



Boletim Trimestral PPP – 3.º Trimestre 2019

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	10
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	15
3. Factos relevantes.....	18
3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	18
3.2. Termo do prazo inicial do contrato de gestão do Hospital de Braga, na parte referente à gestão clínica.....	18
3.3. Resolução de litígios	19
3.4.1. AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.....	19
3.4.2. Rotas do Algarve Litoral, S.A.....	19
3.4.3. AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	20
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	21
4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros	21
4.1.1. Sector Rodoviário	21
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros	21
4.1.1.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	24
4.1.1.2.1. Encargos brutos.....	25
4.1.1.2.2. Receitas	27
4.1.1.2.3. Encargos líquidos	31
4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	34
4.1.1.3.1. Nível de cobertura dos encargos	38
4.1.2. Sector Ferroviário	41
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros	41
4.1.2.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	43
4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	43
4.1.3. Sector Aeroportuário.....	46
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros	46
4.1.3.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	46
4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	46
4.1.4. Sector da Saúde	48
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros	48
4.1.4.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	49
4.1.4.3. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	53
4.1.5. Sector da Segurança	61
4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros	61

4.1.5.2.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	61
4.1.5.3.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	62
5.	Projeções de encargos globais.....	64
6.	Anexo	67

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 3.º trimestre de 2019 e nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	24
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	30
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	33
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector rodoviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	34
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	37
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos nos primeiros 9 meses de 2019.....	40
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	43
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector ferroviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	43
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	49
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	51
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde, nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	53
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector da saúde nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	57
Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	61
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do sector da segurança nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	62
Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	64
Quadro 18 – Identificação das PPP por sector	67

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019.....	14
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector.....	15
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector.....	15
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	17
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 3.º trimestre de 2014 e o 3.º trimestre de 2019.....	28
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 3.º trimestre de 2018 e o 3.º trimestre de 2019.....	31
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2019.....	32
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	38
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019.....	45
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019.....	56
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde nos primeiros 9 meses de 2019, por hospital.....	60
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019.....	63
Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	66

Siglas

1T2019	1.º trimestre de 2019
2019P	Previsão para 2019 inscrita no Relatório do OE2019
2T2019	2.º trimestre de 2019
3T2018	3.º trimestre de 2018
3T2019	3.º trimestre de 2019
AC2018	Acumulado 2018 (nos primeiros 9 meses de 2018)
AC2019	Acumulado 2019 (nos primeiros 9 meses de 2019)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
CTT	Correios de Portugal, S.A.
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
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.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 3T2019/ 3T2018	Varição ocorrida entre o 3.º trimestre de 2018 e o 3.º trimestre de 2019
Δ AC2019/ AC2018	Varição ocorrida entre os primeiros 9 meses de 2018 e os primeiros 9 meses de 2019

Notas metodológicas

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

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

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

decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontrava em curso aquando da elaboração desse Relatório e, como tal, pressupunham a sua conclusão nos termos então previstos. Salienta-se, porém, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer ajustamentos de tarifas e encargos, atendendo (i) ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação relativa às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, (ii) à ausência de definição da vontade do Governo quanto à aprovação da proposta de alteração do contrato da subconcessão do Douro Interior e (iii), quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado. Passou, portanto, a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor; e

- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2019 e 2062, ao longo do qual se distribuirão os encargos líquidos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes¹. A data de termo dos referidos compromissos contratuais não significará, porém, o fim de vida útil das infraestruturas associadas aos contratos em vigor – algo, aliás, comprovado pelas obrigações de reversão, no termo dos contratos, dos ativos fixos de titularidade pública por estes abrangidos, os quais continuarão a gerar encargos ou receitas (quando aplicável) para o erário público. Não havendo, no entanto, qualquer definição sobre em que modelo esses ativos serão explorados e tampouco uma quantificação dos encargos que a sua exploração gerará, impossibilitando a quantificação dos encargos ou receitas geradas para o setor público, o termo do prazo dos compromissos contratuais atualmente existentes configura o termo do período de projeção da execução financeira dos projetos. O sector da saúde será, porventura, paradigmático, uma vez que os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins (insiste-se, todavia, que o termo do período da projeção aqui apresentada para os encargos associados

¹ Salienta-se a previsão de que a partir de 2039 os encargos líquidos serão negativos por via, embora não exclusivamente, da receita proveniente da prestação de atividade de serviços aeroportuários (*cf.* descrito no ponto 4.1.3.1. do presente boletim).

à disponibilidade da infraestrutura hospitalar não deverá ser entendido como o termo da sua vida útil).

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP relativo ao 3.º trimestre de 2019.

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

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

- (i) A ressubmissão dos contratos de subconcessão alterados referentes às subconcessões rodoviárias da Autoestrada Transmontana, do Pinhal Interior e do Baixo Alentejo, a procedimentos de visto prévio do Tribunal de Contas, tendo este determinado, quanto aos dois primeiros, que não estavam sujeitos a procedimento de visto prévio e, quanto ao Baixo Alentejo e com fundamento em ter-se já pronunciado sobre este contrato em sede de processo de visto prévio anterior, no sentido de não apreciar o pedido de ressubmissão da IP; e
- (ii) Na sequência da não renovação do Contrato de Gestão do Hospital de Braga e da decisão de não lançamento de uma nova parceria público-privada para a gestão clínica naquele hospital, a cessação, no dia 31 de agosto de 2019, dos efeitos daquele contrato, na parte relativa à prestação de cuidados de saúde, tendo revertido, no dia 1 de setembro de 2019, para a esfera pública, nomeadamente para a entidade pública empresarial incumbida especificamente de gerir esse novo hospital – Hospital de Braga, E.P.E. –, o estabelecimento hospitalar anteriormente afeto àquela concessão.

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

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (91% no final de 2018) e até mesmo de

encargos líquidos (55% e 67% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 3.º trimestre de 2019 e nos primeiros 9 meses de 2019, respetivamente).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 3.º trimestre de 2019 e nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/3T2018
Rodoviário	358 727	262 860	144 492	55%	106 088	36%
Ferroviário	9 592	17 023	7 020	3%	17 001	-59%
Aeroportuário	0	0	0	0%	0	n.a.
Saúde	115 976	111 220	105 598	40%	105 256	0%
Segurança	9 254	6 040	4 115	2%	9 741	-58%
TOTAL	493 549	397 143	261 226	100%	238 086	10%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Rodoviário	766 080	67%	831 407	-8%	1 179 590	65%
Ferroviário	33 635	3%	21 264	58%	54 255	62%
Aeroportuário	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	332 794	29%	330 227	1%	425 329	78%
Segurança	19 409	2%	32 407	-40%	32 835	59%
TOTAL	1 151 918	100%	1 215 305	-5%	1 692 010	68%

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

No 3.º trimestre de 2019, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 261,2 milhões de euros, representando um acréscimo de, aproximadamente, 23,1 milhões de euros (10%), face ao valor do período homólogo de 2018, o qual é explicado pelo aumento registado ao nível dos encargos incorridos com o setor rodoviário face ao 3.º trimestre de 2018, embora contrabalançado pela redução nos setores ferroviário e da segurança.

No que diz respeito ao referido sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 144,5 milhões de euros no 3.º trimestre de 2019, registaram um acréscimo de aproximadamente 38,4 milhões de euros face ao período homólogo anterior, explicado, maioritariamente, (i) pelo pagamento a título de regularização dos pagamentos por disponibilidade e serviço, relativos ao 1º e 2º trimestre de 2019, às subconcessionárias Transmontana (19,0 milhões de euros), do Pinhal Interior (17,0 milhões de euros) e do Baixo Alentejo (8,4 milhões de euros), num total de 44,3

milhões de euros, e (ii) pelos pagamentos por serviço e disponibilidade, relativos ao 3º trimestre de 2019, sem paralelo no período homólogo anterior, também às subconcessionárias Transmontana (8,0 milhões de euros) e do Baixo Alentejo (7,1 milhões de euros), num total de 15,1 milhões de euros. Estes pagamentos foram parcialmente mitigados (i) pela diminuição dos pagamentos à concessionária da Beira Interior (12,1 milhões de euros), essencialmente resultado de uma diminuição da tarifa (*cf.* ponto 4.1.1.2.1. do presente Boletim), bem como (ii) pelo aumento observado ao nível das receitas de portagem (*cf.* ponto 4.1.1.2.2.).

Também neste trimestre, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 105,6 milhões de euros, em linha com o valor registado no período homólogo anterior. Registou-se, por um lado, um acréscimo dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 5%) e, por outro, uma redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente -25%) (*cf.* ponto 4.1.4.2.).

No que respeita ao sector da segurança, a respetiva parceria apresentou, no trimestre em apreço, uma redução de cerca de 5,6 milhões de euros (-58%) face ao período homólogo anterior, uma vez que foi liquidado um número de faturas inferior àquele que se registou nesse período. Importa referir que para a redução dos encargos contribuiu ainda a diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 3.º trimestre de 2019, a cerca de 7,0 milhões de euros, montante substancialmente inferior ao registado no período homólogo anterior em virtude da realização durante esse dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018 (*cf.* ponto 4.1.2.2.).

Relativamente aos primeiros 9 meses de 2019, verifica-se que os encargos líquidos do sector público com as PPP ascenderam a cerca de 1.151,9 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 63,4 milhões de euros (-5%) face ao valor registado no período homólogo anterior, para o qual contribuíram os sectores rodoviário e da segurança.

