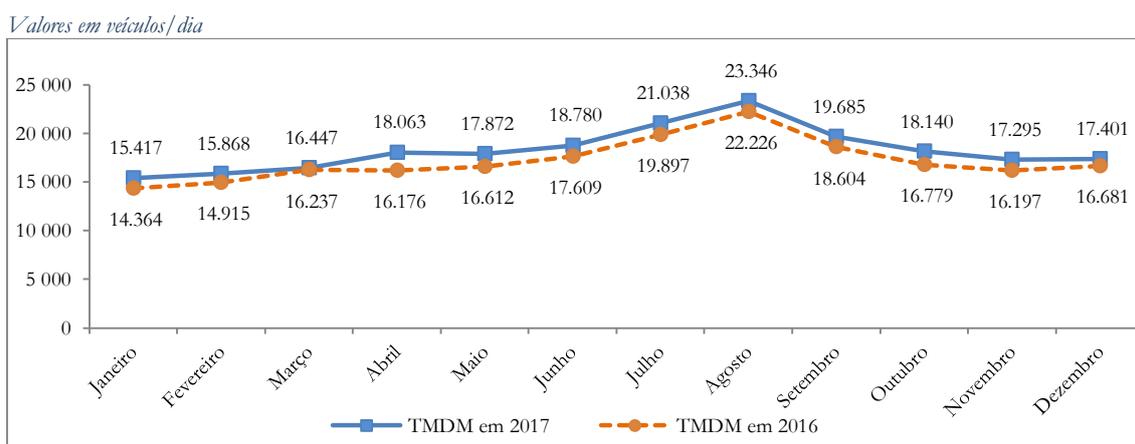
Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo²⁵ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

4.1.1.2. Evolução da procura

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), o tráfego médio diário anual (TMDA) registado, em 2017, na Rede Nacional de Autoestradas (RNA), ascendeu a cerca de 18 297 veículos/dia, representando um acréscimo de aproximadamente 6% face ao período homólogo anterior.

No Gráfico 5 seguinte, apresenta-se o tráfego médio diário mensal (TMDM) registado, nos últimos dois anos, na RNA, através do qual se torna possível observar o perfil sazonal que caracteriza a procura deste setor.

Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA, em 2016 e 2017



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2016 - 2017).

²⁵ 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.

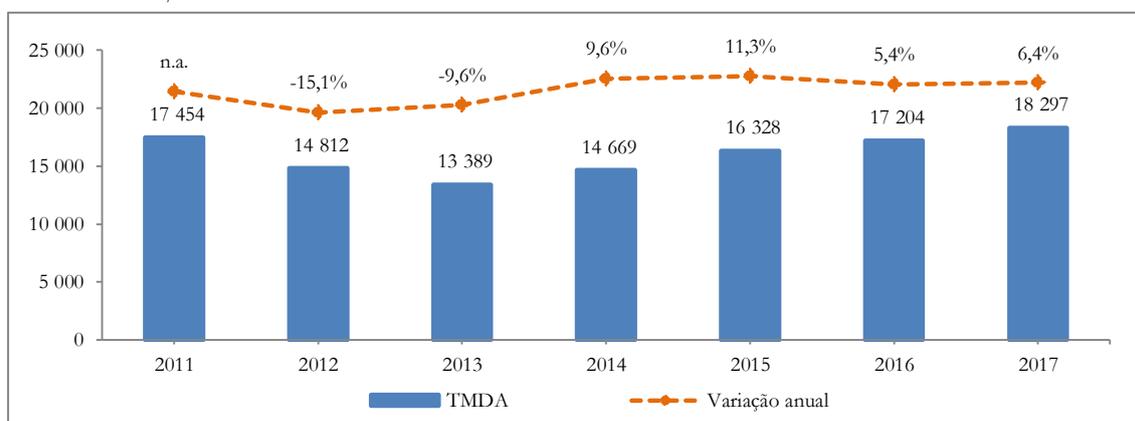
Relativamente à evolução do volume de tráfego registado, ao longo do período compreendido entre 2011 e 2017, na RNA, verificou-se a existência de dois momentos distintos: *por um lado*, assistiu-se, entre 2011 e 2013, a um decréscimo acentuado do volume de tráfego registado, tendo-se, *por outro lado*, assistido, ao longo dos últimos quatro anos, a uma recuperação dos níveis de tráfego, tendo sido atingido, em 2017, um nível de tráfego superior ao verificado em 2011.

A queda do tráfego, verificada em 2011 e 2013, poderá de certa forma explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nas 7 Ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011²⁶. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de taxas de portagem, dada a quebra generalizada e contínua ocorrida na restante rede rodoviária.

Apresentam-se, no *Gráfico 6* seguinte, a evolução do TMDA registado na RNA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2017.

Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA, entre 2011 e 2017

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2011 - 2017).

4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga

²⁶ No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 Ex-SCUT (Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017 / 4T2016
Encargos brutos	470 857	385 819	227 886	385 805	100%	468 058	-18%
Pagamentos por Disponibilidade⁽¹⁾	445 362	348 098	217 361	326 925	85%	385 713	-15%
Concessões ⁽¹⁾	263 993	207 489	149 253	179 988	47%	194 454	-7%
Subconcessões	181 369	140 609	68 108	146 937	38%	191 259	-23%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽²⁾	9 615	11 081	7 683	11 488	3%	10 884	6%
Pagamento por serviço⁽³⁾	12 002	26 358	6 982	38 338	10%	32 868	17%
Compensações/REF's	3 877	281	-4 140	9 054	2%	38 594	-77%
Lusoponte	3 800	22	-4 265	39	0%	55	-30%
Outros	77	259	125	9 015	2%	38 538	-77%
Receitas	71 255	79 912	102 264	80 155	21%	75 573	6%
Concessões	63 950	72 378	91 903	72 356	19%	69 007	5%
Subconcessões	5 934	6 877	7 886	7 787	2%	6 523	19%
Outros ⁽⁴⁾	1 371	657	2 475	12	0%	42	-71%
Encargos líquidos totais	399 601	305 906	125 622	305 649	79%	392 484	-22%
Taxa de cobertura	15%	21%	45%	21%		16%	
Concessões	23%	31%	59%	33%		30%	
Subconcessões	3%	4%	11%	4%		3%	

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

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

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

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

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

Durante o 4.º trimestre de 2017, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a cerca de 305,6 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 22% face ao período homólogo de 2016. Esta evolução é justificada pelo efeito combinado da diminuição verificada ao nível dos encargos brutos, de cerca de 18%, com o aumento registado ao nível das receitas de portagem, de aproximadamente 6%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.3.1. Encargos brutos

Durante o 4.º trimestre de 2017, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 385,8 milhões de euros (conforme *Quadro 3* seguinte), o que representa um decréscimo de cerca de 82,3 milhões de euros (-18%) face ao período homólogo de 2016, justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Não verificação, no período em apreço, de qualquer pagamento à Concessionária do Oeste relativo a compensações decorrentes da execução de decisões proferidas pelo tribunal arbitral, enquanto, no período homólogo

anterior, foi realizado um pagamento, no valor de 29,6 milhões de euros, relativo a uma decisão proferida pelo tribunal arbitral no final de 2015;

- (ii)** Diminuição, em cerca de 26,8 milhões de euros, dos pagamentos realizados no período em apreço, ao abrigo do atual contrato de subconcessão, à subconcessionária do Baixo Alentejo, face ao montante dos pagamentos efetuado no período homólogo anterior, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor;
- (iii)** Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos;
- (iv)** Não verificação, no período em análise, de qualquer pagamento à subconcessionária do Algarve Litoral, representando um decréscimo dos encargos de cerca de 17,8 milhões de euros face ao período homólogo anterior;
- (v)** Realização, no trimestre em apreço, de um pagamento de acerto de contas, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, à subconcessionária da Transmontana, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores, de montante inferior, em cerca de 8,3 milhões de euros, ao do pagamento efetuado no período homólogo anterior; e
- (vi)** Verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da concessionária do Algarve, no valor de 3,0 milhões de euros, relativo ao ajuste efetuado aos pagamentos por disponibilidade pelo efeito da variação da tributação nos anos de 2015 a 2017, previsto contratualmente, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados **(i)** pela realização, no trimestre em apreço, de um pagamento de acerto de contas, no valor de 23,4 milhões de euros, à subconcessionária do Pinhal Interior, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativo à remuneração por serviço de períodos anteriores, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior, **(ii)** pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária do Interior Norte, em cerca de 10,4 milhões de euros, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor superior à de 2016, e ainda **(iii)** pela realização, no período em análise, de um pagamento à concessionária do Norte Litoral, no valor de 2,2 milhões de euros, relativo ao ajuste efetuado aos

pagamentos por disponibilidade pelo efeito da variação da tributação nos anos de 2014 a 2017, previsto contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior.

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017 / 4T2016
Concessão Algarve	19 778	14 246	15 780	506	0%	5 551	-91%
Concessão Beira Interior	25 735	50 737	25 478	50 489	13%	57 338	-12%
Concessão Interior Norte	33 261	30 987	18 621	29 339	8%	18 672	57%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 969	29 888	21 976	27 691	7%	35 737	-23%
Concessão Travessia do Tejo	3 800	22	-4 265	39	0%	55	-30%
Concessão Grande Lisboa	11 614	6 266	4 610	6 217	2%	8 712	-29%
Concessão Oeste	37	30	30	30	0%	29 657	-100%
Concessão Costa de Prata	24 513	14 720	12 952	13 130	3%	15 601	-16%
Concessão Grande Porto	35 113	24 661	16 673	24 312	6%	25 621	-5%
Concessão Norte Litoral	25 405	15 236	12 786	14 440	4%	13 615	6%
Concessão Norte	48 230	32 008	27 957	25 847	7%	25 022	3%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	5	18	6	8 453	2%	8 322	2%
Concessão Brisa	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	17 374	10 461	5 231	22 126	6%	35 196	-37%
Subconcessão Douro Interior	33 591	26 556	13 278	26 556	7%	27 193	-2%
Subconcessão Pinhal Interior	48 032	36 769	18 384	60 199	16%	39 893	51%
Subconcessão Litoral Oeste	49 059	39 958	19 979	39 958	10%	38 327	4%
Subconcessão Baixo Tejo	29 939	22 053	11 026	22 053	6%	24 477	-10%
Subconcessão Baixo Alentejo	15 375	21 576	7 192	14 384	4%	41 205	-65%
Subconcessão Algarve Litoral	0	9 594	0	0	0%	17 835	-100%
Outros ⁽¹⁾	26	32	193	36	0%	29	25%
TOTAL	470 857	385 819	227 886	385 805	100%	468 058	-18%

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

4.1.1.3.2. *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 4.º trimestre de 2017, o valor recebido pelo setor público ascendeu a aproximadamente 80,2 milhões de euros (conforme *Gráfico 7* e *Quadro 4* seguintes), valor que representa um aumento de cerca de 6% relativamente ao período homólogo anterior. Esta evolução das receitas reflete, fundamentalmente:

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

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

- (i) Os desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem pelas concessionárias à IP, em virtude das modificações introduzidas nos contratos de concessão alterados; e
- (ii) O efeito da introdução de um regime complementar de redução das taxas de portagem em algumas das parcerias rodoviárias²⁷ desde 1 de agosto de 2016²⁸.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um decréscimo das receitas, na ordem dos 22%, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste setor.

