



Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre 2020

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros.....	4
Índice de Gráficos	5
Siglas.....	6
Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	10
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	16
3. Factos relevantes.....	20
3.1 Pandemia da doença Covid-19	20
3.2 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Loures.....	21
3.3 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais.....	21
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	23
4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros	23
4.1.1 Setor Rodoviário.....	23
4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	23
4.1.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	26
4.1.1.2.1 Encargos brutos.....	27
4.1.1.2.2 Receitas	29
4.1.1.2.3 Encargos líquidos	32
4.1.1.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	35
4.1.1.3.1 Nível de cobertura dos encargos	41
4.1.2 Setor Ferroviário.....	44
4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	44
4.1.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	46
4.1.2.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	47
4.1.3 Setor Aeroportuário	49
4.1.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	49
4.1.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	49
4.1.3.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	50
4.1.4 Setor da Saúde.....	51
4.1.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	51
4.1.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	52

4.1.4.3	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	55
4.1.5	Setor Portuário	61
4.1.5.1	Tipologia dos fluxos financeiros	61
4.1.5.2	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	62
4.1.5.3	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	65
5.	Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado	68
6.	Anexo	71

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 2.º trimestre de 2020 e primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	26
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	28
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	31
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	34
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	35
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	39
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos no primeiro semestre de 2020.....	43
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	46
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	47
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	52
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	54
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	55
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	58
Quadro 15 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 2.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	62
Quadro 16 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 1.º semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução.....	65
Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP.....	69
Quadro 18 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	71
Quadro 19 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga.....	71
Quadro 20 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor.....	72

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2015 e 2020	15
Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor	17
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor.....	17
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por setores.....	19
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 2.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2020.....	30
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 2.º trimestre de 2019 e o 2.º trimestre de 2020	32
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2020	33
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2015 e 2020.....	41
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020	48
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020.....	57
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde no primeiro semestre de 2020, por hospital	60
Gráfico 12 – Evolução das receitas acumulados por trimestre no setor portuário, no período de 2015 a 2020	67
Gráfico 13 – Distribuição do valor das rendas das concessões portuárias, por Administração Portuária, no 1.º semestre de 2020	67
Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	70

Siglas

1T2020	1.º trimestre de 2020
2T2019	2.º trimestre de 2019
2T2020	2.º trimestre de 2020
2020P	Previsão para 2020 inscrita no Relatório do OE2020
AC2019	Acumulado 2019 (no ano de 2019)
AC2020	Acumulado 2020 (no ano de 2020)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EPC	Entidade Pública Contratante
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
OE2020	Orçamento do Estado para 2020
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
TMDA	Tráfego médio diário anual
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 2T2020/ 2T2019	Varição ocorrida entre o 2.º trimestre de 2019 e o 2.º trimestre de 2020
Δ AC2020/ AC2019	Varição ocorrida entre o ano de 2019 e o ano de 2020

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte pela UTAP através do presente boletim incorpora, com referência a 30 de junho de 2020, 38 parcerias inseridas em cinco setores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e portuário), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, incluindo pagamentos relativos a processos de REF;
- O valor das receitas de portagem, apresentado no setor rodoviário, corresponde à soma dos fluxos financeiros recebidos no mês de referência, ocorrendo estes com uma periodicidade semanal;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto. Para as variações homólogas em que um dos valores é zero, não são apuradas taxas de crescimento;
- Os valores apresentados nos Quadros, inclusive os percentuais, encontram-se arredondados à unidade, pelo que nem sempre a soma das parcelas, iguala o valor total;

- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2020, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2020. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos, não obstante as análises de coerência interanual e de âmbito setorial e contratual, realizadas pela UTAP aos dados disponibilizados por essas entidades;
- O setor portuário, por envolver contratos em que os parceiros públicos são Administrações Portuárias¹, não integra o Setor Institucional das Administrações Públicas, nos termos do código do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais. Desta forma, estas parcerias não são incorporadas no processo de consolidação orçamental, razão pela qual não foram consideradas no Relatório do Orçamento de Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos contratos reportados correspondem às previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias.
- Os valores dos encargos plurianuais, por replicarem aqueles que se inscreveram no Relatório do OE2020, deixaram de ter implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontrava em curso aquando da elaboração de Relatórios de Orçamentos de Estado de anos anteriores, pressupondo, como tal, a sua conclusão nos termos então previstos, nomeadamente no que se refere (i) ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação constituída pelo Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da UTAP (com impactos relativamente, entre outras, às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste), (ii) à não conclusão do processo de aprovação da proposta de alteração do contrato de subconcessão do Douro Interior e (iii), quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado. Passou, portanto, a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor; e
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2020 e 2062, ao longo do qual se distribuirão os

¹ Entidades não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

encargos líquidos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes². A data de termo dos referidos compromissos contratuais não significará, porém, o fim de vida útil das infraestruturas associadas aos contratos em vigor – algo, aliás, comprovado pelas obrigações de reversão, no termo dos contratos, dos ativos fixos de titularidade 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 setor da saúde será, porventura, paradigmático, uma vez que os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins (insiste-se, todavia, que o termo do período da projeção aqui apresentada para os encargos associados à disponibilidade da infraestrutura hospitalar não deverá ser entendido como o termo da sua vida útil).

² Salienta-se a previsão de que a partir de 2035 os encargos líquidos serão negativos por via, embora não exclusivamente, da receita proveniente da prestação de atividade de serviços aeroportuários (*gr.* descrito no ponto 4.1.3.1. e verificado no Quadro 17 (ponto 5.) do presente boletim).

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 2020.

Este boletim tem como principal objetivo apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, quer da respetiva evolução no período trimestral em apreço face ao período homólogo de 2019, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

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

Destaca-se, também, e na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2020, de 20 de fevereiro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 44, de 3 de março, a adoção das diligências necessárias ao lançamento e adjudicação de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica no Hospital de Loures e a constituição, ao abrigo do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, de uma equipa de projeto para esse efeito.

Destaca-se ainda o lançamento da parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, através do Despacho n.º 5188/2020, de 15 de abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 87, de 5 de maio. Por sua vez, através de Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/2020, de 16 de abril, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 81, de 24 de abril, foi efetuada a autorização da realização da despesa inerente à celebração do referido contrato, no montante máximo de 859.651.217,00 euros (a preços correntes), distribuído pelos oito anos de execução do futuro contrato.

Relativamente ao universo de PPP objeto de reporte da UTAP, manteve-se inalterado, face ao período trimestral anterior, em 38 parcerias inseridas em cinco setores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e portuário).

Referir que o setor rodoviário continua, à semelhança do que vinha ocorrendo, a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (90% no final de 2019) e até mesmo de encargos líquidos (80% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 2.º trimestre de 2020 e 82% quando considerado o primeiro semestre de 2020).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 2.º trimestre de 2020 e primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/2T2019
Rodoviário	415 750	291 912	80%	262 860	11%
Ferrovário	11 030	12 125	3%	17 023	-29%
Aeroportuário	-	-	0%	-	n.a.
Saúde	80 910	69 743	19%	111 220	-37%
Portuário	(6 898)	(6 659)	-2%	(8 047)	17%
TOTAL	500 792	367 120	100%	383 056	-4%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019	2020P	% Execução
Rodoviário	707 662	82%	621 587	14%	1 113 934	64%
Ferrovário	23 154	3%	26 615	-13%	54 429	43%
Aeroportuário	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Saúde	150 652	17%	227 196	-34%	314 644	48%
Portuário	(13 557)	-2%	(15 163)	-11%	(28 180)	48%
TOTAL	867 912	100%	860 235	1%	1 454 827	60%

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

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

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

No 2.º trimestre de 2020, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 367,1 milhões de euros,

representando um decréscimo de, aproximadamente, 15,9 milhões de euros (-4%), face ao período homólogo de 2019, o qual é explicado, essencialmente, pela diminuição registada no setor da saúde (-37%), parcialmente mitigado pelo incremento observado no setor rodoviário (+11%).

No que diz respeito ao setor rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 291,9 milhões de euros no 2.º trimestre de 2020, registaram um acréscimo de, aproximadamente, 29,1 milhões de euros face ao período homólogo anterior (+11%), explicado, na sua maioria, pela diminuição significativa do nível de receitas de portagem das parcerias em análise, como consequência das limitações à circulação impostas como medida de combate à pandemia da doença Covid-19 (+40,3M€), cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior (-9,7M€) (*cf.* ponto 4.1.1.2.2. e 4.1.1.2.1., respetivamente).

Já os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 69,7 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 37% face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento, de cerca de 41% (-39,5M€) e da redução dos encargos verificada com as EG Edifício de, aproximadamente, 14% (-2,0M€) (*cf.* ponto 4.1.4.2.). Em particular, para o primeiro caso, contribuiu particularmente a ausência de qualquer encargo com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga, fruto do término da prestação de serviços clínicos, por esta entidade, no ano transato (-35,4M€).

Os encargos com o setor ferroviário ascenderam, igualmente no 2.º trimestre de 2020, a cerca de 12,1 milhões de euros, um montante inferior, em cerca de 29%, ao registado no período homólogo anterior, resultado, em grande medida, da diminuição dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto – em virtude de os pagamentos recorrentes do trimestre em apreço compreenderem menos um mês de serviços prestados do que os realizados no período homólogo anterior (*cf.* ponto 4.1.2.2.).

Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida pelas Administrações Portuárias, no 2.º trimestre de 2020, cifrou-se num valor de 6,7 milhões de euros,

representando uma diminuição, de cerca de 17%, face ao período homólogo anterior, essencialmente explicada pela diminuição registada nas receitas da Administração Portuária de Sines com o Terminal de Contentores de Sines XXVI (-0,9M€) (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

Relativamente ao primeiro semestre de 2020, verifica-se que os encargos líquidos do setor público com as PPP ascenderam a cerca de 867,9 milhões de euros, representando um ligeiro acréscimo de cerca de 1% face ao valor registado no período homólogo anterior.

