



Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre 2019

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	10
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	14
3. Factos relevantes.....	17
3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	17
3.2. Termo do prazo inicial do contrato de gestão do Hospital de Vila Franca de Xira, na parte referente à gestão clínica.....	17
3.3. Aditamento ao contrato do SIRESP.....	17
3.4. Resolução de litígios	18
3.4.1. Lusoponte	18
3.4.2. Ascendi Grande Porto, Autoestradas do Grande Porto, S.A.	19
3.4.3. AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.....	19
3.4.4. Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	19
3.4.5. Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	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	27
4.1.1.2.3. Encargos líquidos	30
4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	33
4.1.1.3.1. Nível de cobertura dos encargos	39
4.1.2. Sector Ferroviário	41
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros	41
4.1.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	42
4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	43
4.1.3. Sector Aeroportuário.....	46
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros	46
4.1.3.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	46
4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	46
4.1.4. Sector da Saúde	48
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros	48
4.1.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	49

4.1.4.3.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	55
4.1.5.	Sector da Segurança.....	62
4.1.5.1.	Tipologia dos fluxos financeiros.....	62
4.1.5.2.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	62
4.1.5.3.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	63
5.	Projeções de encargos globais.....	65
6.	Anexo.....	68

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 2.º trimestre de 2019 e no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	24
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	32
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector rodoviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	33
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	37
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º semestre de 2019	40
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	42
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector ferroviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	43
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	49
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	51
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde, no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	55
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector da saúde no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	58
Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	62
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do sector da segurança no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	63
Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	65
Quadro 18 – Identificação das PPP por sector	68

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019.....	13
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector.....	14
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector.....	14
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	16
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 2.º trimestre de 2014 e o 2.º trimestre de 2019.....	28
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 2.º trimestre de 2018 e o 2.º trimestre de 2019.....	31
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2019.....	31
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	38
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	45
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019.....	57
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1º semestre de 2019, por hospital.....	61
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019.....	63
Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	67

Siglas

1T2018	1.º trimestre de 2018
2019P	Previsão para 2019 inscrita no Relatório do Orçamento do Estado de 2019
2T2018	2.º trimestre de 2018
2T2018	2.º trimestre de 2019
AC2018	Acumulado 2018 (1.º semestre de 2018)
AC2019	Acumulado 2019 (1.º semestre de 2019)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
CTT	Correios de Portugal, S.A.
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
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 de 2019
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 2T2019/ 2T2018	Varição ocorrida entre o 2.º trimestre de 2018 e o 2.º trimestre de 2019
Δ AC2019/ AC2018	Varição ocorrida entre o 1.º semestre de 2018 e o 1.º semestre de 2019

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte da UTAP incorpora, com referência a 30 de junho de 2019, 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, por exemplo pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro (REF);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas, nomeadamente as que têm por base valores negativos no ano anterior, são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2019, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2019. 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;
- Os valores dos encargos plurianuais, por replicarem aqueles que se inscreveram no Relatório do OE2019, têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos

decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontrava em curso aquando da elaboração desse Relatório e, como tal, pressupunham a sua conclusão nos termos então previstos. Salienta-se, porém, 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 relativa às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, (ii) à ausência de definição da vontade do Governo quanto à aprovação da proposta de alteração do contrato da 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 2019 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 existentes¹. 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 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 setor 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

¹ 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).

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 2.º trimestre de 2019.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do sector público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço face ao período homólogo de 2018, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

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

- (i) A notificação à IP do acórdão do Tribunal de Contas (n.º 13/2019) que julgou improcedente o recurso que havia sido interposto pela IP da decisão de recusa de visto ao contrato de alteração ao contrato de subconcessão do Algarve Litoral; e
- (ii) A aprovação do relatório intercalar relativo ao contrato de gestão dos serviços clínicos do Hospital de Vila Franca de Xira, na parte em que a equipa de projeto concluiu não se encontrarem reunidos os requisitos para uma decisão de renovação do referido contrato de gestão pelo período de 10 anos, pela necessidade de se introduzirem alterações ao clausulado que extravasam os limites dos poderes de modificação contratual do referido Contrato.

Relativamente ao universo de PPP objeto de reporte da UTAP, manteve-se inalterado, face ao período trimestral anterior, tanto em cadeia, como homólogo, em 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança).

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (91% no final de 2018) e até mesmo de encargos líquidos (66% e 70% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 2.º trimestre de 2019 e no 1.º semestre de 2019, respetivamente).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 2.º trimestre de 2019 e no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019/2T2018
Rodoviário	358 727	262 860	66%	343 676	-24%
Ferroviário	9 592	17 023	4%	2 040	735%
Aeroportuário	0	0	0%	0	n.a.
Saúde	115 976	111 220	28%	127 445	-13%
Segurança	9 254	6 040	2%	12 699	-52%
TOTAL	493 549	397 143	100%	485 860	-18%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019/AC 2018	2019P	% Execução
Rodoviário	621 587	70%	725 319	-14%	1 179 590	53%
Ferroviário	26 615	3%	4 263	524%	54 255	49%
Aeroportuário	0	0%	0	0%	0	n.a.
Saúde	227 196	26%	224 971	1%	425 329	53%
Segurança	15 294	2%	22 666	-33%	32 835	47%
TOTAL	890 692	100%	977 220	-9%	1 692 010	53%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

No 2.º trimestre de 2019, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 397,1 milhões de euros, representando um decréscimo, de aproximadamente 88,7 milhões de euros (-18%), face ao valor do período homólogo de 2018, o qual é explicado pela redução registada ao nível dos encargos incorridos na generalidade dos sectores analisados, com exceção do sector ferroviário, cujos encargos apresentaram um incremento face ao 2.º trimestre de 2018.

No que diz respeito ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 262,9 milhões de euros, registaram um decréscimo de aproximadamente 80,8 milhões de euros face ao período homólogo anterior, explicado, em grande medida, (i) pelo pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral de menor montante, cerca de 4,7 milhões de euros, quando no trimestre homólogo anterior tinha sido pago o valor de 52,6 milhões de euros²,

² Decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013.

(ii) pela redução dos pagamentos efetuados à Beira Interior, decorrente da evolução contratualmente prevista, e (iii) pela redução do valor da regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço, devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, relativos ao 1º trimestre de 2019, não obstante a ocorrência de um conjunto de outros eventos, individualmente de menor relevância face aos acima assinalados e conjuntamente de reduzida expressão (*cf.* Ponto 4.1.1.2).

Os encargos com as parcerias do sector da saúde, por sua vez, ascenderam a 111,2 milhões de euros, representando uma redução, de cerca de 16,2 milhões de euros (-13%) face ao período homólogo anterior, justificado pelo decréscimo dos encargos incorridos, quer com as EG Estabelecimento, em cerca de 12,7 milhões de euros (-12%), quer com as EG Edifício, em aproximadamente 3,5 milhões de euros (-19%) (*cf.* ponto 4.1.4.2.).

No que respeita ao sector da segurança, a respetiva parceria apresentou uma redução dos encargos suportados pelo parceiro público em cerca de 6,7 milhões de euros (-52%) face ao período homólogo anterior, uma vez que foi liquidado um número de faturas inferior àquele que se registou nesse período, durante o qual foram liquidadas quatro faturas mensais. Importa referir que para a redução dos encargos contribuiu ainda a diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

Relativamente ao primeiro semestre de 2019, verifica-se que os encargos líquidos do sector público com as PPP ascenderam a cerca de 890,7 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 86,5 milhões de euros (-9%), face ao valor registado no período homólogo anterior, na sequência do decréscimo verificado nos sectores rodoviário e segurança.

No sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 621,6 milhões de euros, registaram uma redução de cerca de 103,7 milhões de euros (-14%) que resultou da conjugação do decréscimo verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 97,1 milhões de euros (-11%), com o aumento, de aproximadamente 6,6 milhões de euros (+4%), registado ao nível das receitas de portagem. Esta evolução é explicada, sobretudo, pelas razões que fundamentam a variação homóloga do 2.º trimestre.

Por sua vez, o acréscimo registado no sector da saúde, de cerca de 2,2 milhões de euros (+1%), face ao período homólogo de 2018, resulta, fundamentalmente, do aumento dos

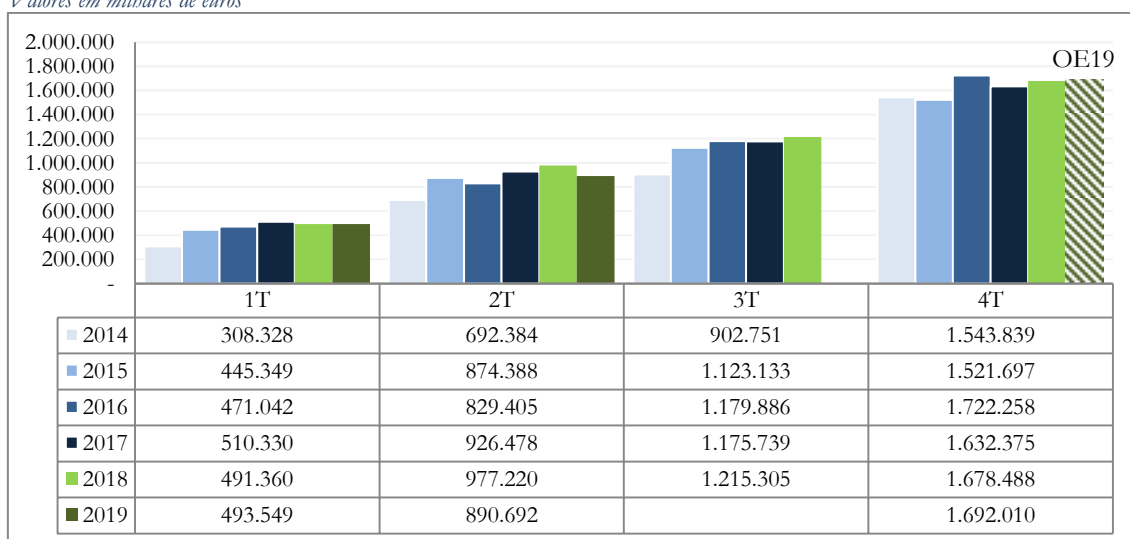
encargos com as EG Estabelecimento, no valor de cerca de 8,8 milhões de euros (+5%), o qual é parcialmente mitigado pela redução dos encargos com as EG Edifício, no montante de 6,6 milhões de euros (-21%) (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Por fim, o decréscimo dos encargos registado pela parceria do sector da segurança, de aproximadamente 15,3 milhões de euros (-33%), face ao período homólogo anterior, é essencialmente justificado pelo efeito da diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos (*cf.* ponto 4.1.5.3.).

