



Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre 2020

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros.....	4
Índice de Gráficos	5
Siglas	6
Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	10
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	14
3. Factos relevantes.....	18
3.1 Pandemia da doença COVID-19.....	18
3.2 Resolução de litígios	19
3.2.1 Ascendi (Grande Porto, Grande Lisboa, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta e Norte) 19	
3.2.2 Baixo Tejo (AEBT)	19
3.2.3 Litoral Oeste (AELO).....	19
3.2.4 Hospital de Loures	19
3.2.5 Hospital de Cascais.....	20
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	21
4.1 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	21
4.1.1 Sector Rodoviário	21
4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	21
4.1.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	24
4.1.1.2.1 Encargos brutos.....	25
4.1.1.2.2 Receitas	28
4.1.1.2.3 Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos	31
4.1.2 Sector Ferroviário	38
4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	38
4.1.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	40
4.1.3 Sector Aeroportuário	42
4.1.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	42
4.1.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	42
4.1.4 Sector da Saúde	43
4.1.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	43
4.1.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	44
4.1.5 Sector Portuário	49

4.1.5.1	Tipologia dos fluxos financeiros	49
4.1.5.2	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	49
5.	Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado	54
6.	Anexo	57

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2020 - 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 2020 - respetiva variação homóloga.....	24
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	33
Quadro 6 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º trimestre de 2020.....	37
Quadro 7 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	40
Quadro 8 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	44
Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	46
Quadro 10 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	50
Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	55
Quadro 12 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	57
Quadro 13 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	57
Quadro 14 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por sector.....	58

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2015 e 2020.....	13
Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por sector.....	15
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector	15
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	17
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2015 e o 1.º trimestre de 2020	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 2019 e o 1.º trimestre de 2020	31
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2020.....	32
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2015 e 2020	35
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020.....	41
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020.....	46
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2020, por hospital.....	48
Gráfico 12 – Evolução das receitas acumulados por trimestre no sector portuário, no período de 2015 a 2020.....	52
Gráfico 13 – Distribuição do valor das rendas das concessões portuárias, por Administração Portuária, no 1.º trimestre de 2020	53
Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	56

Siglas

1T2019	1.º trimestre de 2019
1T2020	1.º trimestre de 2020
2020P	Previsão para 2020 inscrita no Relatório do OE2020
AC2019	Acumulado 2019 (no ano de 2019)
AC2020	Acumulado 2020 (no ano de 2020)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EPC	Entidade Pública Contratante
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
OE2020	Orçamento do Estado para 2020
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
TMDA	Tráfego médio diário anual
TMDM	Tráfego médio diário mensal
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 1T2020/ 1T2019	Varição ocorrida entre o 1.º trimestre de 2019 e o 1.º trimestre de 2020
Δ AC2020/ AC2019	Varição ocorrida entre o ano de 2019 e o ano de 2020

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte pela UTAP através do presente boletim incorpora, com referência a 31 de março de 2020, 38 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e portuário), 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, incluindo pagamentos relativos a processos de 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 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 apresentados nos Quadros, inclusive os percentuais, encontram-se arredondados à unidade, pelo que nem sempre a soma das parcelas, iguala o valor total;
- Para as variações homólogas em que um dos valores é negativo, ou zero, não são apuradas taxas de crescimento;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2020, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2020. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da

responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos, não obstante as análises de coerência interanual e de âmbito sectorial e contratual, realizadas pela UTAP aos dados disponibilizados por essas entidades;

- O sector portuário, por envolver contratos em que os parceiros públicos são Administrações Portuárias¹, não figura no Relatório do Orçamento de Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos contratos reportados correspondem às previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias.
- Os valores dos encargos plurianuais, por replicarem aqueles que se inscreveram no Relatório do OE2020, deixaram de ter implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontrava em curso aquando da elaboração de Relatórios de Orçamentos de Estado de anos anteriores, pressupondo, como tal, a sua conclusão nos termos então previstos. Salienta-se, porém e por referência ao Relatório do OE2019, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer ajustamentos de tarifas e encargos, atendendo (i) ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação constituída pelo Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da UTAP (com impactos relativamente, entre outras, às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste), (ii) à não conclusão do processo de aprovação da proposta de alteração do contrato de subconcessão do Douro Interior e (iii), quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado. Passou, portanto, a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor; e
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2020 e 2062, ao longo do qual se distribuirão os encargos líquidos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes². A data de termo dos referidos compromissos contratuais não significará, porém, o fim de vida útil das infraestruturas associadas aos contratos em vigor – algo, aliás, comprovado pelas obrigações de reversão, no termo dos contratos, dos ativos fixos de titularidade

¹ Entidades não reclassificadas do Sector Empresarial do Estado.

² Salienta-se a previsão de que a partir de 2039 os encargos líquidos serão negativos por via, embora não exclusivamente, da receita proveniente da prestação de atividade de serviços aeroportuários (*cf.* descrito no ponto 4.1.3.1. do presente boletim).

pública por estes abrangidos, os quais continuarão a gerar encargos ou receitas (quando aplicável) para o erário público. Não havendo, no entanto, qualquer definição sobre em que modelo esses ativos serão explorados e tampouco uma quantificação dos encargos que a sua exploração gerará, impossibilitando a quantificação dos encargos ou receitas geradas para o sector público, o termo do prazo dos compromissos contratuais atualmente existentes configura o termo do período de projeção da execução financeira dos projetos. O sector da saúde será, porventura, paradigmático, uma vez que os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins (insiste-se, todavia, que o termo do período da projeção aqui apresentada para os encargos associados à disponibilidade da infraestrutura hospitalar não deverá ser entendido como o termo da sua vida útil).

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 2020.

Este boletim tem como principal objetivo 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 período trimestral em apreço face ao período homólogo de 2019, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no trimestre em análise destaca-se, naturalmente, e de forma transversal aos sectores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP, a ocorrência da pandemia da doença COVID-19 e as medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, designadamente o Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que têm vindo a ser sinalizadas pelos parceiros privados como tendo impacto na execução dos contratos e como conferindo o direito a compensações ou à reposição do equilíbrio financeiro.

Relativamente ao universo de PPP considerado, notar em primeiro lugar que, como referido no boletim anual de 2019, o contrato SIRESP deixou de ser qualificado como PPP e, nessa medida, deixou de figurar no universo em análise. Também nesse boletim foi identificado o termo do período de vigência, no 3.º trimestre de 2019, da prestação dos serviços clínicos ao abrigo do contrato de gestão relativo ao estabelecimento do Hospital de Braga. Porém, essa parceria mantém-se no universo de PPP considerado no presente boletim, na medida em que está por concretizar o pagamento de reconciliação devido pela EPC à EG Estabelecimento relativo à produção efetiva de 2019.

Em sentido inverso, considerou-se para efeitos de análise e inclui-se no presente boletim, pela primeira vez, quatro concessões do sector portuário cuja execução financeira já vinha sendo acompanhada pela UTAP e que se considera deverem ser reportadas através do presente Boletim de PPP.

Referir que o sector rodoviário continua, à semelhança do que vinha ocorrendo, a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (90% no final de 2019) e até mesmo de encargos líquidos (83% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 1.º trimestre de 2020).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020 / 1T2019	2020P	% Execução
Rodoviário	415 750	83%	358 727	16%	1 113 934	37%
Ferroviário	11 030	2%	9 592	15%	54 429	20%
Aeroportuário	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	80 910	16%	115 976	-30%	314 644	26%
Portuário	-6 898	-1%	-7 116	3%	- 28 180	24%
TOTAL	500 792	100%	477 179	5%	1 454 827	34%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2020.

Nota: (1) Os valores apresentados para o sector Portuário encontram-se, tal como os demais do presente Quadro, na ótica dos encargos líquidos, representando estes um valor negativo considerando as receitas apuradas no respetivo sector, tal como apresentadas no capítulo 4.1.5. A variação face ao período homólogo é também apresentada na mesma ótica, o que não corresponde ao resultado aritmético da variação dos valores apresentados (i.e., uma diminuição das receitas é apresentada como um aumento percentual dos encargos líquidos, e vice-versa).

(2) Os valores da coluna 2020P correspondem à previsão inscrita no OE2020, com exceção para o sector portuário, cujos valores correspondem ao Orçamento das próprias Administrações Portuárias.

No 1.º trimestre de 2020, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 500,8 milhões de euros, representando um acréscimo de, aproximadamente, 23,6 milhões de euros (+5%), face ao período homólogo de 2019, o qual é explicado por um incremento dos encargos em todos os sectores de atividade alvo de reporte, à exceção do sector da Saúde.

No que diz respeito ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 415,8 milhões de euros no 1.º trimestre de 2020, registaram um acréscimo de, aproximadamente, 57,0 milhões de euros face ao período homólogo anterior (+16%), explicado, na sua maioria, (i) pelos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro e do Douro Litoral, consequência das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017 (+16,4M€), (ii) pelo aumento dos pagamentos por

disponibilidade às subconcessionárias do Pinhal Interior e Baixo Alentejo, em virtude de no período homólogo anterior terem apenas sido realizados pagamentos parciais (+12,1M€); (iii) pelo aumento do pagamento de reconciliação, a título de disponibilidade, realizado à subconcessionária da Autoestrada Transmontana (+8,8M€); (iv) pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade à subconcessionária do Baixo Tejo, resultado do reconhecimento pela IP, no período em análise, de receita retida por esta como pagamento por disponibilidade e, de no período homólogo anterior, a subconcessionária ter sido alvo de penalizações por indisponibilidade da via (+8,5M€) e (v) pelos pagamentos, às subconcessionárias do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, decorrentes dos acordos alcançados referentes aos litígios relativos aos Dispositivos Eletrónicos de Matrícula (7,1M€) (*cf.* ponto 4.1.1.2.3.).