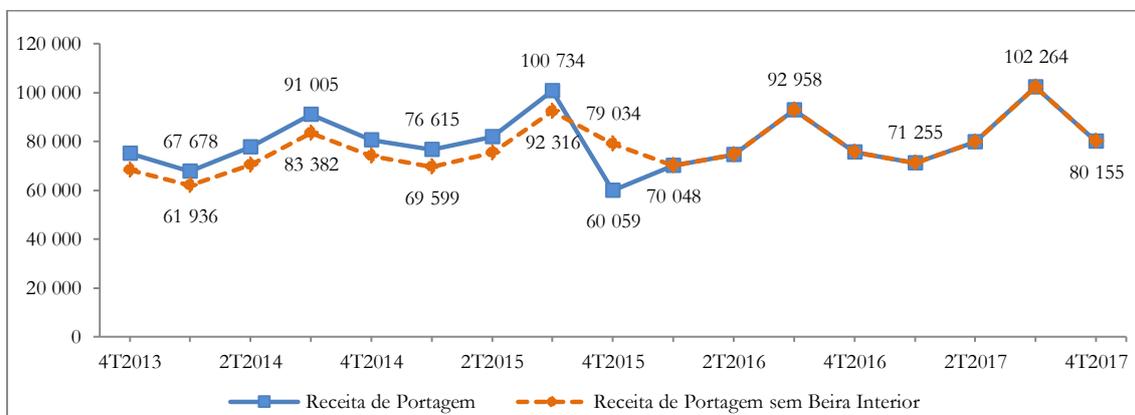
No *Gráfico 7* seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, na sequência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

²⁷ Regime aplicável às concessões do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, bem como à subconcessão Transmontana.

²⁸ Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultado o “Boletim Anual das PPP – 2016 | Boletim Trimestral das PPP – 4.º Trimestre 2016”, disponível para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de “Publicações”.

Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2013 e o 4.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros



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

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

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2017 com o período homólogo de 2016 e considerando o reduzido impacto estimado, na evolução das receitas, resultante, tanto da atualização tarifária, como da introdução do referido regime complementar de redução das taxas de portagem, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, como se demonstra no *Quadro 4* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2016. A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata e do Grande Porto, que em conjunto representaram cerca de 59% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do setor rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às subconcessões da Transmontana, do Baixo Tejo e do Pinhal Interior e à generalidade das concessões, destacando-se, a este respeito, a Grande Lisboa.

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Receitas	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017/ 4T2016
Concessão Algarve	5 746	9 053	15 514	7 926	9,9%	7 581	5%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0	0,0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	3 975	4 391	5 704	4 370	5,5%	4 373	0%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	10 559	11 067	13 744	11 558	14%	11 500	1%
Concessão Grande Lisboa	3 149	3 434	3 384	3 840	4,8%	3 299	16%
Concessão Oeste	0	0	0	0	0,0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 148	9 944	11 234	9 973	12%	9 667	3%
Concessão Grande Porto	8 104	8 757	9 241	9 032	11%	8 235	10%
Concessão Norte Litoral	8 347	9 066	10 892	8 703	10,9%	8 865	-2%
Concessão Norte	14 922	16 665	22 189	16 955	21%	15 488	9%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	1 139	500	2 299	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	580	561	649	962	1%	615	56%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	2 926	3 513	4 104	3 658	5%	3 173	15%
Subconcessão Litoral Oeste	816	921	1 028	1 153	1%	1 041	11%
Subconcessão Baixo Tejo	1 612	1 883	2 105	2 014	3%	1 694	19%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	232	157	177	12	0%	42	-71%
TOTAL	71 255	79 912	102 264	80 155	100%	75 573	6%

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

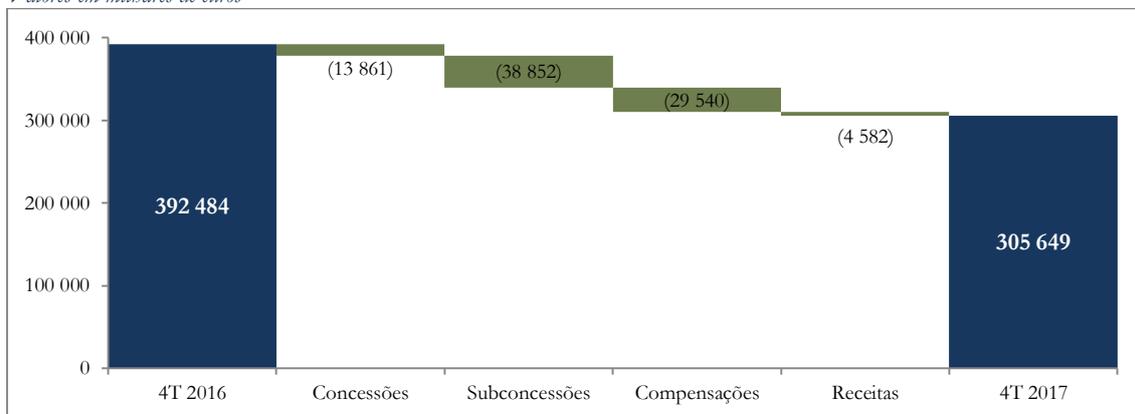
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/ Easytoll).

4.1.1.3.3. Encargos líquidos

Tal como referido anteriormente, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias, no 4.º trimestre de 2017, cifram-se em cerca de 305,6 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 86,8 milhões de euros face ao período homólogo de 2016, o qual é explicado, em grande medida, pela redução dos encargos incorridos ao nível dos pagamentos efetuados às subconcessionárias, assim como pelo decréscimo verificado ao nível do pagamento de compensações (*cf.* Gráfico 8 seguinte).

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2016 e o 4.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros

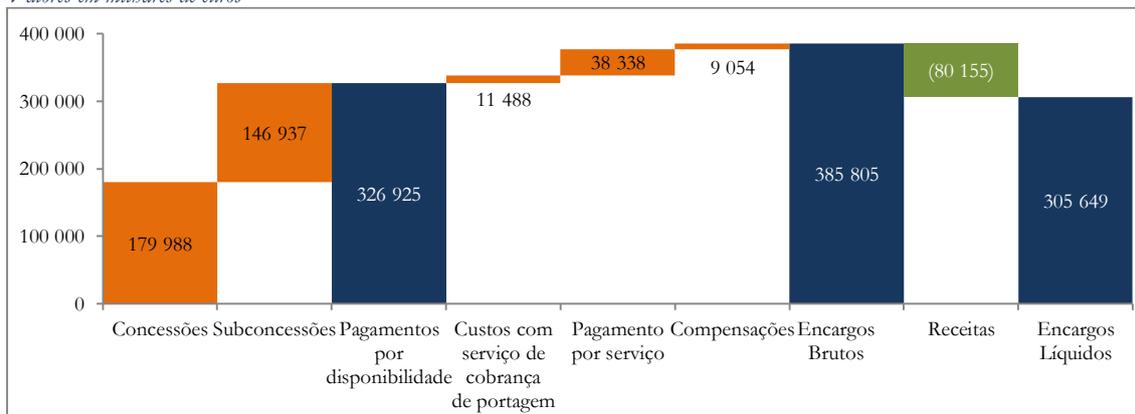


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 9 seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 4.º trimestre de 2017, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 85% dos mesmos²⁹, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões³⁰ e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2017

Valores em milhares de euros



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

²⁹ Considerando os pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior.

³⁰ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, e do Douro Interior e as concessões da Beira Interior e do Interior Norte, as quais representaram, no conjunto, cerca de 197,4 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 65% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017 / 4T2016
Concessão Algarve	14 032	5 193	266	-7 420	-2%	-2 030	-266%
Concessão Beira Interior	25 735	50 737	25 478	50 489	17%	57 338	-12%
Concessão Interior Norte	29 286	26 596	12 917	24 970	8%	14 299	75%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	39 409	18 821	8 231	16 133	5%	24 236	-33%
Concessão Travessia do Tejo	3 800	22	-4 265	39	0%	55	-30%
Concessão Grande Lisboa	8 465	2 832	1 227	2 377	1%	5 413	-56%
Concessão Oeste	37	30	30	30	0%	29 657	-100%
Concessão Costa de Prata	15 366	4 776	1 718	3 157	1%	5 933	-47%
Concessão Grande Porto	27 008	15 904	7 432	15 280	5%	17 387	-12%
Concessão Norte Litoral	17 059	6 169	1 893	5 737	2%	4 750	21%
Concessão Norte	33 308	15 343	5 768	8 892	3%	9 534	-7%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	5	18	6	8 453	3%	8 322	2%
Concessão Brisa	-1 139	- 500	-2 299	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	16 794	9 901	4 581	21 165	7%	34 581	-39%
Subconcessão Douro Interior	33 591	26 556	13 278	26 556	9%	27 193	-2%
Subconcessão Pinhal Interior	45 106	33 256	14 280	56 540	18%	36 720	54%
Subconcessão Litoral Oeste	48 244	39 037	18 951	38 804	13%	37 286	4%
Subconcessão Baixo Tejo	28 327	20 170	8 921	20 038	7%	22 783	-12%
Subconcessão Baixo Alentejo	15 375	21 576	7 192	14 384	5%	41 205	-65%
Subconcessão Algarve Litoral	0	9 594	0	0	0%	17 835	-100%
Outros ⁽¹⁾	- 206	- 124	16	24	0%	- 13	282%
TOTAL	399 601	305 906	125 622	305 649	100%	392 484	-22%

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

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

4.1.1.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	2017	Peso no Total	2016	Δ 2017/2016	2017P	% Execução
Encargos brutos	1 470 366	100%	1 543 691	-5%	1 505 855	98%
Pagamentos por Disponibilidade⁽¹⁾	1 337 747	91%	1 404 983	-5%		
Concessões ⁽¹⁾	800 724	54%	820 294	-2%		
Subconcessões	537 023	37%	584 689	-8%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽²⁾	39 867	3%	40 206	-1%		
Pagamento por serviço⁽³⁾	83 680	6%	59 237	41%		
Compensações/REF's	9 072	1%	39 265	-77%		
Lusoponte	- 403	0%	- 64	-533%		
Outros	9 476	1%	39 329	-76%		
Receitas	333 587	23%	313 262	6%	321 941	104%
Concessões	300 586	20%	285 924	5%		
Subconcessões	28 485	2%	24 570	16%		
Outros ⁽⁴⁾	4 516	0%	2 768	63%		
Encargos líquidos totais	1 136 779	77%	1 230 429	-8%	1 183 914	96%
Taxa de cobertura	23%		20%		21%	
Concessões	34%		33%			
Subconcessões	5%		4%			

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

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

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

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

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

Em 2017, os encargos líquidos do setor público, com as PPP rodoviárias, ascenderam a 1 136,8 milhões de euros, representando um decréscimo (de 8%) face ao verificado no período homólogo anterior, assim como um desvio (de 4%) face ao valor previsto no Relatório do OE2017, tendo o valor dos encargos líquidos efetivamente suportados sido inferior ao montante considerado no referido Relatório.