Relativamente ao setor rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 707,7 milhões de euros, registaram, no período em apreço, face a igual período de 2019, um incremento de cerca de 86,1 milhões de euros (+14%). Este resultou da conjugação do aumento verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 50,2 milhões de euros (+6%), com a diminuição, de aproximadamente 35,9 milhões de euros (-21%), das receitas de portagem. No que concerne aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo, (i) pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto, bem como à subconcessionária do Pinhal Interior, de acordo com a evolução das tarifas contratuais (+24,1M€); (ii) pelo aumento dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro e do Douro Litoral, essencialmente como consequência das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017 (+16,7M€) e (iii) pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade às subconcessionárias do Pinhal Interior e Baixo Alentejo, em virtude de no período homólogo anterior terem apenas sido realizados pagamentos parciais (+10,1M€). A evolução registada ao nível das receitas de portagem resulta, como indicado anteriormente, essencialmente das limitações à circulação impostas como medida de combate à pandemia da doença Covid-19 (-35,9M€ e variação de -21%) (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Por sua vez, o decréscimo registado no setor da saúde, de cerca de 76,5 milhões de euros (-34%), resulta, essencialmente, da diminuição dos encargos associados às EG Estabelecimento, de cerca de 36% (-73M€), para o qual contribuiu, essencialmente, a ausência de qualquer pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, consequência do término, no ano transato, da prestação de serviços clínicos pela mesma. De referir que,

expurgando este efeito, verifica-se um aumento dos encargos com o setor da saúde de, aproximadamente, de 9,8 milhões de euros (+7%) (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Relativamente ao setor ferroviário, no primeiro semestre de 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público cifraram-se em cerca de 23,2 milhões de euros, montante inferior ao registado no período homólogo anterior, em cerca de 13%, e cuja variação é explicada, maioritariamente, pela consideração das deduções previstas contratualmente, para a subconcessionária do Metro do Porto, que oneram esta subconcessionária em função de indicadores de desempenho previamente definidos. O montante apurado desde o início da concessão (abril de 2018) até dezembro de 2019, que foi integralmente deduzido no 1º semestre, ascendeu a 2,5 milhões de euros (*cf.* ponto 4.1.2.4.).

Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida pelas Administrações Portuárias, no 1.º semestre de 2020, cifrou-se num valor de 13,6 milhões de euros, representando uma diminuição, de cerca de 11%, face ao período homólogo anterior. Esta variação é, essencialmente, explicada pela diminuição registada nas receitas da Administração Portuária de Sines, com o Terminal de Contentores de Sines XXVI (-1,3M€) (*cf.* ponto 4.1.5.3.).

Como indicado *supra*, os encargos líquidos do setor público com as PPP, ascenderam, no primeiro semestre de 2020, a cerca de 867,9 milhões de euros, representando um nível de execução orçamental de cerca de 60% face ao valor previsto no Relatório do OE2020.

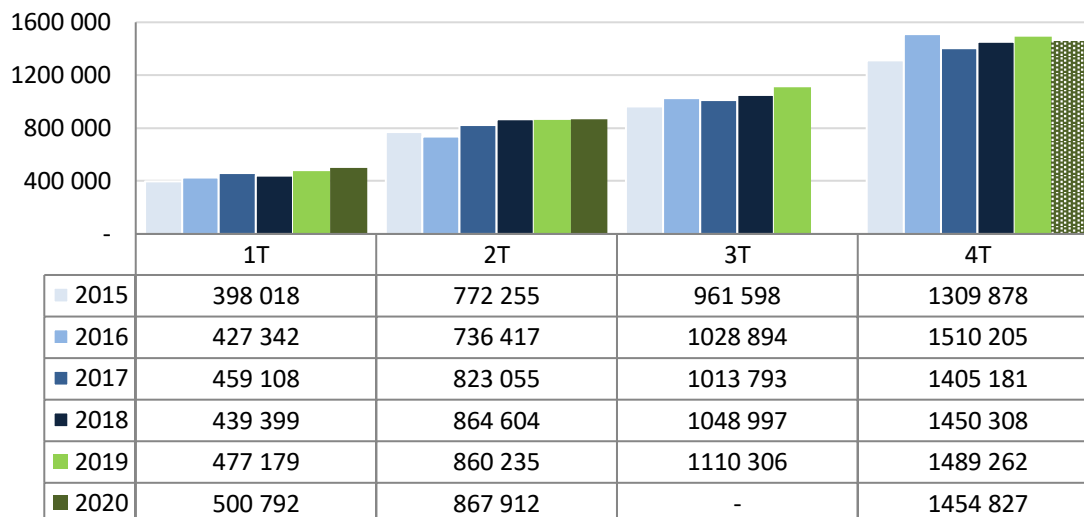
O elevado nível de execução orçamental, dado o período em análise, deve-se, maioritariamente, ao setor rodoviário, onde o nível de encargos líquidos efetivamente incorridos corresponde a 64% do valor previsto no Relatório do OE2020. Este nível de execução é explicado, essencialmente, pela diminuição registada ao nível das receitas de portagem, em virtude das medidas de limitação à circulação implementadas no combate à pandemia da doença Covid-19.

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período compreendido entre 2015 e 2020, apresentando-se, ainda, o nível de encargos

líquidos estimados para 2020, de acordo com as previsões do Relatório do OE2020 e das Administrações Portuárias.

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

Valores em milhões de euros



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

Notas: (1) Os valores apresentados relativamente a 2015 incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.
 (2) A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2020, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2020 e no Orçamento das Administrações Portuárias.

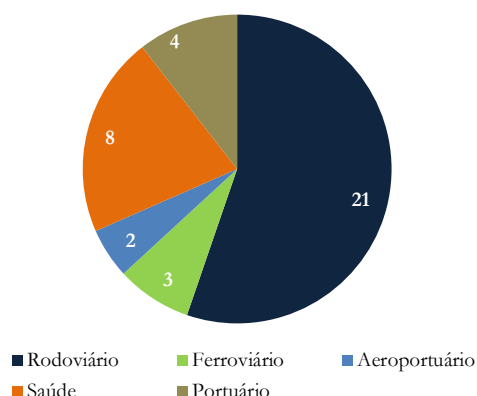
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado para efeitos de reporte, com referência a 30 de junho de 2020, incorpora 38 parcerias integradas nos setores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde e portuário e que se encontram identificadas no *Quadro 20*, em anexo ao presente boletim.

Apesar da manutenção do universo em análise, face ao Boletim do 1.º trimestre do presente ano, realçamos que o universo de PPP não é estático, pelo que consideramos essencial que o boletim mantenha um carácter dinâmico e evolutivo, capaz de abarcar sucessivamente os contratos relativamente aos quais se tenha conseguido confirmar a verificação das condições de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio ou o inverso, bem como outras situações singulares, sendo aliás de salientar, neste último particular, com referência ao setor da saúde, que apesar do contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga ter terminado no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados por essa entidade sido internalizados numa entidade pública empresarial, existem fluxos financeiros previstos para o presente ano, a favor da entidade privada (a título de reconciliação), razão pela qual esta PPP ainda é considerada no universo das 38 parcerias para efeitos de reporte através do presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor³

Número de PPP

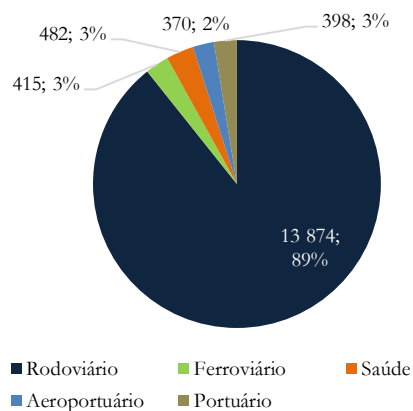


Fonte: UTAP.

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

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2019.

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

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

concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real), quer pelas subconcessões da IP.

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

- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos a elas associados; e
- (iii) Ao facto de os contratos que vieram a ser adicionados ao universo de PPP da UTAP, desde 2012, caracterizarem-se por um reduzido nível de investimento⁴ ou a sua fase de investimento ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço⁵.

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, sobretudo, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente. A partir de então e com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido estáveis ao longo do tempo. Para este resultado não serão alheios os mencionados acordos celebrados pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, posteriormente plasmados em alterações aos contratos de subconcessão, bem como os acordos também alcançados com as concessionárias do setor

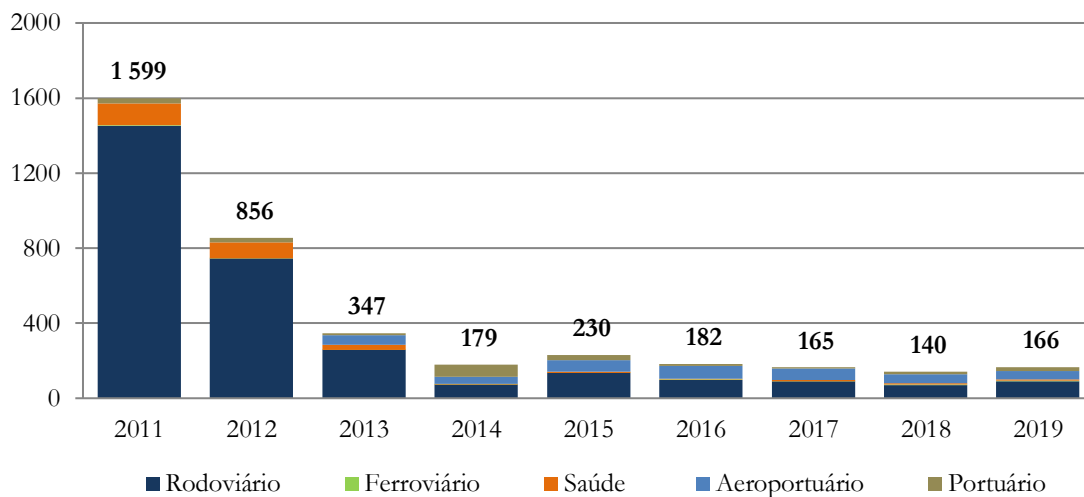
⁴ Subconcessão do Metro do Porto

⁵ Os contratos do setor aeroportuário e do setor portuário

rodoviários para a alteração do regime das grandes reparações de pavimento, que passaram a ser investimentos suportados pelo concedente.