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados ao longo do período compreendido entre 2014 e 2019, apresentando-se, ainda, o nível de encargos líquidos estimados para o ano de 2019 de acordo com as previsões do Relatório do OE2019.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



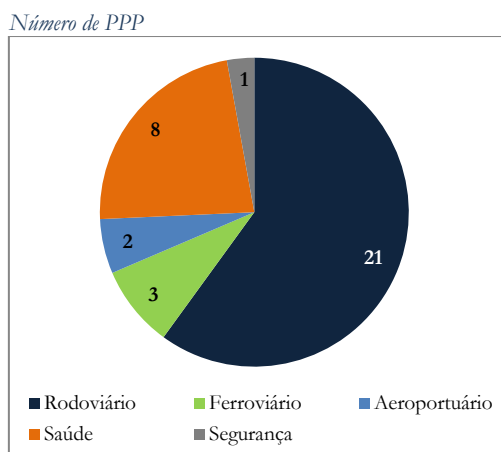
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

- Notas: (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.
 (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde aos valores previstos no Relatório do OE2019.

2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 30 de junho de 2019, incorpora 35 parcerias integradas nos sectores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 18*, em anexo ao presente boletim.

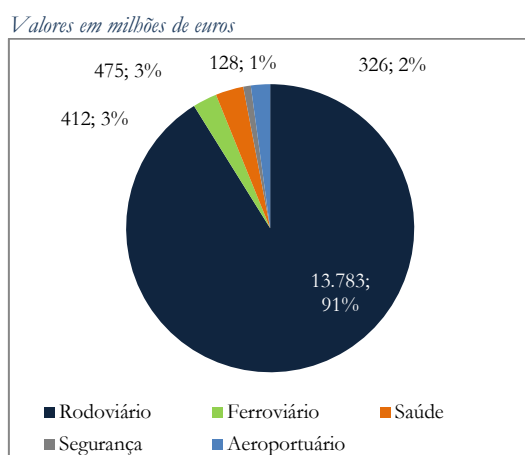
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector³



Fonte: UTAP.

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2018, da ordem dos 15 124 milhões de euros.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2018.

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).

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

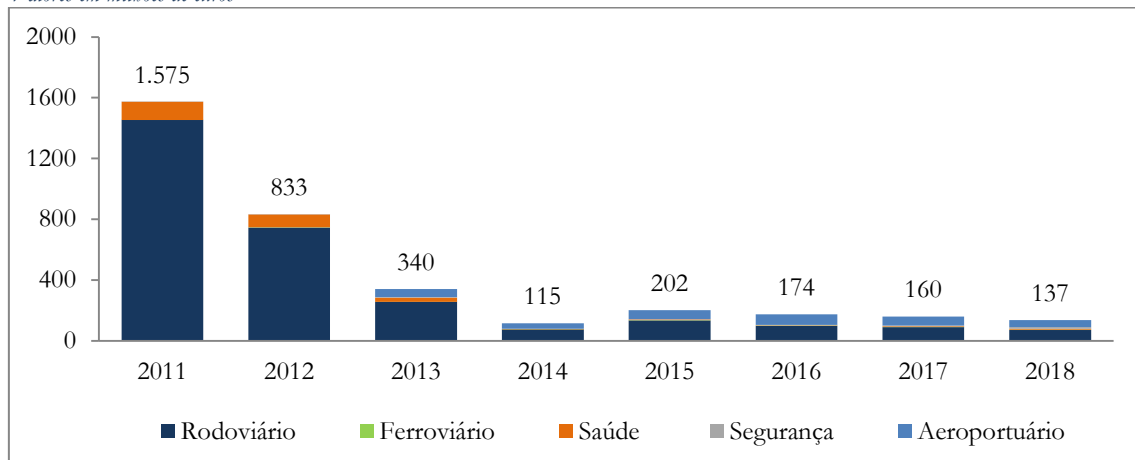
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 4* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

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

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

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

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No final do 2.º trimestre de 2019, a IP foi notificada do acórdão do Tribunal de Contas (n.º 13/2019) que julgou improcedente o recurso que havia sido interposto pela IP da decisão de recusa de visto ao contrato de alteração ao contrato de subconcessão do Algarve Litoral⁴. Ainda a terminar este trimestre e na sequência da notificação acima referida, a IP interpôs recurso desse acórdão para o Tribunal Constitucional, que foi objeto de despacho de admissão pelo Tribunal de Contas datado de 21 de junho de 2019.

3.2. Termo do prazo inicial do contrato de gestão do Hospital de Vila Franca de Xira, na parte referente à gestão clínica

Através do Despacho n.º 5481/2019, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Senhor Secretário de Estado da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 109, de 6 de junho de 2019, foi aprovado o relatório intercalar relativo ao contrato de gestão dos serviços clínicos do Hospital de Vila Franca de Xira, elaborado pela equipa de projeto constituída⁵ para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao termo do prazo inicial dos contratos de gestão do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Loures, na parte em que aquela concluiu não se encontrarem reunidos os requisitos para uma decisão de renovação do referido contrato de gestão pelo período de 10 anos, pela necessidade de se introduzirem alterações ao clausulado que extravasam os limites dos poderes de modificação contratual do referido contrato.

3.3. Aditamento ao contrato do SIRESP

Perante a necessidade de modificar e fortalecer o sistema, por forma a reduzir o risco de ocorrência de falhas do mesmo e, deste modo, melhor garantir a segurança da população e bens, em abril de 2018, foi celebrado um aditamento ao contrato SIRESP, do qual resultava

⁴ Decisão que se encontra disponível no sítio da *internet* do Tribunal de Contas em <https://www.tcontas.pt/pt/actos/acordaos/2019/1spl/ac013-2019-1spl.pdf>.

⁵ Através do Despacho n.º 8323/2018, de 16 de agosto, da Coordenadora da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 164, de 27 de agosto de 2018, tendo sido a composição da equipa de projeto entretanto alterada por determinação do Despacho n.º 2626/2019, de 21 de fevereiro, da Coordenadora da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 52, de 14 de março de 2019.

a realização de investimento adicional por parte da concessionária respeitante, no essencial, à implementação de um nível de redundância de transmissão da rede SIRESP e ao reforço da autonomia de energia elétrica nas estações base da referida rede.

Sucedeu que, em 3 de outubro de 2018, o visto prévio do Tribunal de Contas ao referido aditamento ao contrato foi recusado, tendo o Estado recorrido dessa decisão.

Em 3 de março de 2019, o Tribunal de Contas, através do Acórdão n.º 7/2019, decidiu negar provimento ao recurso interposto, confirmando a recusa de visto ao aditamento ao contrato SIRESP.

No dia 17 de junho de 2019, foi publicado o Decreto-Lei n.º 81-A/2019, que tem por objeto a reorganização institucional do SIRESP – Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal. Conforme previsto nesse diploma legal, no dia 1 de dezembro de 2019, foram transmitidas para o Estado as participações sociais dos atuais acionistas privados da sociedade SIRESP, mantendo-se, não obstante, o contrato SIRESP em vigor até à data contratualmente prevista para o seu termo.

De acordo com o n.º 6 do artigo 4.º desse Decreto-Lei n.º 81-A/2019, após a transmissão das ações para o Estado, ou seja, desde 1 de dezembro de 2019, o acompanhamento, execução, modificação e fiscalização desse contrato ficou dispensado do cumprimento do regime previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que aprova, entre o mais, as normas de intervenção do Estado e da UTAP no acompanhamento das parcerias público-privadas.

3.4. Resolução de litígios

3.4.1. Lusoponte

Relativamente ao litígio com origem no pedido de REF formulado pela concessionária com fundamento no pagamento das taxas SIEV, em que o tribunal arbitral proferiu acórdão, em outubro de 2018, julgando parcialmente procedente o pedido de restituição das quantias pagas pela Lusoponte, com fundamento em enriquecimento sem causa, e condenando o Estado no pagamento de aproximadamente 692 milhares de euros, este pediu a anulação parcial do acórdão arbitral em fevereiro de 2019, na parte respeitante à restituição das quantias pagas pela concessionária.

3.4.2. Ascendi Grande Porto, Autoestradas do Grande Porto, S.A.

No que diz respeito à ação de anulação do ato administrativo proferido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., em 10 de agosto de 2016, que declara um incumprimento e aplica à concessionária multa contratual no montante de 20.000 €, na sequência do colapso parcial da passagem hidráulica que restabelece a Ribeira do Leandro, foi proferido acórdão arbitral em fevereiro de 2019 anulando a decisão impugnada.

3.4.3. AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.

Em junho de 2019, a subconcessionária formulou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato de subconcessão, com fundamento na impossibilidade de construção da ER 377 cujo valor é, aproximadamente, de 110 milhões de euros. A AEBT deu ainda início a um processo arbitral, também em junho de 2019, no âmbito do qual peticiona à IP o pagamento da remuneração que considera devida e não paga, e que ascende a cerca de 35 milhões de euros⁶.

3.4.4. Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.

No âmbito do pedido apresentado pela entidade gestora do estabelecimento do Hospital de Braga, relacionado com a não renovação dos protocolos adicionais relativos ao financiamento de prestações de saúde no âmbito do VHI/SIDA e da esclerose múltipla para os anos de 2016 e subsequentes, que ascendia a cerca de 33 milhões de euros, o tribunal arbitral constituído para dirimir o litígio proferiu acórdão arbitral em janeiro de 2019, condenando o Estado na reposição do equilíbrio financeiro, devendo, para o efeito:

- i) Proceder ao pagamento à entidade gestora de um montante de cerca 4,56 milhões de euros, relativamente ao ano de 2016;

⁶ À data da publicação deste boletim foi já constituída uma comissão de negociação, através do Despacho n.º 7169/2019 da Coordenadora da UTAP, de 22 de julho (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 154, de 13 de agosto), cujo mandato abrange, entre outros aspetos, “a necessidade de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da ER-377-2, bem como a de dirimir outros temas pendentes que possam comprometer a boa execução do referido contrato de subconcessão reformado (como sejam a calendarização dos alargamentos, o acerto de pagamentos contratualmente devidos e o processo arbitral pendente intentado pela Subconcessionária)” – cfr. considerando i) do Despacho..

