



Boletim Trimestral PPP – 3.º Trimestre 2020

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros.....	4
Índice de Gráficos	5
Siglas.....	6
Notas metodológicas.....	7
1. Sumário Executivo.....	9
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	16
3. Factos relevantes.....	19
3.1 Pandemia da doença Covid-19.....	19
3.2 Renegociação do contrato de concessão da Litoral Centro (BRISAL).....	19
3.3 Renegociação do contrato de concessão da Beira Interior.....	20
3.4 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais	20
3.5 Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental	20
3.6 Resolução de litígios.....	21
3.6.1 Lusoponte - Refinanciamento	21
3.6.2 Hospital de Braga	21
3.6.3 Hospital de Vila Franca de Xira	22
3.6.4 Subconcessão do Metro do Porto	22
4 Encargos liquidados pelos parceiros públicos	23
4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros.....	23
4.1.1 Setor Rodoviário.....	23
4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros.....	23
4.1.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	26
4.1.1.2.1 Encargos brutos	27
4.1.1.2.2 Receitas	29
4.1.1.2.3 Encargos líquidos.....	32
4.1.1.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	35
4.1.2 Setor Ferroviário.....	43
4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros.....	43
4.1.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre.....	45
4.1.2.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	46
4.1.3 Setor Aeroportuário.....	48

4.1.3.1	Tipologia dos fluxos financeiros	48
4.1.3.2	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	48
4.1.3.3	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	49
4.1.4	Setor da Saúde	50
4.1.4.1	Tipologia dos fluxos financeiros	50
4.1.4.2	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	51
4.1.4.3	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	54
4.1.5	Setor Portuário	60
4.1.5.1	Tipologia dos fluxos financeiros	60
4.1.5.2	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	61
4.1.5.3	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	64
5	Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado	67
6	Anexo	70

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 3.º trimestre de 2020 e primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	10
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	26
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	28
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	31
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	34
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	35
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	39
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos nos primeiros 9 meses de 2020	42
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	45
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	46
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	51
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga	53
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	54
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	57
Quadro 15 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 3.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga	61
Quadro 16 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução	64
Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	68
Quadro 18 – Movimento de carga total nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga	70
Quadro 19 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga	71
Quadro 20 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor	72

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2015 e 2020	15
Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor	16
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor.....	17
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por setores.....	18
Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 3.º trimestre de 2015 e o 3.º trimestre de 2020.....	30
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 3.º trimestre de 2019 e o 3.º trimestre de 2020	32
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2020	33
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2015 e 2020.....	40
Gráfico 9 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020	47
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020.....	56
Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2020, por hospital	59
Gráfico 12 – Evolução das receitas acumulados por trimestre no setor portuário, no período de 2016 a 2020	66
Gráfico 13 – Distribuição do valor das receitas das concessões portuárias, por Administração Portuária, nos primeiros 9 meses de 2020	66
Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	69

Siglas

1T2020	1.º trimestre de 2020
2T2020	2.º trimestre de 2020
3T2019	3.º trimestre de 2019
3T2020	3.º trimestre de 2020
2020P	Previsão para 2020 inscrita no Relatório do OE2020
AC2019	Acumulado 2019 (no ano de 2019)
AC2020	Acumulado 2020 (no ano de 2020)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
APS	Administração Portuária de Sines
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Braga
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira
EPC	Entidade Pública Contratante
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
OE2020	Orçamento do Estado para 2020
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Unidade equivalente a 20 Pés)
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 3T2020/ 3T2019	Varição ocorrida entre o 3.º trimestre de 2019 e o 3.º trimestre de 2020
Δ AC2020/ AC2019	Varição ocorrida entre o ano de 2019 e o ano de 2020

Notas metodológicas

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

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

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

- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2020, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2020. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos, não obstante as análises de coerência interanual e de âmbito setorial e contratual, realizadas pela UTAP aos dados disponibilizados por essas entidades¹;
- O setor portuário, por envolver contratos em que os parceiros públicos são Administrações Portuárias², não integra o Setor Institucional das Administrações Públicas, nos termos do código do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais. Desta forma, estas parcerias não são incorporadas no processo de consolidação orçamental, razão pela qual não foram consideradas no Relatório do Orçamento de Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos contratos reportados correspondem às previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias;

¹ Para maior detalhe sobre o Relatório do Orçamento de Estado de 2020, designadamente quando aos pressupostos subjacentes à previsão de encargos, sugere-se a consulta da Nota técnica e breves considerações relativamente aos encargos plurianuais com as PPP previstos no Relatório do OE2020, disponível em www.utap.pt

² Entidades não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

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 2020.

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

Em termos de factos relevantes (*cf.* ponto 3), o trimestre em análise, à semelhança do trimestre passado, é marcado, com expressão visível nos fluxos financeiros reportados através do presente boletim, pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com impacto em todos os setores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP.

Merece, também, destaque a constituição de duas novas comissões de negociação, uma que promoverá o processo de apreciação da operação de reestruturação e refinanciamento do passivo financeiro apresentada pela BRISAL - Auto-Estradas do Litoral, S.A. e uma outra que apreciará os pedidos de REF apresentados pela concessionária Scutvias – Autoestradas da Beira Interior, S.A..

No universo das PPP da área da Saúde, foi dado início ao procedimento pré-contratual relativo ao lançamento da parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, com a publicação dos respetivos anúncios. Por outro lado, e no que respeita ao Hospital de Lisboa Oriental, foi notificado aos concorrentes o Primeiro Relatório Preliminar de Análise e Avaliação das Propostas e iniciada, no decorrer do terceiro trimestre, a audiência prévia dos concorrentes.

No capítulo da resolução de litígios (*cf.* ponto 3.6), destaca-se o processo arbitral que opõe a Lusoponte ao Estado Português quanto à decisão de não aprovação de um pedido de refinanciamento da concessão, aguardando-se a designação pela Câmara de Comércio Internacional de árbitro presidente.

Merecem também destaque, nesse capítulo, duas novas arbitragens na área da Saúde, requeridas, por um lado, pela EGEst Braga e, por outro, pela EGEst Vila Franca de Xira.

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

De referir que o setor rodoviário continua a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (90% no final de 2019) e até mesmo de encargos líquidos (65% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 3.º trimestre de 2020 e 78% quando considerado os primeiros 9 meses de 2020).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 3.º trimestre de 2020 e primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Rodoviário	415 750	291 912	137 109	65%	144 492	-5%
Ferrovário	11 030	12 125	12 754	6%	8 934	43%
Aeroportuário	-	-	-	0%	-	n.a.
Saúde	80 910	69 743	68 269	32%	105 600	-35%
Portuário	(6 898)	(6 659)	(6 822)	-3%	(7 043)	3%
TOTAL	500 792	367 120	211 310	100%	251 984	-16%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Rodoviário	844 771	78%	766 080	10%	1 113 934	76%
Ferrovário	35 908	3%	35 549	1%	54 429	66%
Aeroporтуário	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Saúde	218 921	20%	332 796	-34%	314 644	70%
Portuário	(20 379)	-2%	(22 206)	-8%	(28 180)	72%
TOTAL	1 079 222	100%	1 112 220	-3%	1 454 827	74%

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

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

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

No 3.º trimestre de 2020, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos ascendeu a cerca de 211,3 milhões de euros, representando um decréscimo de, aproximadamente, 40,7 milhões de euros (-16%) face ao período homólogo de 2019, o qual é explicado, essencialmente, pela ausência de qualquer pagamento à EGEst Braga, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos em regime de parceria (diminuição de 37,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2019).

No que diz respeito ao setor rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 137,1 milhões de euros no 3.º trimestre de 2020, registaram um decréscimo de, aproximadamente, 7,4 milhões de euros face ao período homólogo anterior (-5%). Esta redução é explicada, na sua maioria, pela diminuição dos encargos brutos (-26,1M€) ao nível dos pagamentos por disponibilidade (-19,3M€) e pagamentos por serviço (-6,4M€), cujo efeito foi mitigado, no entanto, pela diminuição significativa das receitas de portagem das parcerias em análise (-18,8M€), em virtude dos efeitos da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas limitações à circulação impostas como medida para o seu combate (*cf.* ponto 4.1.1.2.2. e 4.1.1.2.1., respetivamente).

Já os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 68,3 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 35% face ao período homólogo anterior (-37,3M€), evolução que é maioritariamente explicada pela ausência de qualquer encargo com a EGEst Braga (*cf.* ponto 4.1.4.2.).

Os encargos com o setor ferroviário ascenderam, no 3.º trimestre de 2020, a cerca de 12,8 milhões de euros, um montante superior, em cerca de 43% (3,8M€), ao registado no período homólogo anterior, resultado, em grande medida, do aumento dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto (+3,8M€), em virtude de os pagamentos recorrentes do trimestre em apreço compreenderem mais um mês de serviços prestados do que os realizados no período homólogo anterior, efeito este que não tem expressão no acumulado dos primeiros 9 meses de 2020 (*cf.* ponto 4.1.2.2.).

Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida pelas Administrações Portuárias no 3.º trimestre de 2020 cifrou-se num valor de 6,8 milhões de euros, representando uma diminuição de 0,2 milhões de euros (cerca de 3%), face ao período homólogo anterior, essencialmente explicada pela diminuição registada nas receitas da Administração Portuária de Sines com o Terminal de Contentores de Sines XXI (-0,3M€) (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

Relativamente aos primeiros 9 meses de 2020, verifica-se que os encargos líquidos do setor público com as PPP ascenderam a cerca de 1 079,2 milhões de euros, representando um decréscimo de 33 milhões de euros (de cerca de 3%) face ao valor registado no período homólogo anterior, sendo de destacar, por um lado, a ausência de qualquer pagamento à EGEst Braga, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos em regime de parceria (diminuição de 123,7 milhões de euros face ao período homólogo de 2019) e, por outro, a contração das receitas de portagem, de aproximadamente 54,7 milhões de euros.

Quanto ao setor rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 844,8 milhões de euros, registaram, no período em apreço face a igual período de 2019, um incremento de cerca de 78,7 milhões de euros (+10%). Este resultou da conjugação do aumento verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 24,0 milhões de euros (+2%), com a importante diminuição das receitas de portagem, de aproximadamente 54,7 milhões de euros (-19%).

No que concerne aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo pelo (i) aumento dos pagamentos por disponibilidade às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto, bem como à subconcessionária do Pinhal Interior, de acordo com a evolução das tarifas contratuais (+31,9M€); (ii) aumento dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro e do Douro Litoral, essencialmente como consequência das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017 (+16,7M€); (iii) aumento dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade à subconcessionária Autoestrada Transmontana (+8,8M€), referente à atividade do ano anterior, quando comparado com o mesmo período de 2019, em virtude de nesse período terem sido apenas realizados pagamentos parciais; e (iv) aumento dos pagamentos por disponibilidade à subconcessionária do Pinhal Interior (+8,2 M€) em virtude de no primeiro trimestre de 2019 apenas ter ocorrido um pagamento parcial. Estes efeitos foram parcialmente mitigados pela (i) diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista (-19,4M€); (ii) diminuição de pagamentos por disponibilidade e serviço à subconcessionária Transmontana (-18,1M€), dado que em agosto de 2019, no seguimento da pronúncia do Tribunal de Contas ao recurso interposto pela IP, foi efetuado o pagamento do montante em dívida; e (iii) diminuição do valor dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade, às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte (-8,5M€).

Relativamente, à diminuição registada na receita de portagens (-54,7M€) esta resulta maioritariamente, como já mencionado, dos efeitos da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas limitações à circulação impostas como medida para o seu combate, efeito este sentido com maior impacto no 2.º trimestre de 2020 (*cf.* ponto 4.1.1.3.).

Por sua vez, o decréscimo registado no setor da saúde, de cerca de 113,9 milhões de euros (-11%), resulta, essencialmente, do término, no ano transato, dos serviços clínicos prestados pela EGEst Braga. De referir que, expurgando este efeito, verifica-se um aumento dos encargos com o setor da saúde de, aproximadamente, 9,8 milhões de euros (+5%), o qual reflete o incremento da produção de atividade clínica registada nas demais EG Estabelecimento (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Relativamente ao setor ferroviário, nos primeiros 9 meses de 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público cifraram-se em cerca de 35,9 milhões de euros, em linha com o período homólogo anterior, com um aumento de cerca de 1%, (*cf.* ponto 4.1.2.4.).

Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida pelas Administrações Portuárias, nos primeiros 9 meses de 2020, cifrou-se em 20,4 milhões de euros, representando uma diminuição de 1,8M€ (de cerca de 8%) face ao período homólogo. Esta variação é, essencialmente, explicada pela diminuição registada nas receitas da Administração Portuária de Sines relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI (-1,6M€) (*cf.* ponto 4.1.5.2.).

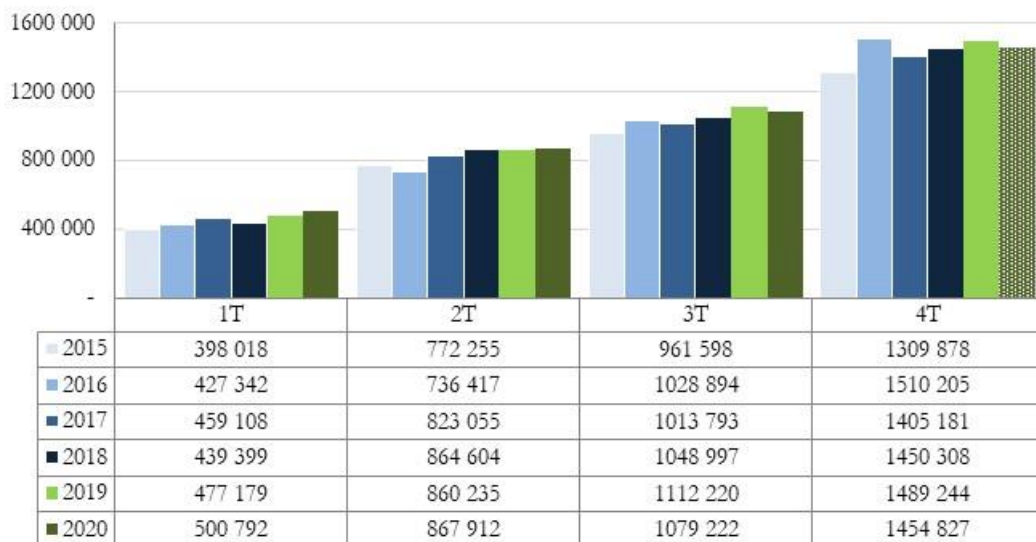
Por fim, quanto à execução orçamental, os encargos líquidos do setor público com as PPP atingiram, no final dos primeiros 9 meses de 2020, cerca de 74% do valor previsto no Relatório do OE2020, valor que se encontra acima do verificado no final dos primeiros 9 meses de 2019 (68%), em virtude do inesperado impacto, sobre as receitas de portagem, da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas limitações à circulação impostas como medida para o seu combate.³

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

³ A este propósito, recorde-se que o Relatório do OE2020 foi elaborado antes do início da incidência da pandemia da doença Covid-19 em Portugal, não antecipando os seus impactos, designadamente, sobre as receitas de portagem.

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

Valores em milhões de euros



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

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

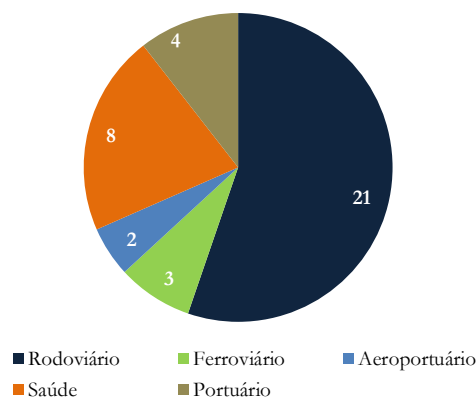
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

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

Apesar da manutenção do universo em análise, face ao Boletim do 2.º trimestre do presente ano, realçamos que o universo de PPP não é estático, pelo que consideramos essencial que o boletim mantenha um caráter dinâmico e evolutivo, capaz de abarcar sucessivamente os contratos relativamente aos quais se tenha conseguido confirmar a verificação das condições de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio ou o inverso, bem como outras situações singulares, sendo aliás de salientar, neste último particular, com referência ao setor da saúde, que apesar do contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga ter terminado no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados por essa entidade sido internalizados numa entidade pública empresarial, existem fluxos financeiros previstos para o presente ano (a título de reconciliação), a favor da entidade privada, razão pela qual esta PPP ainda é considerada para efeitos de reporte através do presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor⁴

Número de PPP



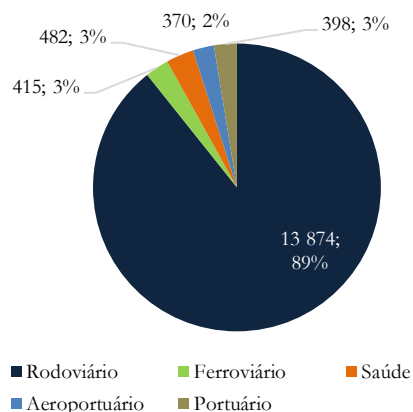
Fonte: UTAP.

⁴ 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).