Relativamente ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 766,1 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2019, registaram uma redução de cerca de 65,3 milhões de euros face ao período homólogo anterior, que resultou

da conjugação do decréscimo verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 50,0 milhões de euros (-5%), com o aumento, de aproximadamente 15,3 milhões de euros (+6%), registado ao nível das receitas de portagem. No que concerne aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo, (i) pelo pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral de menor montante, de cerca de 4,7 milhões de euros (-47,9 milhões de euros)², e (ii) pela redução dos pagamentos efetuados à Beira Interior, Grande Porto, Interior Norte e Norte Litoral decorrente da evolução contratualmente prevista, cujos efeitos foram parcialmente mitigados (i) pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade, por via da aplicação de uma tarifa de valor superior, realizados nas concessões Norte, Costa de Prata e Beira Litoral e Alta e nas subconcessões Litoral Oeste, Baixo Tejo e Douro Interior e (ii) pelos pagamentos de disponibilidade e serviço realizados às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana (*cf.* ponto 4.1.1.3.).

Por sua vez, o acréscimo registado no sector da saúde, de cerca de 2,6 milhões de euros (+1%), face ao período homólogo de 2018, resulta do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de +5%), o qual foi parcialmente mitigado pela redução dos encargos com as EG Edifício (de -22%) (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Relativamente ao setor ferroviário, nos primeiros 9 meses de 2019, os encargos incorridos pelo parceiro público ascenderam a cerca de 33,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, em virtude de a produção de efeitos do contrato de subconcessão do Metro do Porto se ter iniciado em abril de 2018, não no início do período em análise.

Por fim, os encargos com a parceria do setor da segurança, cifrando-se em 19,4 milhões de euros, registaram um decréscimo, no período em apreço, de cerca de 13,0 milhões de euros face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pelo efeito da diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora nos termos contratualmente previstos (*cf.* ponto 4.1.5.3.).

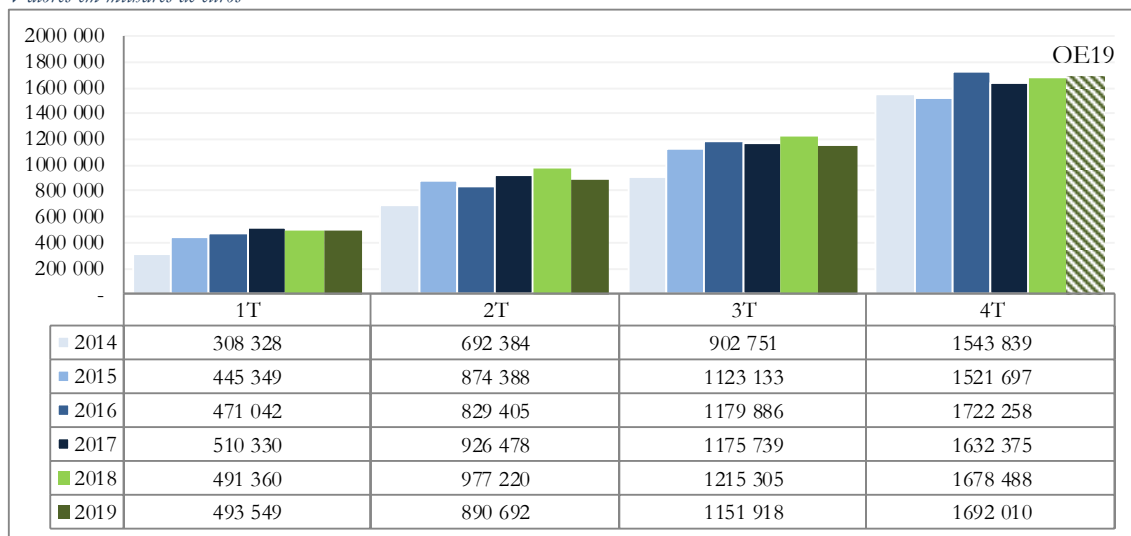
O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados ao longo do período compreendido entre 2014 e 2019, apresentando-se, ainda, o nível de

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

encargos líquidos estimados para o ano de 2019, de acordo com as previsões do Relatório do OE2019.

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

Valores em milhares de euros



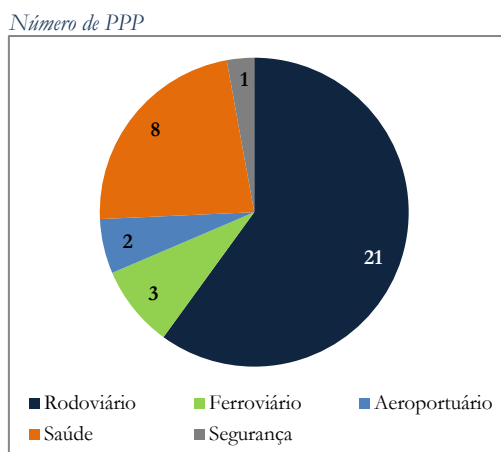
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2019.

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

2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

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

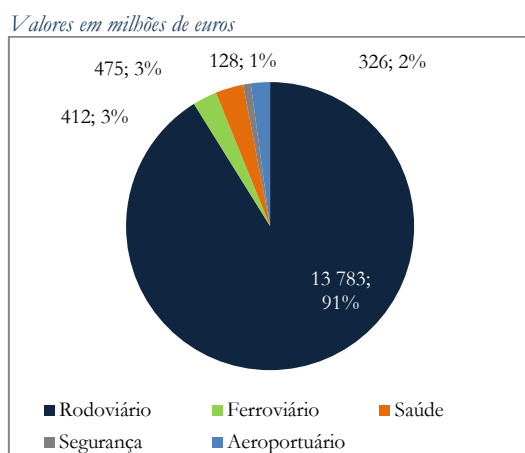
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector³



Fonte: UTAP.

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

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector



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

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

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

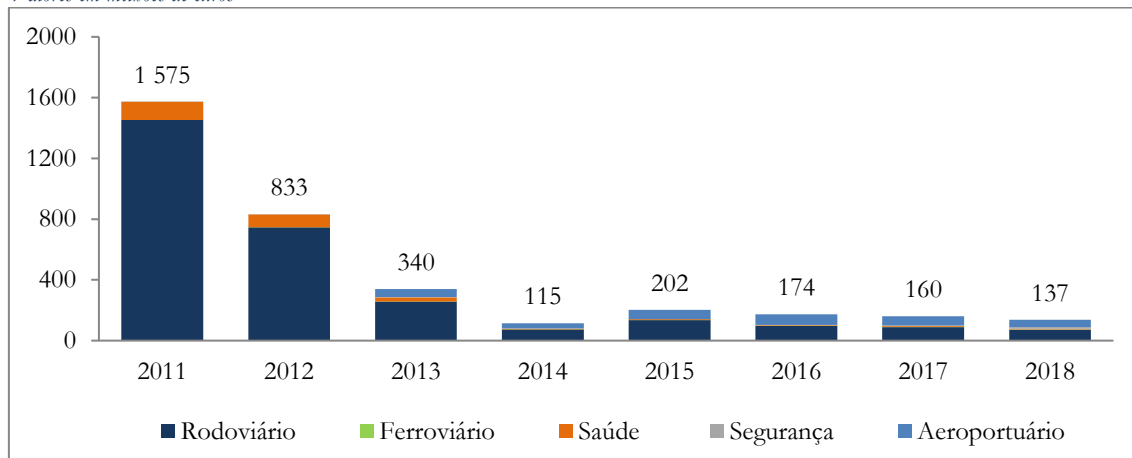
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 4* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão 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 subcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, conseqüentemente, dos encargos a elas associados; e
- (iii) À inclusão, desde 2012, de apenas de três contratos no universo de PPP objeto de reporte da UTAP.

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

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

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No início do 3.º trimestre de 2019, a IP procedeu à ressubmissão dos contratos de subconcessão alterados referentes às subconcessões rodoviárias da Autoestrada Transmontana, do Pinhal Interior e do Baixo Alentejo, a procedimentos de visto prévio do Tribunal de Contas.

Relativamente às subconcessões rodoviárias da Autoestrada Transmontana e do Pinhal Interior, no âmbito dos referidos procedimentos, o Tribunal de Contas emitiu decisões, respetivamente, no início de agosto e de setembro de 2019, determinando que esses contratos não estavam sujeitos a visto prévio. Antes e relativamente à subconcessão rodoviária do Baixo Alentejo, o Tribunal de Contas já havia emitido decisão, ainda em julho, no sentido de não apreciar o pedido de ressubmissão da IP com fundamento em ter-se já pronunciado sobre este contrato em sede de procedimento de visto prévio anterior.

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

Na sequência da não renovação do contrato de gestão do Hospital de Braga e da decisão de não lançamento de uma nova PPP para a gestão clínica naquele hospital⁴, no dia 31 de agosto de 2019, aquele contrato, na parte relativa à prestação de cuidados de saúde, cessou os seus efeitos, revertendo para a esfera pública, nomeadamente para a entidade pública empresarial incumbida especificamente de gerir esse novo hospital – Hospital de Braga, E.P.E. –, o estabelecimento hospitalar anteriormente afeto àquela concessão.

Assim sendo, a partir de 1 de setembro de 2019, aquele estabelecimento hospitalar e inerentes cuidados de saúde passaram a ser geridos e explorados diretamente pela Administração Pública, deixando aquele, consequentemente, de ser gerido em modelo de PPP.

⁴ A este respeito, *cfr.* Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Saúde n.º 4040/2019, publicado no dia 12 de abril de 2019, e mencionado no boletim referente ao primeiro trimestre de 2019.

3.3. Resolução de litígios

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

Na sequência do acórdão arbitral proferido em fevereiro de 2017⁵ – que condenou o Estado Português a devolver os valores pagos pela concessionária do Douro Litoral, a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., a título de TRIR e de SIEV⁶, bem como a efetuar um conjunto de pagamentos⁷ a título de compensação pela não construção e consequente não entrada em serviço do lanço IC2, no final de maio de 2017 foi distribuída ação de anulação parcial do acórdão pelo Estado, na parte referente ao lanço IC2. Em março de 2018, o Tribunal Central Administrativo Sul proferiu decisão desfavorável relativamente ao pedido de anulação do acórdão arbitral. Face a esta decisão, o Estado interpôs recurso junto do Supremo Tribunal Administrativo⁸, tendo o mesmo sido julgado improcedente no decurso deste trimestre, pondo termo a este processo.