- ii)* Proceder ao pagamento à entidade gestora da quantia que, de boa fé, for definida pelas partes para os anos de 2017 e 2018, usando para esse efeito os critérios e pressupostos que permitiram ao tribunal apurar o valor devido em relação a 2016;
- iii)* Não sendo possível fixar o valor para algum dos anos ou para ambos no prazo definido pelo tribunal, proceder ao pagamento do valor estimado para esses anos, de aproximadamente 4,89 milhões de euros referentes a 2017 e 5,31 milhões de euros relativos a 2018, a título de compensação provisória, havendo lugar a acerto de contas com juros a favor da parte prejudicada quando o valor final for obtido, por comparação ao valor provisório;
- iv)* Proceder ao pagamento à entidade gestora da quantia que, de boa fé, for definida pelas partes para o ano de 2019, usando para esse efeito os critérios e pressupostos que permitiram ao tribunal apurar o valor devido em relação a 2016;
- v)* Não sendo possível fixar o valor para o ano de 2019 no prazo definido pelo tribunal, deverá proceder ao pagamento do valor estimado para esse ano, de aproximadamente 3,74 milhões de euros, a título de compensação provisória, havendo lugar a acerto de contas com juros a favor da parte prejudicada quando o valor final for obtido, por comparação ao valor provisório;
- vi)* Proceder ao pagamento à entidade gestora das quantias referidas, à taxa de 4% ao ano desde a data da citação para o processo arbitral.

Ainda relativamente ao Hospital de Braga, cumpre sublinhar o pedido de reposição do equilíbrio financeiro formulado pela Escala Braga em março de 2019, com fundamento na decisão da Administração Regional de Saúde do Norte, I.P. de deixar de suportar os custos com a dispensa de medicamentos para o tratamento dos doentes com Hepatite C, cujo valor estimado é de cerca de 1 milhão de euros.

3.4.5. Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.

Em fevereiro de 2019, a entidade gestora do estabelecimento do Hospital de Vila Franca apresentou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro relacionado com a cessação do financiamento dos medicamentos para o tratamento de doentes com Hepatite C, avaliado em aproximadamente 1 milhão de euros.

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 Português⁷ 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 vigor⁸, 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

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

⁸ 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 mesmo⁹ 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 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019/ 2T2018
Encargos brutos	439 735	351 863	100%	430 541	-18%
Pagamentos por Disponibilidade	404 368	317 503	90%	339 654	-7%
Concessões	248 671	180 097	51%	205 247	-12%
Subconcessões	155 697	137 406	39%	134 407	2%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 694	11 211	3%	10 161	10%
Pagamento por serviço⁽²⁾	20 708	17 530	5%	23 163	-24%
Compensações/REF's	4 965	5 619	2%	57 564	-90%
Lusoponte	3 991	0	0%	4 049	-100%
Outros ⁽³⁾	974	5 619	2%	53 515	-89%
Receitas	81 007	89 003	25%	86 866	2%
Concessões	73 701	80 655	23%	78 834	2%
Subconcessões	7 265	5 906	2%	7 920	-25%
Outros ⁽⁴⁾	41	2 442	1%	111	2099%
Encargos líquidos totais	358 727	262 860	75%	343 676	-24%
Taxa de cobertura	18%	25%		20%	
Concessões	27%	41%		35%	
Subconcessões	4%	4%		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) No 2.º trimestre de 2018, inclui o pagamento parcial de uma compensação à concessionária da Douro Litoral, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária.
 - (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 2.º trimestre de 2019, a cerca de 262,9 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 24% face ao período homólogo de 2018. Esta evolução é justificada pelo efeito combinado da redução verificada ao nível dos encargos brutos, de cerca de 18%, com o

⁹ 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.

aumento registado ao nível das receitas de portagem, de aproximadamente 2%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1. Encargos brutos

Durante o 2.º trimestre de 2019, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 351,9 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando um decréscimo de cerca de 78,7 milhões de euros (-18%) face ao período homólogo de 2018, o qual é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral, de menor montante, cerca de 4,7 milhões de euros, quando no trimestre homólogo anterior tinha sido pago o valor de 52,6 milhões de euros¹⁰, decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013 (-48M€);
- (ii) Redução, em cerca de 24,2 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (iii) Pela redução, face ao período homólogo, do valor da regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, relativos ao 1º trimestre de 2019, uma vez que esta regularização foi apenas parcial¹¹ (-23,7M€);
- (iv) Diminuição do pagamento por disponibilidade realizados às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte e do Norte Litoral, em cerca de 6,6 milhões de euros, resultante da aplicação das tarifas contratualmente previstas, as quais são de valor inferior às definidas para 2018;
- (v) Pela não verificação, no trimestre em apreço, do pagamento à concessionária da Lusoponte, uma vez que o mesmo foi efetuado em março de 2019, quando no

¹⁰ Do valor total da compensação, 51 660 milhares de euros respeitam a compensação por decréscimo de receita, 959 milhares de euros a devolução de tarifas TRIR e SIEV e os restantes 15 milhares de euros a juros de mora.

¹¹ O valor total pago no trimestre em apreço (47,9 milhões de euros), foi pago a título de regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço, devidos em fevereiro e em abril, não tendo sido assim efetuado a totalidade dos pagamentos devidos no trimestre em apreço, encontrando-se em dívida, o montante de cerca de 58,1 milhões de euros, a 30 de junho de 2019.

trimestre homólogo o pagamento periódico devido à referida concessionária foi efetuado em abril de 2018, nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012, relativo ao Desconto Utilizador Freqüente (-4M€); e

- (vi) Pela verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da concessionária do Beira Interior, no valor de 2,6 milhões de euros, relativo a um acerto referente aos anos de 2015 a 2017;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (vii) Pelo pagamento do montante devido¹², originado um acréscimo, de cerca de 15,9 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação relativos à disponibilidade e ao serviço efetuados às subconcessionárias do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo, relativos ao ano de 2018, sem paralelo no trimestre homólogo (uma vez que os mesmos foram pagos na sua totalidade no 1º trimestre de 2018);
- (viii) Pelo aumento, no trimestre em apreço, comparativamente com o trimestre homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade por via da aplicação de uma tarifa por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2018, tal como previsto contratualmente, nas concessões Norte, Costa da Prata e Beira Litoral e Alta (+6,7M€) e nas subconcessões Litoral Oeste, Baixo Tejo e Douro Interior (+4,9M€) o que se repercutiu, no 2.º trimestre de 2019, num aumento dos encargos de 11,5 milhões de euros, face ao período homólogo anterior;
- (ix) Pela não realização, no período em apreço, de deduções aos pagamentos efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, tal como no trimestre homólogo anterior (+3,3M€); e
- (x) Pelo aumento do pagamento relativo à remuneração pela cobrança de portagens efetuado às concessionárias Grande Porto, Norte Litoral, Costa da Prata, Algarve e Beira Litoral e Alta, face ao período homólogo anterior (+1,3M€).

¹² Note-se que, no 1º trimestre foram pagos 44,8 milhões de euros, sendo o valor devido de aproximadamente 60 milhões de euros, tendo assim no trimestre em apreço sido saldado o montante em dívida.

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019/ 2T2018
Concessão Algarve	21 919	13 450	4%	12 707	6%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	7%	52 821	-51%
Concessão Interior Norte	33 607	23 777	7%	25 820	-8%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	43 666	31 401	9%	30 750	2%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	0%	4 049	-100%
Concessão Grande Lisboa	12 418	7 389	2%	8 094	-9%
Concessão Oeste	41	35	0%	73	-53%
Concessão Costa de Prata	21 245	14 759	4%	13 560	9%
Concessão Grande Porto	31 665	21 632	6%	25 625	-16%
Concessão Norte Litoral	26 937	17 848	5%	13 550	32%
Concessão Norte	53 504	35 965	10%	33 231	8%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	1%	52 634	-91%
Concessão Litoral Centro	10	7	0%	11	-40%
Concessão Brisa	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 499	16 087	5%	19 334	-17%
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	8%	25 631	5%
Subconcessão Pinhal Interior	41 511	33 903	10%	38 647	-12%
Subconcessão Litoral Oeste	51 318	41 179	12%	39 291	5%
Subconcessão Baixo Tejo	25 845	23 907	7%	21 964	9%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	4%	12 702	2%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	34	33	0%	44	-26%
TOTAL	439 735	351 863	100%	430 541	-18%

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 2.º trimestre de 2019, o valor recebido pelo sector público ascendeu a aproximadamente 89 milhões de euros (*cf.* Gráfico 5 e Quadro 4 seguintes), representando um aumento de cerca de 2% relativamente ao período homólogo anterior.

A referida evolução decorre, essencialmente, (i) da evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, e (ii) da maior eficiência

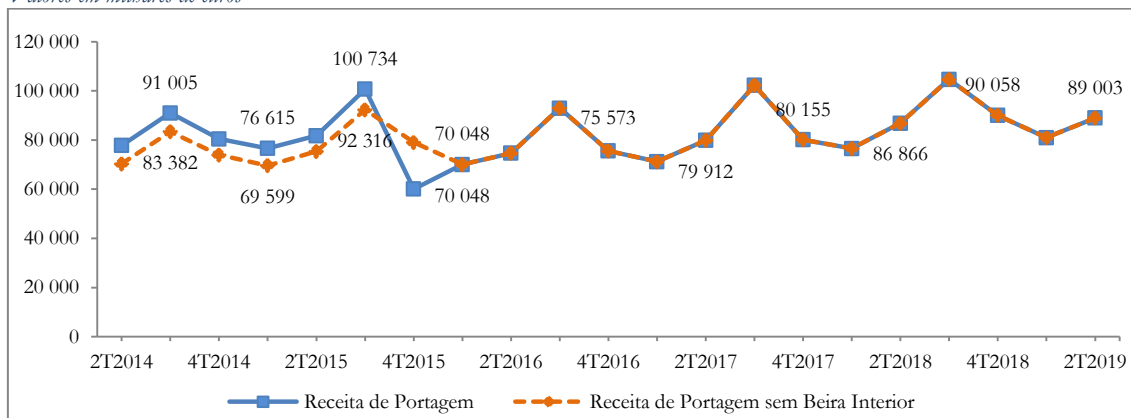
do sistema de cobrança de taxas de portagem, essencialmente no que respeita à cobrança a veículos de matrícula estrangeira com a dinamização da solução de pagamento *easytoll*.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um aumento das receitas, na ordem dos 10%, o qual poderá ser explicada pelo efeito da sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector e que tem vindo a ficar demonstrada 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 2.º trimestre de 2014 e o 2.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

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

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 2.º trimestre de 2019 com o período homólogo de 2018 e considerando o impacto da atualização tarifária na evolução de

receitas, assistiu-se a uma relativa manutenção do volume de tráfego. No *Quadro 4* seguinte apresenta-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2018.