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

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Valores em milhões de euros



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

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

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

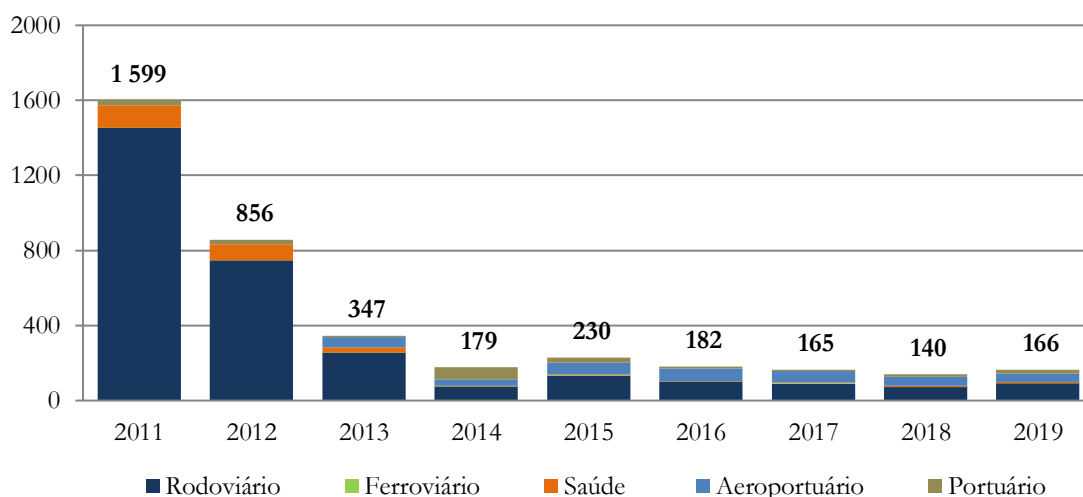
- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos a elas associados; e

(iii) Ao facto de os contratos que vieram as ser adicionados ao universo de PPP da UTAP, desde 2012, caracterizarem-se por um reduzido nível de investimento⁵ ou a sua fase de investimento ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço⁶.

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, sobretudo, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA, de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente. A partir de então e até 2019, com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido estáveis ao longo do tempo. Para este resultado não serão alheios os mencionados acordos celebrados pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, posteriormente plasmados em alterações aos contratos de subconcessão, bem como os acordos também alcançados com as concessionárias do setor rodoviários para a alteração do regime das grandes reparações de pavimento, que passaram a ser investimentos suportados pelo concedente.

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

Valores em milhões de euros



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

⁵ Subconcessão do Metro do Porto

⁶ Os contratos do setor aeroportuário e do setor portuário

3. Factos relevantes

3.1 Pandemia da doença Covid-19

O 3.º trimestre de 2020, é marcado, com expressão visível nos fluxos financeiros reportados através do presente boletim, à semelhança do que aconteceu no trimestre anterior, e conforme referido, pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com impacto em todos os setores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP, e que têm vindo a ser sinalizadas pelos parceiros privados como tendo impacto na execução dos contratos e conferindo o direito a compensações ou à reposição do equilíbrio financeiro.

Neste contexto, cabe ter presente os efeitos do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, os quais se prolongam para além do termo de vigência do estado de emergência (que ocorreu em 2 de maio de 2020). Em concreto e dependendo das medidas contidas neste diploma, essas vigorarão até que a Organização Mundial de Saúde determine que a situação epidemiológica do vírus SARS-Cov-2 e da doença Covid-19 não configuram uma pandemia, sem prejuízo dos efeitos nele previstos que, pela sua natureza, devam ser produzidos ou venham a ser efetivados após essa cessação.

3.2 Renegociação do contrato de concessão da Litoral Centro (BRISAL)

Em setembro de 2020, foi constituída uma comissão de negociação, nos termos legais, que promoverá o processo de apreciação da operação de reestruturação e refinanciamento do passivo financeiro apresentada pela BRISAL - Auto-Estradas do Litoral, S.A., tendo como objetivo, nesse âmbito, a renegociação de todos os aspetos contratuais relevantes que se suscitem à tomada de posição do concedente Estado Português sobre os pedidos formulados e à salvaguarda dos interesses públicos em presença.⁷

⁷ Foi publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 192, de 1 de outubro de 2020, o Despacho n.º 9396/2020, de 7 de setembro, da Coordenadora da UTAP que constitui a referida comissão de negociação.

3.3 Renegociação do contrato de concessão da Beira Interior

Foi igualmente constituída no decurso do mês de setembro de 2020, uma comissão de negociação, nos termos legais, cujo mandato abrange a apreciação dos pedidos de REF apresentados pela concessionária Scutvias – Autoestradas da Beira Interior, S.A., no âmbito do contrato de Concessão da Beira Interior, relacionados com os impactos decorrentes da aplicação, ao contrato em causa, do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, e da Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro.⁸

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

Na sequência do lançamento da parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais e do respetivo concurso limitado com prévia qualificação, através dos despachos n.º 5188/2020, de 15 de abril, e n.º 6616/2020, de 9 de junho, do Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e da Senhora Secretária de Estado Adjunta e da Saúde, bem como da autorização da realização da despesa inerente à celebração desse contrato através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/2020, de 16 de abril, foi dado início ao referido procedimento pré-contratual com a publicação dos respetivos anúncios.

O procedimento seguiu os seus trâmites legais, tendo-se procedido, em 10 de setembro de 2020, à abertura das candidaturas.⁹

3.5 Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental

Em 23 de julho de 2020, foi notificado aos concorrentes o Primeiro Relatório Preliminar de Análise e Avaliação das Propostas, tendo-lhes sido concedido o prazo de 20 (vinte) dias úteis para, querendo, exercerem o seu direito de audiência prévia. Esse prazo foi, entretanto,

⁸ Foi publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 204, de 20 de outubro de 2020, o Despacho n.º 10080/2020, de 29 de setembro, da Coordenadora da UTAP que constitui a referida comissão de negociação.

⁹ Posteriormente à data de referência do presente Boletim, o relatório final da fase de qualificação foi aprovado pelo Júri e enviado ao órgão competente para a decisão de contratar, para efeitos da tomada da decisão de qualificação.

objeto de duas prorrogações pelo júri do procedimento, em deferimento de dois pedidos que para esse efeito foram apresentados, passando a final a terminar no dia 15 de outubro desse mesmo ano.¹⁰

3.6 Resolução de litígios

3.6.1 Lusoponte - Refinanciamento

Na sequência do indeferimento pelo Estado de um pedido de aprovação de uma operação de refinanciamento, a Lusoponte deu início ao processo contratual de resolução de diferendos, tendo a comissão de peritos emitido parecer no sentido de que o concedente recusou infundadamente o pedido de aprovação do refinanciamento, sendo, portanto, devida uma indemnização à Concessionária, a qual não quantificou, por não ser ainda possível apurar o concreto montante do dano. Nessa sequência, o Estado Português, representado pelo IMT, deu início a um processo arbitral questionando a bondade do parecer da comissão de peritos, tendo também a Lusoponte iniciado um processo arbitral de modo a quantificar os danos. A 30 de setembro de 2020, tendo as duas arbitragens sido apenas, aguarda-se a designação pela Câmara de Comércio Internacional de árbitro presidente, considerando que tal designação não foi passível de entendimento entre os árbitros designados pelas partes.

3.6.2 Hospital de Braga

A EGEst Braga, requereu a constituição de um tribunal arbitral para dirimir os seguintes diferendos: (a) a remuneração autónoma pelo tratamento dos doentes com hepatite C; e (b) o pagamento à EGEst Braga pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos no quadro dos subsistemas públicos de saúde, quantificado em aproximadamente 1,6 milhões de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela EGEst Braga em 2019.

¹⁰ À data da elaboração deste Boletim, encontram-se em fase de análise e avaliação pelo júri do procedimento as pronúncias apresentadas.

3.6.3 Hospital de Vila Franca de Xira

Relativamente ao Contrato de Gestão do Hospital de Vila Franca de Xira, a EGEst Vila Franca de Xira apresentou, em 4 de agosto de 2020, um requerimento de constituição de tribunal arbitral tendo como objeto dois aspetos distintos referentes à execução contratual: (a) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira como contrapartida do tratamento dos doentes com hepatite C; (b) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos fora do Hospital de Vila Franca de Xira a utentes beneficiários de subsistemas públicos. O valor global dos dois pedidos ascende a cerca de 1,1 milhão de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela EGEst Vila Franca de Xira em 2019.

Ainda quanto à EGEst Vila Franca de Xira, terminou o processo de mediação relativo ao diferendo quanto à metodologia de apuramento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27, não tendo as partes alcançado consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida a respetiva Declaração de Não Acordo pela ERS, na qualidade de entidade mediadora do presente conflito.

3.6.4 Subconcessão do Metro do Porto

A subconcessionária submeteu um pedido de REF com fundamento no aumento dos custos em matéria de limpeza inerentes ao respetivo contrato de subconcessão, requerendo uma compensação no valor de aproximadamente 934 milhares de euros.