O desvio orçamental verificado deve-se, sobretudo, ao efeito combinado da redução (de 2%) dos encargos brutos efetivamente incorridos, face ao valor estimado no Relatório do OE2017, essencialmente explicado:

- (i) Pelo menor montante de encargos efetivamente suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, face ao valor previsto no referido Relatório; e

- (ii)* Pela verificação, em 2017, de uma evolução do Índice de Preços no Consumidor inferior àquela que havia sido considerada para efeitos da determinação dos valores apresentados no referido Relatório;

com o aumento das receitas efetivamente recebidas, face ao valor estimado no Relatório do OE2017, devido, sobretudo, ao facto de os valores aí estimados considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada no ano em apreço.

Relativamente à evolução dos encargos líquidos, o decréscimo registado resulta do efeito combinado da diminuição registada ao nível dos encargos brutos (de cerca de 5%), com o acréscimo verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 6%), tendo o nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas apresentado um aumento face ao verificado no período homólogo de 2016 (de 20% para 23%).

O referido decréscimo dos encargos brutos é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores ocorridos no período em análise:

- (i)* Não verificação, no período em apreço, de qualquer pagamento à Concessionária do Oeste relativo a compensações decorrentes da execução de decisões proferidas pelo tribunal arbitral, enquanto, no período homólogo anterior, este pagamento foi realizado, no valor de 29,6 milhões de euros, relativamente a uma decisão proferida pelo tribunal arbitral no final de 2015;
- (ii)* Redução, em cerca de 14,7 milhões de euros, do pagamento de reconciliação efetuado, no período em análise, à concessionária do Interior Norte, relativamente ao ano de 2016, em comparação com aquele que foi realizado em igual período do ano anterior, referente ao ano de 2015, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ter sido inferior à de 2015;
- (iii)* Diminuição, em cerca de 14,4 milhões de euros, dos pagamentos realizados no período em apreço, ao abrigo do atual contrato de subconcessão, à subconcessionária do Baixo Alentejo, face ao montante dos pagamentos efetuado no período homólogo anterior, ao abrigo do contrato de subconcessão então em vigor;
- (iv)* Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados³¹, do qual

³¹ Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

resultou, no período em análise, uma retenção de receitas de portagem líquidas de montante inferior, em cerca de 11,9 milhões de euros, ao montante da retenção efetuada no período homólogo anterior; e

- (v) Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor inferior ao fixado para 2016, de acordo com o previsto nos respetivos contratos.

Por outro lado, e em sentido contrário, destacam-se os seguintes fatores mitigadores do referido decréscimo dos encargos brutos:

- (vi) Aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária do Interior Norte, de cerca de 31,3 milhões de euros, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor superior à de 2016;
- (vii) Realização, no período em apreço, de um pagamento de acerto de contas, no valor de 23,4 milhões de euros, à subconcessionária do Pinhal Interior, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativamente à remuneração por serviço de períodos anteriores, o qual não teve paralelo em 2016,
- (viii) Não verificação, no período em análise, do fluxo financeiro, a favor da IP, relativo ao pagamento de reconciliação, no valor de 23,3 milhões de euros, realizado no 1.º trimestre de 2016, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;
- (ix) Aumento, de cerca de 13,0 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias do Baixo Tejo, do Pinhal Interior, do Douro Interior e do Litoral Oeste, relativos à remuneração por disponibilidade de 2016, face ao montante dos pagamentos efetuados no período homólogo anterior, relativamente à remuneração por disponibilidade de 2015; e
- (x) Aumento, em aproximadamente 8,2 milhões de euros, do pagamento de reconciliação efetuado, no período em análise, à concessionária da Beira Litoral/Beira Alta, referente ao ano de 2016, comparativamente o efetuado no do período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2015, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2016 ter sido superior à de 2015.

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, em 2017, a 333,6 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 6% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pela evolução positiva do volume de tráfego registada na quase

generalidade das concessões e subconcessões, pela maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira, e pela estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, em 2017, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões da Beira Interior e do Interior Norte, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 640,4 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 56% 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 continuar a diminuir, devido, sobretudo, ao início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, em 2017, um peso de 52% do total dos encargos líquidos (face aos 50% registados no período homólogo anterior).

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2017 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	2017	Peso no Total	2016	Δ 2017/2016	2017P	% Execução
Concessão Algarve	12 070	1%	18 482	-35%	20 078	60%
Concessão Beira Interior	152 439	13%	149 406	2%	152 799	100%
Concessão Interior Norte	93 769	8%	75 490	24%	96 937	97%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	82 594	7%	99 232	-17%	84 692	98%
Concessão Travessia do Tejo	- 403	0%	- 64	-533%	- 411	98%
Concessão Grande Lisboa	14 900	1%	24 073	-38%	18 064	82%
Concessão Oeste	128	0%	29 747	-100%	110	116%
Concessão Costa de Prata	25 017	2%	34 790	-28%	29 210	86%
Concessão Grande Porto	65 624	6%	74 943	-12%	71 617	92%
Concessão Norte Litoral	30 858	3%	32 139	-4%	33 123	93%
Concessão Norte	63 312	6%	66 910	-5%	73 484	86%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 481	1%	8 351	2%	10 519	81%
Concessão Brisa	-3 938	0%	-1 976	-99%	-4 905	80%
Subconcessão Transmontana	52 440	5%	76 395	-31%	48 767	108%
Subconcessão Douro Interior	99 981	9%	99 533	0%	100 030	100%
Subconcessão Pinhal Interior	149 183	13%	134 097	11%	145 924	102%
Subconcessão Litoral Oeste	145 036	13%	139 594	4%	144 431	100%
Subconcessão Baixo Tejo	77 457	7%	78 994	-2%	78 848	98%
Subconcessão Baixo Alentejo	58 527	5%	72 907	-20%	58 813	100%
Subconcessão Algarve Litoral	9 594	1%	17 835	-46%	21 676	44%
Outros ⁽¹⁾	- 290	0%	- 451	36%	108	-268%
TOTAL	1 136 779	100%	1 230 429	-8%	1 183 914	96%

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

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

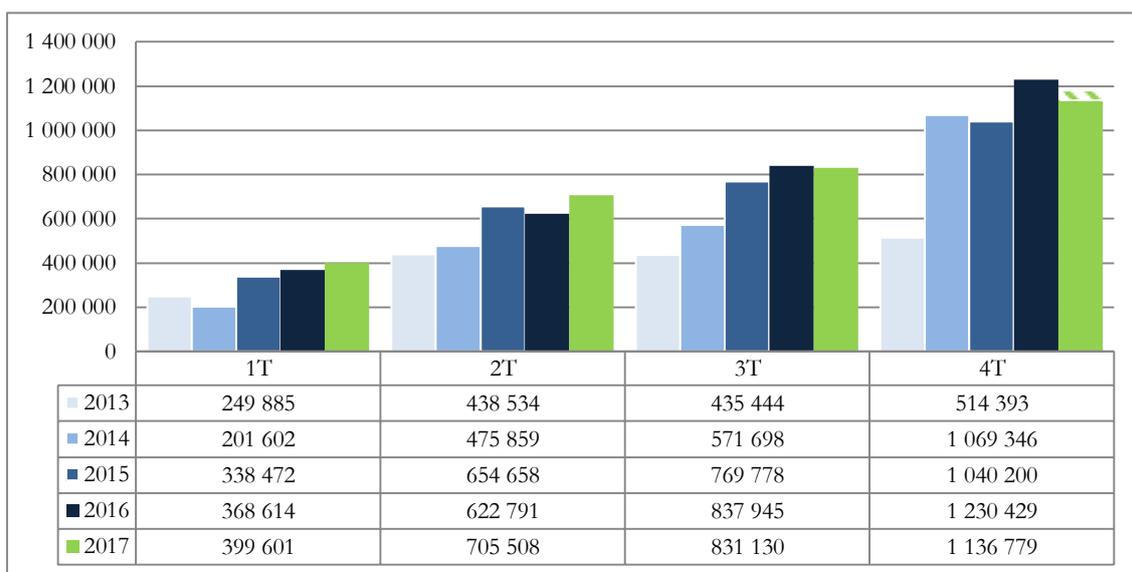
Conforme se pode constatar no *Gráfico 10* seguinte, os encargos líquidos no setor das parcerias rodoviárias, em 2017, foram superiores aos registados nos períodos homólogos dos anos de 2013, de 2014 e de 2015, o que, naturalmente, se compreende, tendo em consideração o início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias.

No entanto, e tal como previsto no Relatório do OE2017, verificou-se uma redução dos encargos líquidos suportados, em 2017, face ao ano imediatamente anterior, em virtude, sobretudo, **(i)** da diminuição dos encargos brutos relativos, quer às concessões do Estado, quer às subconcessões da IP; e **(ii)** do ligeiro aumento das receitas de portagem, sobretudo

no caso das concessões rodoviárias, tendo o ano de 2016 correspondido ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

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

Valores em milhares de euros



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

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

4.1.1.4.1. Nível de cobertura dos encargos

No que diz respeito ao nível de cobertura dos encargos, da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração.

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, em 2017, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 23%, valor superior ao registado em 2016 (20%).

Esta situação compreende-se, não só pela natureza de alguns dos investimentos efetuados, que não permitiam, *ab initio*, a recuperação do investimento, numa perspetiva estritamente empresarial, apenas por via das receitas de portagem, mas também pela diferença significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30

anos) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro.

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Norte, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 50%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos seja nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 16% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2017

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	50 309	38 239	12 070	76%
Concessão Beira Interior	152 439	0	152 439	0%
Concessão Interior Norte	112 208	18 439	93 769	16%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	129 523	46 929	82 594	36%
Concessão Travessia do Tejo	- 403	0	- 403	0%
Concessão Grande Lisboa	28 708	13 807	14 900	48%
Concessão Oeste	128	0	128	0%
Concessão Costa de Prata	65 316	40 299	25 017	62%
Concessão Grande Porto	100 759	35 135	65 624	35%
Concessão Norte Litoral	67 866	37 008	30 858	55%
Concessão Norte	134 042	70 730	63 312	53%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 481	0	8 481	0%
Concessão Brisa	0	3 938	-3 938	n.a.
Subconcessão Transmontana	55 192	2 752	52 440	5%
Subconcessão Douro Interior	99 981	0	99 981	0%
Subconcessão Pinhal Interior	163 385	14 202	149 183	9%
Subconcessão Litoral Oeste	148 954	3 918	145 036	3%
Subconcessão Baixo Tejo	85 071	7 614	77 457	9%
Subconcessão Baixo Alentejo	58 527	0	58 527	0%
Subconcessão Algarve Litoral	9 594	0	9 594	0%
Outros ⁽¹⁾	288	578	- 290	201%
TOTAL	1 470 366	333 587	1 136 779	23%

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

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

4.1.2. Setor Ferroviário

4.1.2.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

Note-se que, desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano (em novembro de 2008), o tráfego real tem ficado sempre muito aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência que se encontra contratualmente garantida, o que se tem traduzido na necessidade recorrente de o concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária.