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

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1 Pandemia da doença Covid-19

O 2.º trimestre de 2020 é marcado, com expressão visível nos fluxos financeiros reportados através do presente boletim, pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com impacto em todos os setores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP, e que têm vindo a ser sinalizadas pelos parceiros privados como tendo impacto na execução dos contratos e conferindo o direito a compensações ou à reposição do equilíbrio financeiro.

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

3.2 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Loures

Na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2020, de 20 de fevereiro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 44, de 3 de março, que determinou, *inter alia*, (i) a adoção das diligências necessárias ao lançamento e adjudicação de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica no Hospital de Loures e (ii) a constituição, ao abrigo do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, de uma equipa de projeto para o efeito, encontram-se a ser desenvolvidos por aquela os trabalhos preparatórios necessários ao lançamento de uma nova parceria para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Loures.

3.3 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais

Através do Despacho n.º 5188/2020, de 15 de abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 87, de 5 de maio, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa aprovaram (i) o lançamento da parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, nos termos e com os fundamentos vertidos no relatório fundamentado submetido pela equipa de projeto; (ii) o lançamento do procedimento de concurso limitado por prévia qualificação, com publicação de anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*, tendente à celebração do contrato relativo à gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, sujeito, no entanto, à prévia autorização da correspondente despesa; (iii) a composição do júri do procedimento; e (iv) subdelegaram no conselho diretivo da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, I. P. a competência para a prática de certos atos relativos ao referido procedimento.

Por sua vez, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/2020, de 16 de abril, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 81, de 24 de abril, foi autorizada a realização da despesa inerente à celebração do contrato relativo à gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, em regime de parceria público-privada, no montante máximo de 859.651.217,00 euros, a preços correntes, assim como determinada distribuição desse valor pelos oito anos de execução do futuro contrato.

Posteriormente, em 9 de junho de 2020, através do Despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa n.º 6616/2020, *(i)* foi aprovada a minuta de anúncio do referido procedimento pré-contratual e *(ii)* foram aprovadas alterações ao relatório aprovado pelo anterior Despacho n.º 5188/2020, sem impacto, todavia, no valor da despesa anteriormente autorizada.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.1.1 Setor Rodoviário

4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português⁶ 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 vigor⁷, 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

⁶ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁷ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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

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

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

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

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura); 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 setor rodoviário (concessões e subconcessões), os encargos e receitas do setor público associados a estas parcerias podem, essencialmente, ser classificados em:

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

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

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 mesmo⁸ 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 setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/2T2019
Encargos brutos	501 103	340 655	100%	351 863	-3%
Pagamentos Disponibilidade	441 512	306 196	90%	317 503	-4%
Concessões	257 842	167 717	49%	180 097	-7%
Subconcessões	183 670	138 479	41%	137 406	1%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 792	11 024	3%	11 211	-2%
Pagamento por serviço⁽²⁾	25 800	19 335	6%	17 530	10%
Compensações/REF's	23 999	4 099	1%	5 619	-27%
Douro Litoral	7 865	4 917	1%	4 649	n.a.
Litoral Centro	8 521	22	0%	7	n.a.
Litoral Oeste	4 449	-	0%	-	n.a.
Baixo Tejo	2 678	-	0%	-	n.a.
Lusoponte	21	(1 445)	0%	-	n.a.
Outros	465	605	0%	963	-37%
Receitas	85 353	48 742	14%	89 003	-45%
Concessões	74 149	43 411	13%	80 655	-46%
Subconcessões	10 774	5 057	1%	5 906	-14%
Outros ⁽³⁾	430	274	0%	2 442	-89%
Encargos líquidos totais	415 750	291 912	86%	262 860	11%
Taxa de cobertura	17%	14%		25%	
Concessões	26%	23%		41%	
Subconcessões	5%	3%		4%	

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

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

Os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 2.º trimestre de 2020, a cerca de 291,9 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 11% face

⁸ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou de decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

ao período homólogo de 2019. Esta evolução é justificada pela diminuição, de cerca de 45%, das receitas de portagem, a qual foi parcialmente mitigada pela também diminuição dos encargos brutos, em cerca de 3%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1 *Encargos brutos*

Durante o 2.º trimestre de 2020, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 340,7 milhões de euros (*cf.* *Quadro 3* seguinte), representando uma diminuição de cerca de 11,2 milhões de euros (-3%) face ao período homólogo de 2019, o qual é justificado, em grande parte, pelos seguintes fatores:

- (i) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior, em cerca de 9,7 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista;
- (ii) Diminuição, em cerca de 6,0 milhões de euros, do valor retido por conta de disponibilidade, líquido das regularizações do período, nas concessões do Norte e do Algarve;
- (iii) Diminuição, em cerca de 5,5 milhões de euros, do valor de dedução aos pagamentos efetuados à concessionária do Norte Litoral, em virtude da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal, sendo esta diminuição o resultado de uma dedução, de cerca de 2,6 milhões de euros, no período em análise, que contrasta com um aumento dos pagamentos, em cerca de 2,9 milhões de euros, no período homólogo; e
- (iv) Diminuição do montante dos pagamentos por disponibilidade realizados à subconcessionária do Baixo Tejo, em cerca de 5,4 milhões de euros, em virtude, essencialmente, de deduções por retenção de receita por parte da subconcessionária.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 15,7 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto (+11,6M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (4,1M€).

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/ 2T2019
Concessão Algarve	20 655	11 752	3%	13 450	-13%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	6%	25 982	-27%
Concessão Interior Norte	30 578	21 752	6%	23 777	-9%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 380	33 167	10%	31 401	6%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	0%	-	n.a.
Concessão Grande Lisboa	12 261	7 052	2%	7 389	-5%
Concessão Oeste	-	79	0%	35	127%
Concessão Costa de Prata	24 425	12 006	4%	14 759	-19%
Concessão Grande Porto	33 403	20 365	6%	21 632	-6%
Concessão Norte Litoral	27 372	13 373	4%	17 848	-25%
Concessão Norte	60 569	40 610	12%	35 965	13%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	1%	4 649	6%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	0%	7	218%
Concessão Brisa	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Transmontana	20 641	17 620	5%	16 087	10%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	8%	26 941	0%
Subconcessão Pinhal Interior	49 981	38 956	11%	33 903	15%
Subconcessão Litoral Oeste	56 223	42 102	12%	41 179	2%
Subconcessão Baixo Tejo	35 696	18 714	5%	23 907	-22%
Subconcessão Baixo Alentejo	20 848	13 755	4%	12 918	6%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	24	2	0%	33	-94%
TOTAL	501 103	340 655	100%	351 863	-3%

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

4.1.1.2.2 *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 2.º trimestre de 2020, o valor recebido pelo setor público ascendeu a, aproximadamente, 48,7 milhões de euros (*cf.* *Gráfico 5* e *Quadro 4* seguintes), representando uma significativa diminuição de cerca de 40,3 milhões de euros (-45%) relativamente ao período homólogo anterior.

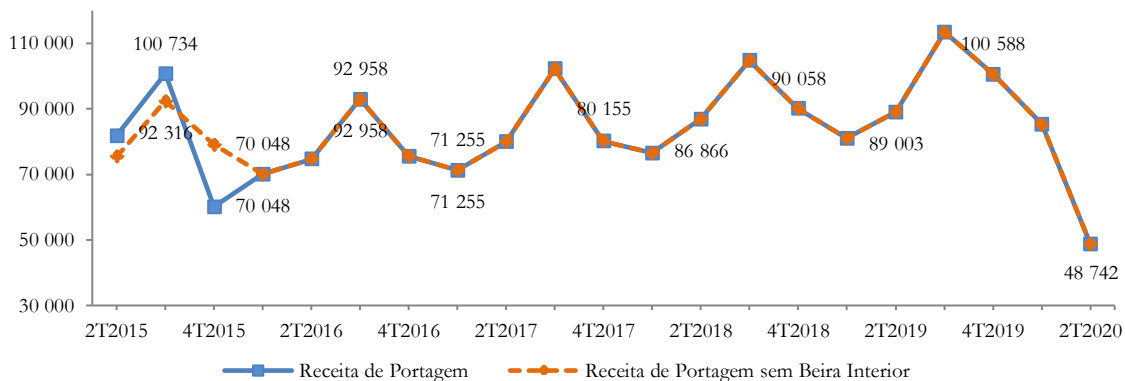
A referida evolução decorre, essencialmente, da ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e das limitações à circulação implementadas no seu combate, que originaram, na maioria das concessões e subconcessões, quebras de tráfego superiores a 40% daquele observado no período homólogo anterior. Embora os desvios sejam generalizados, destacam-se, em termos de perda de receita de portagem, as concessões do Norte (-9,2M€), da Costa de Prata (-4,8M€), do Grande Porto (-4,7M€) do Norte Litoral (-4,4M€), do Algarve (-4,3M€) e das Beiras Litoral e Alta (-4,1M€).

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma diminuição das receitas na ordem dos 43%, também explicada, essencialmente, pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e respetivas limitações à circulação.

No *Gráfico 5* seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que 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 setor rodoviário no período compreendido entre o 2.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata no *supra* mencionado gráfico, é notória, no 2º trimestre de 2020, a quebra de receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem nas PPP do setor rodoviário, que contrasta com uma tendência de crescimento sustentado (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), mesmo se desconsiderado o impacto da atualização tarifária na evolução de receitas. No *Quadro 4* seguinte apresenta-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2019.