4 Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.1.1 Setor Rodoviário

4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português¹¹ 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 vigor¹², 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

¹¹ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

¹² Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

situação económico-financeira do mesmo¹³ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

4.1.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020 / 3T2019
Encargos brutos	501 103	340 655	231 788	100%	257 924	-10%
Pagamentos Disponibilidade	441 512	306 196	213 389	92%	232 648	-8%
Concessões	257 842	167 717	139 859	60%	139 446	0%
Subconcessões	183 670	138 479	73 530	32%	93 202	-21%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 792	11 024	8 207	4%	8 059	2%
Pagamento por serviço⁽²⁾	25 800	19 335	9 668	4%	16 086	-40%
Compensações/REF's	23 999	4 099	525	0%	1 131	-54%
Douro Litoral	7 865	4 917	16	0%	20	n.a.
Litoral Centro	8 521	22	3	0%	-	n.a.
Litoral Oeste	4 449	-	120	0%	-	n.a.
Baixo Tejo	2 678	-	107	0%	-	n.a.
Lusoponte	21	(1 445)	66	0%	713	n.a.
Outros	465	605	212	0%	398	n.a.
Receitas	85 353	48 742	94 679	41%	113 432	-17%
Concessões	74 149	43 411	85 460	37%	103 164	-17%
Subconcessões	10 774	5 057	8 712	4%	7 356	18%
Outros ⁽³⁾	430	274	507	0%	2 912	-83%
Encargos líquidos totais	415 750	291 912	137 109	59%	144 492	-5%
Taxa de cobertura	17%	14%	41%		44%	

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

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

Os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 3.º trimestre de 2020, a cerca de 137,1 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 5% face ao período homólogo de 2019. Esta evolução é justificada pela diminuição dos encargos

¹³ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou de decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

brutos, em cerca de 10%, a qual foi amortecida pela contração, de aproximadamente 17%, das receitas de portagem, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.2.1 Encargos brutos

Durante o 3.º trimestre de 2020, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 231,8 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando uma diminuição de cerca de 26,1 milhões de euros (-10%) face ao período homólogo de 2019, a qual é justificada, em grande parte, pelos seguintes fatores:

- (i) Diminuição dos encargos brutos, em cerca de 18,2 milhões de euros, relativamente à subconcessionária Transmontana. Este decréscimo é essencialmente explicado pela diminuição de pagamentos por disponibilidade e de serviço, dada a regularização dos montantes em dívida que ocorreu em agosto de 2019 no seguimento da pronúncia do Tribunal de Contas ao recurso interposto pela IP.
- (ii) Redução dos encargos com a subconcessão do Baixo Alentejo, em cerca de 8,6 milhões de euros, relacionado com uma diferença temporal, dado que no trimestre em análise foi efetuado apenas um pagamento por disponibilidade e serviço, enquanto que no período homólogo foram efetuados dois pagamentos à subconcessionária;
- (iii) Diminuição de pagamentos, de cerca de 5,4 milhões de euros, às Concessões da Beira Interior e Interior Norte, de acordo com a evolução das tarifas de disponibilidade contratualmente prevista;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 8,4 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e das subconcessionárias do Pinhal Interior e Baixo Tejo.

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

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Concessão Algarve	20 655	11 752	14 741	6%	17 071	-14%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	9 459	4%	14 294	-34%
Concessão Interior Norte	30 578	21 752	13 972	6%	15 159	-8%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 380	33 167	24 204	10%	23 460	3%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	66	0%	713	-91%
Concessão Grande Lisboa	12 261	7 052	5 768	2%	5 502	5%
Concessão Oeste	-	79	36	0%	-	n.a.
Concessão Costa de Prata	24 425	12 006	13 702	6%	13 220	4%
Concessão Grande Porto	33 403	20 365	16 800	7%	15 904	6%
Concessão Norte Litoral	27 372	13 373	14 560	6%	13 205	10%
Concessão Norte	60 569	40 610	34 979	15%	30 075	16%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	16	0%	20	-22%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	3	0%	-	n.a.
Concessão Brisa	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Transmontana	20 641	17 620	8 837	4%	26 997	-67%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	13 471	6%	13 471	0%
Subconcessão Pinhal Interior	49 981	38 956	19 360	8%	16 950	14%
Subconcessão Litoral Oeste	56 223	42 102	20 747	9%	20 590	1%
Subconcessão Baixo Tejo	38 374	18 714	14 140	6%	15 780	-10%
Subconcessão Baixo Alentejo	18 170	13 755	6 870	3%	15 500	-56%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	24	2	57	0%	13	325%
TOTAL	501 103	340 655	231 788	100%	257 924	-10%

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 2020, o valor recebido pelo setor público ascendeu a, aproximadamente, 94,7 milhões de euros (*cf.* *Gráfico 5* e *Quadro 4* seguintes), representando uma diminuição de cerca de 18,8 milhões de euros (-17%) relativamente ao período homólogo anterior.

Em termos de tráfego e após a quebra drástica registada nos meses de março e abril, a curva da procura apresenta agora uma evolução alinhada com o efeito de sazonalidade, no entanto mantém-se inferior ao período homólogo, em cerca de 13%, devido ao efeito das medidas de combate à pandemia Covid-19.

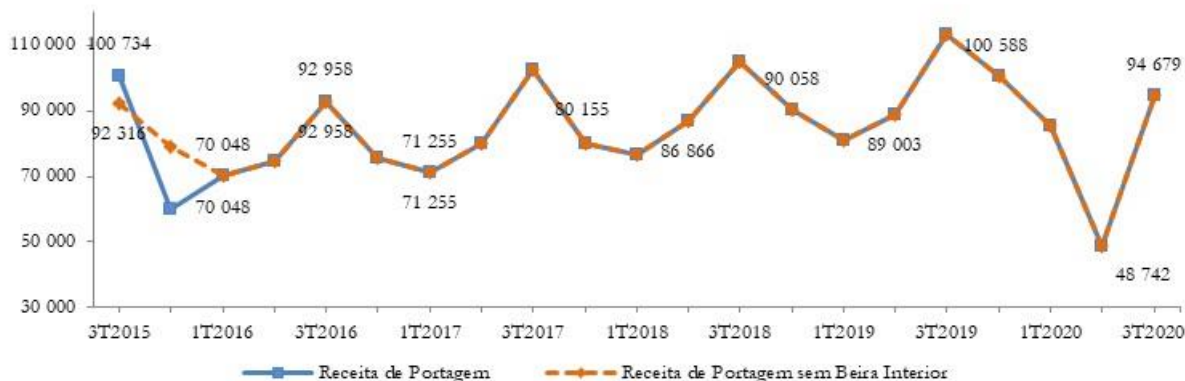
Embora os desvios sejam generalizados, destacam-se, em termos de perda de receita de portagem, as concessões do Algarve (-5,4M€), das Beiras Litoral e Alta (-3,8M€) e do Norte (-2,4M€).

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um aumento das receitas na ordem dos 94%, explicado, essencialmente, pela diminuição das limitações à circulação, em virtude da ocorrência da pandemia da doença Covid-19.

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

Gráfico 5 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 3.º trimestre de 2015 e o 3.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata no *supra* mencionado gráfico, é notória, no 3.º trimestre de 2020, uma recuperação, face ao trimestre anterior, da quebra de receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem nas PPP. No entanto, é igualmente possível verificar que, face ao trimestre homólogo, ainda se verifica uma quebra que contrasta com uma tendência de crescimento sustentado que se vinha a verificar até ao primeiro trimestre de 2020 (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), mesmo se desconsiderado o impacto da atualização tarifária na evolução de receitas. No *Quadro 4* seguinte, apresentam-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2019.

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, do Algarve, da Beiras Litoral e Alta, do Norte Litoral, da Costa de Prata e do Grande Porto todas com uma participação individual igual ou superior a 10% e que, em conjunto, representam cerca de 80% da receita total obtida no período em análise.

Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Concessão Algarve	5 415	3 749	12 646	13%	18 045	-30%
Concessão Beira Interior	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Interior Norte	4 191	2 651	4 814	5%	6 456	-25%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 506	7 358	11 571	12%	15 350	-25%
Concessão Travessia do Tejo	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 212	2 054	3 166	3%	4 087	-23%
Concessão Oeste	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Costa de Prata	10 313	6 243	10 456	11%	12 312	-15%
Concessão Grande Porto	10 202	5 464	9 166	10%	10 453	-12%
Concessão Norte Litoral	8 890	4 836	10 737	11%	11 835	-9%
Concessão Norte	17 721	9 783	21 132	22%	23 485	-10%
Concessão Douro Litoral	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Litoral Centro	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Brisa	1 699	1 272	1 772	2%	1 142	55%
Subconcessão Transmontana	856	438	884	1%	1 413	-37%
Subconcessão Douro Interior	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 847	2 342	4 241	4%	4 707	-10%
Subconcessão Litoral Oeste	1 192	752	1 152	1%	1 237	-7%
Subconcessão Baixo Tejo	4 878	1 525	2 436	3%	-	n.a.
Subconcessão Baixo Alentejo	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	430	274	507	1%	2 912	-83%
TOTAL	85 353	48 742	94 679	100%	113 432	-17%