3.4.2. Rotas do Algarve Litoral, S.A.

Na sequência do acórdão do Tribunal de Contas que recusou o visto ao contrato de subconcessão renegociado do Algarve Litoral⁹, em setembro de 2019 a subconcessionária intentou ação arbitral de rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente, peticionando uma indemnização no valor aproximado de 445 milhões de euros. Nota também para a ação proposta pelas entidades financiadoras desta subconcessão em agosto de 2019, na qual é pedida à subconcedente uma indemnização de cerca de 43 milhões de euros.

⁵ Na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013, no montante aproximado de 1350 milhões de euros, decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV.

⁶ Os quais ascendem a cerca de 1 milhão de euros.

⁷ Mais concretamente, um pagamento de 42 milhões de euros, no primeiro semestre de 2017, seguido de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre cerca de 3,5 milhões de euros e 5,5 milhões de euros.

⁸ O recurso foi admitido em outubro de 2018.

⁹ Acórdão n.º 29/2018 da subsecção da 1.ª Secção, de 20 de junho de 2018 (Processo n.º 685/2018). Esta decisão foi posteriormente alvo de confirmação pelo Acórdão n.º 13/2019 do Plenário da 1.ª Secção, de 28 de maio de 2019 (Recurso Ordinário n.º 24/2018).

3.4.3. AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.

Em setembro de 2019, a AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. apresentou um pedido de reposição de equilíbrio financeiro com fundamento na instrução dirigida pela IP para que esta desenvolva diligências tendentes à resolução das patologias detetadas em alguns dos taludes dos Lanços IC9 – Alburitel/Carregueiros e IC9 – Carregueiros Tomar e que, no seu entender, consubstancia uma modificação unilateral do contrato de subconcessão do Litoral Oeste. O pedido da subconcessionária ascende a aproximadamente 800 mil euros.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.1.1. Sector Rodoviário

4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do sector, constituído por 14 concessões do Estado Português¹⁰ 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 vigor¹¹, 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

¹⁰ Onde se incluem 7 ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

¹¹ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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

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

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

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

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura); e
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

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

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

- Encargos do sector público:
 - Pagamentos pela disponibilidade das vias;
 - Pagamentos à concessionária da Beira Interior;
 - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
 - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
 - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado; e
 - Outros gastos, designadamente os decorrentes (i) dos mecanismos de partilha de receitas, em função do previsto contratualmente, e (ii) de valores acordados de compensações a pagar a parceiros privados no âmbito de pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, quando aplicável.

- Receitas do sector público:
 - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas concessões (com exceção daquelas em que a titularidade destas receitas pertence à respetiva concessionária) e nas subconcessões; e
 - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente, bem como dos pagamentos fixos das subconcessionárias ao parceiro público, nos casos aplicáveis.

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

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

modificar a situação económico-financeira do mesmo¹² e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

4.1.1.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

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

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Encargos brutos	439 735	351 863	257 924	100%	210 818	22%
Pagamentos por Disponibilidade	404 368	317 503	232 648	90%	191 504	21%
Concessões	248 671	180 097	139 446	54%	151 101	-8%
Subconcessões	155 697	137 406	93 202	36%	40 402	131%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 694	11 211	8 059	3%	7 830	3%
Pagamento por serviço⁽²⁾	20 708	17 530	16 086	6%	3 041	429%
Compensações/REF's	4 965	5 619	1 131	0%	8 443	-87%
Lusoponte	3 991	0	713	0%	0	n.a.
Outros ⁽³⁾	974	5 619	418	0%	8 443	-95%
Receitas	81 007	89 003	113 432	44%	104 730	8%
Concessões	73 701	80 655	103 164	40%	95 775	8%
Subconcessões	7 265	5 906	7 356	3%	8 875	-17%
Outros ⁽⁴⁾	41	2 442	2 912	1%	79	3587%
Encargos líquidos totais	358 727	262 860	144 492	56%	106 088	36%
Taxa de cobertura	18%	25%	44%		50%	
Concessões	27%	41%	66%		62%	
Subconcessões	4%	4%	7%		20%	

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

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

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 3.º trimestre de 2019, a cerca de 144,5 milhões de euros, representando um acréscimo de cerca de 36% face ao período homólogo de 2018. Esta evolução é justificada pelo aumento verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 22%, parcialmente mitigado pelo

¹² Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

aumento registado ao nível das receitas de portagem de, aproximadamente, 8%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1. Encargos brutos

Durante o 3.º trimestre de 2019, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 257,9 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando um acréscimo de cerca de 47,1 milhões de euros face ao período homólogo de 2018, o qual é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Pagamento do montante devido, originado um acréscimo face ao período homólogo, do valor da regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço devidos às subconcessionárias Autoestrada Transmontana (19,0 milhões de euros), Pinhal Interior (17,0 milhões de euros) e Baixo Alentejo (8,4 milhões de euros), relativos ao 1.º e ao 2.º trimestre de 2019, no valor global de 44,3 milhões de euros¹³;
- (ii) Pagamentos por serviço e disponibilidade, relativos ao 3.º trimestre de 2019 e sem paralelo no período homólogo anterior, às subconcessionárias Autoestrada Transmontana (8,0 milhões) e Baixo Alentejo (7,1 milhões de euros), totalizando cerca de 15,1 milhões de euros¹⁴;
- (iii) Aumento dos pagamentos por disponibilidade por via da aplicação de uma tarifa de valor superior ao fixado para 2018, tal como previsto contratualmente, nas concessões do Norte, da Beiras Litoral e Alta e da Costa de Prata e nas subconcessionárias do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e do Douro Interior em, aproximadamente, 5,8 milhões de euros;
- (iv) Pagamento de regularização, no valor de de 3,8 milhões de euros à subconcessionária do Baixo Tejo, da dedução considerada no pagamento de reconciliação, relativo a 2018, efetuado em fevereiro do ano de 2019;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

¹³ Note-se que, no 1º trimestre foram pagos 44,8 milhões de euros, sendo o valor devido de aproximadamente 60 milhões de euros, tendo assim no trimestre em apreço sido saldado o montante em dívida.

¹⁴ Os pagamentos relativos ao 3º trimestre de 2018 foram regularizados no 4º trimestre de 2018 e no 1º trimestre de 2019.

- (v) Pela redução, em cerca de 12,1 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, face ao montante daqueles que foram efetuados no período homólogo anterior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (vi) Pela não verificação, ao contrário do que ocorreu no trimestre homólogo anterior, de um pagamento à concessionária do Douro Litoral, decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013 (-8,8 M€); e
- (vii) Pela diminuição do pagamento por disponibilidade realizado às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte, em cerca de 2,7 milhões de euros, resultante da aplicação das tarifas contratualmente previstas, as quais são de valor inferior às definidas para 2018.

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

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Concessão Algarve	21 919	13 450	17 071	7%	17 100	0%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	14 294	6%	26 392	-46%
Concessão Interior Norte	33 607	23 777	15 159	6%	15 855	-4%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	43 666	31 401	23 460	9%	22 478	4%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	713	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	12 418	7 389	5 502	2%	5 606	-2%
Concessão Oeste	41	35	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	21 245	14 759	13 220	5%	12 269	8%
Concessão Grande Porto	31 665	21 632	15 904	6%	16 991	-6%
Concessão Norte Litoral	26 937	17 848	13 205	5%	13 536	-2%
Concessão Norte	53 504	35 965	30 075	12%	28 271	6%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	20	0%	8 816	-100%
Concessão Litoral Centro	10	7	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 499	16 087	26 997	10%	0	n.a.
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	13 471	5%	12 815	5%
Subconcessão Pinhal Interior	41 511	33 903	16 950	7%	0	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	51 318	41 179	20 590	8%	19 646	5%
Subconcessão Baixo Tejo	25 845	23 907	15 780	6%	10 982	44%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	15 500	6%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	34	33	13	0%	60	-78%
TOTAL	439 735	351 863	257 924	100%	210 818	22%

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 3.º trimestre de 2019, o valor recebido pelo sector público ascendeu a, aproximadamente, 113,4 milhões de euros (*cf.* Gráfico 5 e Quadro 4 seguintes), representando um aumento de cerca de 8% relativamente ao período homólogo anterior.

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

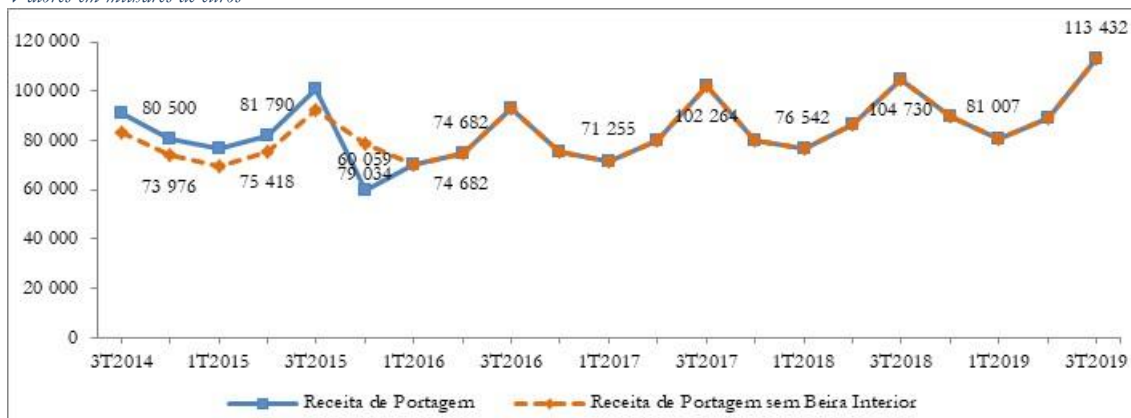
sistema de cobrança de taxas de portagem, essencialmente no que respeita à cobrança a veículos de matrícula estrangeira com a dinamização da solução de pagamento *easytoll*.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um aumento das receitas, na ordem dos 27%, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector e que tem vindo a ficar demonstrado pela evolução histórica das receitas.