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, do Norte Litoral, e do Algarve, que em conjunto representaram cerca de 78% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se *por um lado*, o crescimento registado nos recebimentos dos CTT relativos a títulos pré-pagos caducados, no montante 1,85 milhões de euros, o qual não tem paralelo no período homólogo, e *por outro lado* o crescimento registado na subconcessão do Pinhal Interior – decorrente do novo procedimento de entrega de receita de portagens (inerente ao contrato renegociado) – e do Litoral Oeste, bem como na concessão da Brisa, relativamente à qual, se verificou um fluxo financeiro a favor da concedente, o qual diz respeito aos fluxos que se encontravam pendentes relativos ao 3.º e ao 4.º trimestre de 2018, sem paralelo no período homólogo anterior, uma vez que o mesmo foi recebido no 1.º trimestre de 2018¹³.

Em sentido contrário salienta-se *(i)* que foi efetuada, no trimestre em análise, a partilha de receitas de portagem, relativos ao ano de 2018, no montante de 3,8 milhões de euros, às concessionárias Norte Litoral, Interior Norte e Algarve, sem paralelo no trimestre homólogo anterior, uma vez que as mesmas apenas foram pagas no 4.º trimestre de 2018, com referência ao ano de 2017; *(ii)* o não recebimento pela IP das receitas da subconcessão Baixo Tejo, no trimestre em apreço, por força da retenção contratual das mesmas pela subconcessionária como contrapartida do incumprimento da obrigação de pagamento da IP, encontrando-se assim retidos cerca de 2,8 milhões de euros, sem paralelo no 2.º trimestre de 2018; e *(iii)* o decréscimo verificado nas receitas da concessionária da Beira Litoral e Alta, a qual resulta da aplicação dos regimes de descontos previstos na Portaria n.º 328-A/2018¹⁴, de 19 de dezembro de 2018, totalizando uma redução de cerca de 1,7 milhões de euros no trimestre em apreço.

¹³ Em 2018, a quarta e última entrega trimestral de receita de portagens do ano de 2017, decorrente do disposto no respetivo contrato de concessão quanto à atualização tarifária anual, teve lugar no mês de março.

¹⁴ Publicado no Diário da República, 1.ª Série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2018

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019/ 2T2018
Concessão Algarve	7 777	8 076	9%	9 955	-19%
Concessão Beira Interior	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 482	4 497	5%	4 772	-6%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 169	11 502	13%	12 135	-5%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 015	4 222	5%	3 996	6%
Concessão Oeste	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 959	11 018	12%	10 800	2%
Concessão Grande Porto	9 421	10 141	11%	9 745	4%
Concessão Norte Litoral	9 610	9 281	10%	9 658	-4%
Concessão Norte	17 269	18 990	21%	17 773	7%
Concessão Douro Litoral	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	2 928	3%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	358	573	1%	707	-19%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 643	3 935	4%	3 737	5%
Subconcessão Litoral Oeste	906	1 398	2%	1 299	8%
Subconcessão Baixo Tejo	2 358	0	0%	2 177	-100%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	41	2 442	3%	111	2099%
TOTAL	81 007	89 003	100%	86 866	2%

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

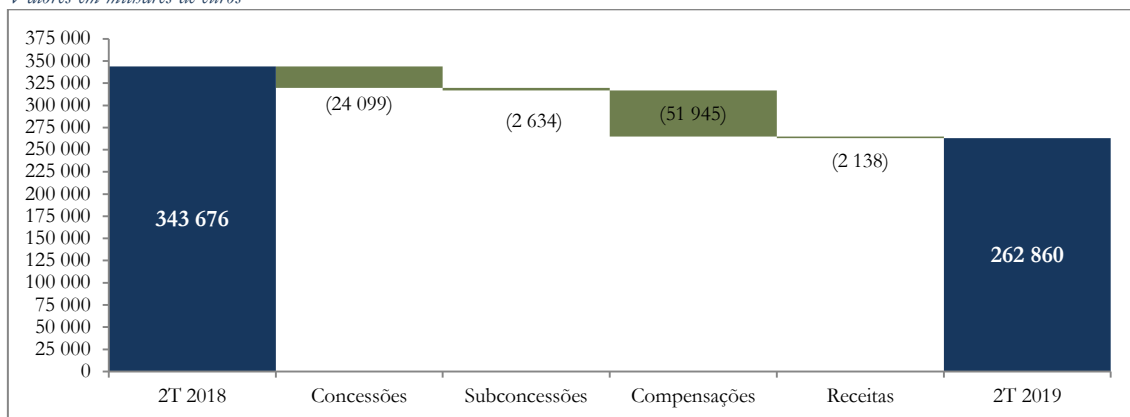
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.2.3. Encargos líquidos

Tal como referido anteriormente, no 2.º trimestre de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 262,9 milhões de euros, representando uma redução de aproximadamente 80,8 milhões de euros face ao período homólogo de 2018, resultante de um decréscimo dos encargos incorridos e, simultaneamente, de um aumento das receitas (*cfr. Gráfico 6 seguinte*).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 2.º trimestre de 2018 e o 2.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros

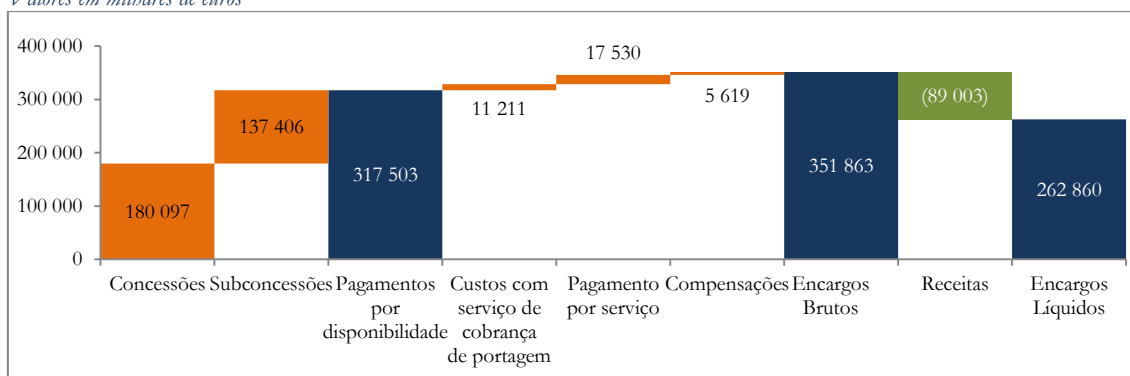


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 7 seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 2.º trimestre de 2019, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 90% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹⁵ e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

¹⁵ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões da Beira Interior, Interior Norte e Beira Litoral e Alta, e as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Douro Interior e do Baixo Tejo, as quais representaram, no conjunto, cerca de 185,8 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 71% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019 / 2T2018
Concessão Algarve	14 142	5 374	2%	2 752	95%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	10%	52 821	-51%
Concessão Interior Norte	29 125	19 279	7%	21 048	-8%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	32 497	19 899	8%	18 615	7%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	0%	4 049	-100%
Concessão Grande Lisboa	8 402	3 168	1%	4 098	-23%
Concessão Oeste	41	35	0%	73	-53%
Concessão Costa de Prata	11 286	3 741	1%	2 760	36%
Concessão Grande Porto	22 244	11 491	4%	15 881	-28%
Concessão Norte Litoral	17 327	8 567	3%	3 892	120%
Concessão Norte	36 235	16 975	6%	15 457	10%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	2%	52 634	-91%
Concessão Litoral Centro	10	7	0%	11	-40%
Concessão Brisa	0	-2 928	-1%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 141	15 514	6%	18 627	-17%
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	10%	25 631	5%
Subconcessão Pinhal Interior	37 868	29 968	11%	34 910	-14%
Subconcessão Litoral Oeste	50 412	39 782	15%	37 992	5%
Subconcessão Baixo Tejo	23 487	23 907	9%	19 787	21%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	5%	12 702	2%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	- 7	-2 409	-1%	- 67	-3519%
TOTAL	358 727	262 860	100%	343 676	-24%

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

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

4.1.1.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector rodoviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Encargos brutos	791 598	100%	888 727	-11%	1 518 053	52%
Pagamentos por Disponibilidade	721 872	91%	763 396	-5%		
Concessões	428 768	54%	470 589	-9%		
Subconcessões	293 104	37%	292 807	0%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	20 905	3%	21 708	-4%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	38 237	5%	45 073	-15%		
Compensações/REF's	10 584	1%	58 549	-82%		
Lusoponte	3 991	1%	4 049	-1%		
Outros ⁽³⁾	6 593	1%	54 500	-88%		
Receitas	170 011	21%	163 408	4%	338 463	50%
Concessões	154 356	19%	149 658	3%		
Subconcessões	13 171	2%	13 489	-2%		
Outros ⁽⁴⁾	2 483	0%	261	853%		
Encargos líquidos totais	621 587	79%	725 319	-14%	1 179 590	53%
Taxa de cobertura	21%		18%		22%	
Concessões	33%		29%			
Subconcessões	4%		5%			

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2019.

- Notas:
- (1) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).
 - (2) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 - (3) No 1.º semestre de 2018, inclui o pagamento parcial de uma compensação à concessionária da Douro Litoral, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária.
 - (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

No 1.º semestre de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam a 621,6 milhões de euros, representando uma redução (de 14%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado do efeito combinado do decréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 11%) com o incremento verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 4%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas, situou-se nos 21%, valor superior ao registado no período homólogo de 2018 (de 18%).

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

- (i) Pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral, de menor montante, cerca de 4,7 milhões de euros, quando no semestre homólogo anterior tinha sido pago o valor de 52,6 milhões de euros, decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013 (-48M€);
- (ii) Redução, em cerca de 36,3 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (iii) Pela regularização, no semestre em apreço, de parte dos pagamentos por disponibilidade e por serviço, devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, relativos ao 4º trimestre de 2018 e 1º trimestre de 2019¹⁶ (-34,8M€);
- (iv) Diminuição do pagamento por disponibilidade realizados às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte e do Norte Litoral, em cerca de 8,6 milhões de euros, resultante da aplicação das tarifas contratualmente previstas, as quais são de valor inferior às definidas para 2018;
- (v) Decréscimo, de cerca de 4 milhões de euros, do pagamento de reconciliação relativo à disponibilidade efetuado à concessionária da Interior Norte, relativo ao ano de 2018, comparativamente com o pagamento efetuado no 1.º semestre de 2018, referente ao ano de 2017;
- (vi) Pela não verificação no semestre em apreço dos pagamentos de reconciliação relativos à remuneração pela cobrança de portagens efetuados às concessionárias, ao contrário do verificado no período homólogo anterior (-3,4M€);
- (vii) Pela dedução, em cerca 3,1 milhões de euros, ao pagamento efetuado à subconcessionária do Baixo Tejo, por via da indisponibilidade;
- (viii) Pela verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da concessionária do Beira Interior, no valor de 2,6 milhões de euros, relativo a um acerto referente aos anos de 2015 a 2017; e

¹⁶ O valor total pago no semestre em apreço (68,8 milhões de euros), foi pago a título de regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço, devidos no 4º trimestre de 2018 (21,6 milhões de euros) e no 1.º trimestre (47,9 milhões de euros), não tendo assim sido efetuado a totalidade dos pagamentos devidos no semestre em apreço, encontrando-se em dívida, o montante de cerca de 58,1 milhões de euros, a 30 de junho de 2019.