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

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/2T2019
Concessão Algarve	5 415	3 749	8%	8 076	-54%
Concessão Beira Interior	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Interior Norte	4 191	2 651	5%	4 497	-41%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 506	7 358	15%	11 502	-36%
Concessão Travessia do Tejo	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 212	2 054	4%	4 222	-51%
Concessão Oeste	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Costa de Prata	10 313	6 243	13%	11 018	-43%
Concessão Grande Porto	10 202	5 464	11%	10 141	-46%
Concessão Norte Litoral	8 890	4 836	10%	9 281	-48%
Concessão Norte	17 721	9 783	20%	18 990	-48%
Concessão Douro Litoral	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Litoral Centro	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Brisa	1 699	1 272	3%	2 928	-57%
Subconcessão Transmontana	856	438	1%	573	-24%
Subconcessão Douro Interior	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 847	2 342	5%	3 935	-40%
Subconcessão Litoral Oeste	1 192	752	2%	1 398	-46%
Subconcessão Baixo Tejo	4 878	1 525	3%	-	n.a.
Subconcessão Baixo Alentejo	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	430	274	1%	2 442	-89%
TOTAL	85 353	48 742	100%	89 003	-45%

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

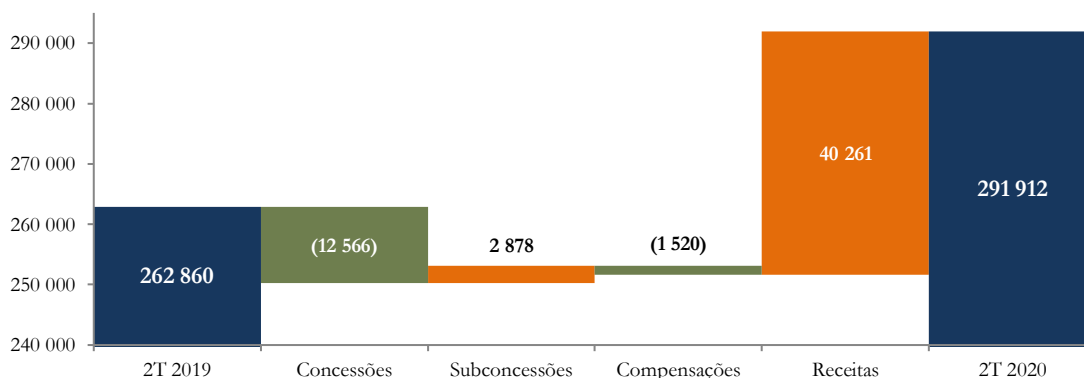
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.2.3 *Encargos líquidos*

Tal como referido anteriormente, no 2.º trimestre de 2020, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 291,9 milhões de euros, representando um aumento de aproximadamente 29,1 milhões de euros face ao período homólogo de 2019, resultado, essencialmente, da diminuição significativa do nível de receitas, em aproximadamente 40,3 milhões de euros, o qual foi parcialmente mitigado pela diminuição registada ao nível dos encargos brutos, em cerca de 11,2 milhões de euros, conforme pontos 4.1.1.2.2. e 4.1.1.2.1. anteriores, respetivamente (e *cfr.* *Gráfico 6* seguinte).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 2.º trimestre de 2019 e o 2.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



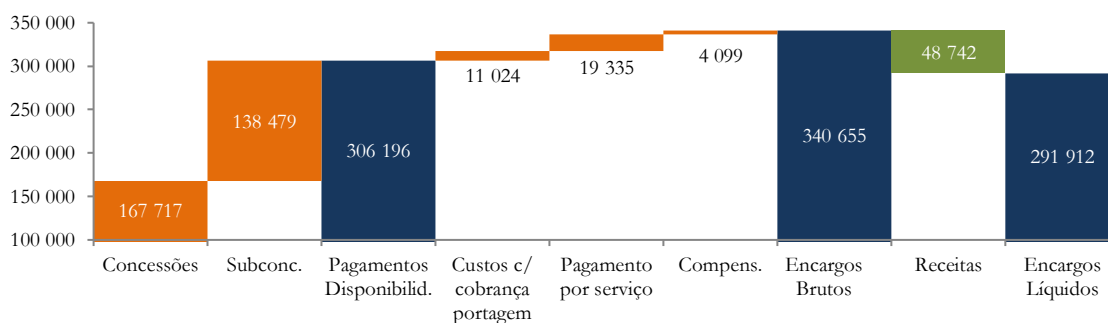
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Conforme fica evidenciado no *Gráfico 7* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 2.º trimestre de 2020, 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 concessões⁹ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias.

⁹ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta, as quais representaram, no conjunto, cerca de 161,5 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 55% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/2T2019
Concessão Algarve	15 241	8 003	3%	5 374	49%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	6%	25 982	-27%
Concessão Interior Norte	26 386	19 101	7%	19 279	-1%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	37 874	25 809	9%	19 899	30%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	0%	-	n.a.
Concessão Grande Lisboa	8 049	4 998	2%	3 168	58%
Concessão Oeste	-	79	0%	35	127%
Concessão Costa de Prata	14 112	5 763	2%	3 741	54%
Concessão Grande Porto	23 201	14 901	5%	11 491	30%
Concessão Norte Litoral	18 482	8 537	3%	8 567	0%
Concessão Norte	42 848	30 827	11%	16 975	82%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	2%	4 649	6%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	0%	7	218%
Concessão Brisa	(1 699)	(1 272)	0%	(2 928)	57%
Subconcessão Transmontana	19 785	17 182	6%	15 514	11%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	9%	26 941	0%
Subconcessão Pinhal Interior	46 134	36 613	13%	29 968	22%
Subconcessão Litoral Oeste	55 030	41 349	14%	39 782	4%
Subconcessão Baixo Tejo	30 818	17 189	6%	23 907	-28%
Subconcessão Baixo Alentejo	20 848	13 755	5%	12 918	6%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(406)	(272)	0%	(2 409)	89%
TOTAL	415 750	291 912	100%	262 860	11%

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 setor rodoviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Encargos brutos	841 758	100%	791 598	6%	1 500 758	56%
Pagamentos por Disponibilidade	747 708	89%	721 872	4%		
Concessões	425 559	51%	428 768	-1%		
Subconcessões	322 149	38%	293 104	10%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	20 816	2%	20 905	0%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	45 136	5%	38 237	18%		
Compensações/REF's	28 098	3%	10 584	165%		
Douro Litoral	12 782	2%	4 649	<i>n.a.</i>		
Litoral Centro	8 543	1%	17	<i>n.a.</i>		
Litoral Oeste	4 449	1%	-	<i>n.a.</i>		
Baixo Tejo	2 678	0%	-	<i>n.a.</i>		
Lusoponte	(1 424)	0%	3 991	<i>n.a.</i>		
Outros	1 071	0%	1 927	<i>n.a.</i>		
Receitas	134 096	16%	170 011	-21%	386 824	35%
Concessões	117 560	14%	154 356	-24%		
Subconcessões	15 831	2%	13 171	20%		
Outros ⁽³⁾	704	0%	2 483	-72%		
Encargos líquidos totais	707 662	84%	621 587	14%	1 113 934	64%
Taxa de cobertura	16%		21%		26%	
Concessões	25%		33%			
Subconcessões	5%		4%			

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

Notas: (1) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).

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

(3) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

No primeiro semestre de 2020, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 707,7 milhões de euros, representando um aumento (de cerca de 14%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado do efeito combinado do aumento registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 6%), com a diminuição verificada ao nível das receitas de portagem (de cerca de 21%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas situou-se nos 16%, valor inferior ao registado no período homólogo de 2018 (de 21%).

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

- (i) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 24,1 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto (+17,9M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (+6,2M€);
- (ii) Aumento, em cerca de 16,7 milhões de euros, dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro (8,5M€) e do Douro Litoral (+8,1M€), consequência, em grande medida, das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017. Não obstante os recursos interpostos pelo Estado – entretanto julgados improcedentes –, este tem vindo a liquidar as compensações (de teor recorrente, anual ou semianual), sensivelmente, desde a data das respetivas decisões arbitrais. No caso do Douro Litoral, o pagamento realizado em janeiro, de carácter excecional, respeita à liquidação de encargos com o processo arbitral e, por sua vez, no caso do Litoral Centro, o pagamento efetuado no mesmo período é relativo a valores devidos e não liquidados em 2019;
- (iii) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 10,1 milhões de euros, às subconcessionárias do Pinhal Interior e Baixo Alentejo, em virtude de no período homólogo anterior terem apenas sido realizados pagamentos parciais;
- (iv) Aumento, em cerca de 8,8 milhões de euros, do pagamento de reconciliação, a título de disponibilidade, realizado à subconcessionária da Autoestrada Transmontana e referente à atividade do ano anterior, quando comparado com o de mesma natureza realizado no 1.º semestre de 2019, em virtude de nesse período terem sido apenas realizados pagamentos parciais;
- (v) Pagamento, às subconcessionárias do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, de cerca de 7,1 milhões de euros, fruto dos acordos alcançados referentes aos litígios relativos aos Dispositivos Eletrónicos de Matrícula;
- (vi) Diminuição das deduções, em cerca de 6,0 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Grande Porto, da Beira Litoral/ Beira Alta e da Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente;

- (vii) Aumento, em cerca de 5,7 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação de disponibilidade efetuados às concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta (+3,7M€) e às subconcessões do Baixo Tejo e do Baixo Alentejo (+2,1M€); e
- (viii) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 3,1 milhões de euros, à subconcessionária do Baixo Tejo, consequência de, no período homólogo anterior, a subconcessionária ter sido alvo de penalizações por indisponibilidade da via;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pela diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior, em cerca de 14,6 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista;
- (ii) Pela diminuição, em cerca de 6,7 milhões de euros, do valor dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade, às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte (-4,1M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (-2,6M€);
- (iii) Pela diminuição, em cerca de 5,5 milhões de euros, do valor de dedução aos pagamentos efetuados à concessionária do Norte Litoral, em virtude da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal, sendo esta diminuição o resultado de uma dedução, de cerca de 2,6 milhões de euros, no período em análise, que contrasta com um aumento dos pagamentos, em cerca de 2,9 milhões de euros, no período homólogo;
- (iv) Pela diminuição, em cerca de 5,4 milhões de euros, dos fluxos financeiros para a concessionária da Lusoponte, resultado, (i) por um lado, da não ocorrência de um pagamento de 4,0 milhões de euros a esta concessionária, algo que se verificou no período homólogo e, (ii) por outro lado, pela ocorrência de um pagamento, no período em análise, a favor do concedente, no valor de 1,4 milhões de euros¹⁰; e
- (v) Pela diminuição, em cerca de 4,5 milhões de euros, do valor retido por conta de disponibilidade, líquido das regularizações do período, nas concessões do Algarve e do Norte.

¹⁰ Estes pagamentos ocorrem nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012 – acordo esse que, até ao ano transato, previa fluxos nos dois sentidos (da concessionária para o concedente e vice-versa) e que, a partir de 2020, se prevê virem a existir fluxos apenas da concessionária para o concedente.