Já os encargos com as parcerias da saúde, ascenderam a cerca de 80,9 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 30% face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento, de cerca de 32% (-33,7M€), com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício de, aproximadamente, 13% (-1,4M€) (*cf.* ponto 4.1.4.2.). Em particular, para o primeiro caso em muito contribuiu, por um lado, a ausência de qualquer encargo com a EG do Hospital de Braga (-50,9M€) e, por outro, a liquidação no período em apreço do pagamento de reconciliação relativo à produção efetiva de 2018 da EG do Hospital de Loures, uma vez que o pagamento de reconciliação anterior havia acontecido não no primeiro trimestre de 2019, mas ainda em 2018 (+14,6M€).

Os encargos com o sector ferroviário ascenderam, igualmente no 1.º trimestre de 2020, a cerca de 11,0 milhões de euros, um montante superior, em cerca de 15%, ao registado no período homólogo anterior, resultado, em grande medida, do aumento dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto – em virtude de no trimestre homólogo anterior apenas terem sido realizados dois pagamentos mensais (*cf.* ponto 4.1.2.2.).

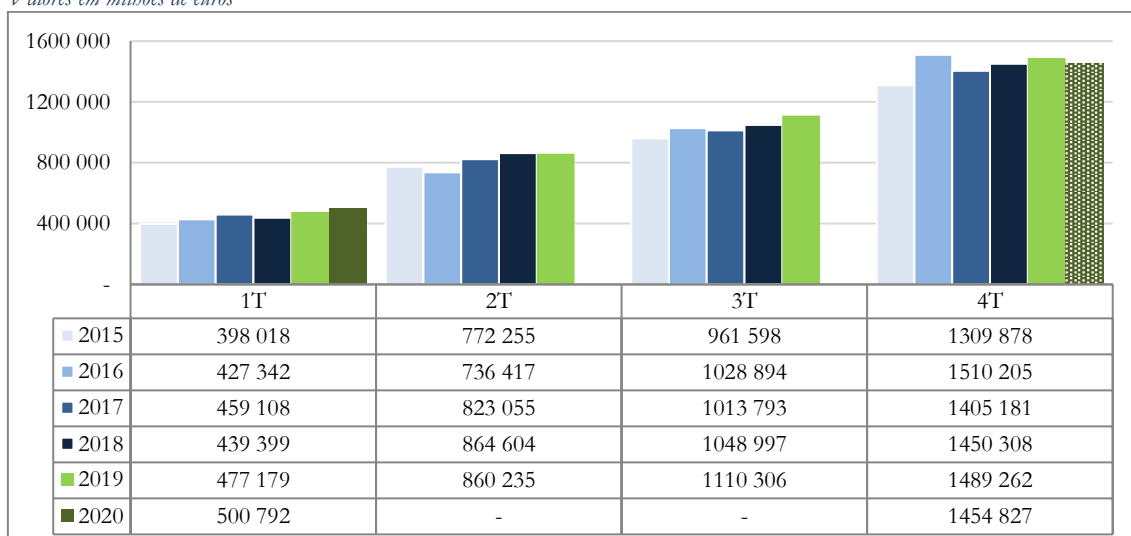
Finalmente, no que respeita ao sector portuário, os fluxos financeiros gerados pelos contratos reportados relativamente a este sector consistem, essencialmente, em receita auferida pelas Administrações Portuárias decorrente de pagamentos realizados pelas concessionárias e

cifraram-se num valor de receita de 6,9 milhões de euros, representando uma diminuição, de cerca de 3%, face ao período homólogo anterior – e, conseqüentemente, um aumento dos encargos líquidos na mesma proporção. A diminuição registada nas receitas deste sector encontra-se em linha com a diminuição da movimentação de carga total e carga contentorizada (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período compreendido entre 2015 e 2020, apresentando-se, ainda, o nível de encargos líquidos estimados para 2020, de acordo com as previsões do Relatório do OE2020 e das Administrações Portuárias.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos, de dados inscritos no Relatório do OE2020 e de informação disponibilizada pelas Administrações Portuárias.

Notas: (1) Os valores apresentados relativamente a 2015 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 2020, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2020 e no Orçamento das Administrações Portuárias.

2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado para efeitos de reporte, com referência a 31 de março de 2020, incorpora 38 parcerias integradas nos sectores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde e portuário e que se encontram identificadas no *Quadro 14*, em anexo ao presente boletim.

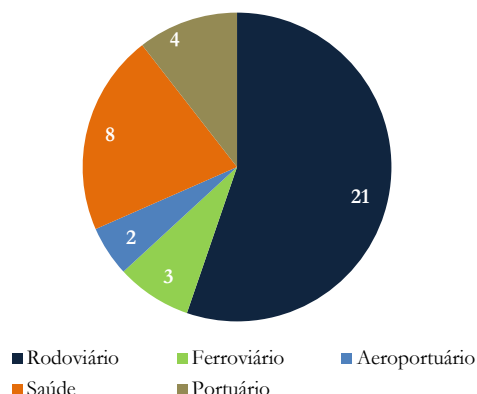
A variação face ao número de parcerias em análise no último relatório do ano transato (35) está relacionada com dois fatores:

- (i) Por um lado, no sector da segurança, a exclusão do contrato SIRESP (que, nos termos do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, ficou dispensado, desde 1 de dezembro passado, do cumprimento do regime do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, para efeitos do acompanhamento, execução, modificação e fiscalização).
- (ii) Por outro lado e em sentido inverso, em virtude da consideração de quatro concessões do sector portuário cuja execução financeira já vinha sendo acompanhada pela UTAP e que se entende deverem ser reportadas através do presente Boletim de PPP.

Realçamos que o universo de PPP não é estático, pelo que consideramos essencial que o boletim mantenha um carácter dinâmico e evolutivo, capaz de abarcar sucessivamente os contratos relativamente aos quais se tenha conseguido confirmar a verificação das condições de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio ou o inverso, bem como outras situações singulares, sendo aliás de salientar, neste último particular, com referência ao sector da saúde, que apesar do contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga ter terminado no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados por essa entidade sido internalizados numa entidade pública empresarial, existem fluxos financeiros previstos para o presente ano, a favor da entidade privada, razão pela qual esta PPP ainda é considerada para efeitos de reporte através do presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por sector³

Número de PPP

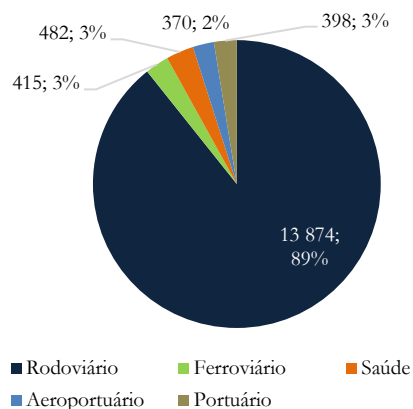


Fonte: UTAP.

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2019, da ordem dos 15 539 milhões de euros.

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 2019.

O sector rodoviário assume-se como aquele com maior peso no referido universo, seja em termos de número de parcerias, seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas

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).

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:

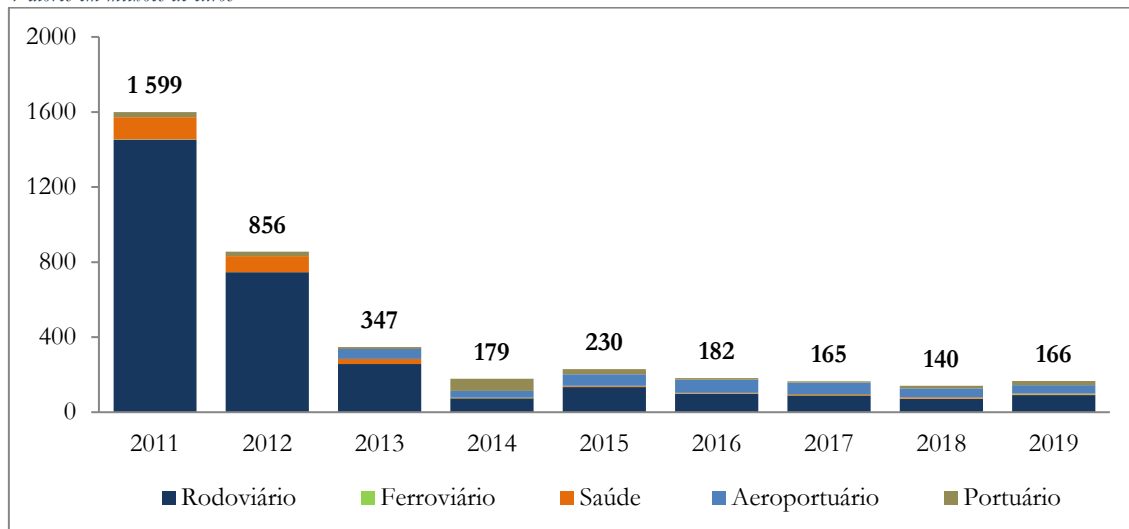
- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos a elas associados; e
- (iii) À inclusão, desde 2012, de apenas de três contratos no universo de PPP objeto de reporte da UTAP ⁴.

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, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente. A partir de então e com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido estáveis ao longo do tempo. Para este resultado não serão alheios os mencionados acordos celebrados pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, posteriormente plasmados em alterações aos contratos de subconcessão, bem como os acordos também alcançados com as concessionárias do sector rodoviários para a alteração do regime das grandes reparações de pavimento, que passaram a ser investimentos suportados pelo concedente.

⁴ Não se considerando, para este efeito, os quatro contratos relativos ao sector portuário reportados através do presente boletim, uma vez que os mesmos já vinham sendo objeto de reporte, em boletim autónomo, pela UTAP.