No *Gráfico 5* seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no sector rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que teria ocorrido caso fossem expurgados das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, durante o período, anterior à entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, o qual passou a atribuir a titularidade de tais receitas à concessionária.

Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 3.º trimestre de 2014 e o 3.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

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

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 3.º trimestre de 2019 com o período homólogo de 2018 e considerando o impacto da atualização tarifária na evolução de

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

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, do Algarve, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Grande Porto, que em conjunto representaram cerca de 81% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se (i) o crescimento registado nos recebimentos dos CTT relativos a regularizações de títulos pré-pagos, no montante 2,2 milhões de euros, o qual não tem paralelo no período homólogo anterior, assim como (ii) o acréscimo de receita nas concessões do Algarve e das Beiras Litoral e Alta, em cerca de 1,6 milhões de euros cada, também fruto da regularização com os CTT dos montantes históricos da operação *Easytoll* (adesões 2012/2013 em *backlog*). Estes efeitos foram parcialmente mitigados pela continuação da suspensão da entrega de montantes pela subconcessionária do Baixo Tejo, que alega a aplicação de prerrogativa contratual de retenção por incumprimento da obrigação de pagamento por parte da IP, no valor de 2,4 milhões de euros.

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Concessão Algarve	7 777	8 076	18 045	16%	16 453	10%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 482	4 497	6 456	6%	5 779	12%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 169	11 502	15 350	14%	13 716	12%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 015	4 222	4 087	4%	3 776	8%
Concessão Oeste	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 959	11 018	12 312	11%	11 355	8%
Concessão Grande Porto	9 421	10 141	10 453	9%	9 586	9%
Concessão Norte Litoral	9 610	9 281	11 835	10%	11 066	7%
Concessão Norte	17 269	18 990	23 485	21%	22 906	3%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	2 928	1 142	1%	1 139	0%
Subconcessão Transmontana	358	573	1 413	1%	1 027	38%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 643	3 935	4 707	4%	4 437	6%
Subconcessão Litoral Oeste	906	1 398	1 237	1%	999	24%
Subconcessão Baixo Tejo	2 358	0	0	0%	2 413	-100%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	41	2 442	2 912	3%	79	3587%
TOTAL	81 007	89 003	113 432	100%	104 730	8%

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

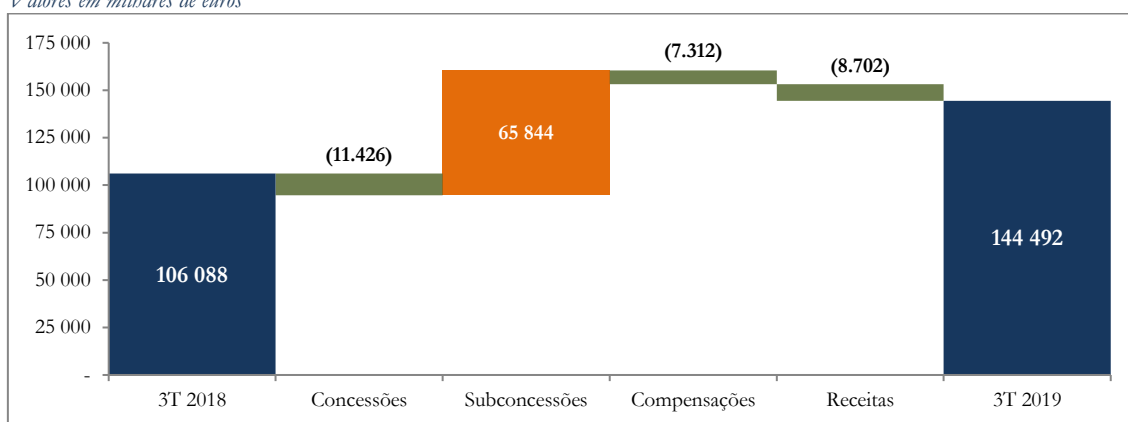
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.2.3. Encargos líquidos

Tal como referido anteriormente, no 3.º trimestre de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 144,5 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 38,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2018 (*cf.* Gráfico 6 seguinte).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 3.º trimestre de 2018 e o 3.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



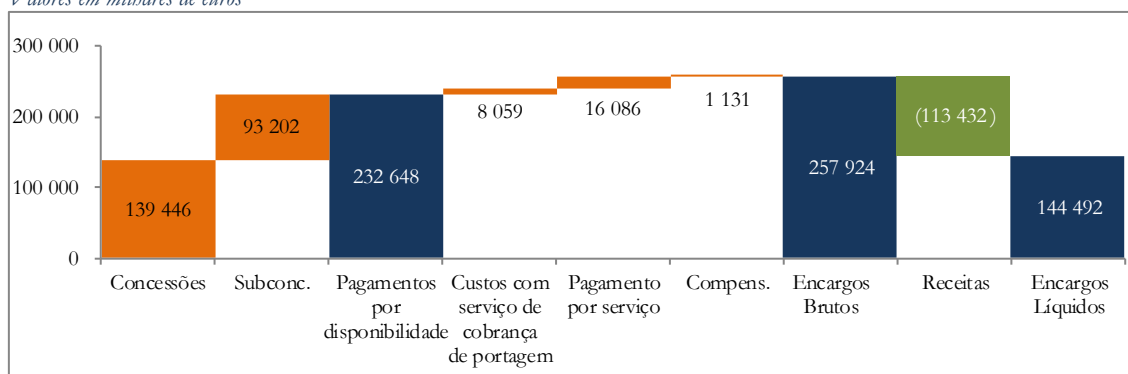
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 7 seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 3.º trimestre de 2019, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 90% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹⁵ e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

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

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram a concessão da Beira Interior e as subconcessões Autoestrada Transmontana, do Litoral Oeste, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Douro Interior e do Pinhal Interior, as quais representaram, no conjunto, cerca de 116,2 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 80% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Concessão Algarve	14 142	5 374	- 974	-1%	647	-251%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	14 294	10%	26 392	-46%
Concessão Interior Norte	29 125	19 279	8 704	6%	10 077	-14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	32 497	19 899	8 110	6%	8 762	-7%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	713	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	8 402	3 168	1 415	1%	1 831	-23%
Concessão Oeste	41	35	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	11 286	3 741	908	1%	914	-1%
Concessão Grande Porto	22 244	11 491	5 451	4%	7 405	-26%
Concessão Norte Litoral	17 327	8 567	1 370	1%	2 470	-45%
Concessão Norte	36 235	16 975	6 590	5%	5 366	23%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	20	0%	8 816	-100%
Concessão Litoral Centro	10	7	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	-2 928	-1 142	-1%	-1 139	0%
Subconcessão Transmontana	11 141	15 514	25 585	18%	-1 027	2591%
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	13 471	9%	12 815	5%
Subconcessão Pinhal Interior	37 868	29 968	12 244	8%	-4 436	376%
Subconcessão Litoral Oeste	50 412	39 782	19 353	13%	18 647	4%
Subconcessão Baixo Tejo	23 487	23 907	15 780	11%	8 569	84%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	15 500	11%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	- 7	-2 409	-2 898	-2%	- 19	-14899%
TOTAL	358 727	262 860	144 492	100%	106 088	36%

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

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

4.1.1.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector rodoviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019 / AC 2018	2019P	% Execução
Encargos brutos	1 049 522	100%	1 099 545	-5%	1 518 053	69%
Pagamentos por Disponibilidade	954 519	91%	954 900	0%		
Concessões	568 214	54%	621 690	-9%		
Subconcessões	386 305	37%	333 209	16%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	28 964	3%	29 538	-2%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	54 324	5%	48 115	13%		
Compensações/REF's	11 715	1%	66 992	-83%		
Lusoponte	4 704	0%	4 049	16%		
Outros ⁽³⁾	7 011	1%	62 943	-89%		
Receitas	283 442	27%	268 137	6%	338 463	84%
Concessões	257 520	25%	245 433	5%		
Subconcessões	20 527	2%	22 365	-8%		
Outros ⁽⁴⁾	5 395	1%	340	1488%		
Encargos líquidos totais	766 080	73%	831 407	-8%	1 179 590	65%
Taxa de cobertura	27%		24%		22%	
Concessões	41%		37%			
Subconcessões	5%		7%			

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

- Notas: (1) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).
 (2) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 (3) Nos primeiros 9 meses de 2018, inclui o pagamento parcial de uma compensação à concessionária da Douro Litoral, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária.
 (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Nos primeiros 9 meses de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam a 766,1 milhões de euros, representando uma redução (de cerca de 8%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado do efeito combinado do decréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 5%), com o incremento verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 6%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas situou-se nos 27%, valor superior ao registado no período homólogo de 2018 (de 24%).