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, no primeiro semestre de 2020, a 134,1 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 21% face ao período homólogo anterior, sendo esta diminuição essencialmente justificada pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e pelas limitações à circulação implementadas no seu combate, com particular ênfase no 2.º trimestre de 2020.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, no primeiro semestre de 2020, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, Baixo Tejo e do Douro Interior e as concessões do Norte e da Beira Litoral/ Beira Alta, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 427,3 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 60% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Concessão Algarve	23 244	3%	19 516	19%	14 777	157%
Concessão Beira Interior	28 348	4%	40 276	-30%	56 210	50%
Concessão Interior Norte	45 487	6%	48 404	-6%	68 522	66%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	63 682	9%	52 396	22%	115 180	55%
Concessão Travessia do Tejo	(1 424)	0%	3 991	-136%	(7 384)	19%
Concessão Grande Lisboa	13 046	2%	11 570	13%	17 654	74%
Concessão Oeste	79	0%	76	4%	148	53%
Concessão Costa de Prata	19 875	3%	15 027	32%	39 732	50%
Concessão Grande Porto	38 102	5%	33 735	13%	68 387	56%
Concessão Norte Litoral	27 018	4%	25 894	4%	42 612	63%
Concessão Norte	73 675	10%	53 210	38%	107 095	69%
Concessão Douro Litoral	12 782	2%	4 649	175%	9 954	128%
Concessão Litoral Centro	8 543	1%	17	51348%	10 104	85%
Concessão Brisa	(2 970)	0%	(2 928)	-1%	(5 466)	54%
Subconcessão Transmontana	36 968	5%	26 655	39%	61 551	60%
Subconcessão Douro Interior	60 149	8%	59 582	1%	100 997	60%
Subconcessão Pinhal Interior	82 747	12%	67 836	22%	130 872	63%
Subconcessão Litoral Oeste	96 379	14%	90 194	7%	149 639	64%
Subconcessão Baixo Tejo	48 007	7%	47 394	1%	81 220	59%
Subconcessão Baixo Alentejo	34 603	5%	26 510	31%	52 124	66%
Subconcessão Algarve Litoral	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(678)	0%	(2 417)	72%	4	-17481%
TOTAL	707 662	100%	621 587	14%	1 113 934	64%

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

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

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 64% do total previsto no Relatório do OE2020, o que contrasta com um nível de execução de 53% em igual período de 2019. O referido incremento do nível de execução, que se verificou na generalidade das concessões e subconcessões em análise, sem prejuízo das justificações específicas detalhadas *infra*, é, essencialmente, resultado da quebra do nível de receitas de portagem, consequência das

limitações à circulação implementadas como medida de combate à pandemia da doença Covid-19.

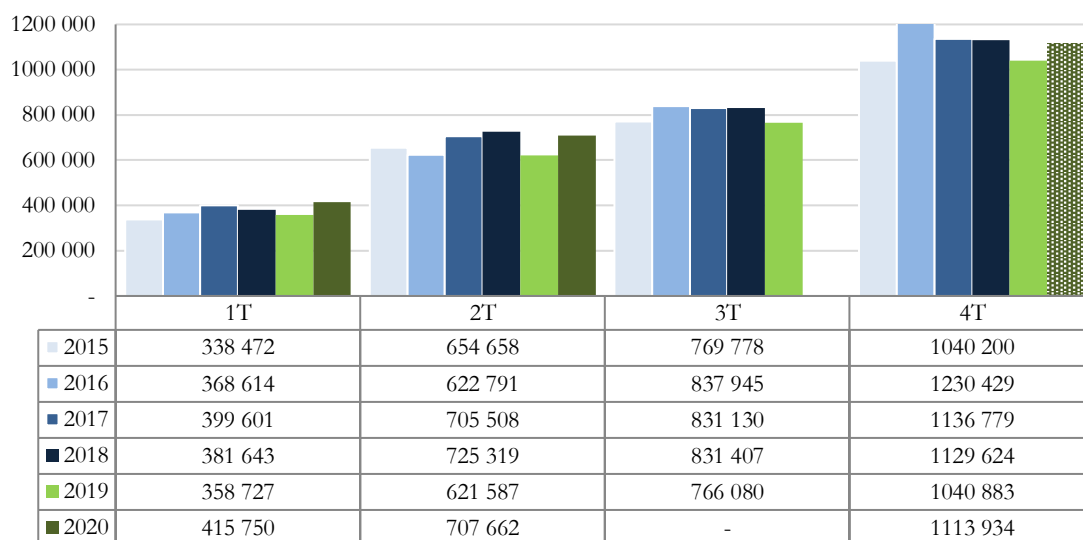
Não obstante, destacam-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, do Douro Litoral, do Litoral Centro, da Grande Lisboa, do Norte e do Interior Norte, todas com um nível de execução superior a 65% da previsão orçamental. No caso da concessão do Algarve, o seu nível de execução está intimamente relacionado com a sazonalidade do tráfego, a qual se traduz numa muito superior incidência histórica de receitas nos terceiro e quarto trimestres de cada ano. Já na concessão do Douro Litoral e Litoral Centro, os níveis de execução (128% e 85%, respetivamente) estão influenciados pela circunstância dos encargos do Estado não terem uma distribuição ao longo do ano em múltiplos pagamentos, apenas em um ou dois pagamentos anuais. Como já referido, para além dos casos específicos que merecem as explicações *supra*, e do generalizado agravamento do nível de execução resultado da quebra das receitas de portagem, o referido nível de execução orçamental global deve-se, essencialmente, a três fatores, cujos efeitos deverão vir a ser diluídos ao longo do ano, a saber:

- (i) À realização, no primeiro trimestre de 2020 e nos termos contratuais, dos pagamentos de reconciliação relativos ao ano de 2019;
- (ii) À sazonalidade que caracteriza a evolução do tráfego de algumas das parcerias rodoviárias; e
- (iii) À ocorrência de pagamentos pontuais, por compensação e REF, nomeadamente às concessionárias do Douro Litoral e do Litoral Centro, no início do presente ano.

Conforme se pode constatar no *Quadro 7* anterior e no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos no setor das parcerias rodoviárias foram, no 2.º trimestre de 2020, superiores aos registados no período homólogo de 2019, sendo o referido aumento justificado, essencialmente, pela diminuição das receitas de portagem obtidas com as parceiras em análise (*cf.* ponto 4.1.1.2.2.), cujo efeito foi parcialmente mitigados pela diminuição do valor dos encargos brutos (*cf.* ponto 4.1.1.2.1.).

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

Valores em milhares de euros



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

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

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 do período e as receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. Esta situação foi agravada no período em análise, pela quebra das receitas de portagem, consequência das limitações à circulação impostas como medida de combate à pandemia da doença Covid-19.

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, no primeiro semestre de 2020, o nível de cobertura ponderada médio dos encargos situou-se nos 16%, valor inferior ao registado no período homólogo de 2019 (21%).

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 setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões da Costa de Prata, do Norte Litoral e da Grande Lisboa, apresentado estas uma taxa de cobertura dos encargos superior a 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 13% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

Destacam-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 primeiro semestre de 2020

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défi ce	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	32 407	9 164	23 244	28%
Concessão Beira Interior	28 348	-	28 348	n.a.
Concessão Interior Norte	52 330	6 843	45 487	13%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	82 547	18 864	63 682	23%
Concessão Travessia do Tejo	(1 424)	-	(1 424)	n.a.
Concessão Grande Lisboa	19 313	6 266	13 046	32%
Concessão Oeste	79	-	79	n.a.
Concessão Costa de Prata	36 431	16 556	19 875	45%
Concessão Grande Porto	53 768	15 667	38 102	29%
Concessão Norte Litoral	40 745	13 726	27 018	34%
Concessão Norte	101 178	27 504	73 675	27%
Concessão Douro Litoral	12 782	-	12 782	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 543	-	8 543	n.a.
Concessão Brisa	-	2 970	(2 970)	n.a.
Subconcessão Transmontana	38 261	1 294	36 968	3%
Subconcessão Douro Interior	60 149	-	60 149	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	88 937	6 189	82 747	7%
Subconcessão Litoral Oeste	98 324	1 945	96 379	2%
Subconcessão Baixo Tejo	54 410	6 403	48 007	12%
Subconcessão Baixo Alentejo	34 603	-	34 603	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	26	704	(678)	2729%
TOTAL	841 758	134 096	707 662	16%

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

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

4.1.2 Setor Ferroviário

4.1.2.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

As três parcerias ferroviárias objeto de análise da UTAP apresentam, entre si, uma lógica distinta em termos de fluxos financeiros para o setor público.

A remuneração da MTS - Metro Transportes do Sul, S.A., 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)¹¹.

No caso da Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), desde a implementação do novo sistema tarifário na área

¹¹ A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

metropolitana de Lisboa¹², no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)¹³, que a remuneração assenta maioritariamente nas compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. Este quadro contrasta com o anterior, em que esta concessionária assumia totalmente o risco da procura do serviço de transporte, assentando o sistema remuneratório nas receitas diretamente decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma operada pela redução tarifária referida, a Fertagus tem direito a acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação; simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito aos acertos correspondentes.

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

¹² A partir de 1 de abril de 2019, através do Regulamento n.º 278-A/2019 da Área Metropolitana de Lisboa, de 19 de março (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019).

¹³ O PART tem como objetivos combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, visando atrair passageiros para o transporte público e apoiando para esse efeito as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta, cujo financiamento se encontrava originalmente previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 (artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), tendo sido posteriormente desenvolvido através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, de 31 de janeiro (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019).

4.1.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020 / 2T2019
Concessão do MST	1 932	1 804	15%	2 048	-12%
Concessão Eixo Norte/Sul	-	-	0%	(5)	n.d.
Subconcessão do Metro do Porto	9 097	10 320	85%	14 979	-31%
TOTAL	11 030	12 125	100%	17 023	-29%

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

Os encargos do setor público com o setor ferroviário ascenderam, no 2.º trimestre de 2020, a cerca de 12,1 milhões de euros, um montante inferior, em cerca de 29%, ao registado no período homólogo anterior. Esta variação é resultado de uma diminuição, em cerca de 31%, dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto, em virtude de, no trimestre em apreço, ter sido realizado o pagamento de três meses de serviços prestados (fevereiro de 2020 a abril de 2020), comparativamente com o trimestre homólogo anterior, onde foi realizado o pagamento de 4 meses de serviço (fevereiro de 2019 a maio 2019), conjugada com uma diminuição, de cerca de 12%, nos pagamentos por compensação de insuficiência de tráfego, realizados à concessionária do MST.