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 Pandemia da doença COVID-19

O 1.º trimestre de 2020 é marcado, ainda que com representação muito limitada nos fluxos financeiros reportados através do presente boletim, pela ocorrência da pandemia da doença COVID-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com impacto em todos os sectores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP, e que têm vindo a ser sinalizadas pelos parceiros privados como tendo impacto na execução dos contratos e conferindo o direito a compensações ou à reposição do equilíbrio financeiro.

Neste contexto, é de realçar, em especial, a aprovação do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que, entre outros aspetos, estabelece um regime excecional e temporário aplicável, entre outros, aos contratos de PPP, através do qual são suspensas, num período que se verificou ser entre o dia 3 de abril e 2 de maio de 2020, as cláusulas contratuais e disposições normativas que preveem o direito à reposição do equilíbrio financeiro ou a compensação por quebras de utilização, não podendo os contraentes privados delas valer-se por factos ocorridos durante o referido período. De realçar ainda, entre as medidas determinadas pelo diploma, que fora do referido período, nos contratos em que se preveja expressamente o direito do parceiro privado a ser compensado por quebras de utilização ou em que a ocorrência de uma pandemia constitua fundamento passível de originar uma pretensão de reposição do equilíbrio financeiro, tal compensação ou reposição só pode ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou de vigência do contrato, não dando lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do parceiro público, de um dever de prestar à contraparte. No caso particular do sector rodoviário, determina ainda o referido diploma que as obrigações das concessionárias e subconcessionárias no âmbito dos respetivos contratos devem ser temporariamente objeto de redução ou suspensão, a determinar e a concretizar, tendo em conta, em particular, níveis de tráfego atualizados e consistentes com a realidade e os serviços mínimos a garantir para a adequada salvaguarda da segurança rodoviária e, nos casos em que tal se verifique e a remuneração dessas concessionárias ou subconcessionárias advenha de pagamentos do parceiro público, a redução dos pagamentos devidos, na medida da redução ou suspensão das obrigações.

3.2 Resolução de litígios

3.2.1 Ascendi (Grande Porto, Grande Lisboa, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta e Norte)

Em novembro de 2019, as concessionárias das concessões do Grande Porto, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte e da Beira Litoral/Beira Alta propuseram ações arbitrais relativas à interpretação e aplicação das cláusulas dos respetivos contratos de concessão referentes às grandes reparações de pavimento.. O litígio em causa, sendo comum às cinco concessionárias Ascendi, deu, inicialmente, origem a cinco processos arbitrais autónomos, os quais foram apensados, não tendo sido quantificados pedidos dado o objeto do litígio. Em 19 de fevereiro de 2020, foi proferido Acórdão Arbitral tendo o Tribunal decidido qual a interpretação que deve ser dada às cláusulas contratuais em questão.

3.2.2 Baixo Tejo (AEBT)

Na ação arbitral proposta pela subconcessionária AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. as partes chegaram a um acordo sobre o objeto do litígio, tendo sido proferida sentença de homologação da transação em 27 de janeiro de 2020.

3.2.3 Litoral Oeste (AELO)

Igualmente na ação arbitral proposta pela subconcessionária AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. as partes chegaram a um acordo sobre o objeto do litígio, tendo sido proferida sentença de homologação da transação em 10 de janeiro de 2020.

3.2.4 Hospital de Loures

A EG do Estabelecimento do Hospital de Loures requereu a constituição de um tribunal arbitral para dirimir os seguintes diferendos: (i) determinação do momento inicial relevante para a elegibilidade de uma ocorrência como episódio de internamento médico, para efeitos de remuneração à EG Estabelecimento ; (ii) determinação do critério de elegibilidade, para efeitos de remuneração à EG Estabelecimento, de consultas externas que ocorram num

mesmo dia de um episódio de ambulatório do mesmo doente; *(iii)* determinação do critério de elegibilidade das situações que, dentro de uma mesma especialidade, mas referindo-se a diferentes subespecialidades ou especializações que, dentro daquela primeira, sejam tecnicamente autónomas, se devem considerar primeiras consultas e correspondente impacto ao nível da remuneração; *(iv)* determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para a monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho 12 e 16 a 18; e *(v)* condenação da Entidade Pública Contratante à revisão dos relatórios anuais de avaliação da parceria, na parte abrangida pelas pronúncias descritas nas alíneas anteriores. A EG Estabelecimento nomeou árbitro em 2 de janeiro de 2020, encontrando-se o processo arbitral em curso.

3.2.5 Hospital de Cascais

No que respeita à PPP estabelecida com a EG do Estabelecimento do Hospital de Cascais e ao diferendo arbitral relativo à responsabilidade decorrente de encargos com a formação de médicos internos é de salientar a quantificação do montante do litígio, que ascende a um valor de cerca de € 9 359 901,06 (nove milhões trezentos e cinquenta e nove mil novecentos e um euros e seis cêntimos).

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 Português⁵ 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 vigor⁶, 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

⁵ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁶ 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 (i) dos mecanismos de partilha de receitas, em função do previsto contratualmente, e (ii) de valores acordados de compensações a pagar a parceiros privados no âmbito de pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, quando aplicável.
- 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.

Refira-se que os pedidos de REF por parte das concessionárias/ subconcessionárias derivam de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que implicam alterações no projeto capazes de modificar a

situação económico-financeira do mesmo⁷ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

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 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019
Encargos brutos	501 103	100%	439 735	14%
Pagamentos por Disponibilidade	441 512	88%	404 368	9%
Concessões	257 842	51%	248 671	4%
Subconcessões	183 670	37%	155 697	18%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 792	2%	9 694	1%
Pagamento por serviço⁽²⁾	25 800	5%	20 708	25%
Compensações/REF's	23 999	5%	4 965	383%
Douro Litoral	7 865	2%	0	
Litoral Centro	8 521	2%	10	
Litoral Oeste	4 449	1%	0	
Baixo Tejo	2 678	1%	0	
Lusoponte	21	0%	3 991	-99%
Outros ⁽³⁾	465	0%	964	-52%
Receitas	85 353	17%	81 007	5%
Concessões	74 149	15%	73 701	1%
Subconcessões	10 774	2%	7 265	48%
Outros ⁽⁴⁾	430	0%	41	947%
Encargos líquidos totais	415 750	83%	358 727	16%
Taxa de cobertura	17%		18%	
Concessões	26%		27%	
Subconcessões	6%		5%	

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

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

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 1.º trimestre de 2020, a cerca de 415,8 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 16% face

⁷ 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.

ao período homólogo de 2019. Esta evolução é justificada pelo aumento, de cerca de 14%, do nível dos encargos brutos, parcialmente compensada pelo aumento das receitas de portagem, em cerca de 5%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1 Encargos brutos

Durante o 1.º trimestre de 2020, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 501,1 milhões de euros (*cf.* *Quadro 3* seguinte), representando um aumento de cerca de 61,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2019, o qual é justificado, em grande parte, pelos seguintes fatores:

- (i) Aumento, em cerca de 16,4 milhões de euros, dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro (8,5M€) e do Douro Litoral (7,9M€), consequência das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017 (+16,4M€). Não obstante os recursos interpostos pelo Estado – entretanto julgados improcedentes –, este tem vindo a liquidar as compensações (de teor recorrente, anual ou semianual), sensivelmente, desde a data das respetivas decisões arbitrais, pelo que o aumento dos encargos brutos verificados se justifica simplesmente com diferentes temporalidades nos pagamentos de 2019 e 2020. No caso do Douro Litoral, o pagamento realizado em janeiro respeita a valores devidos em 2020, enquanto no caso do Litoral Centro o pagamento efetuado em janeiro é relativo a valores devidos e não liquidados em 2019. Pelo contrário, no trimestre homólogo anterior não foi realizado qualquer pagamento a estas concessionárias;
- (ii) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 12,1 milhões de euros, às subconcessionárias do Pinhal Interior e Baixo Alentejo, em virtude de no período homólogo anterior terem apenas sido realizados pagamentos parciais;
- (iii) Aumento, em cerca de 8,8 milhões de euros, do pagamento de reconciliação, a título de disponibilidade, realizado à subconcessionária da Autoestrada Transmontana e referente à atividade do ano anterior, quando comparado com o de mesma natureza realizado no 1.º trimestre de 2019;
- (iv) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 8,5 milhões de euros, à subconcessionária do Baixo Tejo, resultado do reconhecimento pela IP, no período em análise, de receita retida por esta como pagamento por

disponibilidade e de, no período homólogo anterior, a subconcessionária ter sido alvo de penalizações por indisponibilidade da via;

- (v) Pagamento, às subconcessionárias do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, de cerca de 7,1 milhões de euros, fruto dos acordos alcançados referentes aos litígios relativos aos Dispositivos Eletrónicos de Matrícula;
- (vi) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 6,3 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto; e
- (vii) Não realização de deduções, em cerca de 6,2 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias da Beira Litoral/ Beira Alta, do Grande Porto e da Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, deduções estas que se tinham verificado no período homólogo anterior.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (viii) Pela diminuição, em cerca de 6,7 milhões de euros, do valor dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade, às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte (-4,1M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (-2,6M€);
- (ix) Pela diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior, em cerca de 4,7 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista; e
- (x) Pela não verificação, contrariamente ao período homólogo anterior, do pagamento de 4,0 milhões de euros à concessionária da Lusoponte, nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012 – acordo esse que, até ao ano transato, previa fluxos nos dois sentidos (da concessionária para o concedente e *vice-versa*) e que, a partir de 2020, prevê vir a existirem fluxos apenas da concessionária para o concedente. Assim, não só não se prevê que o encargo de 4,0 milhões de euros registado em março 2019 se venha a repetir, como é ainda de esperar que venha a ocorrer um fluxo em sentido diverso - a favor do concedente - em abril, tal como ocorreu em 2018, ou em momento posterior.