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

- (i) Pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral de, aproximadamente, 4,7 milhões de euros, menor que os 61,5 milhões de euros pagos no período homólogo anterior¹⁶, decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013 (-56,8M€);
- (ii) Redução, em cerca de 48,4 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (iii) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte e do Norte Litoral, em cerca de 13,7 milhões de euros, resultante da evolução contratualmente prevista das tarifas;
- (iv) Decréscimo, de cerca de 4,0 milhões de euros, do pagamento, efetuado à concessionária da Interior Norte, de reconciliação da disponibilidade relativa ao ano anterior;
- (v) Não verificação dos pagamentos de reconciliação relativos à remuneração pela cobrança de portagens efetuados às concessionárias (-3,4M€);
- (vi) Deduções, em cerca 6,2 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Grande Porto, Beira Litoral e Alta e Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior, cujos efeitos são parcialmente mitigados pela não realização de deduções, em cerca de 3,3 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Norte Litoral e do Algarve (-2,9M€); e
- (vii) Verificação de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da concessionária do Beira Interior, no valor de 2,6 milhões de euros, relativo a um acerto referente aos anos de 2015 a 2017.

Em sentido contrário, destacam-se os seguintes fatores mitigadores do referido decréscimo dos encargos brutos:

- (i) A regularização dos pagamentos por disponibilidade e por serviço, devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada

¹⁶ Do valor total da compensação, 60 355 milhares de euros respeitam a compensação por decréscimo de receita, 1 080 milhares de euros a devolução de tarifas TRIR e SIEV e os restantes 15 milhares de euros a juros de mora.

Transmontana, relativos aos pagamentos por conta de 2019 (11,1M€)¹⁷ e aos valores que estavam em atraso de 2018 (13,5M€), totalizando cerca de 24,6 milhões de euros;

- (ii) O aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Norte, Costa de Prata e Beira Litoral e Alta (+12,4M€) e às subconcessionárias Litoral Oeste, Baixo Tejo e Douro Interior (+5,9M€), resultante da evolução contratualmente prevista das tarifas;
- (iii) A não verificação de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, no valor de 12,6 milhões de euros, relativo a ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela subconcedente ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (iv) O aumento dos pagamentos de reconciliação, relativos à disponibilidade e ao serviço do ano anterior, efetuados às subconcessionárias do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo (+11,7M€);
- (v) O aumento dos pagamentos de reconciliação, relativos aos pagamentos do ano anterior, efetuados às concessionárias do Norte, Grande Lisboa, Beira Litoral e Alta, Norte Litoral e do Grande Porto (+5,1M€), em virtude do aumento contratualmente previsto das tarifas; e
- (vi) O aumento do pagamento, relativo à remuneração pela cobrança de portagens, efetuado às concessionárias Grande Porto, Costa da Prata, Norte Litoral, Beira Litoral e Alta e Interior Norte (+3,8M€).

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, nos primeiros 9 meses de 2019, a 283,4 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 6% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pela evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, pela maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira, e pela estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, nos primeiros 9 meses de 2019, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal

¹⁷ Encontra-se, em dívida, o montante de cerca de 25,8 milhões de euros, a 30 de setembro de 2019, à subconcessionária do Pinhal Interior.

Interior, do Douro Interior e do Baixo Tejo e as concessões da Beira Litoral e Alta e do Norte, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 446,2 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 58% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Concessão Algarve	18 542	2%	19 423	-5%	19 035	97%
Concessão Beira Interior	54 570	7%	105 605	-48%	85 766	64%
Concessão Interior Norte	57 108	7%	65 512	-13%	74 942	76%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	60 506	8%	61 636	-2%	103 043	59%
Concessão Travessia do Tejo	4 704	1%	4 049	16%	- 927	-507%
Concessão Grande Lisboa	12 985	2%	13 375	-3%	21 594	60%
Concessão Oeste	76	0%	73	3%	165	46%
Concessão Costa de Prata	15 935	2%	17 148	-7%	33 441	48%
Concessão Grande Porto	39 186	5%	49 587	-21%	85 231	46%
Concessão Norte Litoral	27 264	4%	23 506	16%	45 816	60%
Concessão Norte	59 801	8%	55 223	8%	92 120	65%
Concessão Douro Litoral	4 670	1%	61 450	-92%	9 436	49%
Concessão Litoral Centro	17	0%	23	-29%	9 906	0%
Concessão Brisa	-4 069	-1%	-3 959	-3%	-5 459	75%
Subconcessão Transmontana	52 239	7%	32 665	60%	56 082	93%
Subconcessão Douro Interior	73 053	10%	71 256	3%	105 669	69%
Subconcessão Pinhal Interior	80 079	10%	76 714	4%	136 741	59%
Subconcessão Litoral Oeste	109 547	14%	105 797	4%	145 942	75%
Subconcessão Baixo Tejo	63 174	8%	54 631	16%	81 448	78%
Subconcessão Baixo Alentejo	42 010	5%	17 897	135%	52 282	80%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	27 213	0%
Outros ⁽¹⁾	-5 315	-1%	- 205	-2494%	104	-5126%
TOTAL	766 080	100%	831 407	-8%	1 179 590	65%

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

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

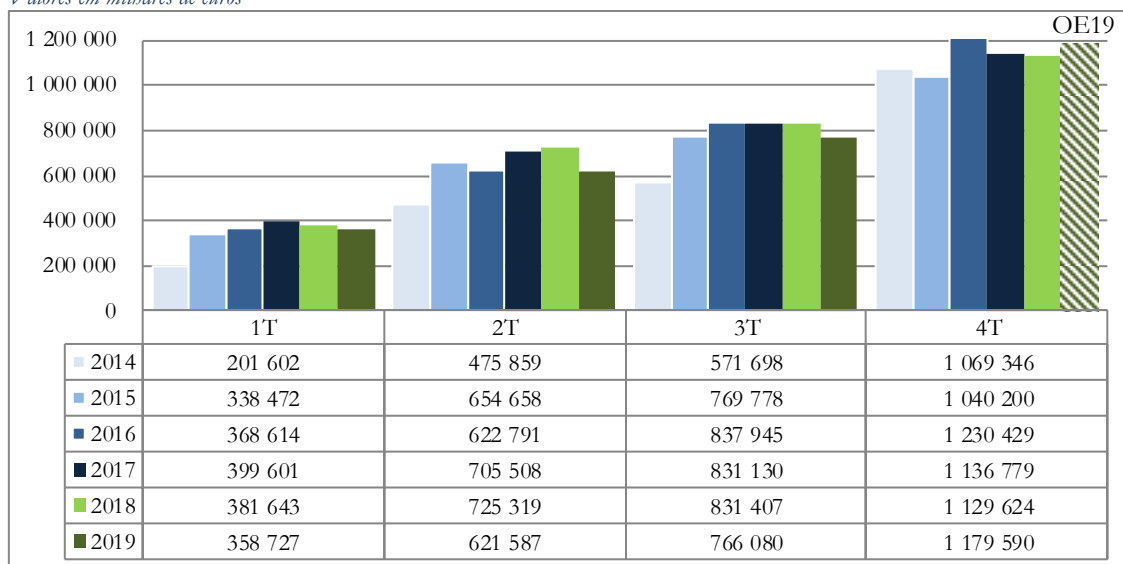
Conforme se pode constatar no *Gráfico 8* seguinte, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 65% do total previsto no

Relatório do OE2019, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, a concessão do Algarve e a subconcessão da Autoestrada Transmontana.

O referido nível de execução orçamental global encontra-se em linha com o previsto no Relatório do OE2019 atendendo a que, no final do 3º trimestre de 2019, apenas 4 dos 6 pagamentos por conta, devidos às várias concessionárias e subconcessionárias, foram realizados (cerca de 66%), encontrando-se os dois pagamentos remanescentes previstos para outubro e dezembro.

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

Valores em milhares de euros



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

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

4.1.1.3.1. Nível de cobertura dos encargos

No que diz respeito ao nível de cobertura dos encargos, da análise cruzada entre os encargos 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 sector público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração.

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, nos primeiros 9 meses de 2019, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 27%, valor superior ao registado no período homólogo de 2018 (24%).

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

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

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos seja nula até ao fim do prazo do contrato (muito embora tal estrutura contratual tenha contribuído para a redução dos encargos do Concedente com esta concessão), e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 21% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos nos primeiros 9 meses de 2019

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	52 439	33 897	18 542	65%
Concessão Beira Interior	54 570	0	54 570	0%
Concessão Interior Norte	72 543	15 435	57 108	21%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	98 526	38 020	60 506	39%
Concessão Travessia do Tejo	4 704	0	4 704	0%
Concessão Grande Lisboa	25 309	12 324	12 985	49%
Concessão Oeste	76	0	76	0%
Concessão Costa de Prata	49 225	33 290	15 935	68%
Concessão Grande Porto	69 201	30 015	39 186	43%
Concessão Norte Litoral	57 990	30 726	27 264	53%
Concessão Norte	119 544	59 744	59 801	50%
Concessão Douro Litoral	4 670	0	4 670	0%
Concessão Litoral Centro	17	0	17	0%
Concessão Brisa	0	4 069	-4 069	n.a.
Subconcessão Transmontana	54 583	2 344	52 239	4%
Subconcessão Douro Interior	73 053	0	73 053	0%
Subconcessão Pinhal Interior	92 364	12 285	80 079	13%
Subconcessão Litoral Oeste	113 087	3 541	109 547	3%
Subconcessão Baixo Tejo	65 532	2 358	63 174	4%
Subconcessão Baixo Alentejo	42 010	0	42 010	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	80	5 395	-5 315	6742%
TOTAL	1 049 522	283 442	766 080	27%

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

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

4.1.2. Sector Ferroviário

4.1.2.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

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

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., concessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual devida (numa base mensal) é essencialmente constituída por uma componente fixa (que integra duas parcelas, cujos montantes se encontram definidos contratualmente) e por uma componente variável (que integra, igualmente, duas parcelas distintas, sendo que uma varia de acordo com o número de quilómetros realizados em serviço comercial, estando a segunda dependente do número de quilómetros percorridos na realização de atividades de ensaio)¹⁸.

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

¹⁸ A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual¹⁹ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST e do Metro do Porto).

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

No entanto, deverá ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido²⁰.