- (ix) Pelas deduções, em cerca 5,7 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias da Grande Porto, Beira Litoral e Alta e Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior, cujos efeitos são parcialmente mitigados pela não realização, de deduções em cerca 3,3 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Algarve (-2,4M€).

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

- (i) Aumento, no semestre em apreço, comparativamente com o semestre homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade por via da aplicação de uma tarifa por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2018, tal como previsto contratualmente nas concessões Norte, Costa da Prata e Beira Litoral e Alta (+8,9M€) e nas subconcessões Litoral Oeste, Baixo Tejo e Douro Interior (+4,9M€) o que se repercutiu, no 1.º semestre de 2019, num aumento dos encargos de 13,8 milhões de euros;
- (ii) Pela não verificação, no período em análise, de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, no valor de 12,6 milhões de euros, relativo a ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela subconcedente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (iii) Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados, relativos à disponibilidade e ao serviço, às subconcessionárias do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo, relativos ao ano de 2018, comparativamente com o pagamento efetuado no 1.º semestre de 2018, referente ao ano de 2017 (+11,7M€);
- (iv) Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às concessionárias do Norte, Grande Lisboa, Beira Litoral e Alta, Norte Litoral e do Grande Porto (+5,1M€), relativo ao ano de 2018, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2017, devido ao facto de as tarifas contratuais (anuais) de 2018 terem sido superiores às de 2017;

- (v) Aumento do pagamento relativo à remuneração pela cobrança de portagens efetuado às concessionárias Grande Porto, Costa da Prata, Norte Litoral, Beira Litoral e Alta e Interior Norte, face ao período homólogo anterior (+3,5M€).

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, no 1.º semestre de 2019, a 170,0 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 4% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pela evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, pela maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira, e pela estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, no 1.º semestre de 2019, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Douro Interior e do Baixo Tejo e as concessões do Norte, da Beira Litoral e Alta e do Interior Norte, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 419 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 67% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Concessão Algarve	19 516	3%	18 776	4%	19 035	103%
Concessão Beira Interior	40 276	6%	79 213	-49%	85 766	47%
Concessão Interior Norte	48 404	8%	55 435	-13%	74 942	65%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	52 396	8%	52 874	-1%	103 043	51%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	1%	4 049	-1%	- 927	-430%
Concessão Grande Lisboa	11 570	2%	11 545	0%	21 594	54%
Concessão Oeste	76	0%	73	3%	165	46%
Concessão Costa de Prata	15 027	2%	16 235	-7%	33 441	45%
Concessão Grande Porto	33 735	5%	42 182	-20%	85 231	40%
Concessão Norte Litoral	25 894	4%	21 036	23%	45 816	57%
Concessão Norte	53 210	9%	49 857	7%	92 120	58%
Concessão Douro Litoral	4 649	1%	52 634	-91%	9 436	49%
Concessão Litoral Centro	17	0%	23	-29%	9 906	0%
Concessão Brisa	-2 928	0%	-2 820	-4%	-5 459	54%
Subconcessão Transmontana	26 655	4%	33 692	-21%	56 082	48%
Subconcessão Douro Interior	59 582	10%	58 440	2%	105 669	56%
Subconcessão Pinhal Interior	67 836	11%	81 151	-16%	136 741	50%
Subconcessão Litoral Oeste	90 194	15%	87 150	3%	145 942	62%
Subconcessão Baixo Tejo	47 394	8%	46 062	3%	81 448	58%
Subconcessão Baixo Alentejo	26 510	4%	17 897	48%	52 282	51%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	27 213	0%
Outros ⁽¹⁾	-2 417	0%	- 186	-1202%	104	-2331%
TOTAL	621 587	100%	725 319	-14%	1 179 590	53%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2019.

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

Conforme se pode constatar no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias foram, no 1.º semestre de 2019, inferiores aos registados no período homólogo de 2018, o que é essencialmente justificado, *por um lado*, pela verificação no trimestre em apreço do pagamento de menor montante relativo à concessionária do Douro Litoral e, *por outro lado*, pela redução dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior decorrente da evolução contratualmente prevista.

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 53% do total previsto no Relatório do

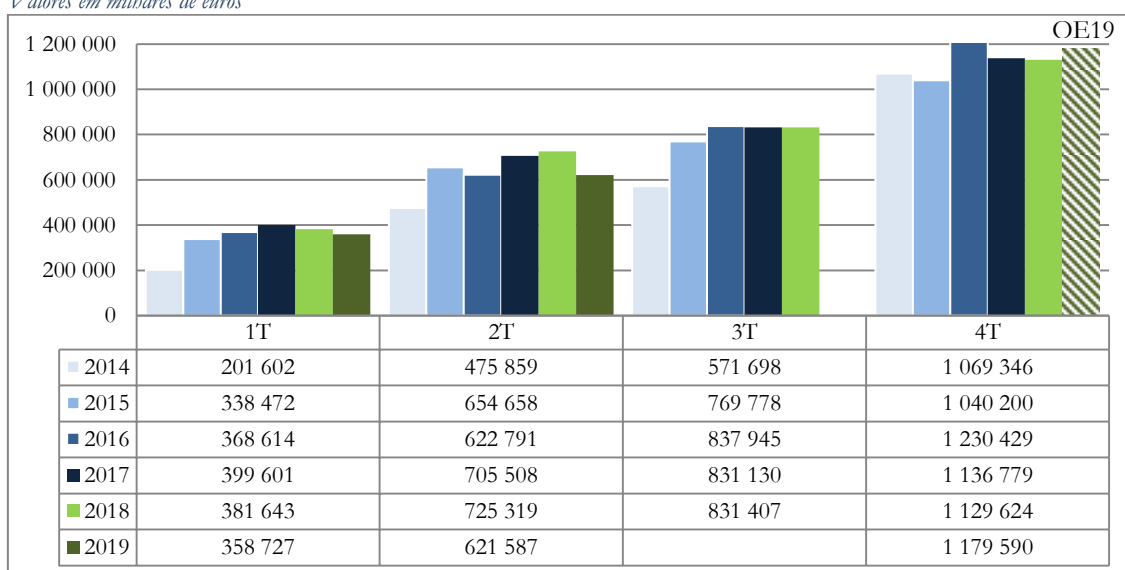
OE2019, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve e do Interior Norte e a subconcessão do Litoral Oeste, todas com uma execução superior a 60% dos encargos líquidos previstos para 2019. Em sentido contrário, destaca-se a concessão do Grande Porto, com um nível de execução de apenas 40%. Releva-se ainda a concessão da Lusoponte, cuja execução prevista para 2019 era de uma receita líquida de cerca de 900 mil euros, enquanto o nível de execução do 1.º semestre se cifra num encargo líquido de 4 milhões de euros. Note-se, a este respeito, que se encontra previsto contratualmente um fluxo financeiro a favor da IP, no montante de cerca de 4,98 milhões de euros, para o 3º trimestre de 2019.

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

- (i) Realização, no período em análise e nos termos contratuais, dos pagamentos de reconciliação relativos ao ano de 2018;
- (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) Sazonalidade que caracteriza a evolução do tráfego de algumas das parcerias rodoviárias.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2019.

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

(2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

4.1.1.3.1. *Nível de cobertura dos encargos*

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

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, no 1.º semestre de 2019, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 21%, valor superior ao registado no período homólogo de 2018 (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 do 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, do Algarve, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, do Norte, do Grande Porto e da Beira Litoral/Beira Alta todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%.

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

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos no 1.º semestre de 2019

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	35 368	15 852	19 516	45%
Concessão Beira Interior	40 276	0	40 276	0%
Concessão Interior Norte	57 384	8 979	48 404	16%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	75 066	22 671	52 396	30%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	3 991	0%
Concessão Grande Lisboa	19 807	8 237	11 570	42%
Concessão Oeste	76	0	76	0%
Concessão Costa de Prata	36 005	20 978	15 027	58%
Concessão Grande Porto	53 297	19 562	33 735	37%
Concessão Norte Litoral	44 785	18 891	25 894	42%
Concessão Norte	89 469	36 259	53 210	41%
Concessão Douro Litoral	4 649	0	4 649	0%
Concessão Litoral Centro	17	0	17	0%
Concessão Brisa	0	2 928	-2 928	n.a.
Subconcessão Transmontana	27 586	931	26 655	3%
Subconcessão Douro Interior	59 582	0	59 582	0%
Subconcessão Pinhal Interior	75 414	7 578	67 836	10%
Subconcessão Litoral Oeste	92 498	2 304	90 194	2%
Subconcessão Baixo Tejo	49 752	2 358	47 394	5%
Subconcessão Baixo Alentejo	26 510	0	26 510	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	67	2 483	-2 417	3724%
TOTAL	791 598	170 011	621 587	21%

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)¹⁷.

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

¹⁷ 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.

Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual¹⁸ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST e do Metro do Porto).

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.

No entanto, deverá ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido¹⁹.

4.1.2.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019 / 2T2018
Concessão do MST	2 200	2 048	12%	2 040	0%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	- 5	0%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	7 392	14 979	88%	0	n.a.
TOTAL	9 592	17 023	100%	2 040	735%

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

¹⁸ Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro.

¹⁹ O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano, a partir de 2012, inclusive (1 458 895,02€ em 2012 e 1 536 365,82€ em 2013, a preços dos respetivos anos, tendo os montantes a partir de então sido atualizados à taxa de inflação prevista no modelo financeiro, de 2%). À data de publicação deste boletim, o acordo de REF já havia iniciado a sua produção de efeitos, com a outorga, a 26 de dezembro de 2019, do aditamento ao contrato de concessão, mediante o qual o equilíbrio financeiro da concessão é repostado mediante a prorrogação do seu prazo pelo período adicional de quatro anos e nove meses, até 30 de setembro de 2024.

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 2.º trimestre de 2019, a cerca de 17,0 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, em virtude do início da realização dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018.