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

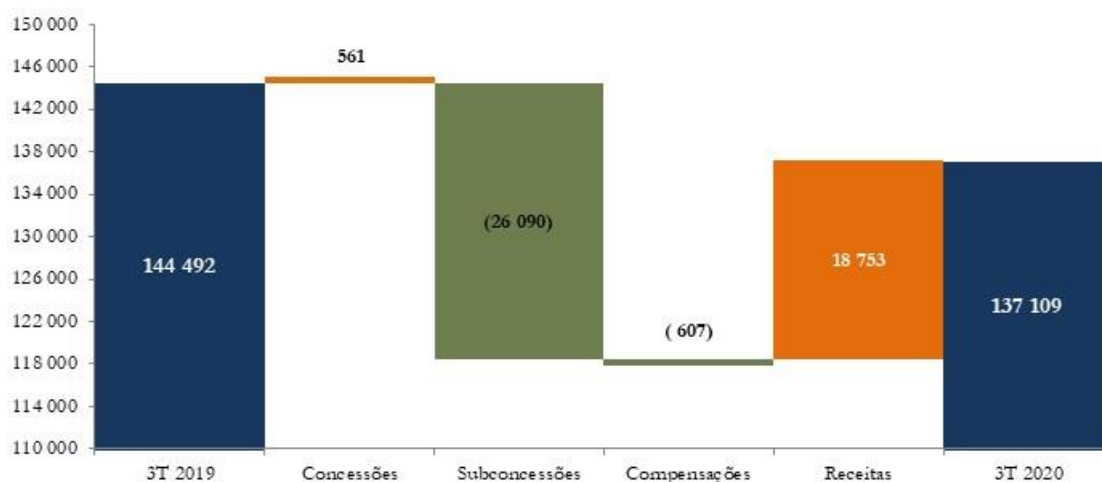
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.2.3 *Encargos líquidos*

Tal como referido anteriormente, no 3.º trimestre de 2020 os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 137,1 milhões de euros, representando uma diminuição de aproximadamente 7,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2019, resultado, essencialmente, da diminuição do nível de receitas, em aproximadamente 18,8 milhões de euros, o qual foi mitigada pela diminuição significativa registada ao nível dos encargos brutos, em cerca de 26,1 milhões de euros, conforme pontos 4.1.1.2.1. e 4.1.1.2.2., respetivamente (e *cfr.* Gráfico 6 seguinte).

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 3.º trimestre de 2019 e o 3.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



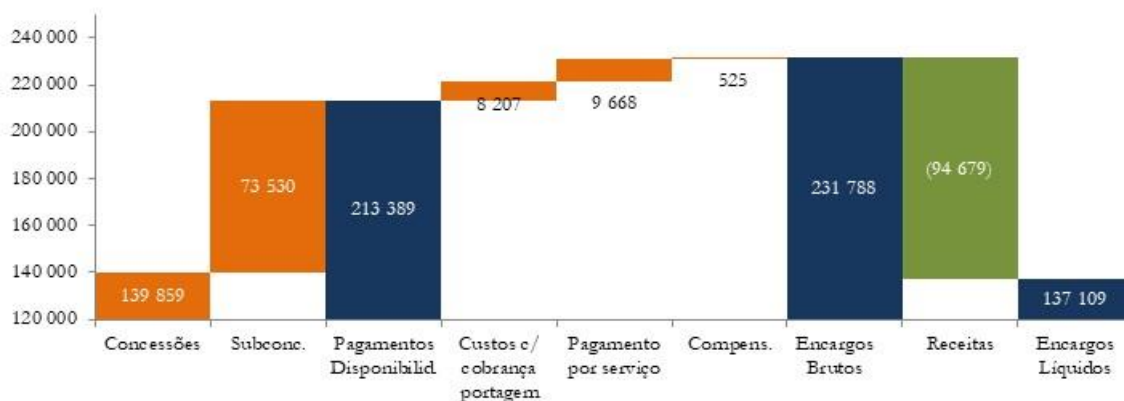
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Conforme fica evidenciado no Gráfico 7 seguinte, os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 3.º trimestre de 2020, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 92% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹⁴ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias.

¹⁴ 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 2020

Valores em milhares de eur



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

No Quadro 5 seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, Douro Interior e Baixo Tejo e as concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta, as quais representaram, no conjunto, cerca de 86,4 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 63% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Concessão Algarve	15 241	8 003	2 095	2%	(974)	315%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	9 459	7%	14 294	-34%
Concessão Interior Norte	26 386	19 101	9 159	7%	8 704	5%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	37 874	25 809	12 634	9%	8 110	56%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	66	0%	713	-91%
Concessão Grande Lisboa	8 049	4 998	2 601	2%	1 415	84%
Concessão Oeste	-	79	36	0%	-	n.a.
Concessão Costa de Prata	14 112	5 763	3 246	2%	908	257%
Concessão Grande Porto	23 201	14 901	7 634	6%	5 451	40%
Concessão Norte Litoral	18 482	8 537	3 823	3%	1 370	179%
Concessão Norte	42 848	30 827	13 847	10%	6 590	110%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	16	0%	20	-22%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	3	0%	-	n.a.
Concessão Brisa	(1 699)	(1 272)	(1 772)	-1%	(1 142)	-55%
Subconcessão Transmontana	19 785	17 182	7 953	6%	25 585	-69%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	13 471	10%	13 471	0%
Subconcessão Pinhal Interior	46 134	36 613	15 120	11%	12 244	23%
Subconcessão Litoral Oeste	55 030	41 349	19 595	14%	19 353	1%
Subconcessão Baixo Tejo	33 495	17 189	11 704	9%	15 780	-26%
Subconcessão Baixo Alentejo	18 170	13 755	6 870	5%	15 500	-56%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(406)	(272)	(450)	0%	(2 898)	84%
TOTAL	415 750	291 912	137 109	100%	144 492	-5%

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

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

4.1.1.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Encargos brutos	1 073 546	100%	1 049 522	2%	1 500 758	72%
Pagamentos por Disponibilidade	961 097	90%	954 519	1%		
Concessões	565 418	53%	568 214	0%		
Subconcessões	395 679	37%	386 305	2%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	29 023	3%	28 964	0%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	54 803	5%	54 324	1%		
Compensações/REF's	28 623	3%	11 715	144%		
Douro Litoral	12 798	1%	4 670	<i>n.a.</i>		
Litoral Centro	8 546	1%	17	<i>n.a.</i>		
Litoral Oeste	4 569	0%	-	<i>n.a.</i>		
Baixo Tejo	2 785	0%	-	<i>n.a.</i>		
Lusoponte	(1 357)	0%	4 704	<i>n.a.</i>		
Outros	1 283	0%	2 325	<i>n.a.</i>		
Receitas	228 775	21%	283 442	-19%	386 824	59%
Concessões	203 020	19%	257 520	-21%		
Subconcessões	24 543	2%	20 527	20%		
Outros ⁽³⁾	1 211	0%	5 395	-78%		
Encargos líquidos totais	844 771	79%	766 080	10%	1 113 934	76%
Taxa de cobertura	21%		27%		26%	

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

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

Nos primeiros 9 meses de 2020, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 844,8 milhões de euros, representando um aumento (de cerca de 10%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado do efeito combinado do aumento registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 2%), com a diminuição verificada ao nível das receitas de portagem (de cerca de 19%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas situou-se nos 21%, valor inferior ao registado no período homólogo (de 27%).

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

- (i) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 31,9 milhões de euros e de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto (+23,7M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (+8,2M€);
- (ii) Aumento, em cerca de 16,7 milhões de euros, dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro (8,5M€) e do Douro Litoral (+8,1M€), no âmbito das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017, não obstante os recursos interpostos pelo Estado (entretanto julgados improcedentes), que tem vindo a liquidar as compensações (de teor recorrente, anual ou semianual), sensivelmente, desde a data das respetivas decisões arbitrais. No caso do Douro Litoral, o pagamento realizado em janeiro, de carácter excecional, respeita à liquidação de encargos com o processo arbitral e, por sua vez, no caso do Litoral Centro, o pagamento efetuado no mesmo período é relativo a valores devidos e não liquidados em 2019;
- (iii) Aumento, em cerca de 8,8 milhões de euros, do pagamento de reconciliação, a título de disponibilidade, realizado à subconcessionária da Autoestrada Transmontana e referente à atividade do ano anterior, quando comparado com o mesmo período de 2019, em virtude de nesse período terem sido apenas realizados pagamentos parciais;
- (iv) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 8,2 milhões de euros, à subconcessionária do Pinhal Interior, em virtude de no primeiro trimestre de 2019 apenas ter ocorrido um pagamento parcial;
- (v) Pagamento, às subconcessionárias do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, de cerca de 7,4 milhões de euros, fruto dos acordos alcançados referentes aos litígios relativos aos Dispositivos Eletrónicos de Matrícula;
- (vi) Diminuição das deduções, em cerca de 6,0 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Grande Porto, da Beira Litoral/ Beira Alta e da Costa da Prata, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente;

- (vii) Aumento, em cerca de 4,7 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação de disponibilidade efetuados às concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta (+3,7M€) e às subconcessões do Baixo Alentejo (+1,0M€);
- (viii) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 3,1 milhões de euros, à subconcessionária do Baixo Tejo, dado que no primeiro trimestre de 2019 a subconcessionária foi alvo de retenção de valores por penalização de indisponibilidade da via.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pela diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior, em cerca de 19,4 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista;
- (ii) Diminuição, em cerca de 18,1 milhões de euros, de pagamentos de disponibilidade e serviço à subconcessionária Transmontana. Este decréscimo é explicado pela diminuição de pagamentos de disponibilidade e serviço (14,5M€ e 3,6M€ respetivamente) dado que em agosto de 2019, no seguimento da pronúncia do Tribunal de Contas ao recurso interposto pela IP, foi efetuado o pagamento do montante em dívida.
- (iii) Pela diminuição, em cerca de 8,5 milhões de euros, do valor dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade, às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte (-4,1M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior e Baixo Tejo (-4,4M€);
- (iv) Pela diminuição, em cerca de 6,1 milhões de euros, dos fluxos financeiros para a concessionária da Lusoponte, em resultado da (i) não ocorrência de um pagamento de 4,0 milhões de euros a esta concessionária referente a um pagamento contratualmente definido (que ocorreu em janeiro de 2019); (ii) ocorrência de um pagamento, no período em análise, a favor do concedente, no valor de 1,4 milhões de euros¹⁵; e (iii) não verificação de um pagamento de reconciliação de 0,7 milhões de euros que ocorreu no período homólogo (referente a participações do SIEV);

¹⁵ Estes pagamentos ocorrem nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012 – acordo esse que, até ao ano transato, previa fluxos nos dois sentidos (da concessionária para o concedente e vice-versa) e que, a partir de 2020, se prevê virem a existir fluxos apenas da concessionária para o concedente.