4.1.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Concessão do MST	3 737	16%	4 248	-12%	8 347	45%
Concessão Eixo Norte/Sul	-	0%	(5)	100%	-	n.a.
Subconcessão Metro do Porto	19 418	84%	22 371	-13%	46 082	42%
TOTAL	23 154	100%	26 615	-13%	54 429	43%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e de dados inscritos no Relatório do OE2020.

No primeiro semestre de 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do setor ferroviário, ascenderam a cerca de 23,2 milhões de euros, montante inferior ao registado no período homólogo anterior, resultado de uma diminuição dos pagamentos, quer à subconcessionária do Metro do Porto, em cerca de 13%, quer à concessionária do MST, em cerca de 12%.

Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, 19,4 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o período de novembro de 2019 e abril de 2020. A diminuição registada, face ao período homólogo anterior, está relacionada com penalidades contratualmente previstas que oneram a subconcessionária em função de indicadores de desempenho previamente definidos e que, no decorrer do presente ano, se cifraram em, sensivelmente, 2,5 milhões de euros e que correspondem ao período desde o início da concessão (abril de 2018) até dezembro de 2019. Os restantes 3,7 milhões de euros, tal como apresentados no *Quadro 10* anterior, estão relacionados com a concessão do MST – correspondendo os mesmos ao pagamento das compensações devidas em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente. A redução do valor destes encargos (-12%) é explicada pela combinação da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista¹⁴, com a aproximação do tráfego registado face ao limite mínimo da banda de tráfego de referência¹⁵.

¹⁴ 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.

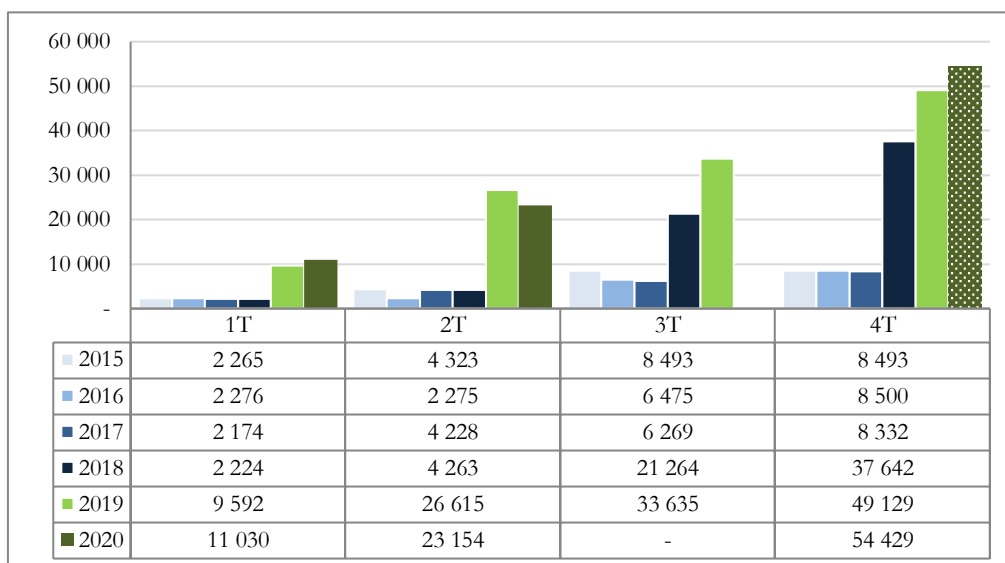
¹⁵ Os pagamentos realizados no primeiro semestre de 2020 tiveram por base um tráfego real de 19 946 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de

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

Os valores registados até ao 1.º semestre de 2018, incorporam, 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.

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

Valores em milhares de euros



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

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

15 954 milhares de passageiros.km. É ainda de mencionar que os pagamentos do semestre em apreço são referentes ao tráfego do 3.º e 4.º trimestres de 2019 pelo que, nesta concessão, os impactos da pandemia da doença Covid-19 ainda não têm reflexo nos fluxos financeiros.

4.1.3 Setor Aeroportuário

4.1.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

No caso do setor 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 setor 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 2020, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.3.3 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 primeiro semestre de 2020, qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA.

4.1.4 Setor da Saúde

4.1.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.1.4.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020/2T2019
Hospitais PPP - Estabelecimentos	71 576	57 427	82%	96 880	-41%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	53 891	55 170	79%	89 180	-38%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	-	0%	5 083	-100%
Protocolos/outros ⁽³⁾	3 106	2 257	3%	2 617	-14%
Hospitais PPP - Edifícios	9 334	12 315	18%	14 340	-14%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	9 334	9 334	13%	10 720	-13%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	-	2 981	4%	3 621	-18%
Encargos Totais	80 910	69 743	100%	111 220	-37%

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 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 69,7 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 37%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de aproximadamente 41%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de cerca de 14%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela não realização de qualquer pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa poupança de, sensivelmente, 35,4 milhões de euros¹⁶ e (ii) pela não realização de qualquer pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital

¹⁶ O único pagamento que está previsto ocorrer a favor desta entidade, no presente ano, será o pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre 2020, segundo informação recolhida junto da entidade gestora do contrato.

de Vila Franca de Xira, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se (i) à diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado à EG Edifício do Hospital de Braga (-1,5M€), e (ii) à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício desse mesmo Hospital, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-1,2M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, 3% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 2.º trimestre de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão. Nestes inclui-se, entre outros, o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 1,9 milhões de euros. O referido protocolo, não tendo enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 2.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020 / 2T2019
H. Cascais	20 552	22 065	32%	21 714	2%
EG Estabelecimento	18 192	18 631	27%	18 229	2%
EG Edifício	2 360	3 434	5%	3 485	-1%
H. Braga	1 854	3 049	4%	41 090	-93%
EG Estabelecimento	-	-	0%	35 352	-100%
EG Edifício	1 854	3 049	4%	5 738	-47%
H. Loures	40 101	25 521	37%	24 768	3%
EG Estabelecimento	36 869	22 288	32%	21 541	3%
EG Edifício	3 232	3 232	5%	3 226	0%
H. VFXira	18 403	19 108	27%	23 649	-19%
EG Estabelecimento	16 515	16 508	24%	21 757	-24%
EG Edifício	1 887	2 600	4%	1 892	37%
TOTAL	80 910	69 743	100%	111 220	-37%
Estabelecimentos	71 576	57 427	82%	96 880	-41%
Edifícios	9 334	12 315	18%	14 340	-14%

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

O *Quadro 12* anterior apresenta a evolução dos encargos por PPP no 2.º trimestre de 2020, em comparação com o período homólogo anterior, evidenciando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um ligeiro aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 2% (+0,4M€), resultante do acréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+2%), devido ao aumento da atividade de prestação de cuidados clínicos acordada com a EPC, efeito este que foi parcialmente mitigado pela diminuição dos pagamentos realizados à EG Edifício (-1%).
- No Hospital de Braga, no trimestre em apreço, não se verificou qualquer pagamento à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos

em regime de parceira, pela mesma (-35,4M€)¹⁷ e, relativamente à EG do Edifício, verificou-se uma redução de aproximadamente 47% (-2,7M€), resultante da diminuição do montante do pagamento de reconciliação, efetuado aquela entidade, e da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa.

- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos, em cerca de 3% (+0,8M€), resulta do incremento do valor dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento deste Hospital, no decorrer do aumento da produção hospitalar acordada com a EPC.
- No Hospital de Vila Franca de Xira, registou-se uma diminuição dos respetivos encargos globais, em cerca de 19%, devido, essencialmente, à não realização de qualquer pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento daquele Hospital, no período em apreço, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019.

4.1.4.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	129 003	86%	202 136	-36%	273 037	47%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	109 062	72%	178 496	-39%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	10%	5 083	187%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	5 363	4%	18 557	-71%		
Hospitais PPP - Edifícios	21 649	14%	25 060	-14%	41 607	52%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	18 668	12%	21 439	-13%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	2 981	2%	3 621	-18%		
Encargos Totais	150 652	100%	227 196	-34%	314 644	48%

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.

¹⁷ Para o presente ano, está apenas prevista a realização de um pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre de 2020. O valor inscrito no OE2020 é referente a este mesmo pagamento, contudo, atendendo a que, do valor total a pagar, cerca de 5,5M€ já foram adiantados em dezembro de 2019, espera-se uma execução orçamental em torno de 50%.

- (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 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 150,7 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 34%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 36%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de cerca de 14%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela não realização de qualquer pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa poupança de, sensivelmente, 86,3 milhões de euros¹⁸ e (ii) pela não realização de qualquer pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019. Esta redução foi parcialmente mitigada (i) pelo pagamento de reconciliação, realizado à EG Estabelecimento do Hospital de Loures, no valor de cerca de 14,6 milhões de euros, relativo à atividade de 2018, sem paralelo no período homólogo anterior e (ii) pelo incremento do valor dos duodécimos pagos às EG do Estabelecimento dos Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, no valor acumulado de, aproximadamente, 4,3 milhões de euros, no decorrer do aumento da atividade de prestação de cuidados clínicos acordada com as EPC.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se (i) à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-2,4M€) e (ii) à diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela mesma entidade (-1,5M€).

