



Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre 2018

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	9
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	13
3. Factos relevantes.....	16
3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	16
3.2. Renegociação do contrato de concessão BRISA	16
3.3. Processo de renegociação do contrato de PPP da ANA	17
3.4. Processo de renegociação do contrato de PPP da Fertagus.....	18
3.5. Conclusão do processo de contratualização de um novo operador do Metro do Porto...18	
3.6. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental.....19	
3.7. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica.....20	
3.8. Resolução de Litígios.....20	
3.8.1. AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.....20	
3.8.2. Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior, S.A.21	
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	22
4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros	22
4.1.1. Sector Rodoviário	22
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros	22
4.1.1.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	25
4.1.1.2.1. Encargos brutos.....	26
4.1.1.2.2. Receitas.....	28
4.1.1.2.3. Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos	30
4.1.2. Sector Ferroviário	36
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros	36
4.1.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	37
4.1.3. Sector Aeroportuário.....	39
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros	39
4.1.3.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	39
4.1.4. Sector da Saúde	40
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros	40
4.1.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	41
4.1.5. Sector da Segurança	46
4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros	46

4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	46
5. Projeções de encargos globais.....	48
6. Anexo	50

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	25
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	32
Quadro 6 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2018.....	35
Quadro 7 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	37
Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	41
Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	44
Quadro 10 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	46
Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	48
Quadro 12 – Identificação das PPP por sector	50

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2018.....	12
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector.....	13
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector.....	14
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	15
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2014 e o 1.º trimestre de 2018.....	29
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 1.º trimestre de 2017 e o 1.º trimestre de 2018.....	31
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2018.....	31
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2018.....	34
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2018.....	38
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2018.....	43
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2018, por hospital.....	45
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2018.....	47
Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	49

Siglas

1T2017	1.º trimestre de 2017
1T2018	1.º trimestre de 2018
2018P	Previsão para 2018 inscrita no Relatório do Orçamento do Estado de 2018
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2018	Orçamento do Estado de 2018
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
RAA	Região Autónoma dos Açores
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 1T2018/ 1T2017	Variação ocorrida entre o 1.º trimestre de 2017 e o 1.º trimestre de 2018

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte da UTAP incorpora, com referência a 31 de março de 2018, 34 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, por exemplo pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro (REF);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas, nomeadamente as que têm por base valores negativos no ano anterior, são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2018, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2018. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores dos encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso e que pressupõem a sua conclusão nos termos atualmente previstos; e

- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2018 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 sector da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos 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 na presente nota 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 1.º trimestre de 2018.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do sector público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço face ao período homólogo de 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 do contrato de alteração ao contrato de subconcessão da Autoestrada Transmontana;
- (ii)* A constituição de uma comissão para a renegociação do contrato de concessão outorgado pelo Estado Português à Brisa – Auto-Estradas de Portugal, S.A., no qual é atualmente parceiro privado a Brisa Concessão Rodoviária, S.A.;
- (iii)* A constituição de uma comissão para a renegociação do contrato de concessão de serviço público aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.;
- (iv)* A constituição de uma comissão para a renegociação do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo norte-sul celebrado entre o Estado Português e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.;
- (v)* A celebração, entre a Metro do Porto, S. A. e a Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., do contrato de subconcessão para a operação e manutenção do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto;
- (vi)* A receção de pedidos de esclarecimento relativos à boa compreensão e interpretação das peças do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada para a

conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental; e

- (vii) O início dos trabalhos de preparação e lançamento das novas parcerias público-privadas para a exploração dos serviços clínicos nos Hospitais de Cascais e de Braga, por parte da respetiva equipa de projeto.

Relativamente ao universo de PPP objeto de reporte da UTAP – o qual, com referência a 31 de março de 2018, incorpora 34 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança) –, importa referir que, face ao período homólogo anterior, foram incluídas, no presente boletim, as parcerias relativas ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012 e ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013, qualificadas como contratos de parceria para efeitos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio².

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (91% no final de 2017) e até mesmo de encargos líquidos (78% do valor global de encargos líquidos com as respetivas PPP no 1.º trimestre de 2018).

² Na medida em que o conjunto dos aeroportos abrangidos pelos dois contratos constituem, nos termos da alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, ao Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro (que regula, *inter alia*, o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA,S.A.), uma única rede aeroportuária para efeitos do disposto na lei e nos contratos de concessão, *maxime* do regime de regulação económica, e que a ANA,S.A. é atualmente a única concessionária da rede aeroportuária, na sequência da fusão por incorporação da ANAM, S.A. na ANA, S.A., com efeitos a outubro de 2014, a informação reportada relativamente aos mesmos é efetuada de forma agregada e alinhada com a referida interconexão contratual existente.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017	2018P	% Execução
Rodoviário	381 643	78%	399 601	-4%	1 170 803	33%
Ferroviário	2 224	0%	2 174	2%	8 492	26%
Aeroportuário	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	97 526	20%	97 680	0%	471 006	21%
Segurança	9 964	2%	10 875	-8%	41 127	24%
TOTAL	491 357	100%	510 330	-4%	1 691 428	29%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

No 1.º trimestre de 2018, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 491,4 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 4% face ao período homólogo de 2017, o qual é explicado, em grande medida, pela redução registada ao nível dos encargos incorridos com o sector rodoviário (-4%) e com o sector da segurança (-8%).

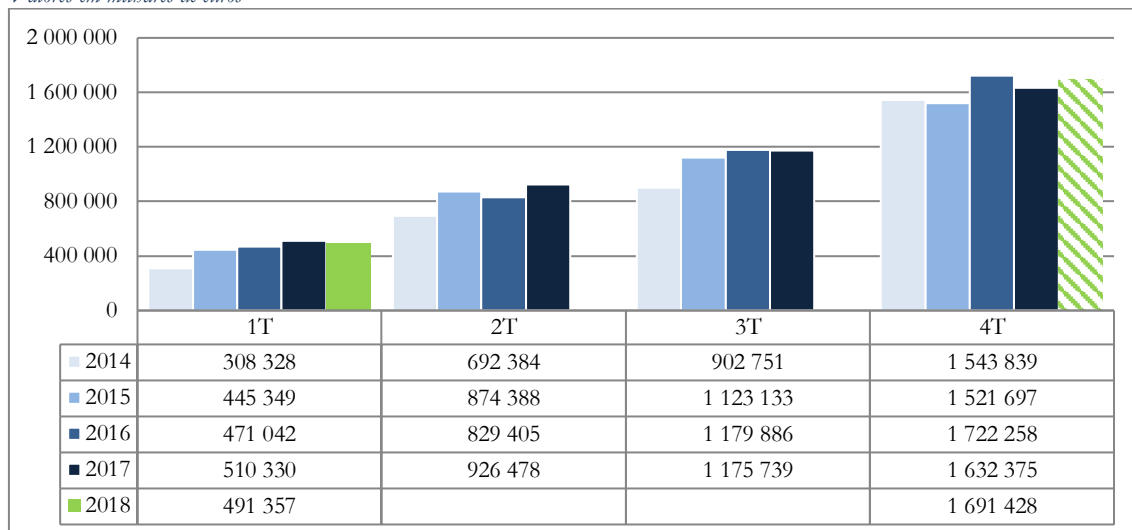
Relativamente ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em cerca de 381,6 milhões de euros no trimestre em análise, registaram um decréscimo de aproximadamente 18,0 milhões de euros face ao período homólogo anterior, explicado, *por um lado*, pelo decréscimo dos pagamentos efetuados às subconcessionárias – em virtude, sobretudo, da verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, relativo aos ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela Concedente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, o qual não teve paralelo no período homólogo de 2017 – e, *por outro lado*, pelo aumento registado ao nível das receitas de portagem (*cf.* ponto 4.1.1.).