No caso da Fertagus, concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual³² assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST).

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

³² 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.

No entanto, deverá ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido³³.

4.1.2.2. *Evolução da procura*

As PPP do setor ferroviário, referidas anteriormente, servem o transporte suburbano de passageiros no distrito de Setúbal, sendo que a Fertagus assegura a exploração da ligação ferroviária e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), servindo 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km³⁴, enquanto a MTS explora a concessão da linha de metro de superfície que circula em Almada, pela EN10 até Corroios e nas vias urbanas do Monte da Caparica.

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, em 2017, viajaram na Fertagus cerca de 19,8 milhões de passageiros, representando um acréscimo, de 4%, face ao valor registado no ano anterior. Em termos de passageiros.km, o valor registado, no ano em apreço, ascendeu a cerca de 358,7 milhões, mais 4% do que o valor verificado no período homólogo de 2016. Note-se que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o setor público, sendo o risco de procura integralmente assumido pelo parceiro privado.

Por sua vez, a procura verificada no MST ascendeu, segundo o IMT, a cerca de 30,9 milhões de passageiros.km, representando um acréscimo de aproximadamente 3% face ao período homólogo anterior. Depois da quebra na procura, registada entre os anos de 2011 e 2013 – para a qual poderão ter contribuído, não só o aumento do número de desempregados, e a conseqüente diminuição do número de utilizadores de transportes públicos pendulares, mas também o crescimento tarifário extraordinário ocorrido em meados de 2011 – assistiu-se, nos últimos quatro anos, a uma tendência de recuperação da procura, tendo sido atingido, em 2017, um nível de procura superior ao verificado em 2011.

No caso desta concessão, o aumento da procura pode repercutir-se numa diminuição dos encargos para o setor público, tendo em conta o mecanismo de compensações incorporado no respetivo contrato de concessão, segundo o qual o Estado se comprometeu ao

³³ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

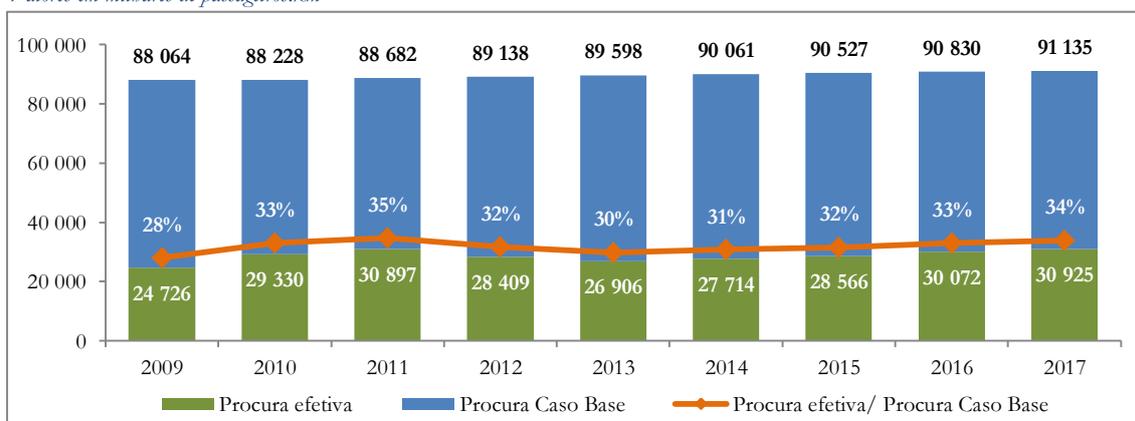
³⁴ Dez estações na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal; e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.

pagamento de participações sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência que se encontra contratualmente garantida.

Tal como evidenciado no *Gráfico* seguinte, a procura real do MST nunca superou 35% do valor previsto no contrato de concessão, tendo originado o pagamento recorrente de compensações do Estado à concessionária (*cf.* pontos 4.1.2.2. e 4.1.2.3. seguintes).

Gráfico 11 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST

Valores em milhares de passageiros.km



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

4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017/4T2016
Concessão do MST	2 174	2 055	2 041	2 063	100%	2 025	2%
Concessão Eixo Norte/Sul (1)	0	- 1	0	0	0%	0	n.a.
TOTAL	2 174	2 054	2 041	2 063	100%	2 025	2%

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

Nota: (1) O valor registado no 2.º trimestre de 2017 diz respeito a penalidades aplicadas pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, relativamente a supressões totais e parciais de serviço, verificadas em 2016.

No 4.º trimestre de 2017, os encargos do setor público com o setor ferroviário ascenderam a cerca de 2,1 milhões de euros, tendo representado um ligeiro acréscimo (de 2%) face ao montante registado no período homólogo anterior.

Tal como evidenciado no *Quadro 9* anterior, estes encargos respeitam, em exclusivo, à concessão do MST, correspondendo estes ao pagamento de compensações, em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente.

Quanto à respetiva evolução, o acréscimo verificado é essencialmente explicado pelo efeito combinado da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista³⁵, com o aumento registado ao nível do montante da comparticipação paga pelo Estado, face ao valor verificado no período homólogo anterior, devido ao facto de a compensação paga no período em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 2.º trimestre de 2017) ligeiramente superior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo anterior (e que dizia respeito ao tráfego apurado no 2.º trimestre de 2016)³⁶.

4.1.2.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2017	Peso no total	2016	Δ 2017/2016	2017P	% Execução
Concessão do MST	8 333	100%	8 501	-2%	8 546	98%
Concessão Eixo Norte/Sul ⁽¹⁾	- 1	0%	- 2	18%	0	n.a.
TOTAL	8 332	100%	8 500	-2%	8 546	97%

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

Nota: (1) Os valores registados em 2017 e em 2016 dizem respeito a penalidades aplicadas pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, relativamente a supressões totais e parciais de serviço, verificadas nos anos de 2016 e 2015, respetivamente.

O valor dos encargos incorridos pelo parceiro público com o setor ferroviário, em 2017, foi de cerca de 8,3 milhões de euros, respeitando, maioritariamente, à concessão do MST. Tal como referido anteriormente, estes encargos refletem o pagamento de compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência contratualmente garantida.

³⁵ De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

³⁶ Os pagamentos realizados no 4.º trimestre de 2017 tiveram por base um tráfego real de 7 877,7 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 7 912,5 milhares de passageiros.km.

Quando comparado com o valor dos encargos incorridos no período em análise com o período homólogo anterior, verifica-se que estes apresentam um decréscimo de cerca de 2%. Esta redução é justificada, em grande medida, pelo facto de, no período em apreço, o valor das compensações pagas ter sido apurado com base num diferencial de tráfego (as quais foram apuradas com referência ao período compreendido entre o 3.º trimestre de 2016 e o 2.º trimestre de 2017) inferior ao que foi considerado, no período homólogo anterior, no cálculo das respetivas compensações (que diziam respeito ao tráfego registado entre o 3.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2016)³⁷, não obstante ter sido realizada a atualização monetária anual da tarifa, prevista contratualmente³⁸.

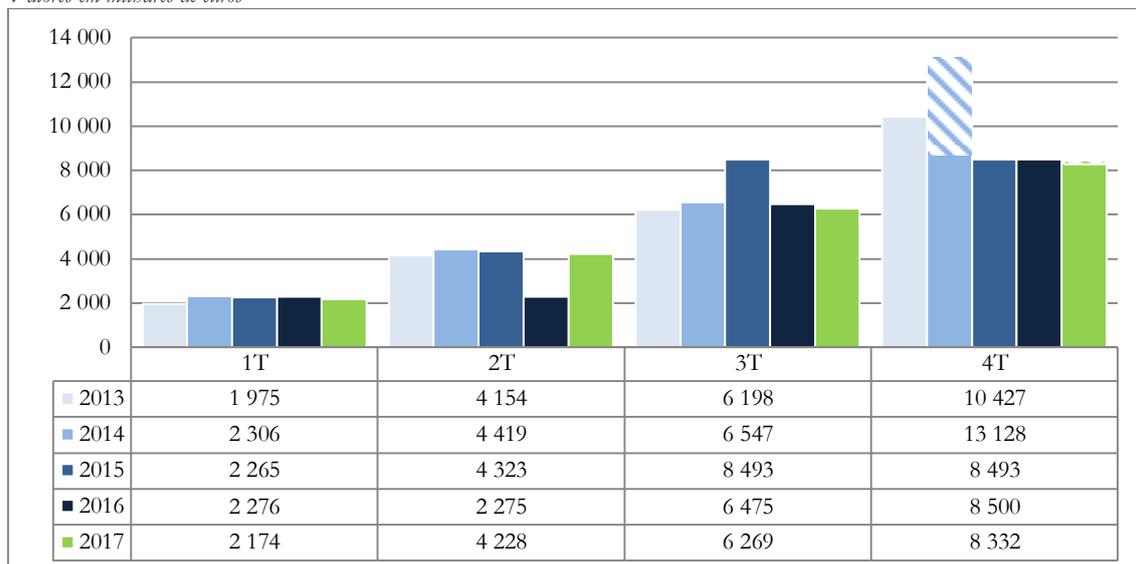
Relativamente ao setor ferroviário, importa ainda destacar que, em 2017, o nível de encargos efetivamente liquidados se situou abaixo do previsto no Relatório do OE2017, devido, sobretudo, ao facto de os valores aí estimados, nomeadamente no que concerne à concessão do MST, considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada no ano em apreço.

Através do *Gráfico 12* seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no setor ferroviário, os quais dizem respeito, maioritariamente, à concessão do MST, verifica-se que, excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, a evolução dos valores anuais incorpora, *por um lado*, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão, destacando-se a este respeito: **(i)** a recuperação, ao longo do ano de 2013, dos atrasos que haviam sido verificados em 2012; **(ii)** no 3.º trimestre de 2015, a antecipação do pagamento que era devido no trimestre seguinte; e **(iii)** a postecipação do pagamento devido no 2.º trimestre de 2016 para o trimestre seguinte.

³⁷ Os pagamentos realizados em 2017 tiveram por base um tráfego real de 30,6 milhões de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados em 2016 tiveram por base um tráfego real de 29,2 milhões de passageiros.km..

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2013 a 2017

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a azul, 4.º trimestre de 2014, corresponde ao pagamento de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poceirão) (4,5 milhões de euros), devido à decisão de não adjudicação do contrato. A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde ao diferencial verificado entre o valor previsto de acordo com o Relatório do OE2017 e o valor dos encargos efetivamente incorridos em 2017.