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/ 1T2019
Concessão Algarve	20 655	4%	21 919	-6%
Concessão Beira Interior	9 433	2%	14 294	-34%
Concessão Interior Norte	30 578	6%	33 607	-9%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 380	10%	43 666	13%
Concessão Travessia do Tejo	21	0%	3 991	-99%
Concessão Grande Lisboa	12 261	2%	12 418	-1%
Concessão Oeste	0	0%	41	-100%
Concessão Costa de Prata	24 425	5%	21 245	15%
Concessão Grande Porto	33 403	7%	31 665	5%
Concessão Norte Litoral	27 372	5%	26 937	2%
Concessão Norte	60 569	12%	53 504	13%
Concessão Douro Litoral	7 865	2%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 521	2%	10	86771%
Concessão Brisa	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	20 641	4%	11 499	80%
Subconcessão Douro Interior	33 208	7%	32 641	2%
Subconcessão Pinhal Interior	49 981	10%	41 511	20%
Subconcessão Litoral Oeste	56 223	11%	51 318	10%
Subconcessão Baixo Tejo	35 696	7%	25 845	38%
Subconcessão Baixo Alentejo	20 848	4%	13 592	53%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	24	0%	34	-29%
TOTAL	501 103	100%	439 735	14%

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 2020, o valor recebido pelo sector público ascendeu a, aproximadamente, 85,4 milhões de euros (*cf.* Gráfico 5 e Quadro 4 seguintes), representando um aumento de cerca de 5% relativamente ao período homólogo anterior.

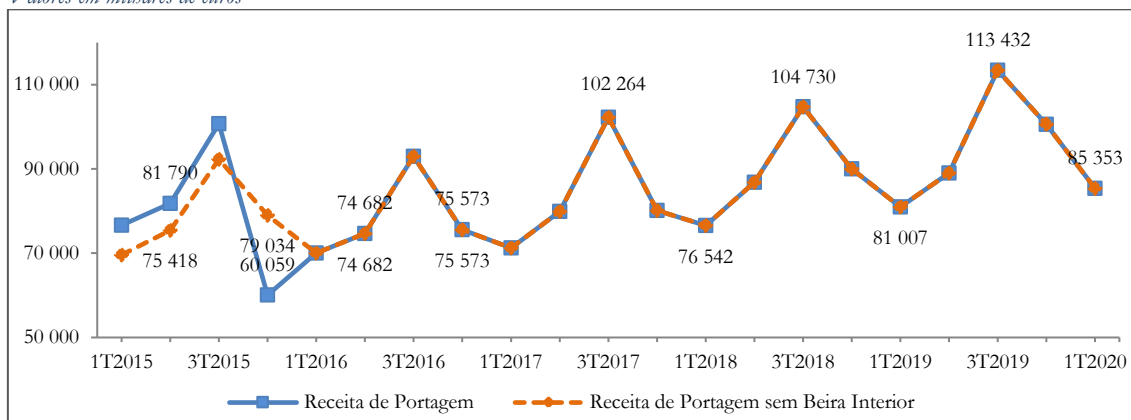
A referida evolução decorre, essencialmente, (i) do aumento da receita na subconcessionária do Baixo Tejo, em virtude, tanto da evolução do volume de tráfego, como do reconhecimento da receita retida até ao momento pela subconcessionária, tendo esta sido deduzida aos pagamentos por disponibilidade efetuados pela IP (+2,5M€) e (ii) da partilha de receita efetuada por parte da Brisa, referente ao excedente da atualização tarifária, de acordo com o contrato de concessão (+1,7M€). Estas variações foram parcialmente mitigadas pela diminuição observada na Concessão do Algarve, consequência do direito da concessionária à partilha de receita de portagem (-2,3M€).

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma diminuição das receitas, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector e que tem vindo a ficar demonstrado pela evolução histórica das receitas.

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 teria ocorrido caso fossem expurgados das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, durante o período anterior à entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, o qual passou a atribuir 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 2015 e o 1.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata no *supra* mencionado gráfico, é notória 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, mais uma vez, se verifica no período em análise, mesmo se desconsiderado o impacto da atualização tarifária na evolução de receitas, pelo que pode dizer-se que se assistiu a um aumento do volume de tráfego no primeiro trimestre de 2020 face ao período homólogo anterior. No *Quadro 4* seguinte apresenta-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2019.

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/ Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, todas com uma participação individual superior a 10% e que, em conjunto, representaram cerca de 69% da receita total obtida no período em análise.

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/1T2019
Concessão Algarve	5 415	6%	7 777	-30%
Concessão Beira Interior	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 191	5%	4 482	-6%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 506	13%	11 169	3%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 212	5%	4 015	5%
Concessão Oeste	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	10 313	12%	9 959	4%
Concessão Grande Porto	10 202	12%	9 421	8%
Concessão Norte Litoral	8 890	10%	9 610	-7%
Concessão Norte	17 721	21%	17 269	3%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	1 699	2%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	856	1%	358	139%
Subconcessão Douro Interior	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 847	5%	3 643	6%
Subconcessão Litoral Oeste	1 192	1%	906	32%
Subconcessão Baixo Tejo	4 878	6%	2 358	107%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	430	1%	41	947%
TOTAL	85 353	100%	81 007	5%

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

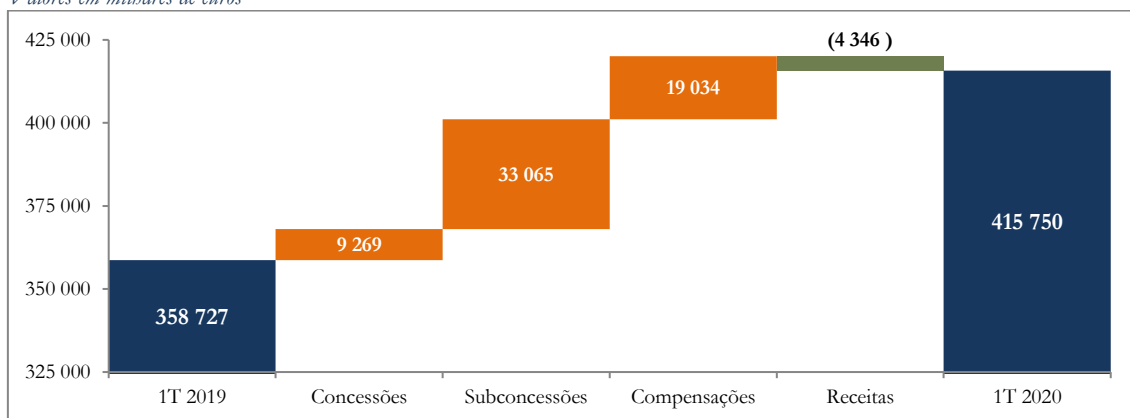
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.2.3 *Encargos líquidos e nível de cobertura dos encargos*

Tal como referido anteriormente, no 1.º trimestre de 2020, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 415,8 milhões de euros, representando um aumento de aproximadamente 57,0 milhões de euros face ao período homólogo de 2019, resultado do aumento dos encargos brutos, em cerca de 61,4 milhões de euros, o qual foi parcialmente mitigado pelo incremento do nível de receitas, em aproximadamente 4,3 milhões de euros, conforme pontos 4.1.1.2.1. e 4.1.1.2.2 anteriores, respetivamente (e *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 2019 e o 1.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



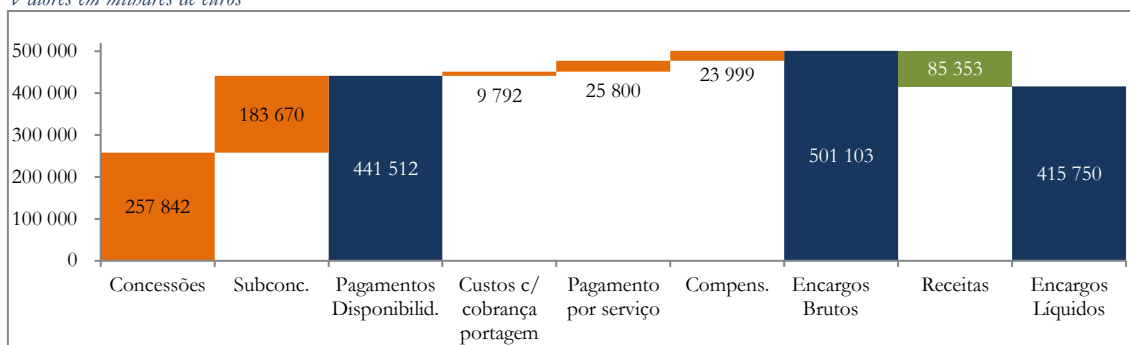
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Conforme fica 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 2020, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 88% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões⁸ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias.