No que respeita ao sector da segurança, a respetiva parceria apresentou, no trimestre em apreço, uma redução de cerca de 910,9 milhares de euros, face ao período homólogo anterior, justificada, sobretudo, pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período compreendido entre 2014 e 2018, apresentando-se, ainda, o nível de encargos líquidos estimados para 2018, de acordo com as previsões do Relatório do OE2018.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

Notas: (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.

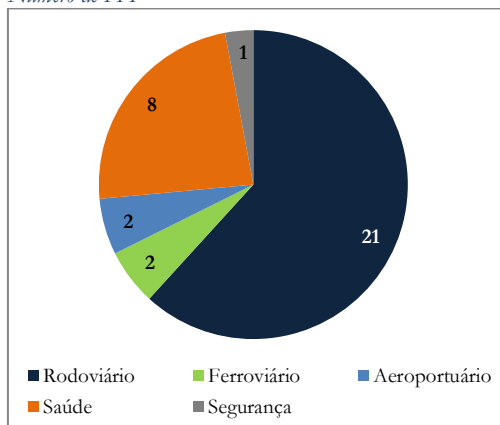
(2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde aos valores previstos no Relatório do OE2018.

2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de março de 2018, incorpora 34 parcerias, que integram os sectores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde e da segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 12*, em anexo ao presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector³

Número de PPP



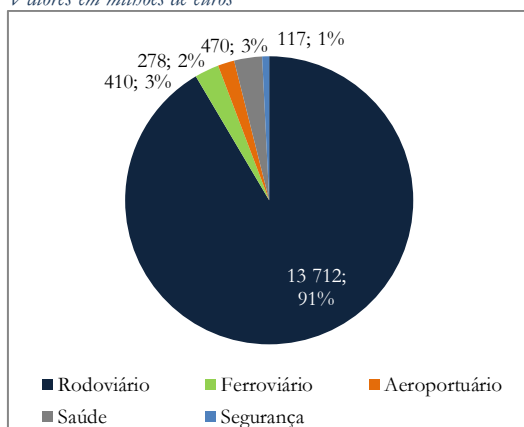
Fonte: UTAP

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2017, da ordem dos 14 987 milhões de euros.

³ Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no website da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação aplicável).

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector

Valores em milhões de euros



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

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

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

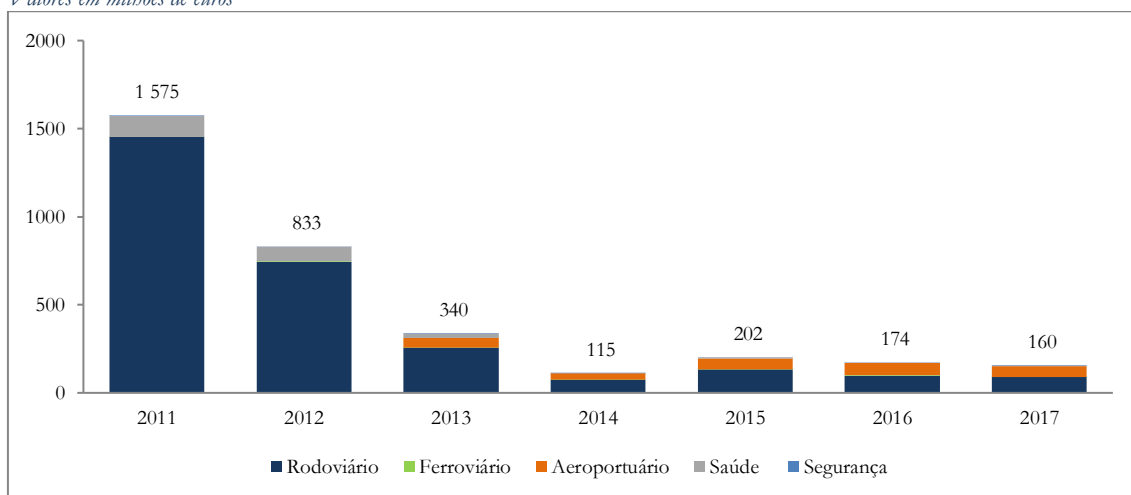
- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À suspensão de todos os projetos estruturados em modalidade de PPP, em fase de lançamento, em observância dos compromissos assumidos pelo Governo no Memorando de Entendimento sobre as Condicionais da Política Económica;
- (iii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, conseqüentemente, dos encargos a elas associados. 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 sectores

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

Durante o 1.º trimestre de 2018 foi dada continuidade aos 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.

Na sequência do acordo obtido entre a Comissão de Negociação e a subconcessionária da Autoestrada Transmontana, aprovado pelas entidades financiadoras e pelos membros do Governo competentes, foi assinado o contrato de alteração ao respetivo contrato de subconcessão.

Por concluir, no termo do 1.º trimestre de 2018, apenas as renegociações relativas às subconcessões do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e do Douro Interior⁴, relativamente às quais foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras, sendo ainda necessário consensualizar o 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.

3.2. Renegociação do contrato de concessão BRISA

Em março de 2018⁵ foi constituída uma comissão de negociação para promover o processo de renegociação do contrato de concessão relativo à construção, conservação e exploração de autoestradas outorgado pelo Estado Português à Brisa – Auto-Estradas de Portugal, S.A., no qual é atualmente parceiro privado a Brisa Concessão Rodoviária, S.A..

Nos termos e para os efeitos do respetivo despacho de constituição, a comissão de negociação deverá: (i) avaliar as regras contratuais relativas a alargamentos, dotando-as de

⁴ 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 correspondente relatório final sido enviado para aprovação governamental.

⁵ Através do Despacho n.º 3065/2018, 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, que determinou também a dissolução da comissão de negociação que havia sido constituída pelo Despacho n.º 7131/2013, de 23 de maio, e alterada pelo Despacho n.º 13007/2014, de 16 de outubro, ambos do Coordenador da UTAP, publicados, respetivamente, no Diário da República, 2.ª série, n.º 106, de 3 de junho de 2013 e no Diário da República, 2.ª série, n.º 207, de 27 de outubro de 2014.

coerência face a políticas de transporte mais atuais e sustentáveis; *(ii)* refletir sobre investimentos alternativos de maior proximidade, que privilegiem a acessibilidade e coesão territorial, em detrimento de meros reforços de capacidade; *(iii)* atuar no sentido de serem devolvidas as comparticipações já pagas pelo Estado Português para empreendimentos cuja implementação ainda não se iniciou, nem se perspectiva iniciar; *(iv)* avaliar as condições para a implementação das propostas do grupo de trabalho informal para a “Eventual Revisão do Sistema de Classificação de Veículos Ligeiros (Classes 1 e 2) para efeitos de Aplicação de Taxas de Portagem”; e *(v)* explorar as possibilidades de obtenção de ganhos de eficiência na relação contratual, incluindo a definição de mecanismos relativos à monitorização e avaliação da qualidade de serviço, à semelhança do que se verifica com outras concessões e subconcessões rodoviárias.

3.3. Processo de renegociação do contrato de PPP da ANA

Em março de 2018⁶, foi constituída uma comissão para a renegociação do contrato de concessão de serviço público aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012.

Nos termos e para os efeitos do respetivo despacho de constituição, a comissão de negociação deverá, no âmbito do processo de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, em momento prévio à eventual negociação com a concessionária e, depois, no contexto do próprio processo negocial: *(i)* realizar o estudo do enquadramento técnico, financeiro, jurídico e regulatório do processo de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa; *(ii)* avaliar eventuais cenários de negociação do contrato e alternativas de atuação do Estado; *(iii)* analisar a proposta da concessionária; e *(iv)* ponderar as demais ações que visem robustecer a posição negocial do concedente; competindo ainda à comissão de negociação identificar e ponderar outros aspetos do atual contrato de concessão que possam ser colocados em negociação com a concessionária,

⁶ Através do Despacho n.º 2989/2018, de 15 de março, da Coordenadora da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 59, de 23 de março de 2018.

tendo a vista dotar o mesmo de maior racionalidade económica e condições de operacionalidade e regulação⁷.