¹⁹ Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro.

²⁰ O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano, a partir de 2012, inclusive (1 458 895,02€ em 2012 e 1 536 365,82€ em 2013, a preços dos respetivos anos, tendo os montantes a partir de então sido atualizados à taxa de inflação prevista no modelo financeiro, de 2%). À data de publicação deste boletim, o acordo de REF já havia iniciado a sua produção de efeitos, com a outorga, a 26 de dezembro de 2019, do aditamento ao contrato de concessão, mediante o qual o equilíbrio financeiro da concessão é reposto mediante a prorrogação do seu prazo pelo período adicional de quatro anos e nove meses, até 30 de setembro de 2024.

4.1.2.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Concessão do MST	2 200	2 048	0	0%	2 125	-100%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	- 5	0	0%	- 6	100%
Subconcessão do Metro do Porto	7 392	14 979	7 020	100%	14 882	-53%
TOTAL	9 592	17 023	7 020	100%	17 001	-59%

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

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 3.º trimestre de 2019, a cerca de 7,0 milhões de euros, montante inferior a metade do registado no período homólogo anterior, pois, apesar da produção de efeitos do contrato de subconcessão do Metro do Porto se ter iniciado em abril de 2018, os pagamentos devidos, desde então, à subconcessionária apenas se iniciaram em julho de 2018, promovendo uma concentração de pagamentos no 3.º trimestre de 2018.

Também a ausência de qualquer pagamento realizado à concessionária do MTS contribuiu para esta quebra acentuada no 3.º trimestre de 2019, pelo que, tal como evidenciado no *Quadro 9* anterior, os 7,0 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário no 3.º trimestre de 2019 são totalmente respeitantes à subconcessão do Metro do Porto.

4.1.2.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector ferroviário nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2019	Peso no total	AC2018	Δ AC2019/ AC2018	2019P	% Execução
Concessão do MST	4 248	13%	6 388	-33%	8 616	49%
Concessão Eixo Norte/Sul	- 5	0%	- 6	27%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	29 392	87%	14 882	97%	45 640	64%
TOTAL	33 635	100%	21 264	58%	54 255	62%

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

Nos primeiros 9 meses de 2019, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário, ascenderam a cerca de 33,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, uma vez que o início da produção de efeitos do contrato de subconcessão do Metro do Porto ocorreu em abril de 2018, o que explica um período de remuneração da subconcessionária (encargos do setor público) de 2018 inferior ao verificado em 2019.

Tal como evidenciado no Quadro 10 anterior, de entre os 33,6 milhões de euros, 29,4 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o mês de dezembro de 2018 e de julho de 2019 –, estando os restantes 4,2 milhões de euros 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 significativa redução do valor dos encargos com a concessão do MST (-33%) é explicada pela ausência da liquidação da indemnização compensatória relativa ao terceiro trimestre, pois a combinação da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista²¹, com a aproximação do tráfego registado face ao limite mínimo da banda de tráfego de referência²², tem um impacto marginal.

Através do *Gráfico 9* seguinte pode-se constatar que, com o início dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário a partir do 3.º trimestre de 2018.

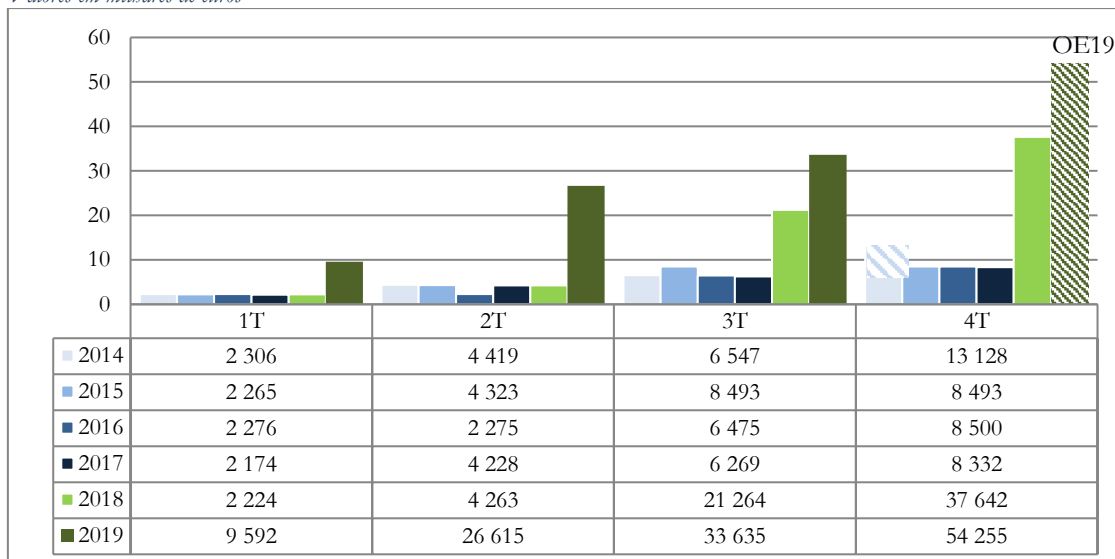
Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, bem como aquele acima mencionado, a evolução dos valores registados incorpora, por um lado, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, por outro lado, a volatilidade que, ao longo do período representado neste *Gráfico 9*, tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão.

²¹ 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.

²² Os pagamentos realizados nos primeiros 9 meses de 2019 tiveram por base um tráfego real de 24 294 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 22 729 milhares de passageiros.km.

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

Valores em milhares de euros



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

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

4.1.3. Sector Aeroportuário

4.1.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, de atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, a partir do décimo primeiro ano da concessão, isto é, a partir de 2023 no âmbito do contrato referente ao Continente e Açores e de 2024 no âmbito do contrato referente à Madeira, uma percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração.

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

4.1.3.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 3.º trimestre de 2019, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.3.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

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

associados a estas parcerias relativos, essencialmente, a receitas, as quais, nos termos dos contratos atualmente em vigor, terão início apenas em 2023. Assim, não foi registado, nos primeiros 9 meses de 2019, qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA.

4.1.4. Sector da Saúde

4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.1.4.2. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Hospitais PPP - Estabelecimentos	105 256	96 880	92 857	88%	88 198	5%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	89 315	89 180	76 723	73%	84 556	-9%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	5 083	11 172	11%	1 339	734%
Protocolos/outros ⁽³⁾	15 941	2 617	4 962	5%	2 304	115%
Hospitais PPP - Edifícios	10 720	14 340	12 741	12%	17 058	-25%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	10 720	10 720	10 720	10%	14 025	-24%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	3 621	2 021	2%	3 033	-33%
Encargos Totais	115 976	111 220	105 598	100%	105 256	0%

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 3.º trimestre de 2019, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 105,6 milhões de euros, representando uma manutenção face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado do acréscimo dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 5%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente -25%).

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

- (i) Liquidação do acerto ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2018, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, sem paralelo no trimestre homólogo anterior, uma vez que o mesmo, relativo à atividade de 2017, tinha sido realizado no 4.º trimestre de 2018 (+11,2M€);

- (ii) Aumento do valor dos duodécimos pagos, a cada uma das EG Estabelecimento, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada para 2019 (+4,2M€);
- (iii) Pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2017 e 2018 (+2,3M€); e
- (iv) Não realização, pela EG Estabelecimento de Cascais, do pagamento de acerto a favor da EPC, no âmbito da prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (+0,8M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pelo efeito do término do contrato de gestão da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, que, tendo ocorrido antes do fim do 3.º trimestre de 2019, originou a redução dos duodécimos pagos (-11,4M€);
- (ii) Pela não realização de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, ao contrário do verificado no período homólogo (-1,3M€); e
- (iii) Pela não verificação do pagamento, diferentemente do efetuado no 3.º trimestre de 2018, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,4M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se, *por um lado*, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício dos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira, no montante mensal de cerca de 1,1 milhões de euros e 131 milhares de euros, respetivamente (-3,7M€) e *por outro lado*, ao inferior pagamento de reconciliação realizado, junto da EG Edifício de Vila Franca de Xira, no trimestre em apreço, relativo a 2017, face ao pagamento realizado no período homólogo anterior, relativo a 2016 (-1M€). A referida diminuição é parcialmente mitigada pelo incremento dos encargos com a EG Edifício do Hospital de Cascais, devido ao aumento dos pagamentos nos termos contratualmente previstos (+0,4M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, 5% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 3.º trimestre de 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os já referidos pagamentos realizados à EG

Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, no valor de 2,3 milhões de euros, e ao protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 2,6 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.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	3T2019	Peso no Total (3T)	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
H. Cascais	20 438	21 714	20 749	20%	18 318	13%
EG Estabelecimento	17 884	18 229	18 195	17%	16 125	13%
EG Edifício	2 554	3 485	2 554	2%	2 193	16%
H. Braga	53 992	41 090	40 408	38%	42 975	-6%
EG Estabelecimento	50 945	35 352	37 360	35%	36 629	2%
EG Edifício	3 047	5 738	3 047	3%	6 346	-52%
H. Loures	24 737	24 768	25 856	24%	24 778	4%
EG Estabelecimento	21 511	21 541	21 524	20%	20 422	5%
EG Edifício	3 226	3 226	4 333	4%	4 356	-1%
H. VFXira	16 809	23 649	18 585	18%	19 185	-3%
EG Estabelecimento	14 917	21 757	15 778	15%	15 022	5%
EG Edifício	1 892	1 892	2 806	3%	4 162	-33%
TOTAL	115 976	111 220	105 598	100%	105 256	0%
Estabelecimentos	105 256	96 880	92 857	88%	88 198	5%
Edifícios	10 720	14 340	12 741	12%	17 058	-25%

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

O *Quadro 12* anterior apresenta a evolução dos encargos por PPP no 3.º trimestre de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um aumento de cerca de 2,4 milhões de euros resultante do efeito combinado do acréscimo dos pagamentos efetuados, quer à EG Estabelecimento (+2,1M€), quer à EG Edifício (+0,4M€). Em complemento dos efeitos já anteriormente quantificados, o mencionado aumento dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 totalizou 1,3 milhões de euros.