⁸ 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.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

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 e das Beiras Litoral e Alta, as quais representaram, no conjunto, cerca de 215,1 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 52% 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 2020
- respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020 / 1T2019	2020P	% Execução
Concessão Algarve	15 241	4%	14 142	8%	14 777	103%
Concessão Beira Interior	9 433	2%	14 294	-34%	56 210	17%
Concessão Interior Norte	26 386	6%	29 125	-9%	68 522	39%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	37 874	9%	32 497	17%	115 180	33%
Concessão Travessia do Tejo	21	0%	3 991	-99%	-7 384	0%
Concessão Grande Lisboa	8 049	2%	8 402	-4%	17 654	46%
Concessão Oeste	0	0%	41	-100%	148	0%
Concessão Costa de Prata	14 112	3%	11 286	25%	39 732	36%
Concessão Grande Porto	23 201	6%	22 244	4%	68 387	34%
Concessão Norte Litoral	18 482	4%	17 327	7%	42 612	43%
Concessão Norte	42 848	10%	36 235	18%	107 095	40%
Concessão Douro Litoral	7 865	2%	0	n.a.	9 954	79%
Concessão Litoral Centro	8 521	2%	10	86771%	10 104	84%
Concessão Brisa	-1 699	0%	0	n.a.	-5 466	31%
Subconcessão Transmontana	19 785	5%	11 141	78%	61 551	32%
Subconcessão Douro Interior	33 208	8%	32 641	2%	100 997	33%
Subconcessão Pinhal Interior	46 134	11%	37 868	22%	130 872	35%
Subconcessão Litoral Oeste	55 030	13%	50 412	9%	149 639	37%
Subconcessão Baixo Tejo	30 818	7%	23 487	31%	81 220	38%
Subconcessão Baixo Alentejo	20 848	5%	13 592	53%	52 124	40%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	- 406	0%	- 7	-5396%	4	n.a.
TOTAL	415 750	100%	358 727	16%	1 113 934	37%

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

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

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 37% do total previsto no Relatório do OE2020, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, do Litoral Centro, do Douro Litoral, da Grande Lisboa, do Norte Litoral e do Norte, todas com um nível de execução superior a 40% da previsão orçamental. No caso da concessão do Algarve, o seu nível de execução (103%) está intimamente relacionado com a sazonalidade do tráfego, a qual se traduz numa muito superior incidência de receitas nos terceiro e quarto trimestres de cada ano. Já na concessão do Litoral Centro e do Douro Litoral, os respetivos níveis de execução (84% e 79%) estão influenciados pela circunstância de os encargos do Estado não terem uma distribuição ao longo do ano em múltiplos pagamentos, apenas em um ou dois pagamentos anuais.

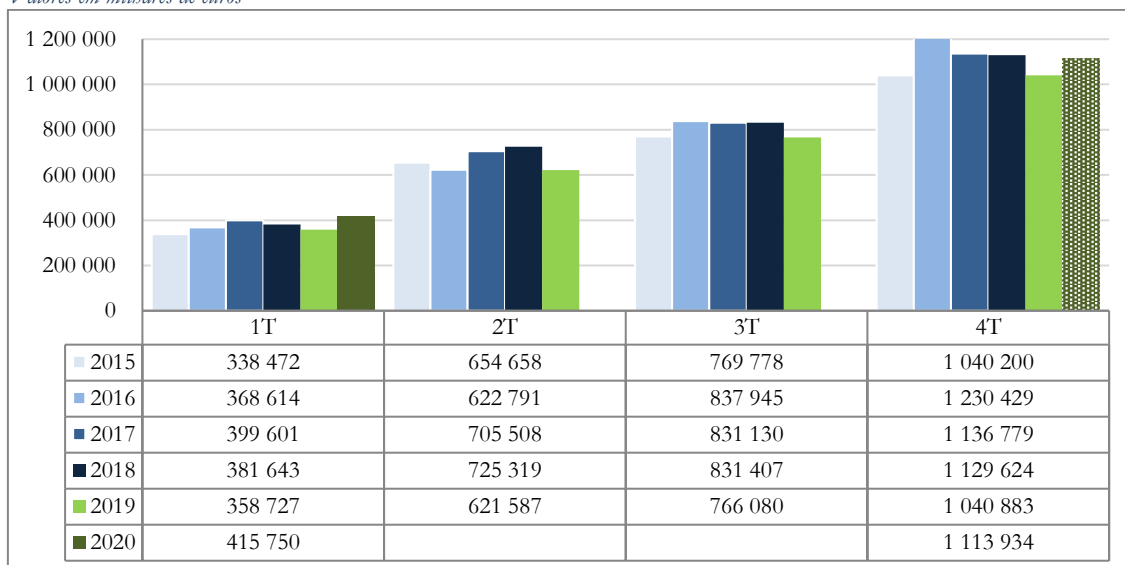
Para além dos casos específicos que merecem as explicações *supra*, o referido nível de execução orçamental global deve-se, essencialmente, a três fatores, cujos efeitos deverão vir a ser diluídos ao longo do ano, a saber:

- (i) À realização, no trimestre em análise e nos termos contratuais, dos pagamentos de reconciliação relativos ao ano de 2019;
- (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.

Conforme se pode constatar no *Quadro 5* anterior e no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias foram, no 1.º trimestre de 2020, superiores aos registados no período homólogo de 2019, essencialmente justificado pelo aumento, por um lado, dos encargos incorridos com as subconcessões da IP e, por outro, pelo aumento dos valores pagos a título de compensações e REF (cfr. ponto 4.1.1.2.1.), cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo incremento registado ao nível das receitas obtidas com as parcerias em análise (cfr. ponto 4.1.1.2.2.).

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2020.

- Notas:
- (1) Os valores apresentados relativamente ao período de 2015 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 2020, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2020.

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 2020, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 17%, valor inferior ao registado em 2019 (18%).

Esta situação compreende-se, não só pela natureza de alguns dos investimentos efetuados, que não permitiam, *ab initio*, a recuperação do investimento, numa perspetiva estritamente empresarial, apenas por via das receitas de portagem, mas também pela diferença significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30 anos, havendo, tipicamente, uma concentração adicional nos primeiros anos dos contratos, período durante o qual existe a necessidade de o parceiro privado servir a dívida) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro e, adicionalmente, com a projeção de um perfil crescente de evolução do tráfego (e respetivas receitas de portagem).

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

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja taxa de cobertura dos encargos será nula até ao fim do prazo do contrato, em virtude de as receitas de portagem serem da titularidade da concessionária (muito embora tal estrutura contratual tenha contribuído para a redução dos encargos do Concedente com esta concessão), e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 14% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

Releva-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 2020

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	20 655	5 415	15 241	26%
Concessão Beira Interior	9 433	0	9 433	n.a.
Concessão Interior Norte	30 578	4 191	26 386	14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 380	11 506	37 874	23%
Concessão Travessia do Tejo	21	0	21	n.a.
Concessão Grande Lisboa	12 261	4 212	8 049	34%
Concessão Oeste	0	0	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	24 425	10 313	14 112	42%
Concessão Grande Porto	33 403	10 202	23 201	31%
Concessão Norte Litoral	27 372	8 890	18 482	32%
Concessão Norte	60 569	17 721	42 848	29%
Concessão Douro Litoral	7 865	0	7 865	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 521	0	8 521	n.a.
Concessão Brisa	0	1 699	-1 699	n.a.
Subconcessão Transmontana	20 641	856	19 785	4%
Subconcessão Douro Interior	33 208	0	33 208	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	49 981	3 847	46 134	8%
Subconcessão Litoral Oeste	56 223	1 192	55 030	2%
Subconcessão Baixo Tejo	35 696	4 878	30 818	14%
Subconcessão Baixo Alentejo	20 848	0	20 848	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	24	430	- 406	n.a.
TOTAL	501 103	85 353	415 750	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 três parcerias ferroviárias objeto de análise da UTAP apresentam, entre si, uma lógica distinta em termos de fluxos financeiros para o sector público.

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

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

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., concessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual devida (numa base mensal) é essencialmente constituída por uma componente fixa (que integra duas parcelas, cujos montantes se encontram definidos contratualmente) e por uma componente variável (que integra, igualmente, duas parcelas distintas, sendo que uma varia de acordo com o número de quilómetros realizados em serviço comercial, estando a segunda dependente do número de quilómetros percorridos na realização de atividades de ensaio)⁹.

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), desde a implementação do novo sistema tarifário na área

⁹ A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

metropolitana de Lisboa¹⁰, no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)¹¹, que a remuneração assenta maioritariamente nas compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. Este quadro contrasta com o anterior, em que esta concessionária assumia totalmente o risco da procura do serviço de transporte, assentando o sistema remuneratório nas receitas diretamente 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. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma operada pela redução tarifária referida, a Fertagus tem direito a acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação; simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito aos acertos correspondentes.

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao sector ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes correspondem, essencialmente, à remuneração devida à concessionária do Metro do Porto, bem como às compensações devidas à concessionária do MST, as quais, embora condicionadas aos níveis de tráfego efetivamente verificados na concessão, têm assumido, na prática, um carácter recorrente. Adicionalmente, poderão ocorrer fluxos financeiros a favor da Fertagus, ou desta para o Estado, consoante a evolução que se verifique das variáveis relevantes para a sua operação.

¹⁰ A partir de 1 de abril de 2019, através do Regulamento n.º 278-A/2019 da Área Metropolitana de Lisboa, de 19 de março (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019).

¹¹ O PART tem como objetivos combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, visando atrair passageiros para o transporte público e apoiando para esse efeito as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta, cujo financiamento se encontrava originalmente previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 (artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), tendo sido posteriormente desenvolvido através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, de 31 de janeiro (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019).

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 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/ 1T2019	2020P	% Execução
Concessão do MST	1 932	18%	2 200	-12%	8 347	23%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	9 097	82%	7 392	23%	46 082	20%
TOTAL	11 030	100%	9 592	15%	54 429	20%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e pela Metro do Porto, S.A..