3.4. Processo de renegociação do contrato de PPP da Fertagus

Em março de 2018 foi constituída uma comissão de negociação para a renegociação do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo norte-sul celebrado entre o Estado Português, na qualidade de concedente, e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., enquanto concessionária⁸. Esse processo de renegociação teve a sua génese no pedido de REF apresentado em 2012 pela concessionária, na sequência do aumento da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária.

3.5. Conclusão do processo de contratualização de um novo operador do Metro do Porto

Na sequência da adjudicação, no final de novembro de 2017, da proposta ordenada em primeiro lugar de acordo com o critério de adjudicação definido no âmbito do concurso público para a adjudicação do direito à celebração de um contrato de subconcessão do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, no dia 11 de janeiro de 2018, foi celebrado, entre a Metro do Porto, S. A. e a sociedade cocontratante designada Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., o contrato de subconcessão para a operação e manutenção do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.

O contrato foi posteriormente submetido pela Metro do Porto, S.A. a fiscalização prévia do Tribunal de Contas que, no final de março, emitiu visto prévio favorável, tendo então iniciado a sua vigência⁹.

⁷ À data da publicação do presente boletim, foi já iniciado e encontra-se em curso o processo negocial entre as equipas da comissão de negociação e da concessionária, tendo em vista a estabilização dos pressupostos, designadamente financeiros, mas também operacionais e de projeto, considerados adequados a assegurar, no quadro contratual e legal, a expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

⁸ 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, que determinou também a dissolução da comissão de negociação constituída pelo Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, cuja composição fora alterada pelo Despacho n.º 13007/2014, de 16 de outubro, ambos do Coordenador da UTAP, publicados, respetivamente, no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013 e no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 207, de 27 de outubro de 2014.

⁹ O contrato entrou em vigor no início do 2.º trimestre de 2018.

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

Na sequência do lançamento, realizado no 4.º trimestre de 2017, do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental, em 15 de fevereiro de 2018 foram apresentados vários pedidos de esclarecimento relativos à boa compreensão e interpretação das peças do procedimento¹⁰.

¹⁰ À data da publicação do presente boletim já havia sido dada resposta aos referidos pedidos de esclarecimento, pelo júri, no dia 15 de junho de 2018. Nesse mesmo dia, as peças do procedimento foram objeto de retificação, pela ARSLVT, através da Declaração de Retificação n.º 2, 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, a 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 (“CCP”), na redação aplicável ao concurso, 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, pelo que as propostas passaram a poder ser apresentadas até às 17h00m00s do dia 17 de dezembro de 2018. O aviso de prorrogação do prazo foi publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 114, de 15 de junho de 2018, e no *Jornal Oficial da União Europeia* JO/S S243, de 19 de dezembro de 2017.

No dia 27 de junho de 2018, a ARSLVT voltou a efetuar retificações às peças do procedimento, através da Declaração de Retificação n.º 3, que foi também ela publicada na plataforma eletrónica do concurso.

Em 16 de agosto de 2018, foram apresentados novos pedidos de esclarecimento relativos à boa compreensão e interpretação das peças do procedimento, desta feita restritos à boa compreensão e interpretação das retificações a essas peças que decorreram das Declarações de Retificação n.ºs 2 e 3, tendo o júri dado resposta aos mesmos no dia 16 de outubro de 2018. Nesse mesmo dia, a ARSLVT efetuou uma nova retificação às peças do procedimento, através da Declaração de Retificação n.º 4, a qual foi publicada na plataforma eletrónica nesse mesmo dia.

Até ao dia 17 de novembro de 2018 foram apresentadas algumas listas de (alegados) erros e omissões do Caderno de Encargos, tendo a apresentação das mesmas, por força do previsto no n.º 3 do artigo 61.º do CCP, determinado a suspensão automática do prazo fixado para a apresentação das propostas.

No dia 30 de novembro desse mesmo ano a ARSLVT pronunciou-se quanto ao teor dessas listas, fazendo cessar a referida suspensão nessa mesma data, pelo que o (novo) prazo para a apresentação das propostas passou a ser as 17h00m00s do dia 31 de dezembro de 2018.

Todavia, na sequência de vários pedidos de prorrogação graciosa do prazo de apresentação das propostas que lhe foram endereçados, em 17 de dezembro de 2018 a ARSLVT concedeu uma nova prorrogação desse prazo, ao abrigo do previsto no n.º 3 do artigo 64.º do CCP, passando as propostas a poder ser apresentadas até às 17h00m00s do dia 31 de janeiro de 2019. O aviso de prorrogação do prazo foi publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 243, de 18 de dezembro de 2018.

No dia 31 de janeiro de 2019 foram apresentadas oito propostas, encontrando-se o júri, à data da publicação do presente boletim, a proceder à sua análise e avaliação.

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

Na sequência da determinação¹¹, pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da saúde, do lançamento de novas parcerias público-privadas para a exploração dos serviços clínicos nos Hospitais de Cascais e de Braga, em março de 2018 a proposta fundamentada relativa ao Hospital de Braga¹², elaborada pela ACSS, foi aprovada pelo Senhor Secretário de Estado da Saúde e comunicada à equipa de projeto, que se encontra, desde então, a trabalhar na preparação e lançamento de ambas as parcerias^{13/14}.

3.8. Resolução de Litígios

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

Na sequência do acórdão arbitral proferido em fevereiro de 2017¹⁵ – que condenou o Estado Português a devolver os valores pagos pela concessionária do Douro Litoral, a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., a título de TRIR e de SIEV¹⁶, bem como a

¹¹ Cfr. Despacho n.º 1041-A/2017, de 25 de janeiro, e Despacho n.º 6702/2017, de 28 de julho.

¹² Refira-se que a proposta fundamentada para o lançamento de uma nova parceria pública privada para a exploração dos serviços clínicos no Hospital de Cascais foi aprovada pelo Senhor Secretário de Estado da Saúde e comunicada à equipa de projeto incumbida da preparação e lançamento desta parceria em dezembro de 2017.

¹³ Refira-se que, perante a circunstância de o contrato de gestão do Hospital de Cascais, na parte relativa à respetiva entidade gestora do estabelecimento, caducar a 31 de dezembro de 2018, e atendendo à complexidade da tramitação do procedimento concursal tendente ao lançamento de uma nova parceria, foi celebrado, no terceiro trimestre de 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resulta a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorra primeiro. Foi ainda acautelada a prorrogação do contrato para o ano de 2021, que apenas ocorrerá mediante declaração do parceiro público e caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato em 1 de janeiro de 2021. Neste cenário, manter-se-á o atual contrato até à referida produção de efeitos do novo contrato, ou até 31 de dezembro de 2021, consoante o que ocorrer primeiro.

¹⁴ Já em abril de 2019, foi determinado, mediante o Despacho n.º 4040-A/2019, de 29 de março, 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, de 12 de abril de 2019, o termo dos trabalhos de preparação do lançamento da parceria para a gestão clínica do Hospital de Braga, bem como a reavaliação da oportunidade de lançamento de uma nova parceria público-privada num prazo até cinco anos a contar da data de constituição da pessoa coletiva pública que assumirá a gestão clínica daquele estabelecimento hospitalar.

De momento, e na sequência das decisões políticas intercalares acima referidas, a equipa de projeto encontra-se a desenvolver os trabalhos necessários ao lançamento da nova parceria na vertente da gestão clínica para o Hospital de Cascais.

¹⁵ Na sequência de pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013, no montante aproximado de 1350 milhões de euros, 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.