- No Hospital de Braga, verificou-se uma redução de, aproximadamente, 2,6 milhões de euros resultante do decréscimo dos encargos incorridos com a EG Edifício (-3,3M€), embora tenha sido parcialmente mitigado pelo incremento dos encargos com a EG Estabelecimento (+0,7M€). Em complemento dos efeitos já anteriormente quantificados, o mencionado aumento dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 totalizou 0,9 milhões de euros. Adicionalmente, a redução dos encargos com o Hospital de Braga está também influenciado pela realização de um acerto entre a EG Estabelecimento e a EPC, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários, sem paralelo no período homólogo anterior uma vez que o mesmo tinha sido efetuado no 2.º trimestre de 2018 (-0,3M€).

- No Hospital de Loures, o acréscimo dos respetivos encargos, no valor de cerca de 1 milhão de euros, resulta do aumento do valor dos duodécimos pagos, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019.

- No Hospital de Vila Franca de Xira, registou-se um decréscimo, de cerca de 0,6 milhões de euros, dos respetivos encargos globais devido à redução dos encargos com a EG Edifício (-1,4M€), o qual foi parcialmente compensado pelo aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (+0,8M€), o qual, por sua vez, resulta, na sua quase totalidade, do aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019.

4.1.4.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde, nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC2019	Peso no total	AC2018	Δ AC2019/AC2018	2019P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	294 993	89%	281 534	5%	376 641	78%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	255 219	77%	251 573	1%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	16 255	5%	21 226	-23%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	23 519	7%	8 736	169%		
Hospitais PPP - Edifícios	37 801	11%	48 693	-22%	48 689	78%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	32 159	10%	42 076	-24%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	5 642	2%	6 617	-15%		
Encargos Totais	332 794	100%	330 227	1%	425 329	78%

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).

Nos primeiros 9 meses de 2019, os encargos do sector público com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 332,8 milhões de euros, o que representou um acréscimo, de cerca de 1%, face aos encargos incorridos em igual período de 2018. Este resulta do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de +5%), combinado com a redução dos encargos com as EG Edifício (de -22%).

Relativamente às EG Estabelecimento, o acréscimo dos encargos observado face ao período homólogo anterior, traduz-se, fundamentalmente, nos seguintes fatores:

- (i) Pelo pagamento, no período em análise, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018 (+15,8M€);

- (ii) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos a cada uma das EG Estabelecimento, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada para 2019 (+13,5M€);
- (iii) Pela realização, nos primeiros 9 meses de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2018, sem paralelo no período homólogo, uma vez que o mesmo tinha sido realizado no 4.º trimestre de 2018, relativo à atividade de 2017 (+11,2M€);
- (iv) Pela realização, nos primeiros 9 meses de 2019, do pagamento de acerto à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento de acerto de reconciliação realizado nos primeiros 9 meses do período homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€);
- (v) Pelo maior pagamento à EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€);
- (vi) Pela não realização, pela EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, do pagamento de acerto a favor da EPC, no âmbito da prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (+0,9M€); e
- (vii) Pela realização nos primeiros 9 meses de 2019, de um acerto de menor montante, entre a EG Estabelecimento do Hospital de Braga e a EPC, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários (+0,7M€).

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (viii) Pela não realização, nos primeiros 9 meses de 2019, de pagamentos de acerto à EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, relativamente aos pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2017 (-18,3 M€);
- (ix) Pelo efeito do término do contrato de gestão da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, que, tendo ocorrido antes do fim do 3.º trimestre de 2019, originou a redução dos duodécimos pagos (-11,4M€);
- (x) Pela não verificação, no período em análise, do pagamento efetuado, nos primeiros 9 meses de 2018, à EG Estabelecimento dos hospitais de Cascais, Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-1,3M€): e

- (xi) Pela não verificação, nos primeiros 9 meses de 2019, do pagamento, efetuado, nos primeiros 9 meses de 2018, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (-0,4M€).

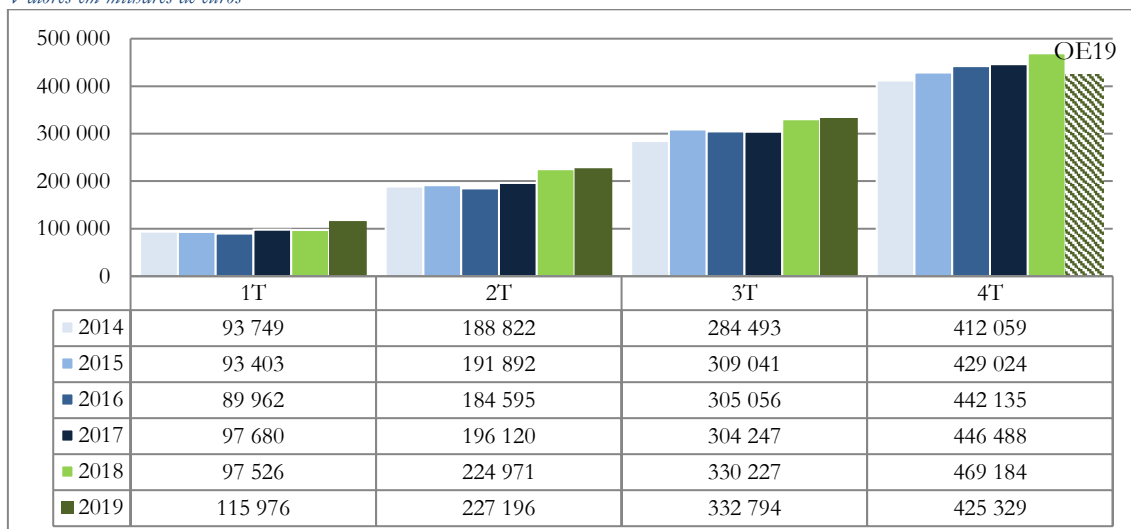
No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício dos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira, no montante mensal de cerca de 1,1 milhões de euros e 131 milhares de euros, respetivamente (-11,1M€), cujo efeito é mitigado pelo incremento dos encargos com a EG Edifício do Hospital de Cascais, devido ao aumento dos pagamentos nos termos contratualmente previstos (+1,1M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 7% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, nos primeiros 9 meses de 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os já referidos pagamentos realizados (i) à EG Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, no valor de 15,7 milhões de euros, (ii) à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (0,4M€), e (iii) ao protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 7,8 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 referir, ainda, 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 sector da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim, na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

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

Valores em milhares de euros



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

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

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

Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector da saúde nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2019	Peso no total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
H. Cascais	62 901	19%	63 543	-1%	96 365	65%
EG Estabelecimento	54 308	16%	56 098	-3%	85 237	64%
EG Edifício	8 593	3%	7 445	15%	11 129	77%
H. Braga	135 490	41%	133 832	1%	133 394	102%
EG Estabelecimento	123 657	37%	112 075	10%	118 424	104%
EG Edifício	11 833	4%	21 758	-46%	14 971	79%
H. Loures	75 361	23%	76 107	-1%	114 337	66%
EG Estabelecimento	64 576	19%	65 348	-1%	100 234	64%
EG Edifício	10 786	3%	10 759	0%	14 103	76%
H. VFXira	59 042	18%	56 745	4%	81 233	73%
EG Estabelecimento	52 452	16%	48 013	9%	72 747	72%
EG Edifício	6 590	2%	8 731	-25%	8 486	78%
TOTAL	332 794	100%	330 227	1%	425 329	78%
Estabelecimentos	294 993	89%	281 534	5%	376 641	78%
Edifícios	37 801	11%	48 693	-22%	48 689	78%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, nos primeiros 9 meses de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, constatando-se ter existido um ligeiro aumento dos encargos por via do aumento registado nas EG Estabelecimento, o qual é, por sua vez, praticamente anulado pelo decréscimo verificado ao nível das EG Edifício, justificado de seguida:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um decréscimo de cerca de 0,6 milhões de euros, refletindo a redução dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (-1,8M€), cujo efeito é parcialmente compensado pelo incremento dos pagamentos realizados à EG Edifício (+1,1M€).

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

- (i) A ausência de dois pagamentos de acerto realizados no período homólogo anterior, um relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade hospitalar de 2015 e outro respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 (-6,2M€); e
- (ii) A não verificação, nos primeiros 9 meses de 2019, do pagamento efetuado no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,4M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados,

- (i) Pelo aumento dos duodécimos pagos à respetiva EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+3,9M€); e
 - (ii) Pela não realização do pagamento de acerto a favor da EPC, no âmbito da prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (+0,9M€).
- No Hospital de Braga, o incremento registado ao nível dos encargos ascendeu a aproximadamente 1,7 milhões de euros, resultante do efeito conjugado do aumento dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (+11,6M€), com a redução dos encargos incorridos com a EG Edifício (-9,9M€). Em complemento dos efeitos já anteriormente quantificados, o mencionado aumento dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 totalizou 3,7 milhões de euros. Já o pagamento de acerto, que no período homólogo anterior foi realizado por um montante de 8,3 milhões de euros respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, não ocorreu nos primeiros 9 meses de 2019.
 - No Hospital de Loures, a redução dos respetivos encargos ascendeu a cerca de 0,8 milhões de euros, resultante do decréscimo dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento, em resultado, fundamentalmente:
 - (i) Da não realização, nos primeiros 9 meses de 2019, de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017 (-3,9M€); e

- (ii) Da não verificação, no período em análise, do pagamento, efetuado no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,3M€);

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

- No Hospital de Vila Franca de Xira, o acréscimo foi de, aproximadamente, 2,3 milhões de euros, devido ao efeito conjugado do aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (+4,4M€) com a redução dos encargos com a EG Edifício (-2,1M€).