Tal como evidenciado no *Quadro 9* anterior, dos 17,0 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário no 2.º trimestre de 2019, 15,0 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre os meses de fevereiro e de maio de 2019 –, respeitando os restantes 2,0 milhões de euros à concessão do MST, em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente. A quase manutenção do valor dos encargos, face ao trimestre homólogo anterior, é explicada pelo efeito combinado da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista²⁰, com a ligeira aproximação do tráfego registado face ao limite mínimo da banda de tráfego de referência (apurado com referência ao 4.º trimestre de 2018)²¹.

4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector ferroviário no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2019	Peso no total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Concessão do MST	4 248	16%	4 263	0%	8 616	49%
Concessão Eixo Norte/Sul	- 5	0%	0	n.a.	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	22 371	84%	0	n.a.	45 640	49%
TOTAL	26 615	100%	4 263	524%	54 255	49%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

²⁰ De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

²¹ Os pagamentos realizados no 2.º trimestre de 2019 tiveram por base um tráfego real de 8 522 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 8 295 milhares de passageiros.km.

No 1.º semestre de 2019, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário, ascenderam a cerca de 26,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, em virtude do início da realização dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018.

Tal como evidenciado no Quadro 10 anterior, dos 26,6 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário no 1.º semestre de 2019, 22,4 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o mês de dezembro de 2018 e de maio de 2019 –, respeitando os restantes 4,2 milhões de euros à concessão do MST. A quase manutenção do valor dos encargos é explicada pelas razões já apresentadas para a evolução dos fluxos do 2.º trimestre²².

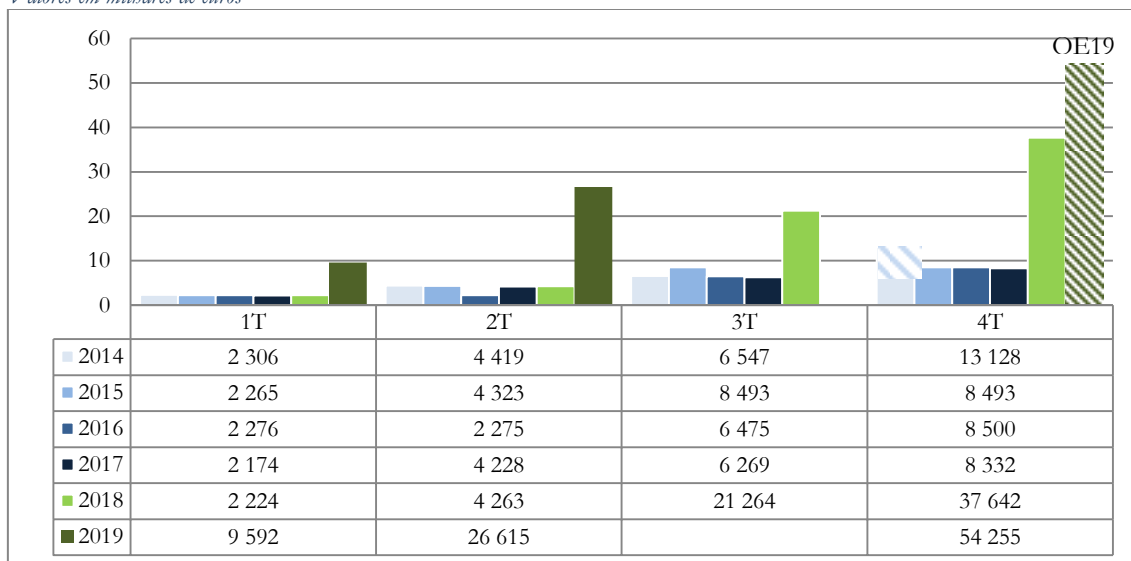
Através do Gráfico 9 seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, até ao 1.º semestre de 2019, diziam maioritariamente respeito à concessão do MST. Como se pode constatar, no 3.º trimestre de 2018, com o início dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário.

Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, 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 setor 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 setor público nesta concessão.

²² Os pagamentos realizados no 1.º semestre de 2019 tiveram por base um tráfego real de 15 954,3 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 15 264,9 milhares de passageiros.km.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados constantes do Relatório do OE2019.

Nota: A zona sombreada a azul, 4.º trimestre de 2014, corresponde ao pagamento de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão) (4,5 milhões de euros), devido à decisão de não adjudicação do contrato. A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

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 2.º trimestre de 2019, 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.

4.1.3.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Tal como mencionado anteriormente, os contratos de concessão da ANA não preveem, numa base recorrente, encargos para o parceiro público, sendo os fluxos financeiros

associados a estas parcerias relativos, essencialmente, a receitas, as quais, nos termos dos contratos atualmente em vigor, terão início apenas em 2023. Assim, não foi registado, no 1.º semestre de 2019, qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA.

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 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019 / 2T2018
Hospitais PPP - Estabelecimentos	105 256	96 880	87%	109 645	-12%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	89 315	89 180	80%	84 968	5%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	5 083	5%	18 741	-73%
Protocolos/outros ⁽³⁾	15 941	2 617	2%	5 937	-56%
Hospitais PPP - Edifícios	10 720	14 340	13%	17 800	-19%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	10 720	10 720	10%	14 216	-25%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	3 621	3%	3 584	1%
Encargos Totais	115 976	111 220	100%	127 445	-13%

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 2.º trimestre de 2019, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 111,2 milhões de euros, representando uma redução, de cerca de 13%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução é explicada pelo decréscimo dos encargos incorridos tanto com as EG Estabelecimento (de cerca de -12%), como com as EG Edifício (de aproximadamente -19%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, justifica-se, sobretudo, pelos seguintes fatores:

- (i) Pela não realização, no 2.º trimestre de 2019, de pagamentos de acerto à EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, relativamente aos pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2017, quando no 2.º trimestre de 2018 foram efetuados os pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2016 (-15,8M€);
- (ii) Realização, no trimestre em análise, do pagamento, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA

respeitantes ao trimestre em análise, enquanto que, no 2.º trimestre de 2018, foi efetuado o pagamento respeitante aos primeiros seis meses de 2018 (-2,4M€);

- (iii) Pelo menor montante dos pagamentos realizados, no 2.º trimestre de 2019, face ao período homólogo anterior, às EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais e de Braga relacionados com a regularização do valor dos duodécimos devidos no 1.º trimestre de 2018, na sequência da respetiva atualização em função da produção acordada para 2018 (dado que os acertos aos duodécimos relativos ao 1.º trimestre de 2018 foram pagos no 2.º trimestre de 2018) (-1,7M€); e
- (iv) Pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento efetuado no 2.º trimestre de 2018 às EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, de Loures e de Vila Franca de Xira, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,9M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (v) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, a cada uma das EG Estabelecimento, no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada para 2019 (+4,6M€);
- (vi) Pela realização, no 2.º trimestre de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento de acerto de reconciliação realizado no trimestre homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€); e
- (vii) Pela realização no trimestre em apreço, de um acerto de menor montante, entre a EG Estabelecimento do Hospital de Braga e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários, face ao verificado no período homólogo anterior (+1,0M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução (de 19%) registada deve-se, essencialmente, 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 1,1 milhões de euros.

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, 2% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 2.º trimestre de 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os efetuados no âmbito do protocolo celebrado

com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (+2,6M€). O referido protocolo não tem enquadramento direto no contrato de gestão e é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	Peso no Total (2T)	2T2018	Δ 2T2019/2T2018
H. Cascais	20 438	21 714	20%	29 729	-27%
EG Estabelecimento	17 884	18 229	16%	26 670	-32%
EG Edifício	2 554	3 485	3%	3 059	14%
H. Braga	53 992	41 090	37%	48 636	-16%
EG Estabelecimento	50 945	35 352	32%	39 571	-11%
EG Edifício	3 047	5 738	5%	9 065	-37%
H. Loures	24 737	24 768	22%	27 767	-11%
EG Estabelecimento	21 511	21 541	19%	24 566	-12%
EG Edifício	3 226	3 226	3%	3 201	1%
H. VFXira	16 809	23 649	21%	21 313	11%
EG Estabelecimento	14 917	21 757	20%	18 839	15%
EG Edifício	1 892	1 892	2%	2 475	-24%
TOTAL	115 976	111 220	100%	127 445	-13%
Estabelecimentos	105 256	96 880	87%	109 645	-12%
Edifícios	10 720	14 340	13%	17 800	-19%

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

O *Quadro 12* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 2.º trimestre de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram uma redução, de cerca de 8,0 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, resultante do decréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (-8,4M€), os quais foram parcialmente mitigados pelo incremento dos pagamentos efetuados à EG Edifício (+0,4M€).

Relativamente à EG Estabelecimento, o decréscimo do respetivo nível de encargos verificado no 2.º trimestre de 2019 é explicado, na sua quase totalidade, pelos seguintes fatores:

- (i) Pela não realização, no período em apreço, do pagamento de acerto, relativamente ao pagamento de reconciliação, quando no 2.º trimestre de 2018 foram efetuados os pagamentos de reconciliação: um relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade hospitalar de 2015 e outro respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 (-6,2M€);
- (ii) Realização, no trimestre em análise, do pagamento, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, dos duodécimos relativos ao protocolo VIH/SIDA respeitantes ao trimestre em análise, enquanto que, no 2.º trimestre de 2018, foi efetuado o pagamento respeitante aos primeiros seis meses de 2018 (-2,4M€);
- (iii) Pela não realização, no período em apreço, do pagamento de acerto aos duodécimos, tal como ocorreu no trimestre homólogo anterior, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018 (-0,9M€); e
- (iv) Pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,4M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+1,3M€).

No que concerne aos encargos incorridos com a EG Edifício, o aumento registado no 2.º trimestre de 2019 resulta, essencialmente da atualização nos termos do contrato de gestão (+0,4M€).

- No Hospital de Braga, verificou-se uma redução de, aproximadamente, 7,6 milhões de euros face ao valor registado no período homólogo de 2018, também resultante do decréscimo dos encargos incorridos quer com a EG Estabelecimento (-4,2M€) quer com a EG Edifício (-3,3M€).

O decréscimo dos encargos da EG Estabelecimento deve-se, fundamentalmente, aos seguintes fatores:

- (i) Pela não realização, no período em apreço, do pagamento de acerto, relativamente ao pagamento de reconciliação, quando no 2.º trimestre de 2018, foi efetuado um pagamento de reconciliação relativo à atividade hospitalar de 2016 (-5,7M€); e
- (ii) Pela não realização, no período em apreço, do pagamento de acerto aos duodécimos, tal como ocorreu no trimestre homólogo anterior, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018 (-0,8M€);

cujos efeitos foram parcialmente absorvidos:

- (iii) Pelo aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+1,4M€); e
- (iv) Pela realização no trimestre em apreço de um acerto de menor montante, entre a EG Estabelecimento e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários, face ao verificado no período homólogo anterior (+1,0M€).