- (v) Pela diminuição, em cerca de 7,0 milhões de euros, do valor retido por conta de disponibilidade, líquido das regularizações do período, nas concessões do Algarve, do Norte e Beiras Litoral e Alta; e
- (vi) Pela diminuição, em cerca de 5,5 milhões de euros, do valor de dedução aos pagamentos efetuados à concessionária do Norte Litoral, em virtude da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal, sendo esta diminuição o resultado de uma dedução, de cerca de 2,6 milhões de euros, no período em análise, que contrasta com um aumento dos pagamentos, em cerca de 2,9 milhões de euros, no período homólogo.

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, nos primeiros 9 meses de 2020, a 228,8 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 19% face ao período homólogo anterior, sendo esta diminuição essencialmente justificada pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e pelas limitações à circulação implementadas no seu combate, com particular ênfase no 2.º trimestre de 2020.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, nos primeiros 9 meses de 2020, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Douro Interior e do Baixo Tejo e as concessões do Norte e da Beira Litoral e Alta, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 513,7 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 61% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Concessão Algarve	25 338	3%	18 542	37%	14 777	171%
Concessão Beira Interior	37 807	4%	54 570	-31%	56 210	67%
Concessão Interior Norte	54 646	6%	57 108	-4%	68 522	80%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	76 316	9%	60 506	26%	115 180	66%
Concessão Travessia do Tejo	(1 357)	0%	4 704	-129%	(7 384)	18%
Concessão Grande Lisboa	15 648	2%	12 985	21%	17 654	89%
Concessão Oeste	115	0%	76	52%	148	78%
Concessão Costa de Prata	23 121	3%	15 935	45%	39 732	58%
Concessão Grande Porto	45 735	5%	39 186	17%	68 387	67%
Concessão Norte Litoral	30 842	4%	27 264	13%	42 612	72%
Concessão Norte	87 522	10%	59 801	46%	107 095	82%
Concessão Douro Litoral	12 798	2%	4 670	174%	9 954	129%
Concessão Litoral Centro	8 546	1%	17	n.a.	10 104	85%
Concessão Brisa	(4 743)	-1%	(4 069)	-17%	(5 466)	87%
Subconcessão Transmontana	44 920	5%	52 239	-14%	61 551	73%
Subconcessão Douro Interior	73 620	9%	73 053	1%	100 997	73%
Subconcessão Pinhal Interior	97 867	12%	80 079	22%	130 872	75%
Subconcessão Litoral Oeste	115 975	14%	109 547	6%	149 639	78%
Subconcessão Baixo Tejo	62 389	7%	63 174	-1%	81 220	77%
Subconcessão Baixo Alentejo	38 795	5%	42 010	-8%	52 124	74%
Subconcessão Algarve Litoral	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(1 128)	0%	(5 315)	79%	4	-29074%
TOTAL	844 771	100%	766 080	10%	1 113 934	76%

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

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

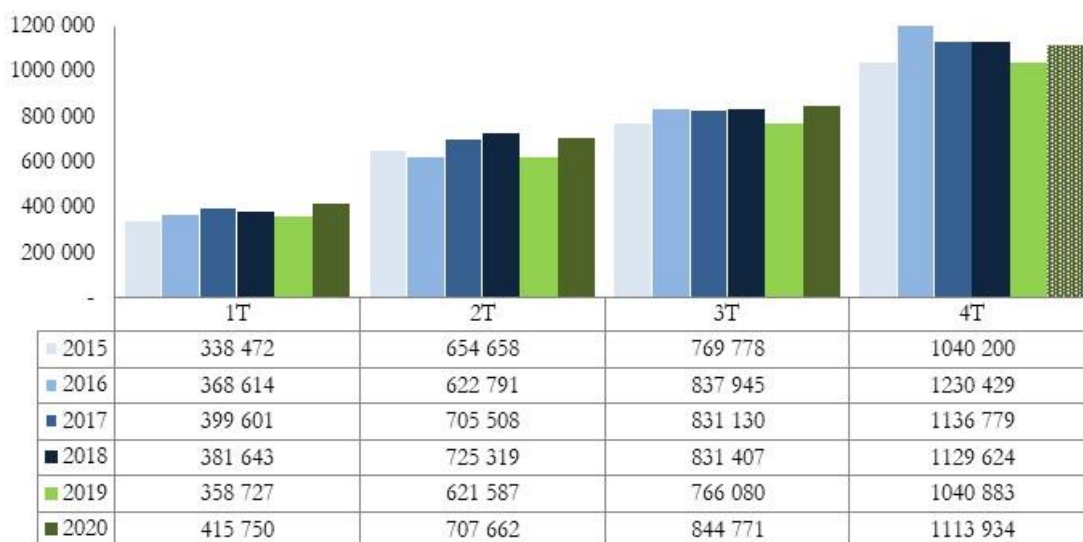
Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise com as parcerias rodoviárias representou 76% do total previsto no Relatório do OE2020, o que contrasta com um nível de execução de 65% em igual período de 2019. O referido incremento do nível de execução, que se verificou na generalidade das concessões e subconcessões em análise, sem prejuízo das justificações específicas detalhadas *infra*, é, essencialmente, resultado da quebra do nível de receitas de portagem, como explicado anteriormente.

Nesta linha, destacam-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, as concessões do Algarve, do Douro Litoral, da Grande Lisboa, Brisa, do Litoral Centro e do Norte, todas

com um nível de execução superior a 80% da previsão orçamental. No caso da concessão do Algarve, o seu nível de execução está intimamente relacionado com a sazonalidade do tráfego, a qual se traduz numa muito superior incidência histórica de receitas no terceiro e quarto trimestre de cada ano, ainda que as receitas de portagem do terceiro trimestre tenham sido inferiores às do período homólogo do ano anterior, pelos motivos já enunciados. Já na concessão do Douro Litoral, o nível de execução (129%) está influenciado por um pagamento excecional, não previsto em termos orçamentais, referente à liquidação de encargos com um processo arbitral.

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

Valores em milhares de euros



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

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

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

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 insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração, agravado no período em análise pela quebra das receitas de portagem, conforme referido, com maior incidência no 2.º trimestre de 2020.

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, nos primeiros 9 meses de 2020, o nível de cobertura ponderada médio dos encargos situou-se nos 21%, valor inferior ao registado no período homólogo de 2019 (27%), devido essencialmente à redução significativa do tráfego, como resultado das restrições impostas à circulação, em virtude do efeito da pandemia da doença Covid-19.

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 parcerias rodoviárias que apresentam um superior nível de autofinanciamento dos encargos do setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões da Costa de Prata, do Algarve, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, Norte e Grande Porto apresentando estas uma taxa de cobertura dos encargos superior a 30%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos seja nula até ao fim do prazo do contrato (muito embora tal estrutura contratual tenha contribuído para a redução dos encargos do Concedente com esta concessão), e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 18% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos nos primeiros 9 meses de 2020

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	47 148	21 810	25 338	46%
Concessão Beira Interior	37 807	-	37 807	n.a.
Concessão Interior Norte	66 302	11 656	54 646	18%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	106 751	30 435	76 316	29%
Concessão Travessia do Tejo	(1 357)	-	(1 357)	n.a.
Concessão Grande Lisboa	25 081	9 433	15 648	38%
Concessão Oeste	115	-	115	n.a.
Concessão Costa de Prata	50 133	27 012	23 121	54%
Concessão Grande Porto	70 568	24 833	45 735	35%
Concessão Norte Litoral	55 305	24 463	30 842	44%
Concessão Norte	136 158	48 636	87 522	36%
Concessão Douro Litoral	12 798	-	12 798	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 546	-	8 546	n.a.
Concessão Brisa	-	4 743	(4 743)	n.a.
Subconcessão Transmontana	47 098	2 178	44 920	5%
Subconcessão Douro Interior	73 620	-	73 620	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	108 297	10 430	97 867	10%
Subconcessão Litoral Oeste	119 071	3 096	115 975	3%
Subconcessão Baixo Tejo	71 228	8 840	62 389	12%
Subconcessão Baixo Alentejo	38 795	-	38 795	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	82	1 211	(1 128)	1468%
TOTAL	1 073 546	228 775	844 771	21%

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

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

4.1.2 Setor Ferroviário

4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

No caso da Fertagus, concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), desde a implementação do novo sistema tarifário na área metropolitana de Lisboa¹⁶, no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)¹⁷, que a remuneração assenta, para além das receitas comerciais decorrentes da venda de títulos de transporte diretamente efetuada pela Fertagus, também em compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. Este quadro contrasta com o anterior, em que esta concessionária assumia totalmente o risco da procura do serviço de transporte, assentando o sistema remuneratório nas receitas diretamente decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma operada pela redução tarifária referida, a Fertagus tem direito a acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação; simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito aos acertos correspondentes.