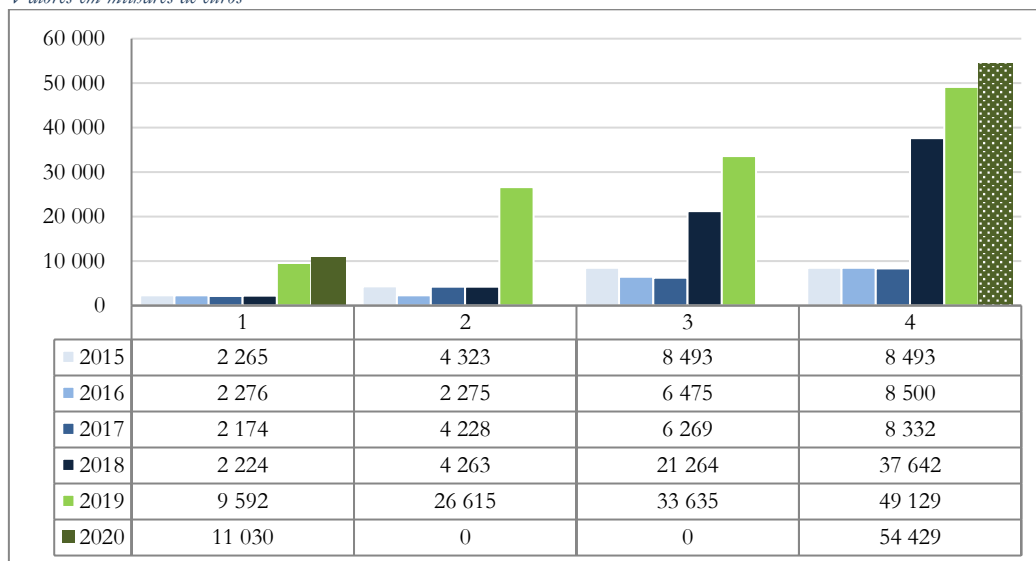
Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 1.º trimestre de 2020, a cerca de 11,0 milhões de euros, um montante superior, em cerca de 15%, ao registado no período homólogo anterior. Esta variação é resultado de um aumento, em cerca de 23%, dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto, em virtude de no trimestre em apreço, comparativamente ao trimestre homólogo anterior, ter sido realizado mais um pagamento de componente fixa (no trimestre homólogo anterior apenas foram realizados dois pagamentos mensais), o qual foi parcialmente mitigado por uma diminuição, de cerca de 12%, nos pagamentos por compensação de insuficiência de tráfego, realizados à concessionária do MST.

Através do *Gráfico 9* seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, até ao 2.º semestre de 2018 diziam maioritariamente respeito à concessão do MST e, no 3.º trimestre de 2018, com o início dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário.

Como é possível constatar, a evolução dos valores registados até ao 1.º semestre de 2018, incorpora, por um lado, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do sector público) e, por outro lado, a volatilidade que, ao longo do período representado neste *Gráfico 9*, tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf e de dados constantes do Relatório do OE2020.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2020, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2020.

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 no âmbito do contrato referente ao Continente e Açores e de 2024 no âmbito do contrato referente à Madeira, 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 2020, 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 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/1T2019
Hospitais PPP - Estabelecimentos	71 576	88%	105 256	-32%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	53 891	67%	89 315	-40%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	18%	0	n.a.
Protocolos/outros ⁽³⁾	3 106	4%	15 941	-81%
Hospitais PPP - Edifícios	9 334	12%	10 720	-13%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	9 334	12%	10 720	-13%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0%	0	n.a.
Encargos Totais	80 910	100%	115 976	-30%

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

Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação. (2) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores. (3) Inclui os pagamentos relativos: (i) ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais no Hospital de Braga, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, (ii) os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015 e (iii) à sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla no Hospital de Braga (referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018).

No 1.º trimestre de 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 80,9 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 30%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 32%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente 13%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela não realização de qualquer pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa poupança de, sensivelmente, 50,9 milhões de euros¹². Esta redução de encargos foi parcialmente mitigada (i) pelo pagamento de reconciliação, realizado à EG Estabelecimento do Hospital de Loures, no valor de cerca de 14,6 milhões de euros,

¹² O único pagamento previsto ocorrer a favor desta entidade, no presente ano, será o pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre 2020.

relativo à atividade de 2018 e sem paralelo no período homólogo anterior e (ii) pelo aumento do valor dos duodécimos, pago à EG do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, no valor acumulado ao longo do primeiro trimestre de 2020 de aproximadamente 1,6 milhões de euros.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-1,2M€).

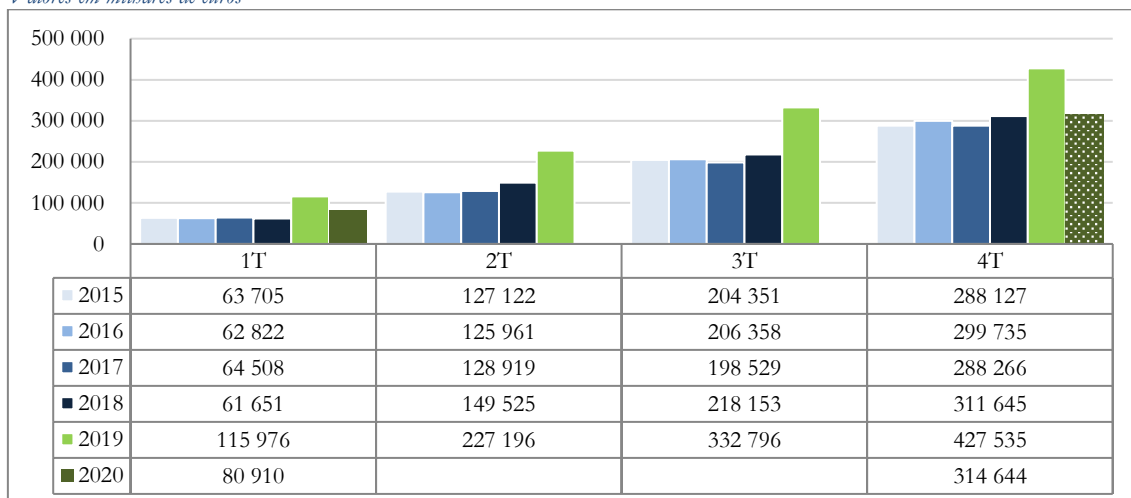
Tal como evidenciado no *Quadro 8*, 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 1.º trimestre de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, o que representa uma significativa queda, tanto em termos absolutos como relativos, face ao registado no período homólogo anterior. Nestes inclui-se, entre outros, o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 2,7 milhões de euros. O referido protocolo, não tendo enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Importa ainda referir que, em anos anteriores aos da celebração dos contratos de gestão em vigor, 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 – pelo contrário, a adjudicação dos atuais contratos de gestão exigiu um preço contratual inferior ao preço base, por sua vez obtido através do custo público comparável) 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 até ao ano de 2019, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento até esse ano. No entanto, fruto do término da prestação de serviços clínicos em regime de parceira, pela EG Estabelecimento do Hospital de Braga, os encargos incorridos no presente ano quebram a tendência de crescimento até agora verificada.

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2020.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2020, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2020.

Quadro 9 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
H. Cascais	20 552	25%	20 438	1%	94 291	22%
EG Estabelecimento	18 192	22%	17 884	2%	83 792	22%
EG Edifício	2 360	3%	2 554	-8%	10 499	22%
H. Braga	1 854	2%	53 992	-97%	19 295	10%
EG Estabelecimento	0	0%	50 945	-100%	10 553	0%
EG Edifício	1 854	2%	3 047	-39%	8 742	21%
H. Loures	40 101	50%	24 737	62%	116 819	34%
EG Estabelecimento	36 869	46%	21 511	71%	102 728	36%
EG Edifício	3 232	4%	3 226	0%	14 091	23%
H. VFXira	18 403	23%	16 809	9%	84 240	22%
EG Estabelecimento	16 515	20%	14 917	11%	75 965	22%
EG Edifício	1 887	2%	1 892	0%	8 275	23%
TOTAL	80 910	100%	115 976	-30%	314 644	26%
Estabelecimentos	71 576	88%	105 256	-32%	273 037	26%
Edifícios	9 334	12%	10 720	-13%	41 607	22%

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

O *Quadro 9* anterior apresenta a evolução dos encargos por PPP no 1.º trimestre de 2020, em comparação com o período homólogo anterior, evidenciando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

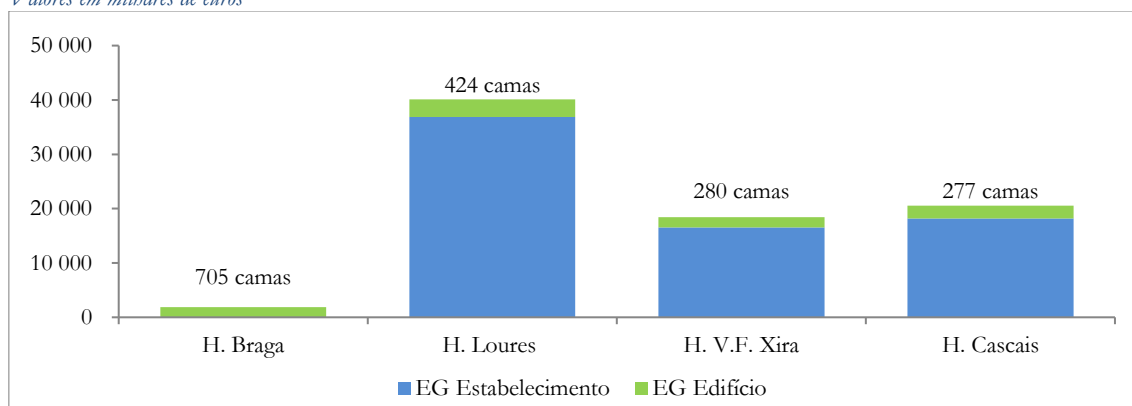
- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um ligeiro aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 1% (+0,1M€), resultante do acréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+2%), parcialmente mitigados pela diminuição dos pagamentos realizados à EG Edifício (-8%).
- No Hospital de Braga, no trimestre em apreço, não se verificou qualquer pagamento à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos, em regime de parceira, pela mesma (-50,9M€)¹³ e, relativamente à EG do Edifício, verificou-se uma redução de, aproximadamente, 39% (-1,2M€), resultante da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa.
- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos, em cerca de 62% (15,4M€), resulta, essencialmente e conforme previamente identificado, do pagamento de reconciliação, realizado à EG Estabelecimento, sem paralelo no período homólogo anterior.
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um acréscimo dos respetivos encargos globais, em cerca de 9% (+1,6M€), devido ao incremento do valor dos duodécimos pago à EG Estabelecimento

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Loures afirma-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável por cerca de 50% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Cascais, com um peso relativo de 25%, o Hospital de Vila Franca de Xira, com um peso relativo de 23% e, por fim, o Hospital de Braga que, fruto de apenas a gestão do Edifício ter originado encargos no trimestre em apreço, apresenta um peso relativo de 2% (*cf.* *Quadro 9* anterior e *Gráfico 11* seguinte).