¹⁶ Os quais ascendem a 1 milhão de euros.

efetuar um conjunto de pagamentos¹⁷ a título de compensação pela não construção e consequente não entrada em serviço do lanço IC2 – no final de maio de 2017, foi distribuída ação de anulação parcial do acórdão pelo Estado, na parte referente ao lanço IC2. Em março de 2018, o Tribunal Central Administrativo Sul proferiu decisão desfavorável relativamente ao pedido de anulação do acórdão arbitral¹⁸.

3.8.2. Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior, S.A.

Através de acordo celebrado entre o Estado e a Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior, S.A. em março de 2018, foi encerrado o processo que teve origem no pedido de REF apresentado por esta concessionária com referência à redução do valor das taxas de portagem na A23¹⁹, tendo o Tribunal de Contas entendido que este acordo não estaria sujeito a fiscalização prévia.

¹⁷ Mais concretamente um pagamento de 42 milhões de euros, no primeiro semestre de 2017, seguido de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre cerca de 3,5 milhões de euros e 5,5 milhões de euros.

¹⁸ À data da publicação do presente diploma havia conhecimento de que o Estado interpôs recurso desta decisão junto do Supremo Tribunal Administrativo, tendo o mesmo sido admitido, e de uma ação executiva proposta pela AEDL com vista à obtenção do pagamento da quantia que o tribunal arbitral entendeu ser devida pelo Estado.

¹⁹ Através da Portaria n.º 196/2016, de 20 de julho.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.1.1. Sector Rodoviário

4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do sector, constituído por 14 concessões do Estado Português²⁰ 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 vigor²¹, 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

²⁰ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

²¹ 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 sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

No que concerne às subconcessões da IP, e não obstante os modelos remuneratórios não serem 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); e
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

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

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

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

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

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo²² e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

²² Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.1.1.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017	2018P	% Execução
Encargos brutos	458 185	100%	470 857	-3%	1 497 658	31%
Pagamentos por Disponibilidade	436 111	95%	445 362	-2%		
Concessões	265 342	58%	263 993	1%		
Subconcessões	170 769	37%	181 369	-6%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	11 547	3%	9 615	20%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	9 542	2%	12 002	-20%		
Compensações/REF's	985	0%	3 877	-75%		
Lusoponte	0	0%	3 800	-100%		
Outros ⁽³⁾	985	0%	77	1185%		
Receitas	76 542	17%	71 255	7%	326 855	23%
Concessões	68 004	15%	63 950	6%		
Subconcessões	5 569	1%	5 934	-6%		
Outros ⁽⁴⁾	2 969	1%	1 371	117%		
Encargos líquidos totais	381 643	83%	399 601	-4%	1 170 803	33%
Taxa de cobertura	17%		15%		22%	
Concessões	25%		23%			
Subconcessões	3%		3%			

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes no Relatório do OE2018.

- Notas:
- (1) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).
 - (2) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 - (3) No 1.º trimestre de 2018, inclui um pagamento à concessionária do Algarve referente a grandes reparações de pavimento.
 - (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 1.º trimestre de 2018, a cerca de 381,6 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 4% face ao período homólogo de 2017. Esta evolução é justificada pelo efeito combinado da diminuição verificada ao nível dos encargos brutos, de cerca de 3%, com o aumento registado ao nível das receitas de portagem, de aproximadamente 7%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1. Encargos brutos

Durante o 1.º trimestre de 2018, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 458,2 milhões de euros (*cf.* *Quadro 3* seguinte), representando um decréscimo de cerca de 12,7 milhões de euros (-3%) face ao período homólogo de 2017, o qual é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, no valor de 12,6 milhões de euros, relativo a ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela subconcedente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, o qual não teve paralelo no período homólogo de 2017;
- (ii) Redução, em cerca de 10,6 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados à maioria das concessões, relativos ao ano de 2017, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2016, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2017 ter sido inferior à de 2016;
- (iii) Decréscimo, de cerca de 7,0 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias da Autoestrada Transmontana, do Pinhal Interior, do Baixo Tejo e do Douro Interior, relativos ao ano de 2017, comparativamente com os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2017, referentes ao ano de 2016;
- (iv) Não realização, no trimestre em apreço, de qualquer pagamento à concessionária da Lusoponte, uma vez que, em 2018, o pagamento periódico devido à referida concessionária foi apenas efetuado em abril, enquanto, em 2017, tal pagamento foi realizado em março, representando, assim, um decréscimo de cerca de 3,8 milhões de euros; e
- (v) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Interior Norte e da Costa da Prata, em cerca de 3,2 milhões de euros, resultante da aplicação das tarifas contratualmente previstas, as quais são de valor inferior às definidas para 2017;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pelo aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às concessionárias do Interior Norte e do Norte (+8,9M€), relativo ao ano de 2017, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2016,

devido ao facto de as tarifas contratuais (anuais) de 2017 terem sido superiores às de 2016;

- (ii) Pela aplicação, na maioria das concessões e nas subconcessões da Autoestrada Transmontana e do Pinhal Interior, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2017, tal como previsto contratualmente (+7,2M€);
- (iii) Pelo aumento do pagamento de reconciliação efetuado à subconcessionária do Litoral Oeste, relativo ao ano de 2017, comparativamente com o pagamento efetuado no 1.º trimestre de 2017, referente ao ano de 2016 (+1,2M€); e
- (iv) Pela realização de um pagamento à concessionária da Algarve referente a grandes reparações de pavimento (+0,9M€).

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017
Concessão Algarve	22 974	5%	19 778	16%
Concessão Beira Interior	26 392	6%	25 735	3%
Concessão Interior Norte	38 586	8%	33 261	16%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	45 236	10%	49 969	-9%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	3 800	-100%
Concessão Grande Lisboa	11 031	2%	11 614	-5%
Concessão Oeste	0	0%	37	-100%
Concessão Costa de Prata	22 750	5%	24 513	-7%
Concessão Grande Porto	34 942	8%	35 113	0%
Concessão Norte Litoral	26 024	6%	25 405	2%
Concessão Norte	49 897	11%	48 230	3%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	12	0%	5	151%
Concessão Brisa	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	15 600	3%	17 374	-10%
Subconcessão Douro Interior	32 809	7%	33 591	-2%
Subconcessão Pinhal Interior	48 557	11%	48 032	1%
Subconcessão Litoral Oeste	49 942	11%	49 059	2%
Subconcessão Baixo Tejo	28 208	6%	29 939	-6%
Subconcessão Baixo Alentejo	5 195	1%	15 375	-66%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	31	0%	26	17%
TOTAL	458 185	100%	470 857	-3%

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

4.1.1.2.2. *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 1.º trimestre de 2018, o valor recebido pelo sector público ascendeu a aproximadamente 76,5 milhões de euros (*cf.* Gráfico 5 e Quadro 4 seguintes), representando um aumento de cerca de 7% relativamente ao período homólogo anterior.

A referida evolução decorre, essencialmente, **(i)** da evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, e **(ii)** da maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, essencialmente no que respeita à cobrança a veículos de matrícula estrangeira com a dinamização da solução de pagamento *easytoll*.