4.1.3. Setor da Saúde

4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No setor da saúde, o modelo de parceria assenta, essencialmente, no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, através 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, nomeadamente:

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

4.1.3.2. *Evolução da procura*

No Hospital de Braga, registou-se, em 2017, um aumento generalizado da atividade, destacando-se, particularmente, o acréscimo de 83% verificado ao nível do número de sessões de hospital de dia, justificado, em grande medida, pelo aumento do número de sessões relativas **(i)** a oncologia, por via do crescimento desta patologia no contexto da atividade assistencial do hospital, **(ii)** a hemodiálise, em que o hospital tem vindo a consolidar a sua atividade desde 2014 (ano de início da realização deste tipo de sessões), e **(iii)** a outros tipos de sessões de hospital de dia.

No caso do Hospital de Vila Franca de Xira, o nível de atividade registado, em 2017, permaneceu praticamente idêntico ao valor verificado no período homólogo anterior, sendo de destacar o crescimento registado ao nível das consultas externas e das urgências, o qual foi parcialmente compensado pela diminuição verificada ao nível do número de doentes equivalentes e do número de sessões de hospital de dia.

Por outro lado, o nível de atividade registado, em 2017, nas restantes unidades hospitalares em análise, foi inferior ao verificado no período homólogo anterior, sendo de destacar:

- No Hospital de Cascais, o decréscimo verificado, quer ao nível do número de doentes equivalentes, quer ao nível das urgências, o qual foi parcialmente compensado pelo acréscimo registado ao nível das consultas externas e do número de sessões de hospital de dia;
- No Hospital de Loures, a diminuição registada ao nível do número de doentes equivalentes, das consultas externas e das urgências, o qual foi parcialmente compensado pelo acréscimo do número de sessões de hospital de dia.

Importa ainda referir que, no caso das parcerias do setor da saúde, os dados relativos à atividade, registada em cada uma das unidades hospitalares em regime de PPP, são disponibilizados pelas entidades gestoras dos respetivos contratos, tratando-se ainda de informação provisória que será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente.

4.1.3.3. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017 / 4T2016
Hospitais PPP - Estabelecimentos	81 828	85 066	89 060	120 042	84%	119 598	0%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	73 739	79 848	86 454	84 936	60%	75 187	13%
CMFRS	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Hospitais PPP	73 739	79 848	86 454	84 936	60%	75 187	13%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	4 925	1 044	0	28 962	20%	37 750	-23%
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	3 164	4 175	2 606	6 143	4%	6 661	-8%
Hospitais PPP - Edifícios	15 852	13 374	19 067	22 199	16%	17 481	27%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	15 852	13 374	15 589	18 593	13%	17 481	6%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0	3 477	3 607	3%	0	n.a.
Encargos Totais	97 680	98 440	108 127	142 241	100%	137 079	4%

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

Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.
 (2) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.
 (3) Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2016 e 2017), 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.

No 4.º trimestre de 2017, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 142,2 milhões de euros, tendo representado um acréscimo, de cerca de 4%, face ao período homólogo de 2016. Esta evolução é essencialmente explicada pelo aumento verificado ao nível dos encargos com as EG Edifício (de 27%), tendo o montante dos encargos incorridos, no trimestre em apreço, com as respetivas EG Estabelecimento permanecido praticamente idêntico ao valor registado no trimestre homólogo anterior.

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, é explicada, sobretudo, pelo efeito combinado do acréscimo verificado ao nível dos encargos incorridos com o Hospital de Braga (de 20%), em virtude:

- (i) Do aumento do valor dos duodécimos pagos, no trimestre em apreço, ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da produção acordada para 2017, face ao montante registado no período homólogo anterior (+5,3M€);

- (ii) Da realização, no período em análise, do pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2016, de montante superior ao pagamento efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015 (+2,4M€); e
- (iii) Do maior montante de pagamentos efetuados, no trimestre em análise, relativamente a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos, face ao período homólogo anterior (+1,9M€);

cujos efeitos foram mitigados pelo decréscimo registado ao nível dos encargos referentes ao Hospital de Loures (de cerca de 21%), essencialmente justificado pelo facto de, no trimestre em apreço, ter sido parcialmente efetuado o pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, enquanto, no período homólogo anterior, este pagamento foi realizado na totalidade, relativamente à atividade de 2015 (-9,0M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, o aumento (de 27%) registado deve-se, *por um lado*, à realização, no trimestre em apreço, dos pagamentos de reconciliação aos hospitais de Loures e de Vila Franca de Xira, relativamente à atividade de 2016, os quais não tiveram paralelo no período homólogo anterior, uma vez que estes foram efetuados no 3.º trimestre do respetivo ano, e, *por outro lado*, ao facto de, em outubro de 2017, ter sido efetuado, aos hospitais de Cascais, de Loures e de Vila Franca de Xira, o pagamento do valor remanescente relativo ao montante que era devido no mês anterior³⁹, o qual não teve paralelo no trimestre homólogo anterior

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no trimestre em análise, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, nomeadamente aos protocolos celebrados para prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (3,0M€), a pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (2,1M€), assim como a prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C crónica (1,0M€). Os referidos protocolos, apesar de não terem enquadramento direto nos contratos de gestão, são sujeitos a um processo de renegociação anual, sendo submetidos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

³⁹ Em setembro de 2017, o pagamento dos duodécimos devidos, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, foi parcialmente realizado, tendo o valor remanescente do montante que era devido sido pago no mês de outubro.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2017 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	Peso no Total (4T)	4T2016	Δ 4T2017/4T2016
CMFRS	0	0	0	0	0%	0	n.a.
H. Cascais	17 635	19 320	18 156	24 686	17%	24 619	0%
EG Estabelecimento	15 636	17 841	15 329	22 166	16%	22 635	-2%
EG Edifício	1 999	1 479	2 827	2 519	2%	1 984	27%
H. Braga	39 494	40 350	47 487	58 826	41%	50 016	18%
EG Estabelecimento	33 172	34 029	38 517	52 504	37%	43 702	20%
EG Edifício	6 322	6 322	8 970	6 322	4%	6 314	0%
H. Loures	22 411	21 672	23 146	31 821	22%	37 048	-14%
EG Estabelecimento	19 260	19 340	20 080	26 731	19%	33 913	-21%
EG Edifício	3 151	2 332	3 066	5 090	4%	3 135	62%
H. VFXira	18 140	17 098	19 338	26 909	19%	25 396	6%
EG Estabelecimento	13 759	13 856	15 133	18 641	13%	19 349	-4%
EG Edifício	4 380	3 242	4 205	8 268	6%	6 047	37%
TOTAL	97 680	98 440	108 127	142 241	100%	137 079	4%
Estabelecimentos	81 828	85 066	89 060	120 042	84%	119 598	0%
Edifícios	15 852	13 374	19 067	22 199	16%	17 481	27%

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

O *Quadro 12* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2017, em comparação com o período homólogo de 2016, sendo que, da sua análise, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, o valor dos encargos totais incorridos, no trimestre em análise, permaneceu praticamente idêntico ao montante registado no período homólogo anterior, resultado do decréscimo (de 2%) registado ao nível dos encargos com a EG Estabelecimento, o qual foi compensado pelo aumento (de 27%) dos encargos registados com a EG Edifício.

Relativamente à EG Estabelecimento, o decréscimo registado é essencialmente explicado pela redução, no período em análise, dos pagamentos efetuados no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-1,0M€), a qual foi parcialmente compensada pelo aumento, no trimestre em apreço, do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da

produção acordada para 2017, face ao período homólogo anterior no trimestre em análise face ao período homólogo de 2016 (+0,4M€).

No que diz respeito à EG Edifício, o aumento registado deve-se, sobretudo, ao facto de, em outubro de 2017, ter sido efetuado o pagamento do valor remanescente relativo ao montante que era devido no mês anterior⁴⁰, o qual não teve paralelo no trimestre homólogo anterior.

- No Hospital de Braga, o aumento (de 18%) dos encargos totais deve-se, em grande medida, ao acréscimo (de 20%) verificado ao nível dos encargos com a EG Estabelecimento, na sequência:
 - (i) Do aumento do valor dos duodécimos pagos, no trimestre em apreço, ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da produção acordada para 2017, face ao valor registado no período homólogo anterior (+5,3M€);
 - (ii) Da realização, no período em análise, do pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2016, de montante superior ao pagamento de reconciliação efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015 (+2,4M€); e
 - (iii) Do maior montante de pagamentos efetuados, no trimestre em análise, relativamente a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos, face ao período homólogo anterior (+1,9M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela não verificação, no trimestre em apreço, de qualquer pagamento de acerto, tendo este sido parcialmente efetuado, no período homólogo anterior, relativamente à atualização do valor dos duodécimos pagos no ano em 2016 (-1,7M€).

- No Hospital de Loures, foi registada uma diminuição (de 14%) dos encargos globais incorridos no trimestre em apreço face ao período homólogo de 2016, explicada, maioritariamente, pelo decréscimo (de 21%) dos encargos relativos à EG Estabelecimento, o qual foi parcialmente compensado pelo aumento (de 62%) verificado ao nível da respetiva EG Edifício.

Relativamente à EG Estabelecimento, o decréscimo verificado é essencialmente justificado pelo facto de, no trimestre em apreço, ter sido parcialmente efetuado o

⁴⁰ Em setembro de 2017, o pagamento do duodécimo devido, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, foi parcialmente realizado, tendo o valor remanescente do montante que era devido sido pago no mês de outubro.

pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, enquanto, no período homólogo anterior, este pagamento foi realizado na totalidade, relativamente à atividade de 2015 (-9,0M€). Este decréscimo foi parcialmente compensado **(i)** pela realização, no trimestre em análise, de um pagamento de acerto parcial decorrente da atualização do valor dos duodécimos pagos entre janeiro e julho de 2017, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior (+1,1M€), e **(ii)** pelo aumento, no trimestre em apreço, do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da produção acordada para 2017, face a montante pago em igual período de 2016 (+0,7M€).

No que diz respeito aos encargos com a EG Edifício, o acréscimo registado é essencialmente justificado, *por um lado*, pela realização, no trimestre em apreço, do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior⁴¹, e, *por outro lado*, pelo facto de ter sido efetuado, em outubro de 2017, o pagamento do valor remanescente relativamente ao montante que era devido no mês anterior⁴², o qual não teve paralelo no período homólogo anterior.

- No Hospital de Vila Franca de Xira, os encargos globais incorridos, no trimestre em apreço, registaram um aumento (de 6%) relativamente ao montante registado no período homólogo de 2016, resultado, sobretudo, do acréscimo (de 37%) verificado ao nível dos encargos incorridos com a EG Edifício, na sequência:
 - (i)** Da realização, no trimestre em apreço, do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, não tendo este sido realizado no período homólogo anterior⁴³; e
 - (ii)** Da verificação, em outubro de 2017, do pagamento do valor remanescente relativamente ao montante que era devido no mês anterior⁴⁴, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior;

⁴¹ Em 2016, o pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2015, foi realizado no 3.º trimestre.

⁴² Em setembro de 2017, o pagamento do duodécimo devido, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, foi parcialmente realizado, tendo o valor remanescente do montante que era devido sido pago no mês de outubro.