¹³ Para o presente ano, está apenas prevista a realização de um pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre de 2020. O valor inscrito no OE2020 é referente a este mesmo pagamento, contudo, atendendo a que, do valor total a pagar, cerca de 5,5M€ já foram adiantados em dezembro de 2019, espera-se uma execução orçamental em torno de 50%.

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2020, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5 Sector Portuário

4.1.5.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Na presente secção são descritos os fluxos financeiros do sector público relativos a quatro concessões de serviço público de movimentação de carga em área portuária atribuídas pelas Administrações dos Portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines, com referências aos seguintes terminais portuários: (i) TCGL – Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, (ii) TCL – Terminal de Contentores de Leixões, (iii) TCA – Terminal de Contentores de Alcântara e (iv) Terminal de Contentores de Sines XXI.

Os fluxos financeiros apresentados referem-se, essencialmente, aos pagamentos realizados pelas concessionárias às respetivas Administrações Portuárias (atualmente, empresas públicas às quais se encontra confiada a responsabilidade pela administração dos respetivos portos), tendo por base o estabelecido nos contratos em vigor, os quais decompõem numa componente fixa (podendo esta ser, no todo ou em parte, ajustada tendo por base o IPC) e/ou variável, sendo esta última tipicamente calculada em função da movimentação de cargas verificada em cada um dos terminais e de acordo com o definido contratualmente.

Deve salientar-se que, nos fluxos financeiros apresentados, não foram considerados quaisquer investimentos realizados pelas Administrações Portuárias nestas concessões.

Chama-se a atenção para o facto de que os valores que figuram nos vários gráficos e tabelas da presente secção, bem como a explicação subjacente, representam valores de receita, e não de encargos líquidos, como se observa nas demais secções. Apenas quando os mesmos são agregados com outros sectores (sendo disso exemplo o Sumário Executivo) são os valores apresentados na ótica dos encargos líquidos – correspondendo ao valor negativo das receitas seguidamente apresentadas.

4.1.5.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

No 1.º trimestre de 2020, como se pode observar no *Quadro 10 seguinte*, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 6,9 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 3%, face ao valor auferido no período homólogo de 2019.

Em linha com a evolução verificada ao nível das receitas, assistiu-se a um decréscimo, no mesmo período, do movimento de carga total e no movimento de carga contentorizada, de cerca de 6% e 8%, respetivamente (*cf.* *Quadro 12* e *Quadro 13* do Anexo).

Neste contexto, importa referir que, embora a variação da carga movimentada tenha influência na evolução dos fluxos financeiros, não constitui o único fator explicativo desta última, destacando-se, a este respeito, o facto de, *por um lado*, parte dos fluxos financeiros respeitarem à componente fixa das rendas dominais pagas pelas concessionárias (não dependente da carga movimentada), e, *por outro lado*, os valores reportados dizerem respeito a fluxos financeiros e não a valores faturados, podendo, portanto, referir-se a valores de faturação (e, por conseguinte, de cargas movimentadas) relativos a períodos anteriores. Não se poderá, tampouco, ignorar o facto de as quantidades de carga movimentada aqui serem apresentadas em unidades de medida de peso, métrica que nem sempre releva para efeito da componente variável a pagar pelos concessionários às Administrações Portuárias. Na verdade, a movimentação de contentores é taxada por contentor movimentado, não pelo seu respetivo peso, muito embora na quantificação da carga movimentada se inclua igualmente a movimentação de contentores (medido pelo seu respetivo peso).

Quadro 10 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/ 1T2019	2020P	% Execução
Porto de Douro e Leixões	5 966	86%	5 720	4%	20 675	29%
Terminal de Contentores de Leixões	5 200	75%	5 001	4%	17 993	29%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	766	11%	719	7%	2 682	29%
Porto de Lisboa	558	8%	574	-3%	2 707	21%
Terminal de Contentores de Alcântara	558	8%	574	-3%	2 707	21%
Porto de Sines	373	5%	822	-55%	4 797	8%
Terminal de Contentores de Sines XXI	373	5%	822	-55%	4 797	8%
TOTAL	6 898	100%	7 116	-3%	28 180	24%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias, inclusive a previsão 2020P.

Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, a referida evolução global dos fluxos financeiros decorrentes dos contratos em causa resulta, essencialmente, da diminuição das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias de Sines (-55%) e de Lisboa (-3%), cuja evolução foi parcialmente mitigada pelo aumento observado na Administração Portuária de Douro e Leixões (4%).

As receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines, relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, no trimestre em apreço foram inferiores ao valor registado no período homólogo de 2019, em cerca de 449 milhares de euros, em virtude da diminuição da carga contentorizada movimentada (*cf.* *Quadro 12* e *Quadro 13* do Anexo), o que resultou no aumento dos encargos líquidos já referido. No caso deste terminal, o contributo da diminuição da carga movimentada para a redução das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines viu-se majorada em virtude da celebração do 5.º Aditamento ao contrato de concessão referente ao terminal acima mencionado. Com efeito, desse acordo resultou, entre outros, uma alteração da estrutura dos *royalties* a pagar pela concessionária à APS – nos escalões (intervalos de movimentação, em TEU, anual), nos *royalties* de cada escalão, incluindo na conversão de USD para Euro, e na inclusão de um mecanismo de atualização anual dos *royalties* –, prevendo-se, em função da projeção de movimentação, um aumento do valor a pagar pela concessionária à APS. Sucede, porém, que as quantidades movimentadas no trimestre em apreço não permitiram ainda atingir o ponto de viragem, aquele em que o valor médio de *royalties* ultrapassa o resultante da anterior estrutura de *royalties* para uma determinada quantidade movimentada.

Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa mantiveram-se relativamente estáveis face ao período homólogo anterior, apresentando uma redução de apenas 16 milhares de euros, um valor que contrasta com o decréscimo registado na movimentação de carga contentorizada de 32% (*cf.* *Quadro 12* e *Quadro 13* do Anexo).

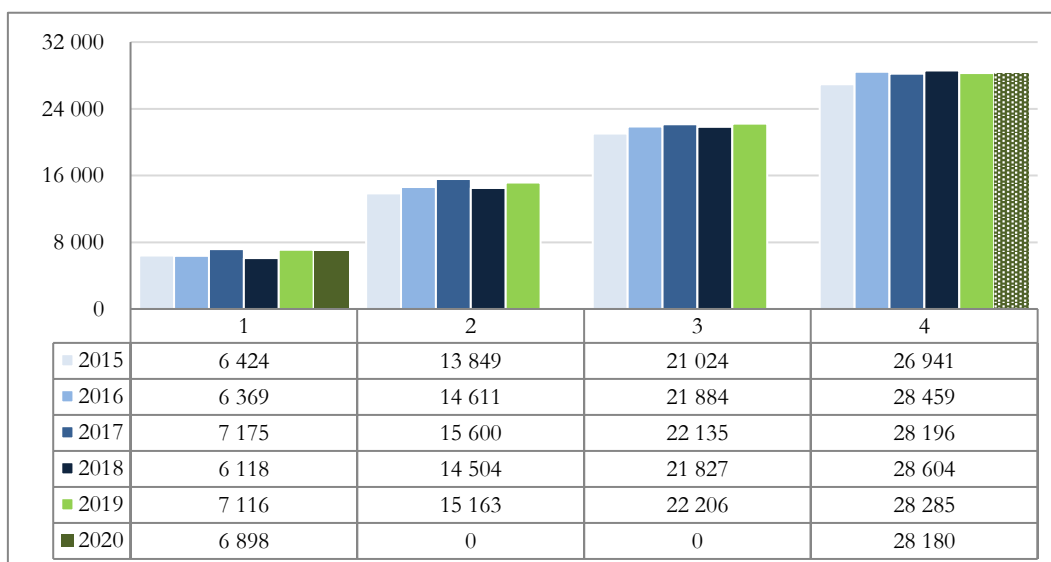
Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões foram superiores, em cerca de 247 milhares de euros, ao registado no período homólogo anterior. Esta evolução é essencialmente justificada pelo Terminal de Contentores de

Leixões, em virtude do acréscimo registado na movimentação de carga contentorizada, na ordem dos 9% (*cf.* *Quadro 12 e Quadro 13* do Anexo).

No *Gráfico 12* seguinte, apresenta-se a evolução anual das receitas acumuladas das administrações portuárias com as PPP portuárias por trimestre, desde 2015, sendo possível constatar uma tendência de ligeira melhoria (de certa forma, reflexo da evolução positiva que se registou ao nível da movimentação de mercadorias nos portos objeto de análise), embora interrompida com, entre outros, o efeito das greves no trabalho portuário.