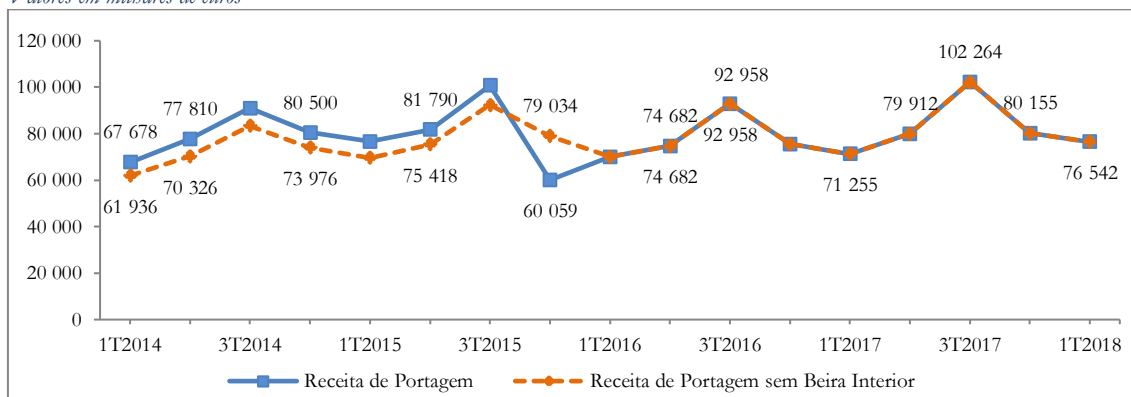
Em sentido contrário, destacam-se, ainda que com menor impacto, os desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem pelas concessionárias e subconcessionárias à IP, em virtude das modificações introduzidas nos contratos de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

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um decréscimo das receitas, na ordem dos 5%, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector.

No Gráfico 5 seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no sector rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, na seqüência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que atribui a titularidade de tais receitas à concessionária.

Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2014 e o 1.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros



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

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

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 1.º trimestre de 2018 com o período homólogo de 2017 e considerando o reduzido impacto estimado, na evolução das receitas, resultante, tanto da atualização tarifária, como dos desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, como se demonstra no *Quadro 4* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2017.

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 58% da receita total obtida no período em análise.

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

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Receitas	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017
Concessão Algarve	6 950	9%	5 746	21%
Concessão Beira Interior	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 199	5%	3 975	6%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	10 977	14%	10 559	4%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	3 584	5%	3 149	14%
Concessão Oeste	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 276	12%	9 148	1%
Concessão Grande Porto	8 641	11%	8 104	7%
Concessão Norte Litoral	8 880	12%	8 347	6%
Concessão Norte	15 497	20%	14 922	4%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	2 820	4%	1 139	148%
Subconcessão Transmontana	535	1%	580	-8%
Subconcessão Douro Interior	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	2 317	3%	2 926	-21%
Subconcessão Litoral Oeste	784	1%	816	-4%
Subconcessão Baixo Tejo	1 933	3%	1 612	20%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	150	0%	232	-36%
TOTAL	76 542	100%	71 255	7%

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

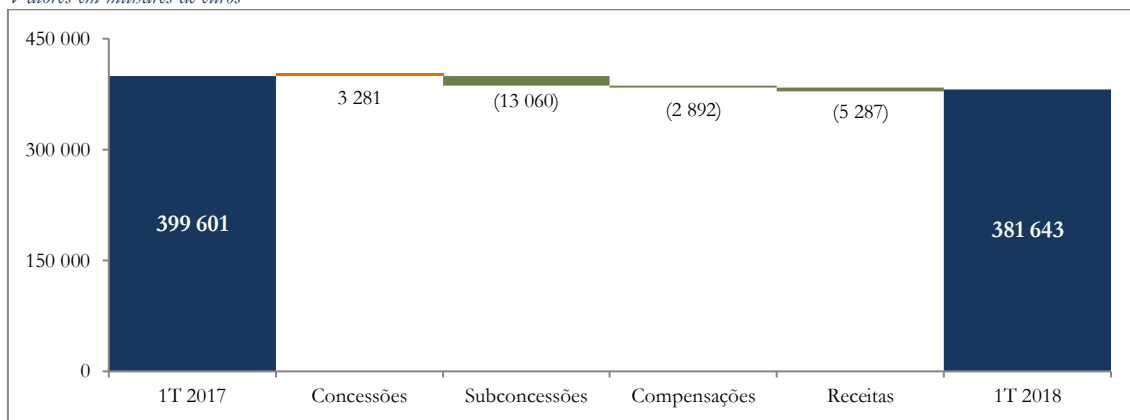
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/ *easytoll*).

4.1.1.2.3. Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos

Tal como referido anteriormente, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias, no 1.º trimestre de 2018, cifraram-se em cerca de 381,6 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 18,0 milhões de euros face ao período homólogo de 2017, o qual é explicado, em grande medida, pela redução dos encargos incorridos ao nível dos pagamentos efetuados às subconcessionárias (*cf.* Gráfico 6 seguinte).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 1.º trimestre de 2017 e o 1.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros

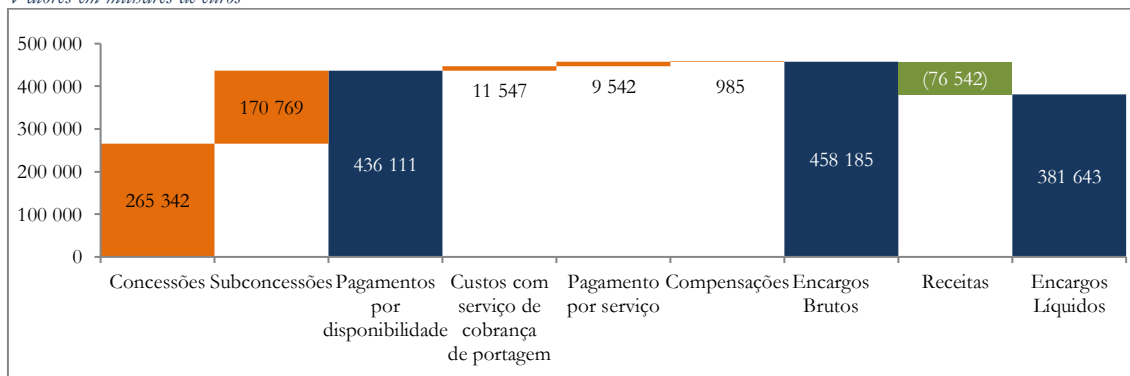


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 7 seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 1.º trimestre de 2018, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 95% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões²³ e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros



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

²³ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões do Norte, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, as quais representaram, no conjunto, cerca de 231,3 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 61% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/ 1T2017	2018P	% Execução
Concessão Algarve	16 024	4%	14 032	14%	23 155	69%
Concessão Beira Interior	26 392	7%	25 735	3%	158 376	17%
Concessão Interior Norte	34 387	9%	29 286	17%	87 918	39%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	34 259	9%	39 409	-13%	84 505	41%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	3 800	-100%	- 643	0%
Concessão Grande Lisboa	7 447	2%	8 465	-12%	21 473	35%
Concessão Oeste	0	0%	37	-100%	122	0%
Concessão Costa de Prata	13 474	4%	15 366	-12%	25 302	53%
Concessão Grande Porto	26 301	7%	27 008	-3%	72 730	36%
Concessão Norte Litoral	17 144	4%	17 059	0%	36 170	47%
Concessão Norte	34 400	9%	33 308	3%	76 325	45%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	12	0%	5	151%	9 130	0%
Concessão Brisa	-2 820	-1%	-1 139	-148%	-5 105	55%
Subconcessão Transmontana	15 065	4%	16 794	-10%	50 011	30%
Subconcessão Douro Interior	32 809	9%	33 591	-2%	107 063	31%
Subconcessão Pinhal Interior	46 240	12%	45 106	3%	131 299	35%
Subconcessão Litoral Oeste	49 158	13%	48 244	2%	143 176	34%
Subconcessão Baixo Tejo	26 275	7%	28 327	-7%	76 863	34%
Subconcessão Baixo Alentejo	5 195	1%	15 375	-66%	47 296	11%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	25 535	0%
Outros ⁽¹⁾	- 119	0%	- 206	42%	101	-118%
TOTAL	381 643	100%	399 601	-4%	1 170 803	33%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes no Relatório do OE2018.

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

Conforme se pode constatar no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias foram, no 1.º trimestre de 2018, inferiores aos registados no período homólogo de 2017, essencialmente justificado, *por um lado*, pela redução dos encargos incorridos com as subconcessões da IP (*cf.* ponto 4.1.1.2.1.) e, *por outro lado*, pelo incremento registado ao nível das receitas obtidas com as parcerias em análise (*cf.* ponto 4.1.1.2.2.).