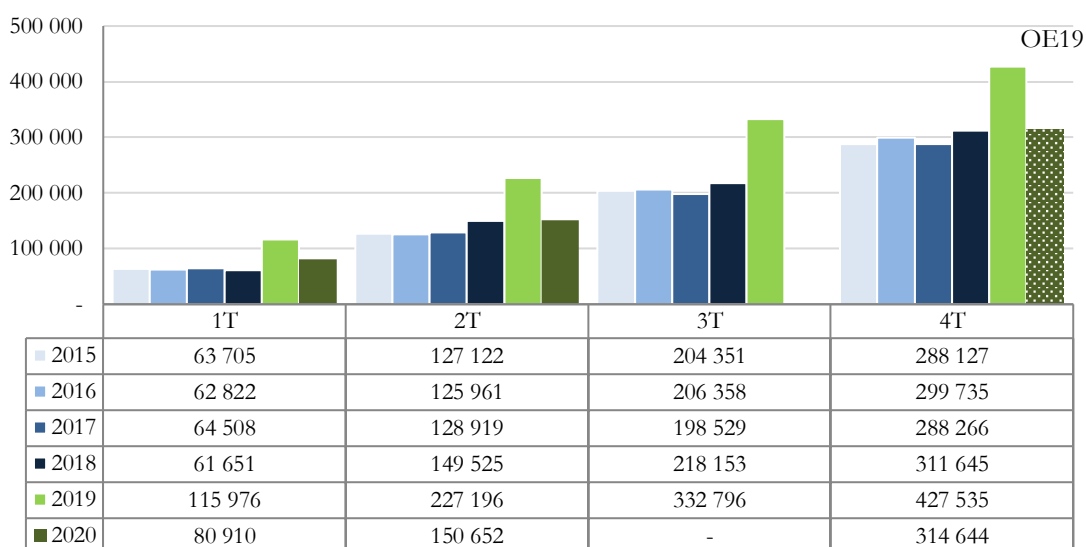
¹⁸ O único pagamento previsto ocorrer a favor desta entidade, no presente ano, será o pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre 2020.

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no primeiro semestre de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 4,6 milhões de euros. O referido protocolo, apesar de não ter enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Importa ainda referir, que, em anos anteriores àqueles em que os contratos de PPP entraram em vigor, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do setor da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim, na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas. O mesmo se aplica ao inverso, como por exemplo o término do contrato de gestão de serviços clínicos com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga.

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

Valores em milhares de euros



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

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

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, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento. No entanto, o término da prestação de serviços clínicos em regime de parceira, pela EG Estabelecimento do Hospital de Braga, e a conseqüente cessação dos pagamentos realizados a esta entidade, quebram a tendência de crescimento até agora verificada.

Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde no primeiro semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
H. Cascais	42 617	28%	42 152	1%	94 291	45%
EG Estabelecimento	36 823	24%	36 113	2%	83 792	44%
EG Edifício	5 794	4%	6 039	-4%	10 499	55%
H. Braga	4 903	3%	95 082	-95%	19 295	25%
EG Estabelecimento	-	0%	86 297	-100%	10 553	0%
EG Edifício	4 903	3%	8 785	-44%	8 742	56%
H. Loures	65 622	44%	49 505	33%	116 819	56%
EG Estabelecimento	59 157	39%	43 052	37%	102 728	58%
EG Edifício	6 465	4%	6 453	0%	14 091	46%
H. VFXira	37 510	25%	40 457	-7%	84 240	45%
EG Estabelecimento	33 023	22%	36 674	-10%	75 965	43%
EG Edifício	4 487	3%	3 783	19%	8 275	54%
TOTAL	150 652	100%	227 196	-34%	314 644	48%
Estabelecimentos	129 003	86%	202 136	-36%	273 037	47%
Edifícios	21 649	14%	25 060	-14%	41 607	52%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no primeiro semestre de 2020, em comparação com o período homólogo anterior, evidenciando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um ligeiro aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 1% (+0,5M€), resultante do acréscimo

dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+2%), no decorrer do aumento da produção hospitalar acordada com a EPC, parcialmente mitigados pela diminuição dos pagamentos realizados à EG Edifício (-4%).

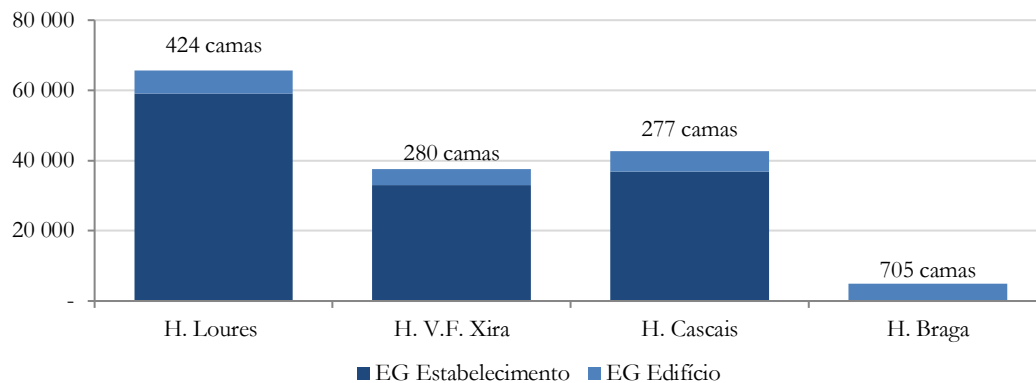
- No Hospital de Braga, no semestre em apreço, não se verificou qualquer pagamento à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos em regime de parceira (-86,3M€)¹⁹ e, relativamente à EG Edifício, verificou-se uma redução de, aproximadamente, 44% (-3,9M€), resultante (i) da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa e (ii) da diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela entidade.
- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos, em cerca de 33% (16,1M€), resulta, essencialmente, e conforme previamente identificado, do pagamento de reconciliação realizado à EG Estabelecimento e sem paralelo no período homólogo anterior.
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um decréscimo dos respetivos encargos globais, em cerca de 7% (-2,9M€), devido à não ocorrência de qualquer pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento deste Hospital, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019, o qual foi parcialmente mitigado pelo aumento do valor dos duodécimos pagos a esta EG Estabelecimento.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Loures afirma-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável por cerca de 44% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Cascais, com um peso relativo de 28%, o Hospital de Vila Franca de Xira, com um peso relativo de 25% e, por fim, o Hospital de Braga que, fruto de apenas a gestão do Edifício ter originado encargos no semestre em apreço, apresenta um peso relativo de 3% (*cf. Quadro 14 anterior e Gráfico 11 seguinte*).

¹⁹ Para o presente ano, está apenas prevista a realização de um pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre de 2020. O valor inscrito no OE2020 é referente a este mesmo pagamento, contudo, atendendo a que, do valor total a pagar, cerca de 5,5M€ já foram adiantados em dezembro de 2019, espera-se uma execução orçamental em torno de 50%.

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde no primeiro semestre de 2020, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5 Setor Portuário

4.1.5.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

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

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

4.1.5.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 15 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 2.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020 / 2T2019
Porto de Douro e Leixões	5 966	5 543	83%	5 791	-4%
Terminal de Contentores de Leixões	5 200	4 832	73%	4 991	-3%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	766	711	11%	800	-11%
Porto de Lisboa	558	331	5%	616	-46%
Terminal de Contentores de Alcântara	558	331	5%	616	-46%
Porto de Sines	373	785	12%	1 640	-52%
Terminal de Contentores de Sines XXI	373	785	12%	1 640	-52%
TOTAL	6 898	6 659	100%	8 047	-17%

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

No 2.º trimestre de 2020, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 6,7 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 17%, face ao valor auferido no período homólogo de 2019.

Não obstante, e em sentido inverso, assistiu-se a um aumento, no mesmo período, do movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, de cerca de 4% e 1%, respetivamente (*cf.* Quadro 18 e Quadro 19 do Anexo).

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

respetivo peso, muito embora na quantificação da carga movimentada se inclua igualmente a movimentação de contentores (medido pelo seu respetivo peso).

Tal como evidenciado no *Quadro 15* anterior, a referida evolução global dos fluxos financeiros decorrentes dos contratos em causa resulta de uma diminuição generalizadas das receitas auferidas pelas várias Administrações Portuárias, de onde se destaca a evolução registada pela Administração Portuária de Sines, com uma quebra significativa de, sensivelmente, 52% das suas receitas.

As receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines, relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, no trimestre em apreço foram inferiores ao valor registado no período homólogo de 2019, em cerca de 52%, contrastando com o aumento da carga contentorizada movimentada, de cerca de 12% (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo). Efetivamente, no caso deste terminal, a variação das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines está relacionada, não tanto com a variação da carga contentorizada movimentada, mas sim com a celebração do 5.º Aditamento ao contrato de concessão. Com efeito, desse acordo resultou, entre outros, uma alteração da estrutura dos *royalties* a pagar pela concessionária à APS – nos escalões (intervalos de movimentação, em TEU, anual), nos *royalties* de cada escalão, incluindo na conversão de USD para Euro, e na inclusão de um mecanismo de atualização anual dos *royalties* –, prevendo-se, em função da projeção de movimentação, um aumento do valor a pagar pela concessionária à APS. Sucede, porém, que as quantidades movimentadas no trimestre em apreço não permitiram ainda atingir o ponto de viragem, aquele em que o valor médio de *royalties* ultrapassa o resultante da anterior estrutura de *royalties* para uma determinada quantidade movimentada.

Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram um decréscimo de cerca de 46%, em linha com o decréscimo registado na movimentação de carga contentorizada, de cerca de 66%, em grande medida explicado pela greve em vigor neste porto, aliada à retração económica global, consequência da pandemia da doença Covid-19 (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões registaram um decréscimo, face ao período homólogo anterior, cerca de 4%, também em linha com a diminuição, de cerca de 5%, da carga contentorizada movimentada (*cf. Quadro 18 e Quadro 19 do Anexo*).

4.1.5.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 1.º semestre de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Porto de Douro e Leixões	11 509	85%	11 510	0%	20 675	56%
Terminal de Contentores de Leixões	10 033	74%	9 992	0%	17 993	56%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	1 477	11%	1 519	-3%	2 682	55%
Porto de Lisboa	889	7%	1 190	-25%	2 707	33%
Terminal de Contentores de Alcântara	889	7%	1 190	-25%	2 707	33%
Porto de Sines	1 158	9%	2 462	-53%	4 797	24%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 158	9%	2 462	-53%	4 797	24%
TOTAL	13 557	100%	15 163	-11%	28 180	48%

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

Como se pode observar no *Quadro 16 anterior*, durante o 1.º semestre de 2020, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 13,6 milhões de euros, representando uma diminuição, de cerca de 11%, face ao valor registado no período homólogo de 2019.