Gráfico 12 – Evolução das receitas acumuladas por trimestre no sector portuário, no período de 2015 a 2020

Valores em milhares de euros



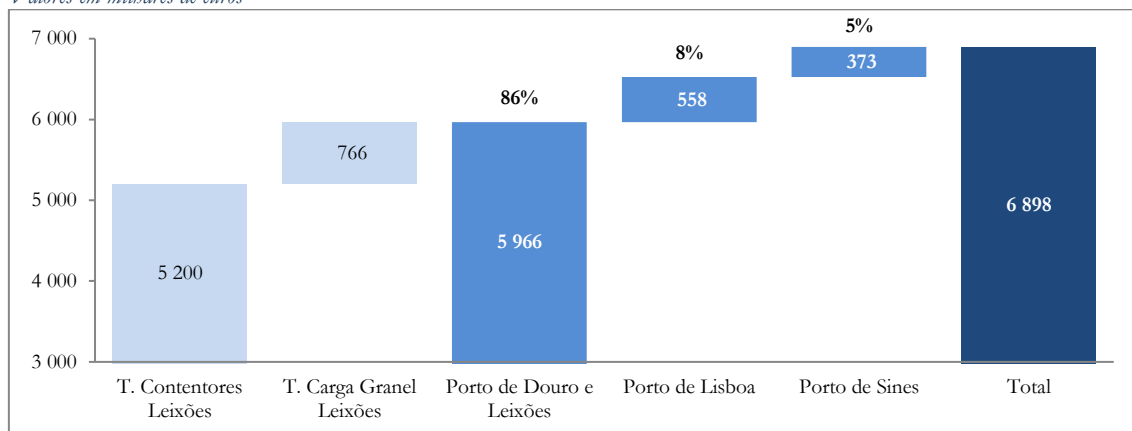
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Nota: O valor apresentado no 4.º trimestre de 2020 corresponde à previsão das Administrações Portuárias para o ano de 2020.

Em termos de peso relativo nas receitas totais, o Porto do Douro e Leixões reforçou, no trimestre em análise, a sua posição dominante em termos de contributo para o valor total das rendas do sector portuário, tendo sido responsável por cerca de 86% destas, seguindo-se, por esta ordem, o Porto de Sines e o Porto de Lisboa, com pesos relativos de 8% e 5%, respetivamente (*cf.* *Gráfico 13* seguinte).

Gráfico 13 – Distribuição do valor das rendas das concessões portuárias, por Administração Portuária, no 1.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

5. Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado

De acordo com o Relatório do OE2020, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2020, atingem o montante de 1 483 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (75%) e com as PPP da saúde (21%). Tal como referido anteriormente, o sector portuário, por envolver contratos em que o parceiro público são Administrações Portuárias¹⁴, não figura nas contas do Orçamento de Estado e, conseqüentemente, do Relatório do Orçamento de Estado, não sendo contemplado no presente capítulo.

No *Quadro 11* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2020, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2019.

¹⁴ Entidade não reclassificadas do Sector Empresarial do Estado.

Quadro 11 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

Sectores	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Rodoviário	1 041	1 114	1 144	1 053	849	755	364	345	248	170	71	123	164	85	47
encargos brutos	1 425	1 501	1 534	1 448	1 278	1 192	1 073	930	845	766	674	575	497	350	276
receitas	384	387	391	395	429	436	709	585	596	596	603	452	333	265	230
Ferroviário	49	54	55	55	56	58	25	9	9	9	9	9	9	9	0
Saúde	428	315	260	63	38	41	41	38	36	37	40	40	37	36	34
Aeroportuário	0	0	0	0	-10	-10	-10	-10	-11	-22	-23	-23	-24	-24	-37
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	10	10	10	10	11	22	23	23	24	24	37
Total	1 518	1 483	1 458	1 171	934	844	420	381	283	194	97	149	186	105	44

Sectores	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Rodoviário	33	-25	-41	-34	-29	8	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
encargos brutos	266	213	144	122	138	32	6	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	233	237	186	157	167	24	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferroviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	32	31	31	31	28	21	7	3	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	-37	-38	-39	-39	-53	-54	-55	-55	-56	-71	-72	-73	-74	-75	-76
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	37	38	39	39	53	54	55	55	56	71	72	73	74	75	76
Total	27	-31	-48	-42	-54	-25	-48	-52	-56	-71	-72	-73	-74	-75	-76

Sectores	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
Rodoviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferroviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	-76	-77	-77	-78	-155	-156	-156	-156	-156	-156	-156	-157	-157	-157
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	76	77	77	78	155	156	156	156	156	156	156	157	157	157
Total	-76	-77	-77	-78	-155	-156	-156	-156	-156	-156	-156	-157	-157	-157

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

Nota: Os valores de 2019 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2020, tal como inscritos no Relatório do OE2020. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

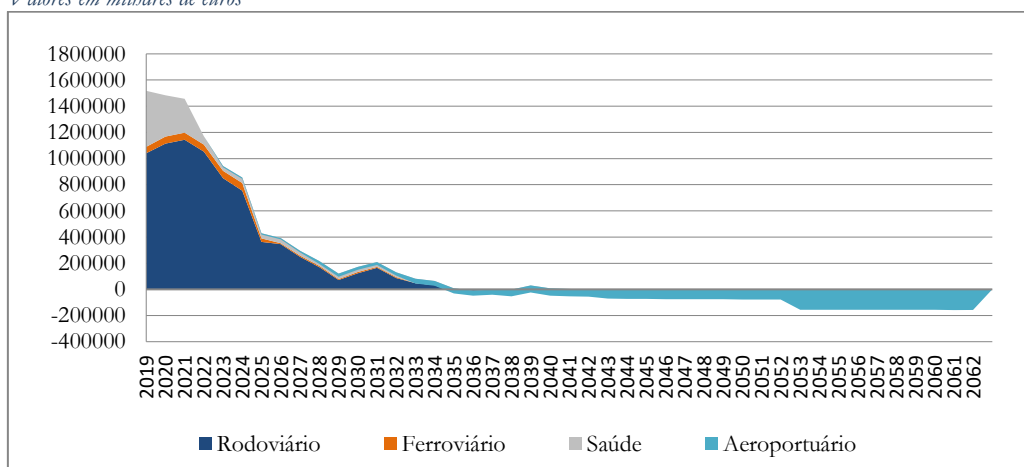
Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporavam, até ao Relatório do OE2019 e no caso das subconcessões, a expectativa de redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado. Salienta-se, porém, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer expectativas de ajustamentos de tarifas e encargos que não estivessem ainda válida e eficazmente contratualizados. Particularmente e atendendo (i) ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação relativa às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, (ii) à não conclusão do processo de

aprovação da proposta de alteração do contrato de subconcessão do Douro Interior e (iii), quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado, passou a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor nas mencionadas subconcessões.

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por sectores, apresenta-se no *Gráfico 14* seguinte.

Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhares de euros



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

Nota: Os valores de 2019 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2020, tal como inscritos no Relatório do OE2020. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

6. Anexo

Quadro 12 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

PPP Portuárias	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/ 1T2019
Porto de Douro e Leixões	2 756 751	36%	2 537 483	9%
Terminal de Contentores de Leixões	1 860 062	24%	1 713 713	9%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	896 689	12%	823 770	9%
Porto de Lisboa	201 578	3%	284 295	-29%
Terminal de Contentores de Alcântara	201 578	3%	284 295	-29%
Porto de Sines	4 705 853	61%	5 343 632	-12%
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 705 853	61%	5 343 632	-12%
TOTAL	7 664 182	100%	8 165 410	-6%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Quadro 13 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

PPP Portuárias	1T2020	Peso no Total (1T)	1T2019	Δ 1T2020/ 1T2019
Porto de Douro e Leixões	184 097	31%	169 118	9%
Terminal de Contentores de Leixões	184 097	31%	169 118	9%
Porto de Lisboa	19 886	3%	29 283	-32%
Terminal de Contentores de Alcântara	19 886	3%	29 283	-32%
Porto de Sines	380 587	65%	436 032	-13%
Terminal de Contentores de Sines XXI	380 587	65%	436 032	-13%
TOTAL	584 570	100%	634 433	-8%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Quadro 14 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por sector

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	861	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	980	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	591	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 996 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	593	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	643	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽⁵⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	255	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	701	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽⁵⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENI, S.A.	2001	30	339	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽⁵⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽⁵⁾	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	630	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	247	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	390	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	23	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67
Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	370	
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾		
Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	43	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 + 2 ⁽⁸⁾	39	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	33	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	85	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	24	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Portuário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Douro e Leixões					
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25	65	
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25	38	
Lisboa					
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	⁽⁹⁾	35	
Sines					
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30	259	

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2019, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.

- (2) A concessão termina no último dia do mês seguinte àquele em que se verificarem, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) pagamento integral dos contratos de financiamento; e b) volume de tráfego total acumulado de 2,25 milhões de veículos. Todavia, a concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos.
- (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
- (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
- (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).
- (6) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
- (7) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.
- (8) Foi celebrado, no terceiro trimestre de 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resulta a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorra primeiro. Foi ainda acautelada a prorrogação do contrato para o ano de 2021, que apenas ocorrerá mediante declaração do parceiro público e caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato em 1 de janeiro de 2021. Neste cenário, manter-se-á o atual contrato até à referida produção de efeitos do novo contrato, ou até 31 de dezembro de 2021, consoante o que ocorrer primeiro.
- (9) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Este diploma foi revogado pela Lei n.º 14/2010 de 23 de julho. No entanto, em 3 de março de 2014 foi proferido pelo Tribunal Constitucional o Acórdão n.º 202/2014, que julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho, em sede de fiscalização concreta da constitucionalidade. Encontra-se em curso o processo de renegociação desta concessão.