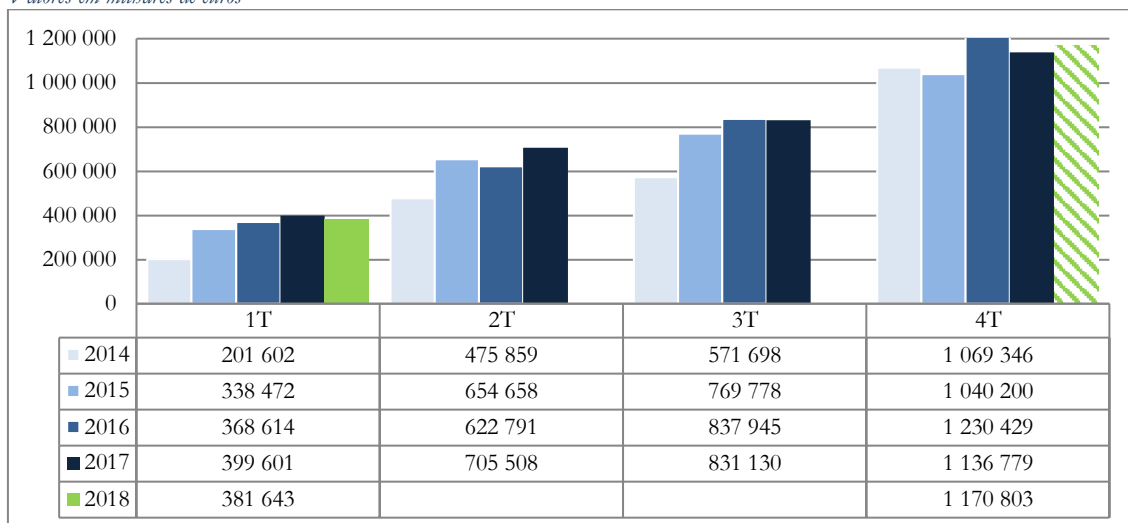
Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 33% do total previsto no Relatório do OE2018, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Norte e da Beira Litoral/Beira Alta.

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

- (i) À realização, no trimestre em análise e nos termos contratuais, dos pagamentos de reconciliação relativos ao ano de 2017;
- (ii) Realização, no período em análise, dos pagamentos por conta da remuneração anual pela disponibilidade, através da retenção, pelas respetivas concessionárias, de receitas líquidas de portagem, prevista nos contratos de concessão; e
- (iii) À sazonalidade que caracteriza a evolução do tráfego de algumas das parcerias rodoviárias.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Notas: (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.

(2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2018.

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

Conforme evidenciado no *Quadro 6* seguinte, no 1.º trimestre de 2018, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 17%, valor superior ao registado em 2017 (15%).

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 sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões da Costa de Prata, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, do Norte e do Algarve, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja taxa de cobertura dos encargos será nula até ao fim do prazo do contrato, em virtude de as receitas de

portagem serem da titularidade da concessionária, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 11% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

Destaquem-se, ainda, os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da IP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de nem todas as infraestruturas serem portajadas ou, sendo-o, não o serem na totalidade.

Quadro 6 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	22 974	6 950	16 024	30%
Concessão Beira Interior	26 392	0	26 392	0%
Concessão Interior Norte	38 586	4 199	34 387	11%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	11 031	3 584	7 447	32%
Concessão Oeste	0	0	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	22 750	9 276	13 474	41%
Concessão Grande Porto	34 942	8 641	26 301	25%
Concessão Norte Litoral	26 024	8 880	17 144	34%
Concessão Norte	49 897	15 497	34 400	31%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	12	0	12	0%
Concessão Brisa	0	2 820	-2 820	n.a.
Subconcessão Transmontana	15 600	535	15 065	3%
Subconcessão Douro Interior	32 809	0	32 809	0%
Subconcessão Pinhal Interior	48 557	2 317	46 240	5%
Subconcessão Litoral Oeste	49 942	784	49 158	2%
Subconcessão Baixo Tejo	28 208	1 933	26 275	7%
Subconcessão Baixo Alentejo	5 195	0	5 195	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	31	150	- 119	488%
TOTAL	458 185	76 542	381 643	17%

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

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

4.1.2. Sector Ferroviário

4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

No caso da Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual²⁴ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST).

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

²⁴ Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro.

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 pedido²⁵.

4.1.2.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 7 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017	2018P	% Execução
Concessão do MST	2 224	100%	2 174	2%	8 492	26%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
TOTAL	2 224	100%	2 174	2%	8 492	26%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 1.º trimestre de 2018, a cerca de 2,2 milhões de euros, representando um acréscimo, de cerca de 2%, face ao montante registado no período homólogo anterior.

Tal como evidenciado no *Quadro 7* anterior, estes encargos respeitam, em exclusivo, à concessão do MST, correspondendo os mesmos 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 referido acréscimo é explicado pelo efeito combinado da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista²⁶, 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 mesma ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 3.º trimestre de 2017) ligeiramente superior ao

²⁵ O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano, a partir de 2012, inclusive (1 458 895,02€ em 2012 e 1 536 365,82€ em 2013, a preços dos respetivos anos, tendo os montantes a partir de então sido atualizados à taxa de inflação prevista no modelo financeiro, de 2%).

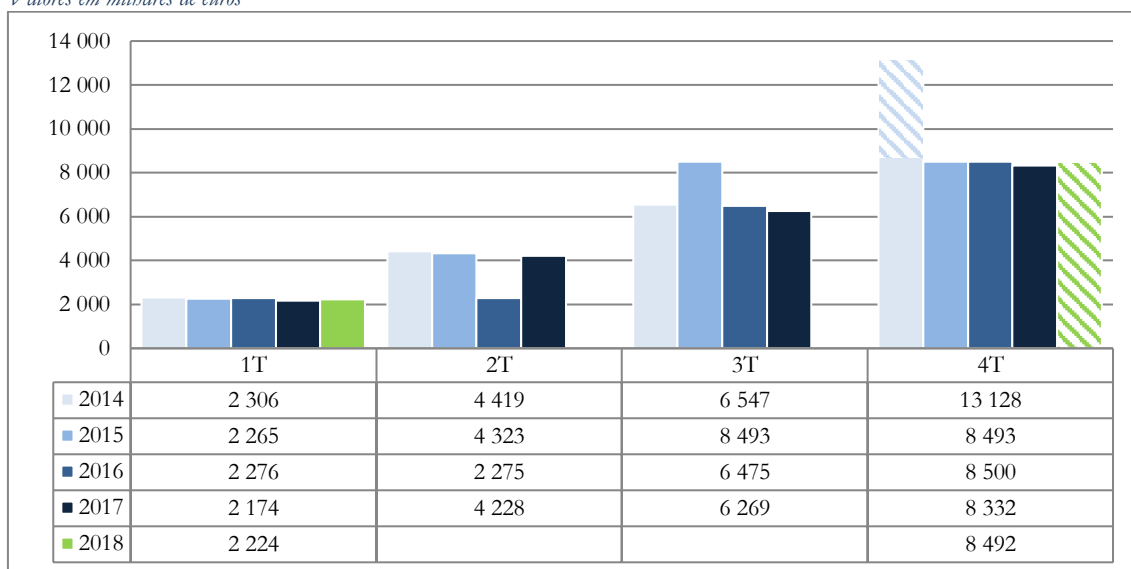
²⁶ De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo anterior (e que dizia respeito ao tráfego apurado no 3.º trimestre de 2016)²⁷.