⁴³ Em 2016, o pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2015, foi realizado no 3.º trimestre.

⁴⁴ Em setembro de 2017, o pagamento do duodécimo devido, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, foi parcialmente realizado, tendo o valor remanescente do montante que era devido sido pago no mês de outubro.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela diminuição, no período em apreço, da componente fixa dos pagamentos, contratualmente prevista, face ao período homólogo anterior.

Por outro lado, os encargos com a EG Estabelecimento registaram um decréscimo (de 4%) face ao período homólogo anterior, justificado, em grande medida, pelo facto de, no trimestre em apreço, ter sido parcialmente efetuado o pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, enquanto, no período homólogo anterior, este foi realizado na totalidade, relativamente ao ano de 2015.

4.1.3.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados, com as PPP do setor da saúde, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2017	Peso no total	2016	Δ 2017 / 2016	2017P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	375 995	84%	365 142	3%	376 959	100%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	324 977	73%	295 981	10%		
CMFRS ⁽²⁾	0	0%	277	-100%		
Hospitais PPP	324 977	73%	295 705	10%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽³⁾	34 931	8%	49 493	-29%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽⁴⁾	16 088	4%	19 667	-18%		
Hospitais PPP - Edifícios	70 492	16%	76 993	-8%	70 549	100%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	63 408	14%	69 923	-9%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽³⁾	7 084	2%	7 070	0%		
Encargos Totais	446 488	100%	442 135	1%	447 508	100%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados inscritos no Relatório do OE2017.

- Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.
 (2) Pagamentos relativos a acertos pelo término da parceria em novembro de 2013.
 (3) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.
 (4) Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2016 e 2017), 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.

Em 2017, os encargos do setor público com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 446,5 milhões de euros, traduzindo-se, em termos de execução orçamental, num valor praticamente idêntico ao previsto no Relatório do OE2017.

Em termos de evolução, registou-se, no período em análise, um ligeiro acréscimo (de 1%) dos encargos incorridos, face ao montante registado em igual período de 2016, resultado do efeito combinado do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de 3%), com a diminuição registada ao nível dos encargos com as EG Edifício (de 8%).

Relativamente às EG Estabelecimento, o acréscimo dos encargos observado é explicado, sobretudo, pelo aumento, registado em 2017, da atividade hospitalar, face ao período homólogo anterior, o qual se traduziu:

- (i) Na atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, tanto em 2016 como em 2017, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento, para cada um dos referidos anos, tendo resultado, em conjunto, num aumento de cerca de 19,2 milhões de euros, face a 2016⁴⁵; e
- (ii) No acréscimo, de cerca de 9,7 milhões euros, do pagamento de acerto efetuado, no período em análise, ao Hospital de Braga, no âmbito da atualização do valor dos duodécimos pagos entre janeiro e julho de 2017, face ao pagamento efetuado no período homólogo anterior;

e cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelos seguintes fatores:

- (i) Realização, no ano em apreço, de parte do pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2016, ao Hospital de Loures, tendo este sido totalmente efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015 (-9,0M€);
- (ii) Realização, no período em análise, do pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2016, ao Hospital de Braga, de montante inferior ao pagamento de reconciliação efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015 (-5,9M€); e

⁴⁵ Em 2016, a referida atualização foi efetuada no 3.º trimestre, em função da produção acordada para esse ano, tendo o respetivo valor dos duodécimos vigorado até que fossem concluídos, em 2017, os procedimentos anuais para determinação dos elementos necessários à gestão de cada um dos contratos de gestão. Uma vez concluídos tais procedimentos, são posteriormente efetuados acertos de contas, de forma a salvaguardar os respetivos efeitos financeiros desde o início de cada ano. Relativamente ao ano 2017, a referida atualização foi realizada no 3.º trimestre, em função da produção acordada para esse ano, exceto no caso da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais em que a referida atualização foi efetuada no 2.º trimestre desse ano.

- (iii) Redução, no período em análise, dos pagamentos efetuados aos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C e do programa específico de financiamento das doenças lisossomais, respetivamente, face ao montante dos pagamentos efetuados no período homólogo de 2016 (-5,1M€).

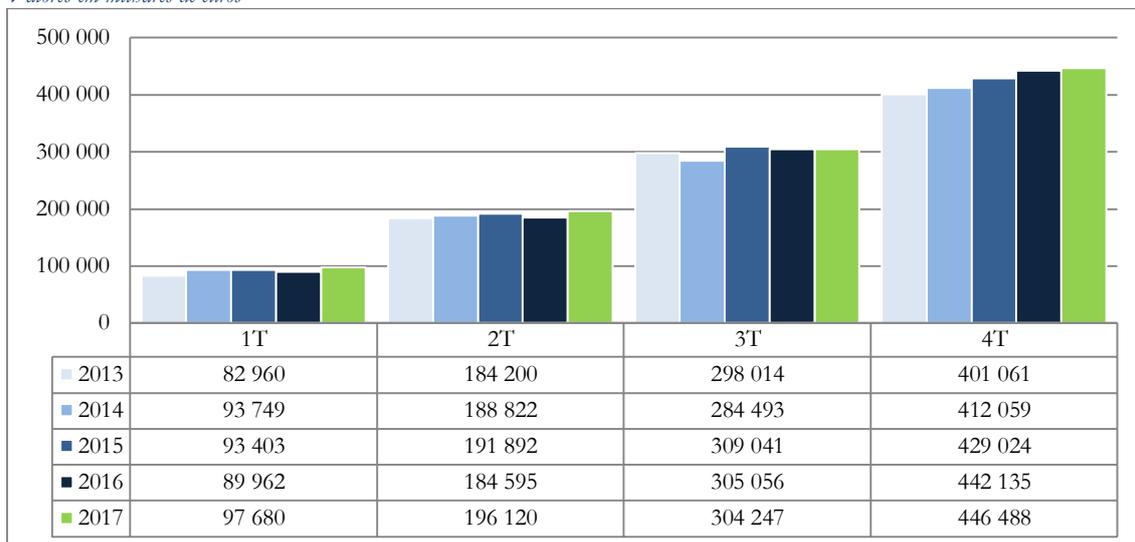
No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada no período em análise, face ao período homólogo anterior, decorre, sobretudo, da diminuição registada ao nível dos encargos incorridos com o Hospital de Vila Franca, na sequência da diminuição, no período em apreço, da componente fixa dos pagamentos, nos termos contratualmente previstos, face ao período homólogo anterior (-6,7M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no período em análise, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, os quais incluem os protocolos celebrados para prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (10,6M€), as prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C crónica (3,0M€) e os pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (2,5M€). Os referidos protocolos, apesar de não terem enquadramento direto nos contratos de gestão, são sujeitos a um processo de renegociação anual, sendo submetidos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

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

Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



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

Através da análise do *Gráfico 13* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento.

Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2017	Peso no total	2016	Δ 2017/2016	2017P	% Execução
CMFRS (1)	0	0%	277	-100%	0	n.a.
H. Cascais	79 797	18%	78 087	2%	81 422	98%
EG Estabelecimento	70 973	16%	69 298	2%	72 590	98%
EG Edifício	8 823	2%	8 789	0%	8 832	100%
H. Braga	186 158	42%	170 293	9%	171 965	108%
EG Estabelecimento	158 222	35%	142 399	11%	143 958	110%
EG Edifício	27 936	6%	27 894	0%	28 006	100%
H. Loures	99 050	22%	105 977	-7%	108 911	91%
EG Estabelecimento	85 411	19%	92 432	-8%	95 262	90%
EG Edifício	13 639	3%	13 546	1%	13 649	100%
H. VFXira	81 484	18%	87 501	-7%	85 211	96%
EG Estabelecimento	61 389	14%	60 736	1%	65 149	94%
EG Edifício	20 095	5%	26 765	-25%	20 062	100%
TOTAL	446 488	100%	442 135	1%	447 508	100%
Estabelecimentos	375 995	84%	365 142	3%	376 959	100%
Edifícios	70 492	16%	76 993	-8%	70 549	100%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2017.

Notas: (1) Pagamentos relativos a acertos pelo término da parceria em novembro de 2013.

O *Quadro 14* anterior apresenta, a evolução dos encargos, por PPP, em 2017, em comparação com o período homólogo anterior e face ao previsto no Relatório do OE2017, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um acréscimo (de 2%), explicado, em grande medida, pelo aumento dos encargos verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 2%), na sequência:
 - (i) Da atualização dos valores dos duodécimos devidos ao abrigo do respetivo contrato de gestão, tanto em 2016 como em 2017, em função da produção contratada, tendo sido efetuado, no âmbito da atualização de 2017, um pagamento de acerto, relativo aos meses de janeiro a abril, de montante inferior ao do pagamento de acerto realizado em de julho de 2016, relativamente aos meses de janeiro e junho. Assim, verificou-se, no período

em apreço, um aumento de encargos, decorrentes da atualização do valor dos duodécimos e respetivo pagamento de acerto, de cerca de 1,7 milhões de euros, face ao período homólogo anterior;

(ii) Da diminuição, de aproximadamente 1,2 milhões de euros, do fluxo financeiro a favor da entidade pública contratante, relativamente ao pagamento de reconciliação referente aos protocolos VIH/SIDA de 2016, face ao montante registado no período homólogo, relativamente aos protocolos VIH/SIDA de 2015 e de 2014; e

(iii) Da realização do acerto final aos pagamentos de reconciliação relativos à atividade dos anos de 2009 a 2011, de 2013 e de 2015, no valor de cerca de 1,1 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela redução, em cerca de 2,9 milhões de euros, dos pagamentos efetuados no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C, face ao período homólogo anterior.

- No Hospital de Braga, o incremento (de 9%) dos encargos totais deve-se, sobretudo, ao aumento verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 11%), na sequência da atualização dos valores dos duodécimos devidos ao abrigo do respetivo contrato de gestão, tanto em 2016 como em 2017, em função da produção contratada, tendo ainda sido efetuado, no âmbito da atualização de 2017, um pagamento de acerto relativo aos meses de janeiro a julho, cujo montante foi superior ao do pagamento realizado 2016. Assim, como resultado da atualização do valor dos duodécimos e dos respetivos pagamentos de acerto, verificou-se, no período em apreço, um aumento de encargos de cerca de 21,0 milhões de euros, face ao período homólogo anterior.

O referido aumento foi parcialmente mitigado **(i)** pela realização, no período em análise, do pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2016, de montante inferior, em cerca de 5,9 milhões de euros, ao pagamento de reconciliação efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015; **(ii)** pela redução, em cerca de 1,7 milhões de euros, dos pagamentos efetuados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais, face ao montante registado no período homólogo anterior; e **(iii)** pela verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro favor da entidade pública contratante, no valor de cerca de 1,7 milhões de euros, relativo a um

pagamento de acerto referente a receitas de terceiros pagadores, o qual não teve paralelo no período homólogo anterior.