A redução dos encargos com a EG Edifício, por sua vez, decorre, da diminuição da componente fixa do pagamento, tal como previsto contratualmente (-3,3M€).

- No Hospital de Loures e tal como nos anteriores, foi registado um decréscimo dos respetivos encargos, neste caso no valor de cerca de 3 milhões de euros, quando comparado com o 2.º trimestre de 2018, inerente exclusivamente à atividade da EG Estabelecimento e resultante, essencialmente, dos seguintes eventos:

- (i) Pela não realização, no período em apreço, do pagamento de acerto, relativamente ao pagamento de reconciliação, quando no 2.º trimestre de 2018, foi efetuado um pagamento de reconciliação relativo à atividade hospitalar de 2016 (-3,9M€); e
- (ii) Pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,3M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada, para 2019 (+1,1M€).

- No Hospital de Vila Franca de Xira, ao contrário dos anteriores, registou-se um acréscimo, de cerca de 2,3 milhões de euros, dos respetivos encargos globais face ao verificado no período homólogo de 2018. Para este aumento contribuiu a EG Estabelecimento (+2,9M€), apesar da redução dos encargos com a EG Edifício (-0,6M€), esta última permitida essencialmente pela diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, nos termos contratualmente previstos.

O aumento dos encargos com a EG Estabelecimento, por sua vez, resulta, na sua quase totalidade, dos seguintes fatores:

- (i) Pela realização, no 2.º trimestre de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento de acerto de reconciliação realizado no trimestre homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€); e
- (ii) Aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada, para 2019 (+0,8M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo pela não verificação, no trimestre em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,2M€).

4.1.4.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde, no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

PPP Saúde	AC 2019	Peso no total	AC 2018	Δ AC 2019 / AC 2018	2019P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	202 136	89%	193 336	5%	376 641	54%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	178 460	79%	167 017	7%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	5 083	2%	19 887	-74%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	18 593	8%	6 432	189%		
Hospitais PPP - Edifícios	25 060	11%	31 635	-21%	48 689	51%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	21 439	9%	28 051	-24%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	3 621	2%	3 584	1%		
Encargos Totais	227 196	100%	224 971	1%	425 329	53%

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 semestre de 2019, os encargos do sector público com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 227,2 milhões de euros, o que representou um acréscimo, de cerca de 1%, dos encargos incorridos face ao montante registado em igual período de 2018, resultado do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de +5%), o qual foi parcialmente mitigado pela redução dos encargos com as EG Edifício (de -21%).

Relativamente às EG Estabelecimento, o acréscimo dos encargos observado face ao período homólogo anterior, traduz, fundamentalmente:

- (i) Pelo pagamento, no 1.º trimestre de 2019, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018 (+13,5M€);
- (ii) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, a cada uma das EG Estabelecimento, no semestre em apreço, face ao período homólogo anterior, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada, para 2019 (+9,3M€);

- (iii) Pela realização, no 1.º semestre de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento de acerto de reconciliação realizado no trimestre homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€);
- (iv) Pelo maior pagamento, no período em apreço, face ao 1.º semestre de 2018, à EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€); e
- (v) Pela realização no semestre em apreço, de um acerto de menor montante, entre a EG Estabelecimento do Hospital de Braga e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários, tal como se verificou no período homólogo de 2018 (+1,0M€);
cujos efeitos foram parcialmente absorvidos:
- (vi) Pela não realização, no 1.º semestre de 2019, de pagamentos de acerto à EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, relativamente aos pagamentos de reconciliação, quando no 2.º semestre de 2018 foram efetuados os pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2016 (-17 M€);
- (vii) Pela não verificação, no período em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º semestre de 2018, à EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, de Loures e de Vila Franca de Xira, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,9M€): e
- (viii) Pela não verificação, no semestre em análise, do pagamento, efetuado, no 1.º semestre de 2018, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (-0,4M€).

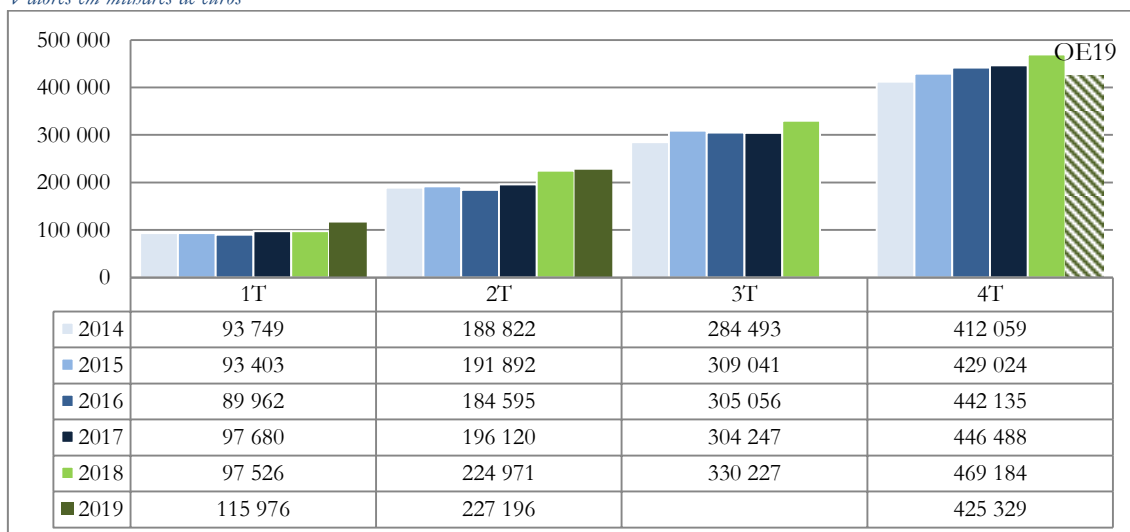
No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução (de 21%) registada deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício dos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira, no montante de cerca de 1,1 milhões de euros e 131 milhares de euros mensais, respetivamente (-7,4M€), cujo efeito é em parte mitigado pelo incremento dos encargos com a EG Edifício do Hospital de Cascais devido ao aumento dos pagamentos nos termos contratualmente previstos (+0,7M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 8% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 1.º semestre de 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, destacando-se os já referidos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, no valor de 13,5 milhões de euros, e os pagamentos realizados, também à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (0,4M€).

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

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

Através da análise do *Gráfico 10* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pela tendência de aumento da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento.

Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector da saúde no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC2019	Peso no total	AC2018	Δ AC2019 / AC2018	2019P	% Execução
H. Cascais	42 152	19%	45 225	-7%	96 365	44%
EG Estabelecimento	36 113	16%	39 973	-10%	85 237	42%
EG Edifício	6 039	3%	5 252	15%	11 129	54%
H. Braga	95 082	42%	90 857	5%	133 394	71%
EG Estabelecimento	86 297	38%	75 446	14%	118 424	73%
EG Edifício	8 785	4%	15 411	-43%	14 971	59%
H. Loures	49 505	22%	51 329	-4%	114 337	43%
EG Estabelecimento	43 052	19%	44 926	-4%	100 234	43%
EG Edifício	6 453	3%	6 403	1%	14 103	46%
H. VFXira	40 457	18%	37 560	8%	81 233	50%
EG Estabelecimento	36 674	16%	32 991	11%	72 747	50%
EG Edifício	3 783	2%	4 569	-17%	8 486	45%
TOTAL	227 196	100%	224 971	1%	425 329	53%
Estabelecimentos	202 136	89%	193 336	5%	376 641	54%
Edifícios	25 060	11%	31 635	-21%	48 689	51%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º semestre de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, constatando-se ter existido um aumento ligeiro encargos, por via do aumento nível das EG Estabelecimento, o qual é por sua vez praticamente mitigado pelo decréscimo verificado ao nível das EG Edifício, justificado de seguida:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram, no 1.º semestre de 2019, um decréscimo, de cerca de 3,1 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, refletindo o decréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (-3,9M€), cujo efeito é parcialmente mitigado pelo incremento à EG Edifício (+0,8M€).

Relativamente à EG Estabelecimento, o decréscimo do respetivo nível de encargos é explicado na sua quase totalidade pelos seguintes fatores:

- (i) Pela não realização, no período em apreço, de dois pagamentos de acerto, um relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade hospitalar de 2015 e outro respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 (-6,2M€); e
- (ii) Pela não verificação, no semestre em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,4M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+2,6M€).

No que concerne aos encargos incorridos com a EG Edifício, o aumento registado no 1.º semestre de 2019, face ao período homólogo de 2018, resulta, essencialmente da atualização nos termos do contrato de gestão (+0,8M€).

- No Hospital de Braga, o incremento registado ao nível dos encargos face ao período homólogo anterior ascendeu a aproximadamente 4,2 milhões de euros, também resultante do efeito conjugado do aumento dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (+10,9M€), com a redução dos encargos incorridos com a EG Edifício (-6,6M€).

O aumento dos encargos da EG Estabelecimento deve-se, fundamentalmente, aos seguintes fatores:

- (i) Pagamento, de cerca de 13,5 milhões de euros, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018;
- (ii) Aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+2,7M€);
- (iii) Pelo maior pagamento, no período em apreço, face ao 1.º semestre de 2018, à EG Estabelecimento, de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€); e
- (iv) Pela realização no semestre em apreço, de um acerto de menor montante, entre a EG Estabelecimento e a entidade pública contratante, a favor

desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários face ao verificado no período homólogo de 2018 (+1,0M€); cujos efeitos foram parcialmente absorvidos:

- (v) Pela não realização, no semestre em apreço, de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 tal como verificado no semestre homólogo (-6,9M€); e
- (vi) Pela não verificação, no semestre em análise, do pagamento, efetuado, no 1.º trimestre de 2018, à EG Estabelecimento, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (-0,4M€).

O decréscimo dos encargos com a EG Edifício, por sua vez, decorre, na sua quase totalidade, da diminuição da componente fixa do pagamento, tal como previsto contratualmente (-6,6M€).

- No Hospital de Loures, a redução dos respetivos encargos ascendeu a cerca de 1,8 milhões de euros, resultante do decréscimo dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento, em resultado, fundamentalmente:

- (i) Da não realização, no 1.º semestre de 2019, de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, tal como se verificou no período homólogo anterior (-3,9M€); e
- (ii) Pela não verificação, no período em análise, do pagamento, efetuado no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C, tal como se verificou no 2.º trimestre de 2018 (-0,3M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, no período em análise, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+2,2M€).