Através do *Gráfico 9* seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no sector 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 sector público) e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão, destacando-se a este respeito: (i) no 3.º trimestre de 2015, a antecipação do pagamento que era devido no trimestre seguinte; e (ii) a postecipação do pagamento devido no 2.º trimestre de 2016 para o trimestre seguinte.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Nota: A zona sombreada a azul, 4.º trimestre de 2014, corresponde ao pagamento de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão) (4,5 milhões de euros), devido à decisão de não adjudicação do contrato. A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2018.

²⁷ Os pagamentos realizados no 1.º trimestre de 2018 tiveram por base um tráfego real de 6 970,3 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 7 054,7 milhares de passageiros.km.

4.1.3. Sector Aeroportuário

4.1.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

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

4.1.3.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 1.º trimestre de 2018, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.4. Sector da Saúde

4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

No sector da saúde, o modelo de parceria assenta, essencialmente, no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, através de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital (EG Edifício) e outro destinado à prestação dos serviços clínicos (EG Estabelecimento).

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

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

4.1.4.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/1T2017	2018P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	83 691	86%	81 828	2%	408 623	20%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	82 050	84%	73 739	11%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	1 146	1%	4 925	-77%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽³⁾	495	1%	3 164	-84%		
Hospitais PPP - Edifícios	13 835	14%	15 852	-13%	62 383	22%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	13 835	14%	15 852	-13%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0%	0	n.a.		
Encargos Totais	97 526	100%	97 680	0%	471 006	21%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

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

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

(3) Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais no Hospital de Braga, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

No 1.º trimestre de 2018, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 97,5 milhões de euros, representando um ligeiro decréscimo face ao período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, *por um lado*, pelo aumento dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 2%) e, *por outro lado*, pelo decréscimo registado ao nível dos encargos com as EG Edifício (de aproximadamente 13%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, é explicada, sobretudo, pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada, quer para 2017, quer para 2018 (+7,5M€), cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelos seguintes fatores:

- (i) Realização, no 1.º trimestre de 2018, do pagamento de acerto, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2016, de menor montante ao pagamento realizado no

período homólogo anterior, relativamente ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2015 (-3,8M€); e

- (ii) Não verificação, no trimestre em análise, do pagamento, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA, tendo sido efetuado, no 1.º trimestre de 2017, o pagamento dos duodécimos relativos a janeiro, a fevereiro e a março do referido ano (-2,6M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução (de 13%) registada deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira.

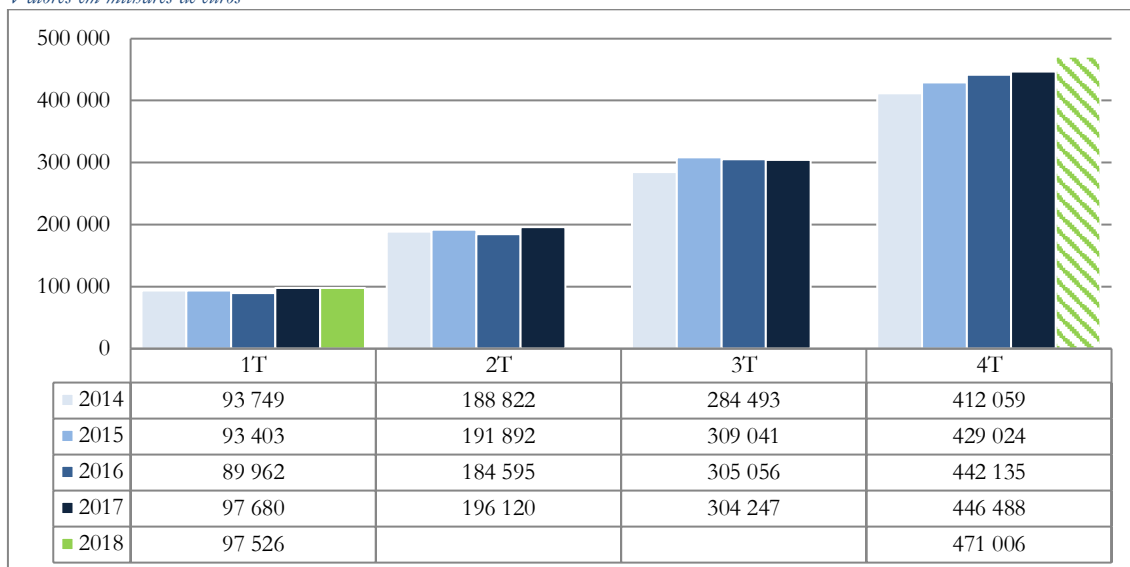
Tal como evidenciado no *Quadro 8* anterior, cerca de 1% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no trimestre em análise, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais, no valor de aproximadamente 415,2 milhares de euros, e ao protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de cerca de 80,1 milhares de euros. O referido protocolo, apesar de não ter enquadramento direto nos contratos de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

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

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

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2018.

O *Quadro 9* seguinte apresenta a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º trimestre de 2018, em comparação com o período homólogo anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um decréscimo, de cerca de 2,1 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, explicado, sobretudo, pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA à respetiva EG Estabelecimento, tendo este pagamento sido efetuado no 1.º trimestre de 2017;
- Em sentido contrário, verificou-se, no Hospital de Braga, um incremento, de aproximadamente 2,7 milhões de euros, face ao valor registado no período homólogo de 2017, essencialmente explicado pelo efeito combinado **(i)** do aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2017 (+5,3M€), com **(ii)** a realização de um pagamento de acerto, à respetiva EG Estabelecimento, relativamente ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2016, de menor montante do que aquele que foi realizado no período homólogo anterior, referente ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 (-3,8M€);

- Relativamente ao Hospital de Loures, foi registado um aumento dos respetivos encargos, no valor de cerca de 1,2 milhões de euros, quando comparado com o 1.º trimestre de 2017, em virtude, sobretudo, do aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada, quer para 2017, quer para 2018;
- Por último e em sentido contrário, registou-se, no Hospital de Vila Franca de Xira, um decréscimo, de cerca de 1,9 milhões de euros, dos respetivos encargos globais, face ao verificado no período homólogo de 2017, explicado, na sua quase totalidade, pela diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à respetiva EG Edifício.

Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

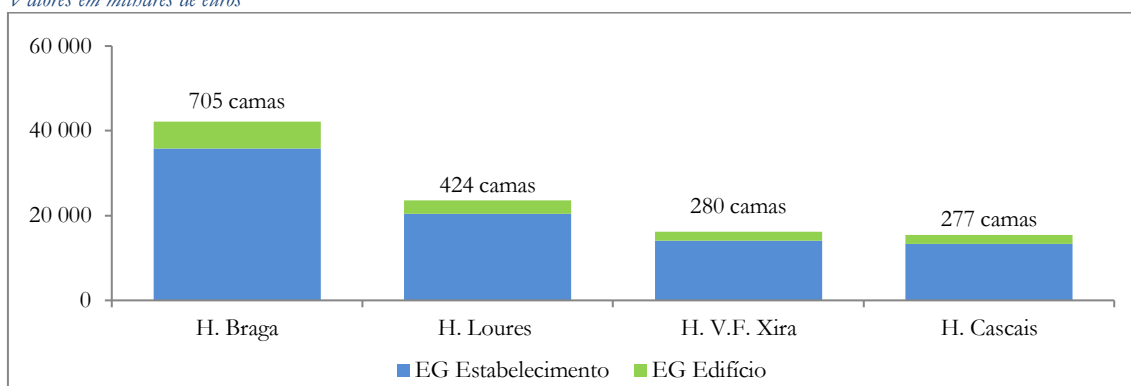
PPP Saúde	1T2018	Peso no Total (1T)	1T2017	Δ 1T2018/ 1T2017	2018P	% Execução
H. Cascais	15 496	16%	17 635	-12%	90 678	19%
EG Estabelecimento	13 303	14%	15 636	-15%	81 061	19%
EG Edifício	2 193	2%	1 999	10%	9 617	21%
H. Braga	42 222	43%	39 494	7%	184 318	21%
EG Estabelecimento	35 875	37%	33 172	8%	156 622	21%
EG Edifício	6 346	7%	6 322	0%	27 696	23%
H. Loures	23 562	24%	22 411	5%	114 094	20%
EG Estabelecimento	20 360	21%	19 260	6%	100 044	19%
EG Edifício	3 201	3%	3 151	2%	14 050	22%
H. VFXira	16 246	17%	18 140	-10%	81 915	22%
EG Estabelecimento	14 152	15%	13 759	3%	70 896	19%
EG Edifício	2 094	2%	4 380	-52%	11 019	40%
TOTAL	97 526	100%	97 680	0%	471 006	21%
Estabelecimentos	83 691	86%	81 828	2%	408 623	20%
Edifícios	13 835	14%	15 852	-13%	62 383	25%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

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 43% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Loures, com um peso relativo de 24%, e os Hospitais de Vila Franca de Xira e de Cascais, com pesos relativos de 17% e de 16%, respetivamente (*cf.* Quadro 9 anterior e Gráfico 11 seguinte).