Tal como mencionado anteriormente, o referido incremento dos encargos deve-se, sobretudo, ao aumento da atividade hospitalar, o qual, na verdade, foi superior ao orçamentado, justificando, assim, parte do desvio, de 10%, registado ao nível dos encargos com esta unidade hospitalar, face ao previsto no Relatório do OE2017.

Para o referido desvio orçamental, contribuiu ainda o facto de o valor previsto para os pagamentos relativos aos protocolos em vigor (nomeadamente no que concerne ao programa centralizado de financiamento da hepatite C crónica e ao do programa específico de financiamento das doenças lisossomais) ter sido inferior ao valor efetivamente pago no período em análise.

- Em sentido contrário, verificou-se, no Hospital de Loures, um decréscimo (de 7%) dos encargos globais, explicado, na sua grande maioria, pela redução (de 8%) registada ao nível dos encargos com a EG Estabelecimento, devido, sobretudo, à realização, no trimestre em apreço, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, tendo este sido totalmente efetuado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2015 (-9,0M€). Esta redução foi parcialmente compensada pelo aumento, no trimestre em apreço, do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da produção acordada, quer para 2017, quer para 2016, face ao período homólogo anterior (+2,8M€).

Relativamente à execução orçamental, verifica-se que, em 2017, o nível de encargos efetivamente incorridos com esta unidade hospital se situou abaixo (em cerca de 10%) do previsto no Relatório do OE2017, explicado, sobretudo, pelo facto do pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2016, ter sido parcialmente efetuado, sendo que o valor inscrito no Relatório do OE2017 previa a realização da totalidade do referido pagamento.

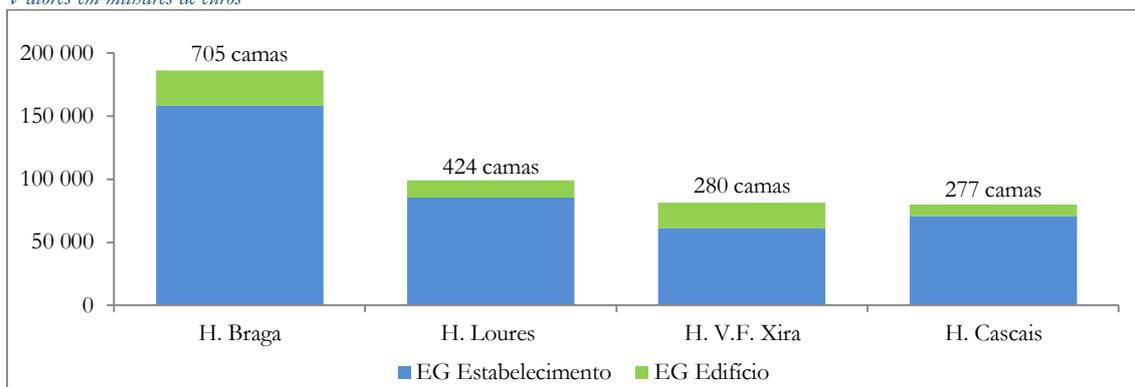
- No Hospital de Vila Franca de Xira, os encargos globais registaram uma diminuição (de 7%), a qual é justificada, em grande medida, pelo decréscimo verificado com encargos da respetiva EG Edifício, resultado da diminuição, no período em apreço, da componente fixa dos pagamentos, contratualmente

prevista, face ao período homólogo anterior (-6,7M€). Esta redução foi parcialmente compensada pelo aumento (de 1%) dos encargos incorridos ao nível da respetiva EG Estabelecimento, justificado, sobretudo, pelo aumento, no trimestre em apreço, do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo Contrato de Gestão, em função da produção acordada, quer para 2017, quer para 2016, face ao período homólogo anterior (+2,3M€).

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 42% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Loures, com um peso relativo de 22% e os Hospitais de Cascais e de Vila Franca de Xira, com pesos relativos de 18% cada um, (conforme *Quadro 14* anterior e *Gráfico 14* seguinte).

Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2017, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.4. Setor da Segurança

4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No setor da segurança existe apenas uma PPP a reportar, relativa à conceção, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a rede de emergência e segurança de Portugal, estabelecida entre o MAI e a SIRESP, S.A..

A natureza dos encargos associados a esta parceria está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do índice de preços no consumidor e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não podem exceder 8,68% da remuneração total.

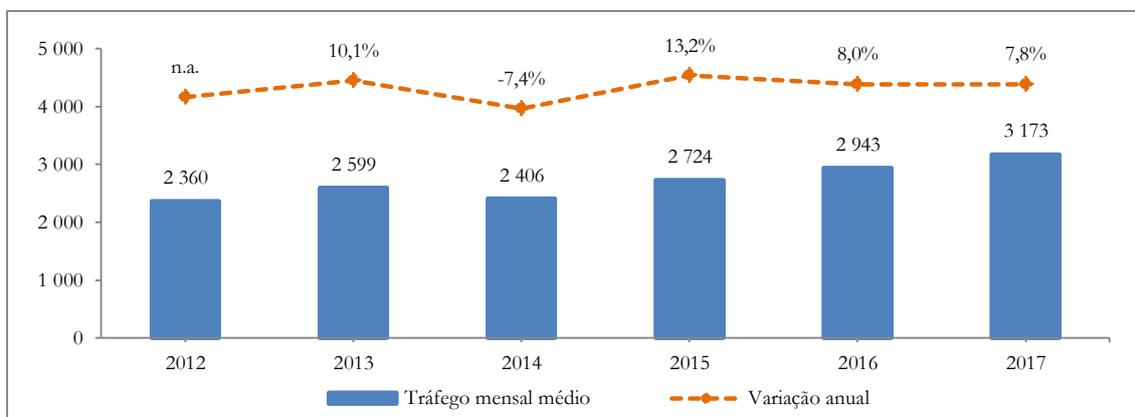
4.1.4.2. Evolução da procura

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

Não obstante, a título demonstrativo apresenta-se, no *Gráfico 15* seguinte, a evolução do tráfego mensal médio de chamadas realizadas no âmbito da rede SIRESP, no período compreendido entre 2012 e 2017.

Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2017

Valores em milhares de chamadas



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

4.1.4.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2017 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2017	2T2017	3T2017	4T2017	4T2016	Δ 4T2017/ 4T2016
Concessão SIRESP	10 875	9 748	13 471	6 682	10 783	-38%

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

Os encargos globais do setor público com o SIRESP ascenderam, no 4.º trimestre de 2017, a cerca de 6,7 milhões de euros, representando um decréscimo, de aproximadamente 38%, quando comparado com o período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, maioritariamente, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no 4.º trimestre de 2017 não são diretamente comparáveis com aqueles que foram efetuados no período homólogo anterior, dado incorporarem diferentes prazos médios de pagamento. Enquanto no trimestre em apreço foram apenas liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados em setembro e outubro de 2017, no período homólogo anterior foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados em setembro e outubro de 2016, tendo ainda sido efetuado o pagamento de parte do valor referente aos serviços prestados em agosto do referido ano.

4.1.4.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança, em 2017 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	2017	2016	Δ 2017 / 2016	2017P	% Execução
Concessão SIRESP	40 776	41 194	-1%	43 757	93%

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

Os encargos globais do setor público com o SIRESP ascenderam, em 2017, a cerca de 40,8 milhões de euros, registando um ligeiro decréscimo, de aproximadamente 1%, face ao período homólogo de 2016, o qual é explicado, maioritariamente, pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

Esta diminuição foi parcialmente compensada pela não verificação, no período em apreço, de qualquer fluxo financeiro a favor do parceiro público, tendo este sido realizado, no 2.º trimestre de 2016, no valor de cerca de 4,9 milhões de euros, decorrente do acerto de contas efetuado, em virtude da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado em 29 de dezembro de 2015⁴⁶.

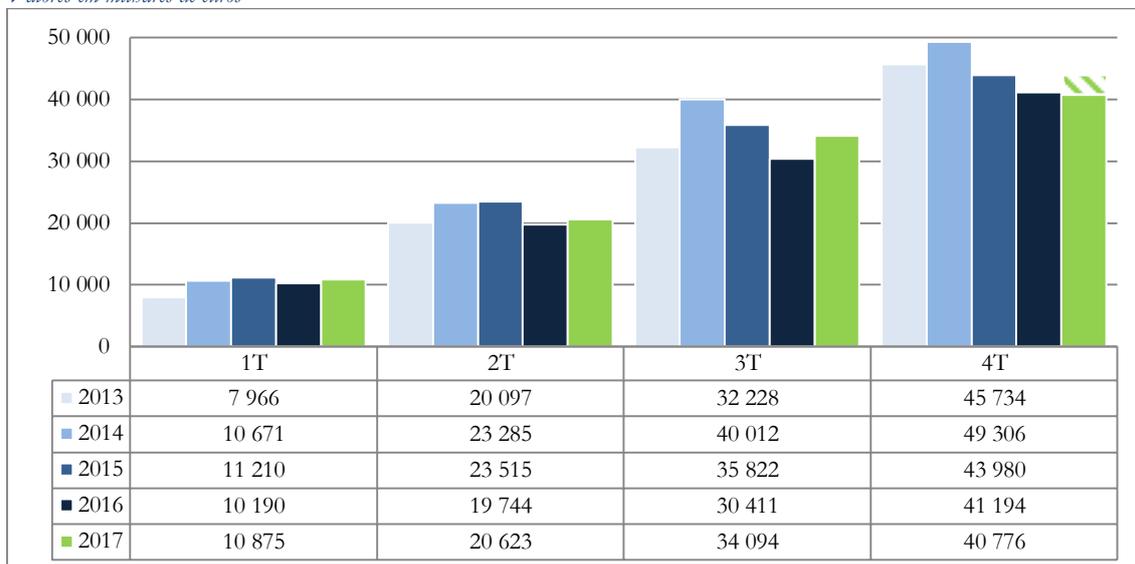
Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que, em 2017, o nível de encargos efetivamente liquidados, a esta concessionária, apresentou-se abaixo do previsto no Relatório do OE2017, por via, sobretudo, da diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

Apresentam-se, no *Gráfico 16* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no setor da segurança, os quais dizem respeito, exclusivamente, à parceria do SIRESP.

⁴⁶ O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado no contexto da renegociação desta PPP, ocorreu em março de 2016. No âmbito deste aditamento, 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.

Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2013 e 2017

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2017, corresponde ao diferencial verificado entre o valor previsto no Relatório do OE2017 e o valor dos encargos efetivamente incorridos em 2017.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados, em cada ano, com esta parceria (conforme *Gráfico 16* anterior), está relacionado com o referido processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. Para além das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada⁴⁷, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

⁴⁷ 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. Riscos e contingências

As PPP são projetos de longo prazo, caracterizados preferencialmente por grande estabilidade e com regras bem definidas. Porém, durante a sua vigência, podem ocorrer eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro dos respectivos contratos (*e.g.*, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato, casos de força maior), que muitas vezes redundam em litígios entre as partes, dos quais podem advir responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste quadro, elencam-se, nas tabelas seguintes, os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pelos diversos parceiros privados e pendentes de resolução na presente data, bem como os respectivos valores solicitados.