- No Hospital de Vila Franca de Xira, pelo contrário, registou-se um acréscimo de encargos no 1.º semestre de 2019, face ao período homólogo anterior (+2,9M€), devido ao aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (+3,7M€). Esse aumento foi, ainda assim, parcialmente compensado pela redução dos encargos com a EG Edifício (-0,8M€), esta última permitida pela diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, nos termos contratualmente previstos.

O aumento dos encargos com a EG Estabelecimento, por sua vez, resulta, na sua quase totalidade, dos seguintes fatores:

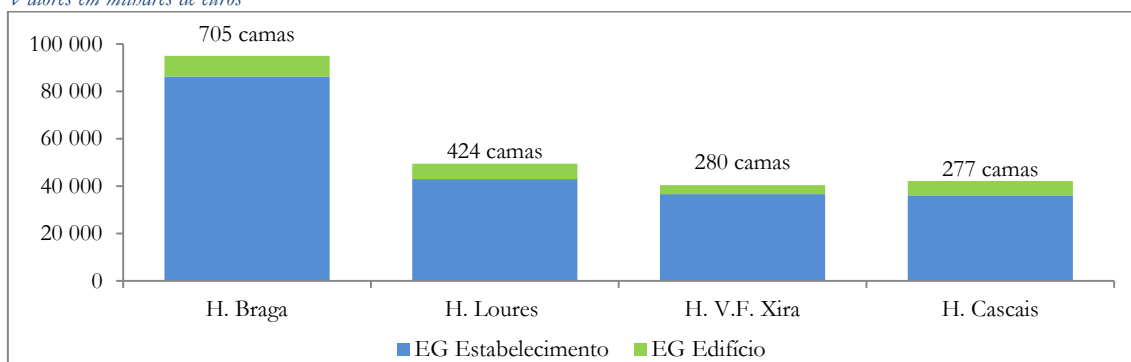
- (i) Pela realização, no 2.º trimestre de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento de acerto de reconciliação realizado no trimestre homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€); e
- (ii) Aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada, para 2019 (+1,7M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela não verificação, no semestre em análise, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,2M€).

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 42% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se o Hospital de Loures, com um peso relativo de 22%, e os Hospitais de Cascais e de Vila Franca de Xira, com pesos relativos de 19% e de 18%, respetivamente (*cf.* *Quadro 14* anterior e *Gráfico 11* seguinte). Conforme se pode observar no gráfico seguinte, a distribuição dos encargos está significativamente alinhada com a distribuição do n.º de camas entre os quatro hospitais.

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1º semestre de 2019, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5. Sector da Segurança

4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 2.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2019	2T2019	2T2018	Δ 2T2019/ 2T2018
Concessão SIRESP	9 254	6 040	12 699	-52%

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

No 2.º trimestre de 2019, os encargos globais do sector público com o SIRESP ascenderam a cerca de 6,7 milhões de euros, representando uma redução de, aproximadamente, 52% face ao período homólogo anterior.

Esta evolução é explicada, maioritariamente, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, na medida em que no 2.º trimestre de 2019 foi liquidado um número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora (respeitantes aos serviços prestados entre abril e junho de 2019) inferior àquele que se registou no 2.º trimestre de 2018 (período em que foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre fevereiro e maio de 2018). Importa ainda referir que para a redução dos encargos contribui igualmente a diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

4.1.5.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do sector da segurança no 1.º semestre de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC2019	AC2018	Δ AC2019/ AC2018	2019P	% Execução
Concessão SIRESP	15 294	22 666	-33%	32 835	47%

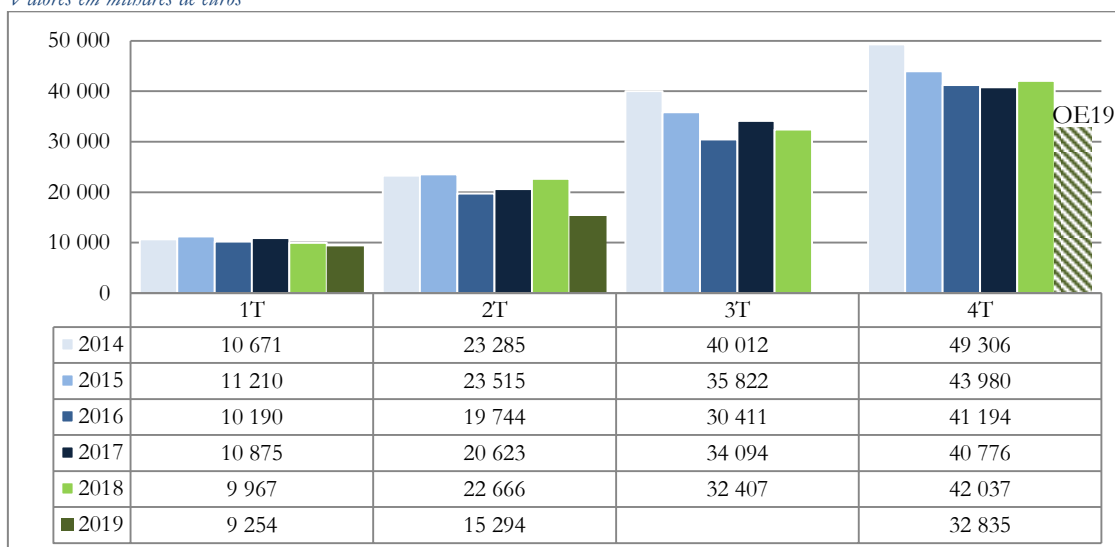
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

No 1.º semestre de 2019, os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam a cerca de 15,3 milhões de euros, representando um decréscimo de, aproximadamente, 33% face ao período homólogo anterior, o qual é justificado pelo efeito decorrente da diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

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

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2019.

- Nota:
- (1) Em 2018, foram pagos 42,0 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 3% face ao ano anterior, o qual é justificado pelo facto de em 2018 ter sido liquidado um maior número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora (respeitantes aos serviços prestados entre novembro de 2017 e novembro de 2018) do que em 2017 (ano em que foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre novembro de 2016 e outubro de 2017).
 - (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

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

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2019, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2019, atingem o montante de 1692 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (70%) e com as PPP da saúde (25%).

No *Quadro 17* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2019, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2018.

De notar que, comparativamente com o previsto para exercícios anteriores, o universo considerado para efeitos do Relatório do OE2019 incorpora 3 parcerias adicionais: (i) os Contratos de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e (ii) o Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

Sectores	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviário	1 130	1 180	1 097	1 081	1 055	852	794	653	493	412	336	239	281	316	209
encargos brutos	1 488	1 518	1 444	1 435	1 446	1 275	1 223	1 089	963	872	804	714	623	537	365
receitas	358	338	347	354	391	423	430	437	470	460	468	475	341	221	156
Ferroviário	38	54	54	54	55	55	55	28	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	469	425	302	178	55	38	41	41	38	36	37	40	40	37	35
Segurança	42	33	31	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	0	0	0	0	0	-9	-9	-9	-9	-10	-20	-20	-21	-21	-22
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	0	9	9	9	9	10	20	20	21	21	22
Total	1 678	1 692	1 485	1 332	1 165	936	880	712	530	447	362	267	310	341	232

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Rodoviário	161	145	80	90	88	93	14	4	0	0	0	0	0	0	0
encargos brutos	293	281	220	178	162	168	43	10	0	0	0	0	0	0	0
receitas	132	136	140	88	74	75	29	6	0	0	0	0	0	0	0
Ferroviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	34	32	31	31	31	28	21	7	3	0	0	0	0	0	0
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	-33	-33	-34	-34	-35	-47	-48	-48	-49	-50	-63	-64	-65	-66	-67
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	33	33	34	34	35	47	48	48	49	50	63	64	65	66	67
Total	162	144	78	87	84	74	-12	-37	-46	-50	-63	-64	-65	-66	-67

Sectores	2048	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	0
encargos brutos	0	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	0
Ferroviário	0	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	0
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	- 68	- 69	- 71	- 72	- 72	- 147	- 149	- 151	- 153	- 155	- 157	- 159	- 161	- 163	- 165
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	68	69	71	72	72	147	149	151	153	155	157	159	161	163	165
Total	- 68	- 69	- 71	- 72	- 72	- 147	- 149	- 151	- 153	- 155	- 157	- 159	- 161	- 163	- 165

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

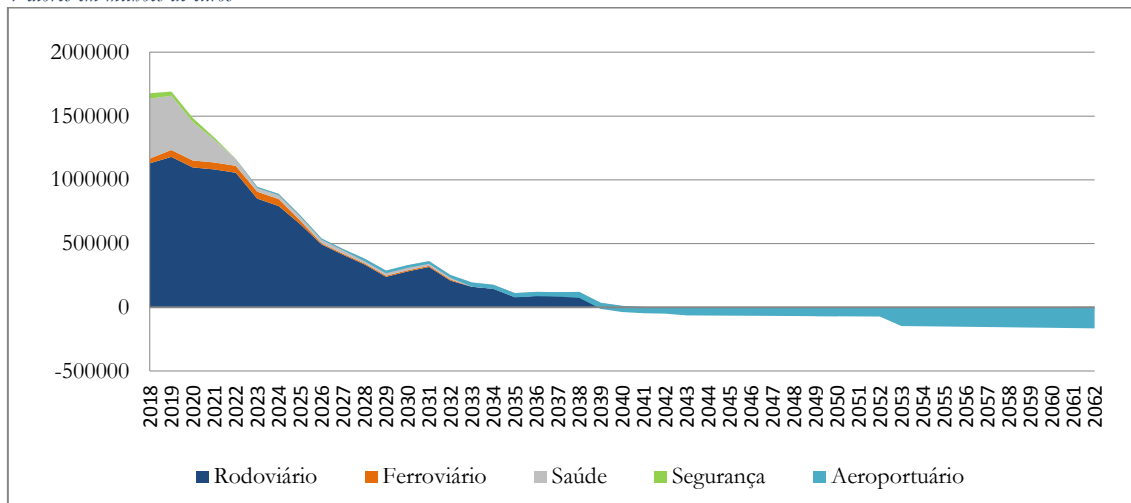
Nota: Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam, no caso das subconcessões, a redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado. Salienda-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 ausência de definição da vontade do Governo quanto à 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 13* seguinte.

Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

Nota: Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

6. Anexo

Quadro 18 – Identificação das PPP 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⁾	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	588	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 930 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	592	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	640	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	699	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	338	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	621	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	244	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	389	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	22	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67

Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	326
	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	41	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 2 ⁽⁸⁾	38	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	32	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	22	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Segurança	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Estações base instaladas
SIRESP	SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	128	546

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2018, 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.