Em linha com a evolução verificada ao nível das receitas, assistiu-se a um decréscimo, no primeiro semestre de 2020, do movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, de cerca de 2% e 4%, respetivamente (*cfr. Quadro 18 e Quadro 19 do Anexo*)²⁰.

Tal como evidenciado no *Quadro 16 anterior*, a referida evolução global dos fluxos financeiros decorrentes dos contratos em causa resulta, essencialmente, da diminuição das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias de Sines (-53%) e de Lisboa (-25%).

As receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines, relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, no semestre em apreço, foram inferiores ao valor registado no

²⁰ Neste contexto, e tal como descrito no capítulo '4.1.5.2 - Evolução dos fluxos financeiros no trimestre' chama-se a atenção para que, embora a variação da carga movimentada tenha influência na evolução dos fluxos financeiros, não constitui o único fator explicativo destes.

período homólogo de 2019, em cerca de 53%, contrastando com uma diminuição da carga contentorizada movimentada, de apenas 2% (*cf.* *Quadro 12* e *Quadro 13* do Anexo). Efetivamente, no caso deste terminal, e como indicado anteriormente, a variação das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines está relacionada, não tanto com a variação da carga contentorizada movimentada, mas sim com a celebração do 5.º Aditamento ao contrato de concessão. Com efeito, desse acordo resultou, entre outros, uma alteração da estrutura dos *royalties* a pagar pela concessionária à APS – nos escalões (intervalos de movimentação, em TEU, anual), nos *royalties* de cada escalão, incluindo na conversão de USD para Euro, e na inclusão de um mecanismo de atualização anual dos *royalties* –, prevendo-se, em função da projeção de movimentação, um aumento do valor a pagar pela concessionária à APS. Sucede, porém, que as quantidades movimentadas no trimestre em apreço não permitiram ainda atingir o ponto de viragem, aquele em que o valor médio de *royalties* ultrapassa o resultante da anterior estrutura de *royalties* para uma determinada quantidade movimentada.

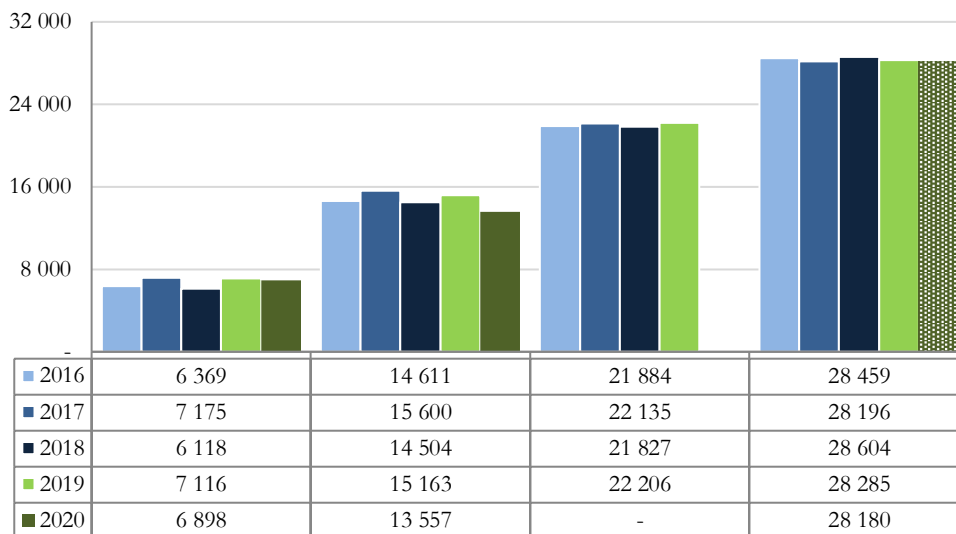
Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, no semestre em análise, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram uma diminuição, de cerca de 25%, relativamente ao período homólogo anterior, uma redução, ainda assim, inferior à registada na movimentação de carga contentorizada, esta última na ordem dos 52% (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões, no primeiro semestre de 2020, encontram-se em linha com o valor auferido no período homólogo de 2019, algo que também se verifica ao nível da movimentação da carga contentorizada (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

No *Gráfico 12* seguinte, apresenta-se a evolução anual das receitas acumuladas das administrações portuárias, com as PPP portuárias, por trimestre, desde 2015, refletindo a estabilidade, ao longo do tempo, que se regista ao nível das receitas auferidas, sem prejuízo de uma ligeira diminuição observada no ano em apreço.

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

Valores em milhares de euros



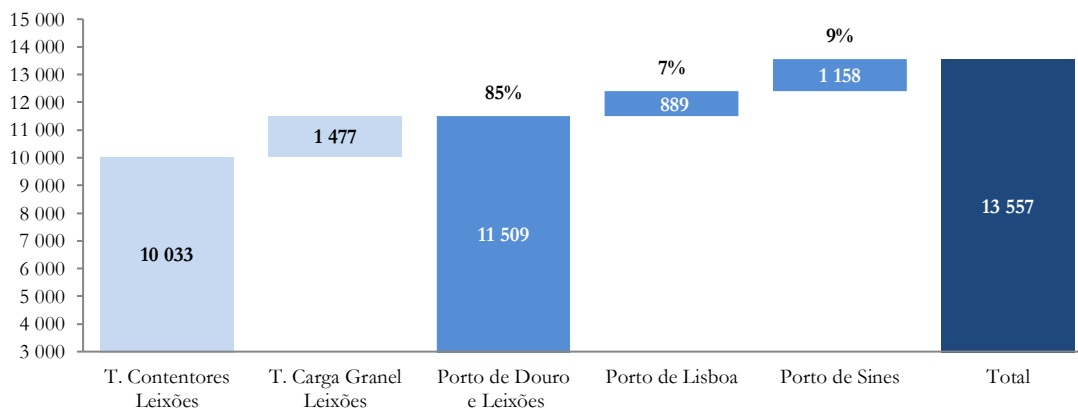
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

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

Em termos de peso relativo nas receitas totais, o Porto do Douro e Leixões apresenta-se, no semestre em análise, como o porto com o maior contributo para o valor total das rendas do setor portuário, tendo sido responsável por cerca de 85% destas, seguindo-se, por esta ordem, o Porto de Sines e o Porto de Lisboa, com pesos relativos de 9% e 7%, respetivamente (cfr. Gráfico 13 seguinte).

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

Valores em milhares de euros



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

5. Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado

De acordo com o Relatório do OE2020, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2020, atingem o montante de 1 483 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (75%) e com as PPP da saúde (21%). Tal como referido anteriormente, o setor portuário, por envolver contratos em que o parceiro público são Administrações Portuárias²¹, não figura nas contas do Orçamento de Estado e, conseqüentemente, do Relatório do Orçamento de Estado, não sendo contemplado no presente capítulo.

No *Quadro 17* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2020, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2019.

²¹ Entidade não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

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

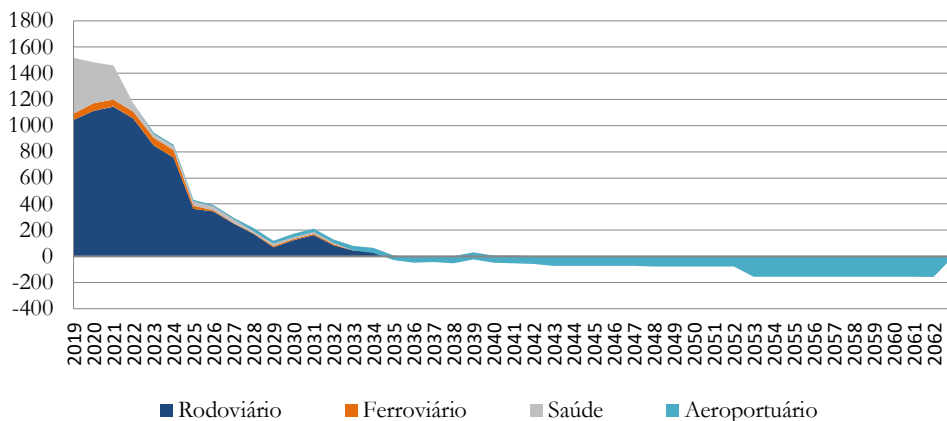
Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporavam, até ao Relatório do OE2019 e no caso das subconcessões, a expectativa de redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado.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

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

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

Gráfico 14 – 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 2019 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2020, tal como inscritos no Relatório do OE2020. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

6. Anexo

Quadro 18 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020 / 2T2019
Porto de Douro e Leixões	2 756 751	2 505 099	35%	2 604 905	-4%
Terminal de Contentores de Leixões	1 860 062	1 718 742	24%	1 720 073	0%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	896 689	786 358	11%	884 831	-11%
Porto de Lisboa	201 578	116 354	2%	447 966	-74%
Terminal de Contentores de Alcântara	201 578	116 354	2%	447 966	-74%
Porto de Sines	4 705 853	4 497 178	63%	3 820 493	18%
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 705 853	4 497 178	63%	3 820 493	18%
TOTAL	7 664 182	7 118 631	100%	6 873 364	4%

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

Quadro 19 – Movimento de carga total nas PPP portuárias no 1.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	Peso no Total (2T)	2T2019	Δ 2T2020 / 2T2019
Porto de Douro e Leixões	184 097	165 335	31%	174 781	-5%
Terminal de Contentores de Leixões	184 097	165 335	31%	174 781	-5%
Porto de Lisboa	19 886	14 307	3%	41 499	-66%
Terminal de Contentores de Alcântara	19 886	14 307	3%	41 499	-66%
Porto de Sines	380 587	358 024	67%	318 448	12%
Terminal de Contentores de Sines XXI	380 587	358 024	67%	318 448	12%
TOTAL	584 570	537 666	100%	534 728	1%

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

Quadro 20 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	861	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	980	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	591	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 996 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	593	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	643	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽⁵⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	255	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	701	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽⁵⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENI, S.A.	2001	30	339	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽⁵⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽⁵⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	630	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	247	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	390	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	23	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67

Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	370
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾	

Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	43	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 2 ⁽⁸⁾	39	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	33	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	85	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	24	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Portuário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€
Douro e Leixões				
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25	65
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25	38
Lisboa				
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	⁽⁹⁾	35
Sines				
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30	259

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

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