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

- (i) Aumento dos duodécimos pagos, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+2,5M€); e
- (ii) Pela realização, no 2.º trimestre de 2019, do pagamento de acerto relativamente ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de maior montante que o pagamento daquele realizado no trimestre homólogo, relativo à atividade de 2016 (+2,2M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo pela não verificação, nos primeiros 9 meses de 2019, do pagamento, efetuado, no 2.º trimestre de 2018, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,2M€).

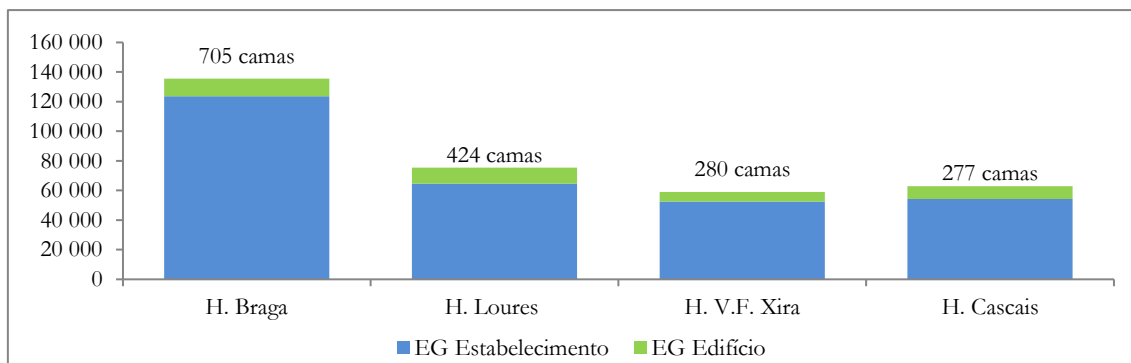
O decréscimo dos encargos da EG Edifício deve-se, fundamentalmente, aos seguintes fatores:

- (i) Pela diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, nos termos contratualmente previstos (-1,2M€); e
- (ii) Pelo menor do pagamento de reconciliação realizado, nos primeiros 9 meses de 2019, relativo a 2017, face ao pagamento realizado no período homólogo anterior, relativo a 2016 (-1M€).

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continuou a assumir-se, não obstante o término do contrato de gestão da EG Estabelecimento antes do final do terceiro trimestre de 2019, como a maior unidade em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 41% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se o Hospital de Loures, com um peso relativo de 23%, e os Hospitais de Cascais e de Vila Franca de Xira, com pesos relativos de 19% e de 18%, respetivamente (*cf.* Quadro 14 anterior e Gráfico 11 seguinte).

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde nos primeiros 9 meses de 2019, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5. Sector da Segurança

4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

A natureza dos encargos associados a esta parceria está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do índice de preços do consumidor e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não podem exceder 8,68% da remuneração total.

4.1.5.2. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2019	2T2019	3T2019	3T2018	Δ 3T2019/ 3T2018
Concessão SIRESP	9 254	6 040	4 115	9 741	-58%

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

No 3.º trimestre de 2019, os encargos globais do sector público com o SIRESP ascenderam a cerca de 4,1 milhões de euros, representando uma redução de, aproximadamente, 58% face ao período homólogo anterior.

Esta evolução é explicada, *tanto* pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, na medida em que no 3.º trimestre de 2019 foi liquidado um menor número de faturas mensais relativas à remuneração da operadora (respeitantes aos serviços prestados entre julho e agosto de 2019) face àquele que se verificou no 3.º trimestre de 2018 (período em que foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre junho e agosto de 2018), *como* pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

4.1.5.3. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do sector da segurança nos primeiros 9 meses de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC2019	AC2018	Δ AC2019/ AC2018	2019P	% Execução
Concessão SIRESP	19 409	32 407	-40%	32 835	59%

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

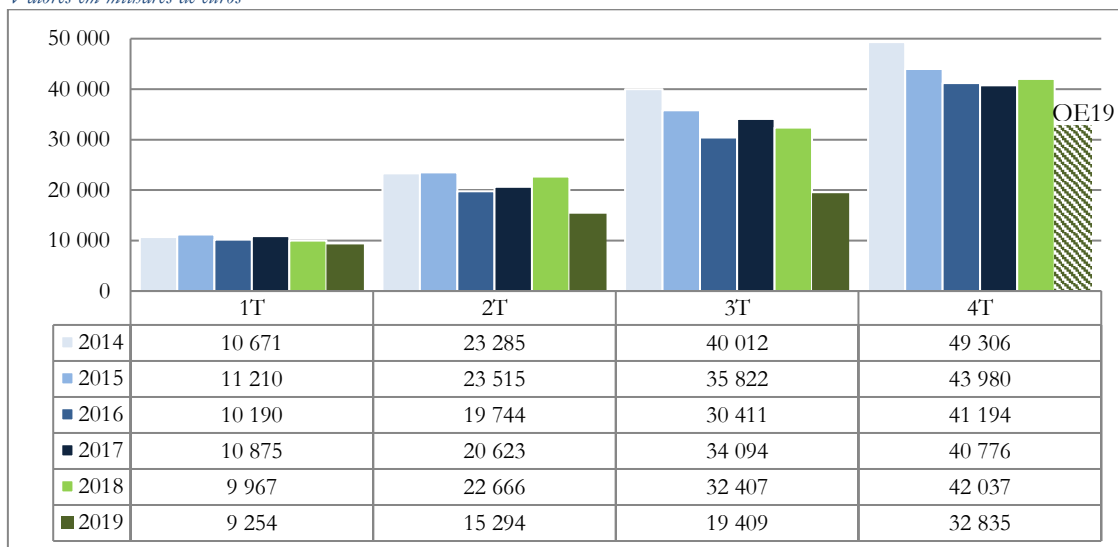
Nos primeiros 9 meses de 2019, os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam a cerca de 19,4 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 40% face ao período homólogo anterior, o qual é, essencialmente, justificado pelo efeito decorrente da diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

Também relevante é o efeito da liquidação de um menor número de faturas, referentes aos serviços prestados entre dezembro de 2018 e agosto de 2019, face à quantidade de faturas liquidadas nos primeiros 9 meses de 2018, período durante o qual foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre novembro de 2017 e agosto de 2018.

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

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

Valores em milhares de euros



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

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

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

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2019, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2019, atingem o montante de 1 692 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (70%) e com as PPP da saúde (25%).

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

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

Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

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

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

Sectores	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
Rodoviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferroviário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeroportuário	- 68	- 69	- 71	- 72	- 72	- 147	- 149	- 151	- 153	- 155	- 157	- 159	- 161	- 163	- 165
encargos brutos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
receitas	68	69	71	72	72	147	149	151	153	155	157	159	161	163	165
Total	- 68	- 69	- 71	- 72	- 72	- 147	- 149	- 151	- 153	- 155	- 157	- 159	- 161	- 163	- 165

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

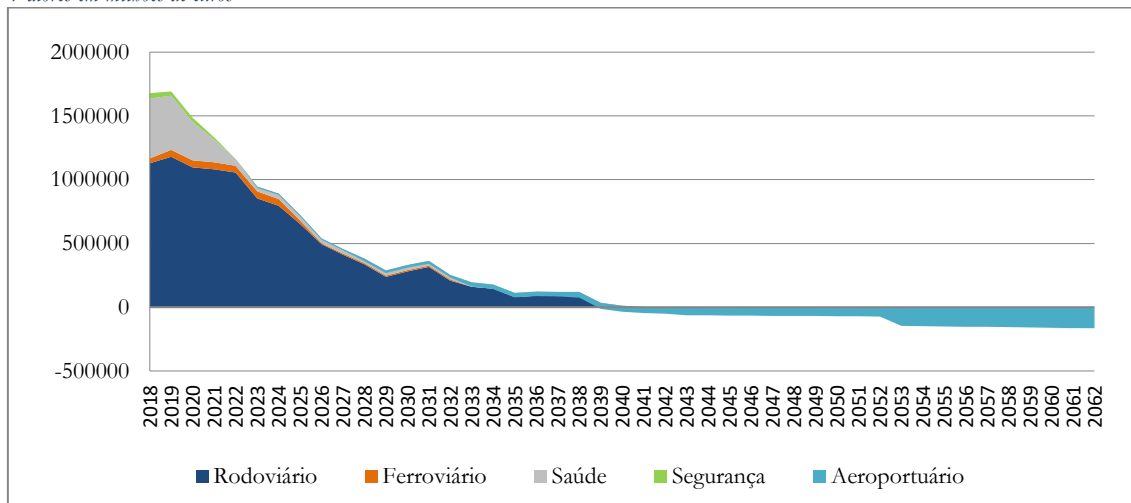
Nota: Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam, no caso das subconcessões, a redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado. Saliencia-se, porém, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer expectativas de ajustamentos de tarifas e encargos que não estivessem ainda válida e eficazmente contratualizados. Particularmente e atendendo *(i)* ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação relativa às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, *(ii)* à ausência de definição da vontade do Governo quanto à aprovação da proposta de alteração do contrato de subconcessão do Douro Interior e *(iii)*, quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado, passou a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor nas mencionadas subconcessões.

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

Gráfico 13 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

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

6. Anexo

Quadro 18 – Identificação das PPP por sector

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	861	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	588	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 930 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	592	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	640	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	699	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	338	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	621	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	244	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	389	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20	22	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67

Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	326
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾	

Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	41	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 2 ⁽⁸⁾	38	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	32	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	22	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

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

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2018, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.

- (2) A concessão termina no último dia do mês seguinte àquele em que se 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.