Daqui não resulta, no entanto, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados (que são, na maior parte das situações, rejeitados pelos parceiros públicos), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados.

Aliás, existindo diferendo entre as partes – de um modo geral, dirimido em sede de tribunal arbitral –, o parceiro privado tende a apresentar a sua pretensão de forma aumentada, quer em valor, quer nos fundamentos invocados, razão pela qual se constata que, mesmo nas situações em que possam existir fundamentos justificativos dos pedidos, as responsabilidades financeiras efetivamente imputadas aos parceiros públicos acabam por ser, salvo raras exceções, manifestamente inferiores aos montantes peticionados.

Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2017

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Concessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2017)
Douro Litoral (AEDL)	REF	2013	Eventos ligados à fase de construção	4,3	Pedido inicial de 23,5 M€. Proferido Acórdão em fevereiro de 2017 reconhecendo que a AEDL incorreu em custos de cerca de 4,2M€ por facto imputável ao Estado e o direito à REF. Em março de 2017 foi proferido Acórdão quanto ao valor da REF, fixando-o em cerca de 4,3 M€. O Estado distribuiu ação de anulação parcial do acórdão.
Douro Litoral (AEDL)	REF	2013	TRIR, SIEV e suspensão da AE do Centro	219,3	Pedido inicial de 1 350 M€. Proferido Acórdão em fevereiro de 2017, condenando o Estado na devolução da TRIR e das Taxas SIEV (cerca de 1 M€) e no pagamento de 42 M€ no primeiro semestre de 2017 e de pagamentos semestrais variando entre 3,5 M€ e 6,5 M€ entre novembro de 2017 e novembro de 2034. O Estado distribuiu ação de anulação parcial do acórdão ⁴⁸ .
Lusoponte	Pré-contencioso	2012	Alterações às taxas do IRC (2010 e 2012)	100,0	Anunciado; aguarda-se eventual fase pré-contenciosa.
Lusoponte	REF	2017	Cobrança das taxas SIEV	0,5	Aguarda-se decisão final.
Ascendi Grande Porto	Ação de anulação de ato administrativo	2016	Declaração de incumprimento e aplicação de multa contratual	0,3	Decorre prazo para alegações escritas e finais.
Concessões			Subtotal	324,4	

⁴⁸ À data da publicação do presente boletim havia conhecimento de que o Tribunal Central Administrativo Sul decidiu o pedido em sentido desfavorável ao Estado em 19 de março de 2018, tendo sido interposto recurso junto do Supremo Tribunal Administrativo. Entretanto, a AEDL propôs ação executiva com vista à obtenção do pagamento da quantia que o tribunal arbitral entendeu ser devida pelo Estado, que ascende a cerca de 53,4 milhões de euros.

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Subconcessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2017)
Transmontana (AEXXI)	REF	2011	Atrasos na obtenção de visto	52,18	A Subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo ⁴⁹ .
Baixo Tejo (AEBT)	REF	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009	155	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 30 de setembro de 2018.
Litoral Oeste (AELO)	REF	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009	85	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de dezembro de 2018.
Litoral Oeste (AELO)	Impugnação de multa	2013	A IP propôs a aplicação da multa contratual	0,06	Ação de impugnação da multa em curso. Aguarda decisão do tribunal judicial.
Litoral Oeste (AELO)	REF	2015	Vários factos geradores do pedido: alterações ao projeto; perturbações de natureza ambiental (povoamento de sobreiros); condições geológicas e geotécnicas anormais e imprevisíveis; achados arqueológicos; atrasos no planeamento da empreitada por dificuldades insuperáveis criadas pela Refer e expropriações	83,87	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de março de 2017 ⁵⁰ .
Subconcessões			Subtotal	376,1	

⁴⁹ À data da publicação do presente boletim já havia sido formalizada a desistência do pedido no âmbito da renegociação do contrato de subconcessão.

⁵⁰ À data da publicação do presente boletim este processo já havia terminado, tendo as partes chegado a acordo.

CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS (associados a PPP)					
Contrato / Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (milhões de euros)	Ponto de situação (2017)
Norte Litoral (Vialivre)	REF	2011	Alteração legislativa de carácter específico -Alteração da Lei n.º 25/2006, decorrente da Lei que aprovou o Orçamento do Estado para 2011	-	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Norte Litoral (Vialivre)	REF	2014	Alteração legislativa de carácter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro.	-	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Subconcessões			Subtotal		-
TOTAL das PPP do setor rodoviário				700,5	

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

Setor Rodoviário

No final de 2017, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 700,5 milhões de euros, valor inferior ao apresentado no final do ano anterior (2 067,01 milhões de euros).

Conforme se depreende da listagem anterior, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se ainda ao pedido apresentado em 2013 relativamente à concessão do Douro Litoral, cuja concessionária é a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., uma participada do Grupo Brisa. O maior montante estimado (de aproximadamente 219 milhões de euros) representa cerca de 31% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2017, sendo o mesmo relativo à condenação resultante do acórdão arbitral proferido em 2017 na sequência de um pedido de REF decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV.

O segundo pedido de REF mais relevante, com um peso relativo de 22% no total das contingências existentes no final de 2017, é referente à subconcessão do Baixo Tejo⁵¹.

Setor Ferroviário

No âmbito do setor ferroviário, destaca-se o 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, relativamente ao qual foi proferido acórdão em julho de 2016 condenando o Estado Português no pagamento de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros. 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, tendo este último Tribunal decidido não admitir o recurso, por entender não estarem reunidos os pressupostos processuais⁵².

Ainda neste setor, regista-se o pedido de REF apresentado, em 2012, pela concessionária da Fertagus, na sequência do aumento da taxa das infraestruturas ferroviárias. O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive). A análise da fundamentação do pedido exposto deverá ser levada a cabo em sede da comissão de negociação⁵³.

⁵¹ Destaque também para o encerramento dos processos de REF relativos aos contratos de prestação de serviço celebrados no âmbito das concessões da Costa de Prata e do Grande Porto, relativamente a alterações legislativas resultantes da não aprovação do dispositivo eletrónico de matrícula obrigatório, através do acordo assinado a 17 de julho de 2015, e do Norte Litoral, com fundamento em diversas alterações legislativas de caráter específico – nomeadamente a Portaria n.º 135-A/2011, de 4 de abril, a Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, e os Despachos do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 28 de dezembro de 2012, 29 de janeiro de 2013 e 12 de fevereiro de 2013 –, por meio de acordo assinado a 2 de outubro de 2015.

⁵² À data de publicação do presente boletim havia conhecimento de que face a esta condenação a ELOS havia proposto ação executiva no valor de 192 milhões, tendo o Estado Português apresentado oposição.

⁵³ À data da publicação do presente boletim, havia sido dissolvida a comissão de negociação constituída por Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013, e nomeada nova comissão de negociação, com um novo mandato de âmbito mais alargado que compreende o pedido de reequilíbrio referido, através do Despacho n.º 3064/2018, de 15 de março, da Coordenadora da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 60, de 26 de março de 2018.

Setor da Saúde

No que diz respeito às PPP do setor da saúde, salienta-se que o pedido de REF apresentado em 2015 pela EG Estabelecimento do Hospital de Loures, respeitante a uma alegada responsabilidade financeira associada à formação dos médicos internos e quantificado pelo parceiro privado em 2 975 860 euros, foi julgado improcedente, na sua totalidade, pelo tribunal arbitral.

Relativamente ao pedido de REF apresentado pela EG do Estabelecimento do Hospital de Braga no final de 2016 – na sequência da comunicação da decisão de não renovação dos protocolos adicionais ao contrato de gestão, relativos a financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla –, a Entidade Gestora procedeu à quantificação do seu pedido, correspondente a aproximadamente 33 milhões de euros.

Finalmente, em setembro de 2017, foi celebrado acordo de transação que põe termo ao litígio entre a EG do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira e o Estado referente à aplicação de uma multa contratual relativa aos termos de assistência aos reclusos com doenças infecciosas crónicas.

Setor da segurança

Relativamente ao setor da segurança, no final de 2016, salienta-se a manutenção dos quatro pedidos de REF, relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. Nesta data, não é possível quantificar o impacto orçamental que poderá advir destes processos.

6. Projeções de encargos globais

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

No *Quadro 18* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2017.

Quadro 18 – Encargos plurianuais

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

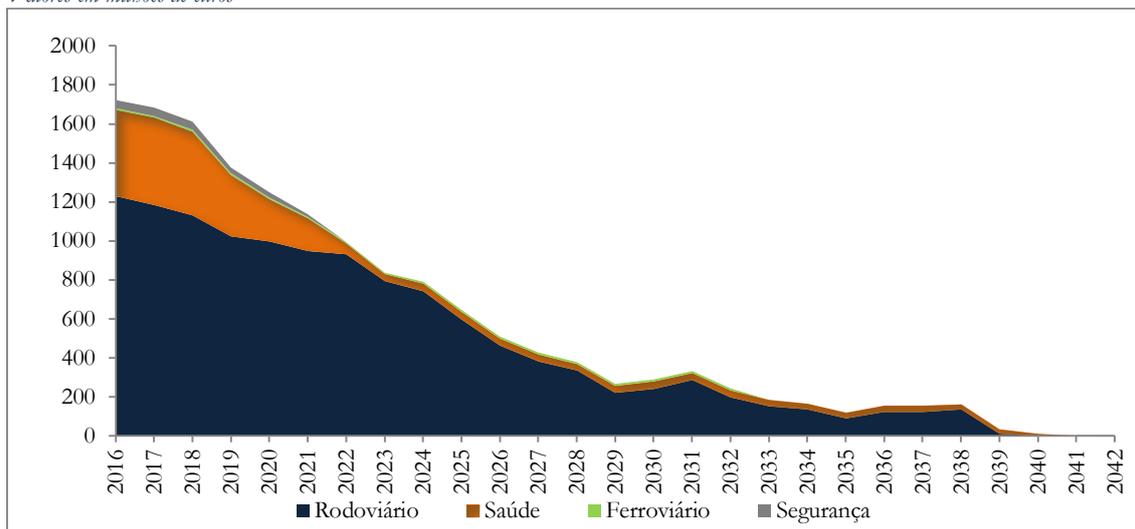
Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2017.

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

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por setores, apresenta-se no *Gráfico 17*, apresentado de seguida.

Gráfico 17 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

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

7. Anexo

Quadro 19 – Identificação das PPP por setor

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	860	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	584	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 881 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	590	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	636	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	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	697	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	337	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	615	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	263	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	244	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	94	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	388	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	22	54

Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	39	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	38	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	31	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	21	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Segurança	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€
SIRESP	SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	117

- Notas:
- (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2017, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.
 - (2) A concessão termina no último dia do mês seguinte àquele em que se verificarem, cumulativamente, as seguintes condições: a) pagamento integral dos contratos de financiamento; e b) volume de tráfego total acumulado de 2,25 milhões de veículos. Todavia, a concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos.
 - (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
 - (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
 - (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).