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1º trimestre de 2018, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5. Sector da Segurança

4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 10 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 1.º trimestre de 2018 – respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2018	1T2017	Δ 1T2018/ 1T2017	2018P	% Execução
Concessão SIRESP	9 964	10 875	-8%	41 127	24%

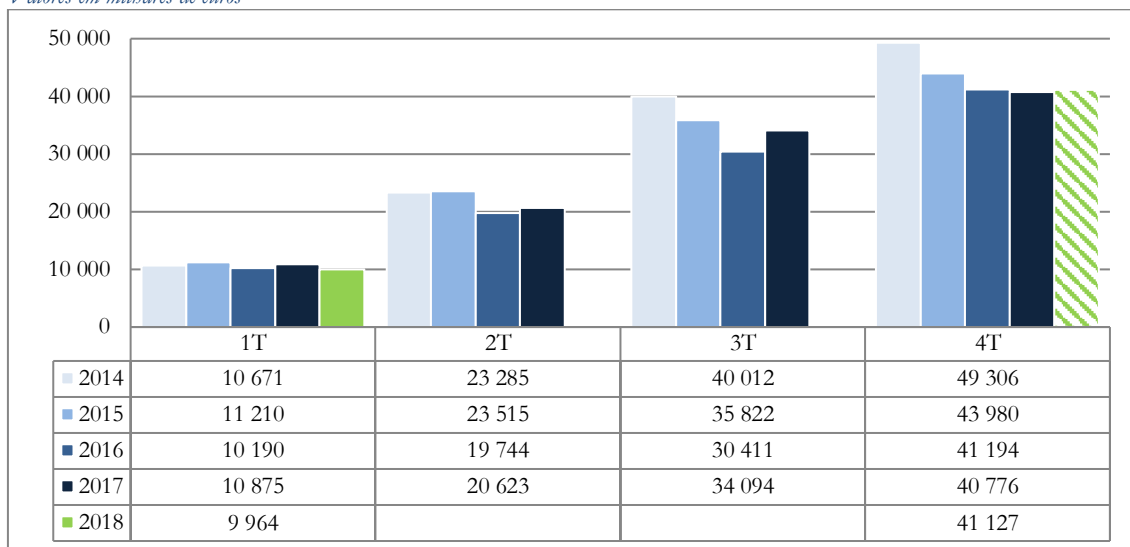
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2018.

No 1.º trimestre de 2018, os encargos globais do sector público com o SIRESP ascenderam a cerca de 10,0 milhões de euros, representando um decréscimo, de aproximadamente 8%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, maioritariamente, pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

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

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2018.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados, em cada ano, com esta parceria (*cf.* Gráfico 12 anterior), é explicado, em grande medida, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos diferentes períodos, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. Para além das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2018, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2018, atingem o montante de 1 691 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (69%) e com as PPP da saúde (28%).

No *Quadro 11* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2018, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2017.

Refira-se ainda que no Relatório do OE2018, elaborado no final de 2017, não foram ainda incluídas as parcerias relativas aos contratos da ANA e do Metro do Porto.

Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

Sectores	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Rodoviário	1 137	1 171	1 103	1 068	992	958	812	763	615
encargos brutos	1 470	1 498	1 436	1 414	1 379	1 366	1 228	1 185	1 043
receitas	334	327	333	346	387	407	417	422	428
Ferroviário	8	8	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	446	471	333	221	173	55	37	40	40
Segurança	41	41	28	27	13	0	0	0	0
Total	1 632	1 691	1 472	1 326	1 186	1 022	858	812	664

Sectores	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Rodoviário	481	395	350	222	249	289	192	142	128
encargos brutos	945	849	809	692	586	507	346	273	264
receitas	464	453	459	470	337	218	154	131	136
Ferroviário	9	9	9	9	9	9	9	0	0
Saúde	37	36	36	39	40	37	35	33	31
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	527	440	395	270	298	335	236	175	159

Sectores	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Rodoviário	78	87	83	87	8	0	0	0
encargos brutos	218	173	157	161	37	6	0	0
receitas	140	87	74	75	29	6	0	0
Ferroviário	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	31	31	31	28	21	7	3	0
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	109	118	114	114	29	7	3	0

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

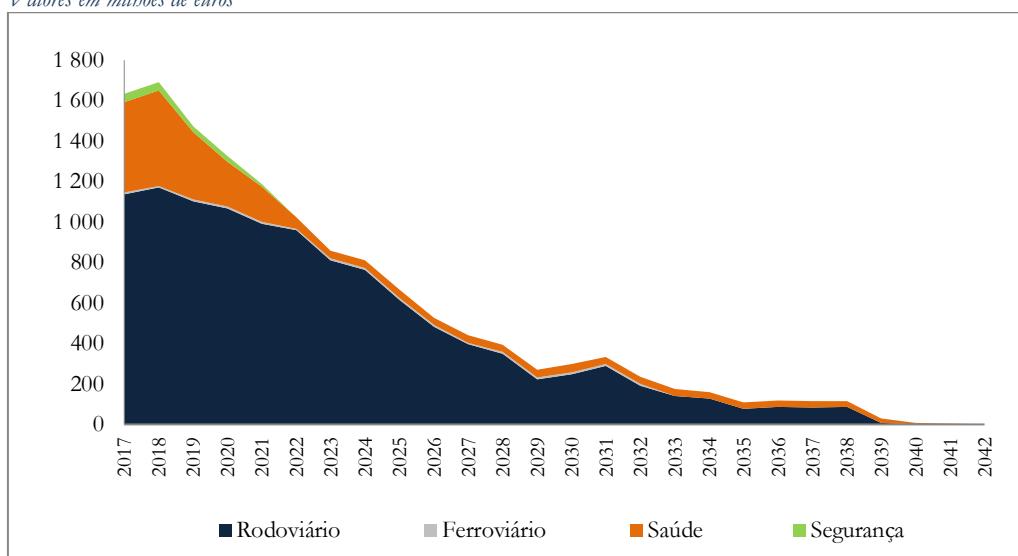
Nota: Os valores de 2017 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2018, tal como inscritos no Relatório do OE2018. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

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

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

Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

Nota: Os valores de 2017 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2018, tal como inscritos no Relatório do OE2018. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

6. Anexo

Quadro 12 – Identificação das PPP por sector

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionária	Ano	Prazo (anos)	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 ⁽⁵⁾	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 AENI, 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	Concessionária	Ano	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 Aeroportuário	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	278
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾	

Sector Saúde	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€	N.º de 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	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Estações base instaladas
SIRESP	SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	117	546

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 verifiquem, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) pagamento integral dos contratos de financiamento; e b) volume de tráfego total acumulado de 2,25 milhões de veículos. Todavia, a concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos.
- (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
- (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
- (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).
- (6) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
- (7) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.