À semelhança da Fertagus, também a remuneração da MTS, 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, nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento e em compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. Porém e adicionalmente, encontram-se contratualmente previstas participações do concedente,

¹⁶ A partir de 1 de abril de 2019, através do Regulamento n.º 278-A/2019 da Área Metropolitana de Lisboa, de 19 de março (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019).

¹⁷ O PART tem como objetivos combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, visando atrair passageiros para o transporte público e apoiando para esse efeito as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta, cujo financiamento se encontrava originalmente previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 (artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), tendo sido posteriormente desenvolvido através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, de 31 de janeiro (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019).

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 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., subconcessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual é genericamente constituída por uma componente fixa e por uma componente variável (em função do número de quilómetros realizados), desagregadas em diversas componentes, detalhadas no contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

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

4.1.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/ 3T2019
Concessão do MST	1 932	1 804	1 987	16%	1 914	4%
Concessão Eixo Norte/Sul	-	-	(2)	0%	-	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	9 097	10 320	10 769	84%	7 020	53%
TOTAL	11 030	12 125	12 754	100%	8 934	43%

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

Os encargos do setor público com o setor ferroviário ascenderam, no 3.º trimestre de 2020, a cerca de 12,8 milhões de euros, um montante superior, em cerca de 43%, ao registado no período homólogo anterior. Esta variação é resultado de um aumento, em cerca de 53%, dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto, em virtude de, no trimestre em apreço, ter sido realizado o pagamento de três meses de serviços prestados (maio de 2020 a julho de 2020), enquanto que no trimestre homólogo anterior, foi realizado o pagamento de apenas 2 meses de serviço (junho de 2019 e julho 2019).

4.1.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Concessão do MST	5 724	16%	6 162	-7%	8 347	69%
Concessão Eixo Norte/Sul	(2)	0%	(5)	52%	-	n.a.
Subconcessão Metro do Porto	30 187	84%	29 392	3%	46 082	66%
TOTAL	35 908	100%	35 549	1%	54 429	66%

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

Nos primeiros 9 meses de 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do setor ferroviário, ascenderam a cerca de 35,9 milhões de euros, montante em linha com o período homólogo anterior (+1%).

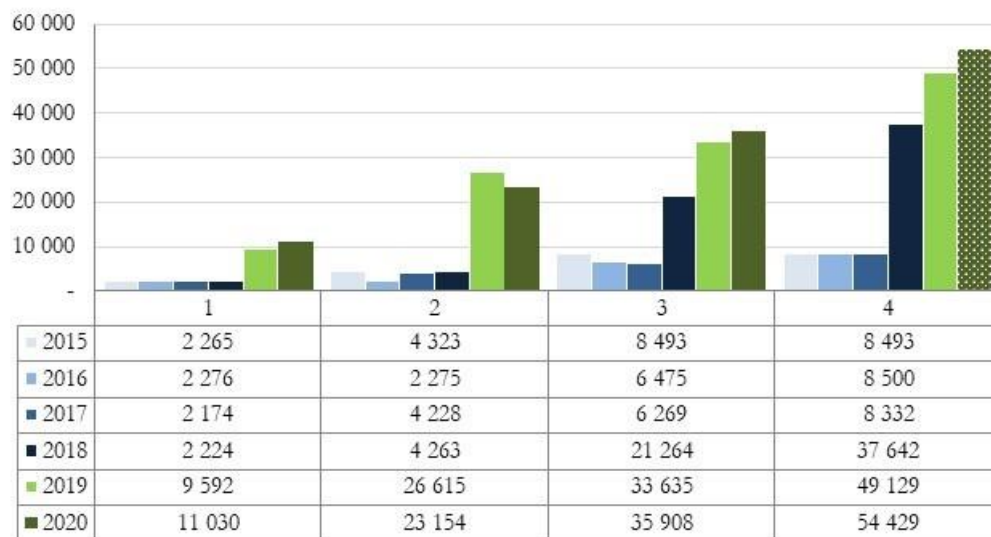
Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, cerca de 30,2 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o período de novembro de 2019 e julho de 2020. A variação registada, face ao período homólogo anterior, está relacionada com um acréscimo de encargos decorrente da diferença no número de pagamentos mensais efetuados (cerca de 3,5M€), parcialmente mitigado por valores de penalidades contratualmente previstas que oneram a subconcessionária em função de indicadores de desempenho previamente definidos e que, no decorrer do presente ano, se cifraram em, sensivelmente, 2,8 milhões de euros (período desde o início da concessão, em abril de 2018, até dezembro de 2019).

Os restantes 5,7 milhões de euros estão relacionados com a concessão do MST – correspondendo os mesmos ao pagamento das compensações devidas em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente.

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

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

Valores em milhares de euros



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

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

4.1.3 Setor Aeroportuário

4.1.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

Assim sendo, os fluxos financeiros futuros associados à ANA respeitam, apenas, a receitas, não estando contratualmente previstos quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, sem prejuízo de eventuais encargos decorrentes de processos de REF.

4.1.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 3.º trimestre de 2020, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.3.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Tal como mencionado anteriormente, os contratos de concessão da ANA não preveem, numa base recorrente, encargos para o parceiro público, sendo os fluxos financeiros associados a estas parcerias relativos, essencialmente, a receitas, as quais, nos termos dos contratos atualmente em vigor, terão início apenas em 2023. Assim, não foi registado, nos primeiros 9 meses de 2020, qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA.

4.1.4 Setor da Saúde

4.1.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.1.4.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Hospitais PPP - Estabelecimentos	71 576	57 427	57 797	85%	92 859	-38%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	53 891	55 170	54 549	80%	76 726	-29%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	-	-	0%	11 172	-100%
Protocolos/outros ⁽³⁾	3 106	2 257	3 248	5%	4 962	-35%
Hospitais PPP - Edifícios	9 334	12 315	10 472	15%	12 741	-18%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	9 334	9 334	9 334	14%	10 720	-13%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	-	2 981	1 138	2%	2 021	-44%
Encargos Totais	80 910	69 743	68 269	100%	105 600	-35%

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 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 68,3 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 35%, face ao período homólogo do ano anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento, de aproximadamente 38%, com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício, de cerca de 18%.

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela não realização de qualquer pagamento à EGEst Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa poupança de, sensivelmente, 37,4 milhões de euros¹⁸.

¹⁸ O único pagamento que está previsto ocorrer a favor desta entidade, no presente ano, será o pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no último trimestre de 2020, segundo informação recolhida junto da entidade gestora do contrato.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se (i) à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital e Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-1,2M€), e (ii) à não realização de pagamento de reconciliação no trimestre em análise à EGEst Vila Franca de Xira, dado que o pagamento de reconciliação de 2020 ocorreu no 2.º trimestre enquanto que em 2019 ocorreu no 3.º trimestre (-0,9M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, 5% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 3.º trimestre de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão. Nestes pagamentos inclui-se, entre outros, o valor do 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, não tendo enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 3.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
H. Cascais	20 552	22 065	21 271	31%	20 749	3%
EG Estabelecimento	18 192	18 631	18 911	28%	18 195	4%
EG Edifício	2 360	3 434	2 360	3%	2 554	-8%
H. Braga	1 854	3 049	1 854	3%	40 408	-95%
EG Estabelecimento	-	-	-	0%	37 360	-100%
EG Edifício	1 854	3 049	1 854	3%	3 047	-39%
H. Loures	40 101	25 521	26 726	39%	25 856	3%
EG Estabelecimento	36 869	22 288	22 356	33%	21 524	4%
EG Edifício	3 232	3 232	4 370	6%	4 333	1%
H. VFXira	18 403	19 108	18 417	27%	18 587	-1%
EG Estabelecimento	16 515	16 508	16 530	24%	15 780	5%
EG Edifício	1 887	2 600	1 887	3%	2 806	-33%
TOTAL	80 910	69 743	68 269	100%	105 600	-35%
Estabelecimentos	71 576	57 427	57 797	85%	92 859	-38%
Edifícios	9 334	12 315	10 472	15%	12 741	-18%

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 2020, em comparação com o período homólogo do ano anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um ligeiro aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 3% (+0,5M€), resultante do acréscimo de 4% dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+0,7M€), devido ao aumento da atividade de prestação de cuidados clínicos acordada com a EPC, efeito este que foi parcialmente mitigado pela diminuição de 8% dos pagamentos realizados à EG Edifício (-0,2M€).
- No Hospital de Braga, no trimestre em apreço, não se verificou qualquer pagamento à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos

em regime de parceria, pela mesma (-37,4M€)¹⁹ e, relativamente à EG do Edifício, verificou-se uma redução de aproximadamente 39% (-1,2M€), em virtude da diminuição do montante do pagamento de reconciliação, efetuado aquela entidade, e da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa.

- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos, em cerca de 3% (+0,9M€), resulta essencialmente do incremento do valor dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento deste Hospital, no decorrer do aumento da produção hospitalar acordada com a EPC.
- No Hospital de Vila Franca de Xira, registou-se uma diminuição dos respetivos encargos globais, em cerca de 1%, devido, essencialmente, à não realização neste trimestre de pagamentos de reconciliação à EG Edifício daquele Hospital, o que contrasta com um pagamento de reconciliação de, sensivelmente, 0,9 milhões de euros realizado a favor desta entidade no período homólogo. No entanto, este efeito é compensado pelo aumento dos pagamentos à EG Estabelecimento (+0,8M€).

4.1.4.3 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimento	186 800	85%	294 996	-37%	273 037	68%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	163 611	75%	255 221	-36%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	7%	16 255	-10%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	8 610	4%	23 519	-63%		
Hospitais PPP - Edifícios	32 121	15%	37 801	-15%	41 607	77%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	28 002	13%	32 159	-13%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	4 119	2%	5 642	-27%		
Encargos Totais	218 921	100%	332 796	-34%	314 644	70%

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.

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

- (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 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 218,9 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 34%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 37%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente 15%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela não realização de qualquer pagamento à EGEst Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa redução de encargos de, sensivelmente, 123,6 milhões de euros²⁰ e (ii) pela não realização de qualquer pagamento de reconciliação à EGEst Vila Franca de Xira, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019. Esta redução foi parcialmente mitigada (i) pelo pagamento de reconciliação realizado à EG Estabelecimento do Hospital de Loures, no valor de cerca de 14,6 milhões de euros, relativo à atividade de 2018, sem paralelo no período homólogo anterior (ii) pelo incremento do valor dos duodécimos pagos às EG do Estabelecimento dos Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, no valor acumulado de, aproximadamente, 5,1 milhões de euros, no decorrer do aumento da atividade de prestação de cuidados clínicos acordada com a EPC.

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se (i) à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-3,6M€) e (ii) à diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela mesma entidade (-1,5M€), quando comparado com o período homólogo do ano anterior.

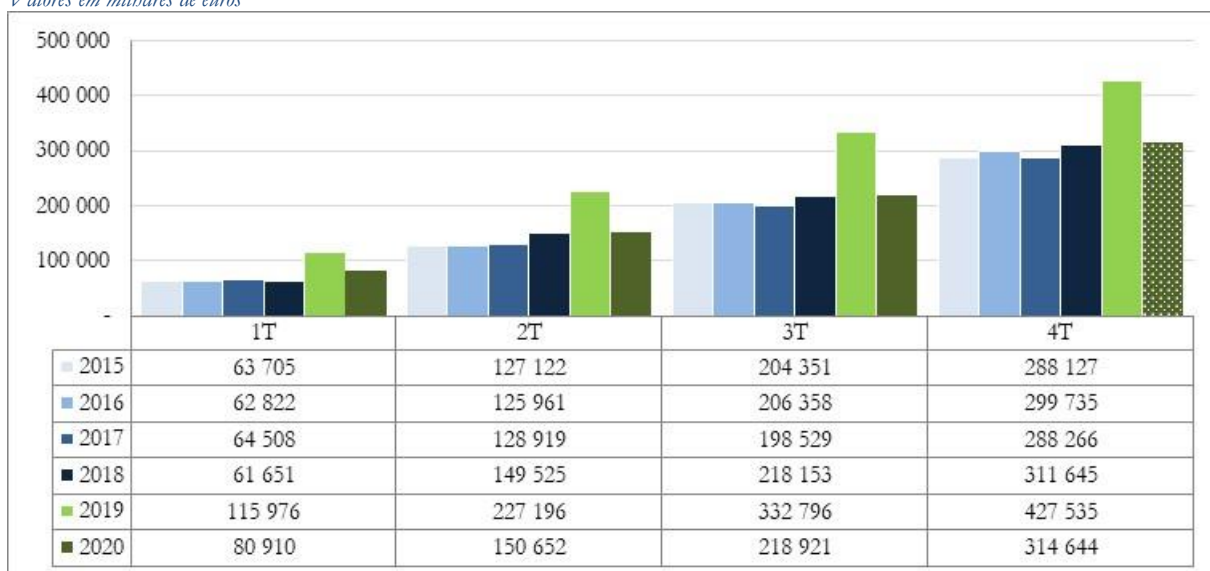
²⁰ O único pagamento previsto ocorrer a favor desta entidade, no presente ano, será o pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no segundo semestre 2020.

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, nos primeiros 9 meses de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 7,1 milhões de euros. O referido protocolo, apesar de não ter enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

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

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

Valores em milhares de euros



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

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

Através da análise do *Gráfico 10* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento. No entanto, o término da prestação de serviços clínicos em regime de parceria, pela EG Estabelecimento do Hospital de Braga, e a consequente cessação dos pagamentos realizados a esta entidade, quebram a tendência de crescimento até agora verificada.

Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
H. Cascais	63 888	29%	62 901	2%	94 291	68%
EG Estabelecimento	55 734	25%	54 308	3%	83 792	67%
EG Edifício	8 154	4%	8 593	-5%	10 499	78%
H. Braga	6 758	3%	135 490	-95%	19 295	35%
EG Estabelecimento	-	0%	123 657	-100%	10 553	0%
EG Edifício	6 758	3%	11 833	-43%	8 742	77%
H. Loures	92 348	42%	75 361	23%	116 819	79%
EG Estabelecimento	81 513	37%	64 576	26%	102 728	79%
EG Edifício	10 835	5%	10 786	0%	14 091	77%
H. VFXira	55 927	26%	59 044	-5%	84 240	66%
EG Estabelecimento	49 553	23%	52 455	-6%	75 965	65%
EG Edifício	6 375	3%	6 590	-3%	8 275	77%
TOTAL	218 921	100%	332 796	-34%	314 644	70%
Estabelecimentos	186 800	85%	294 996	-37%	273 037	68%
Edifícios	32 121	15%	37 801	-15%	41 607	77%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, nos primeiros 9 meses de 2020, 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 face ao período homólogo anterior, de cerca de 2% (+1,0M€), resultante do acréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+3%), no decorrer do aumento da

produção hospitalar acordada com a EPC, parcialmente mitigados pela diminuição dos pagamentos contratualmente definidos realizados à EG Edifício (-5%).

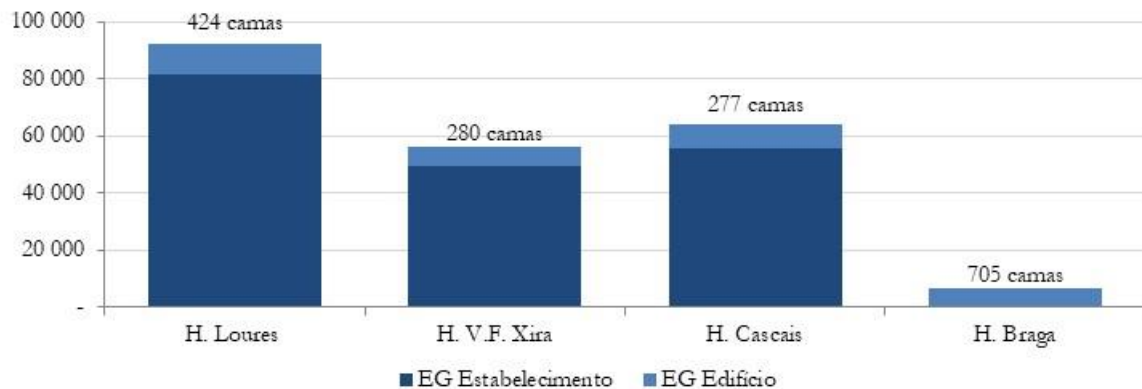
- No Hospital de Braga, não se verificou qualquer pagamento à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos em regime de parceria (-123,7M€)²¹ e, relativamente à EG Edifício, verificou-se uma redução de aproximadamente 43% (-5,1M€), resultante (i) da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa e (ii) da diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela entidade.
- No Hospital de Loures, verificou-se um aumento dos respetivos encargos, em cerca de 23% (16,9M€), resultante, essencialmente, e conforme previamente identificado, do pagamento de reconciliação realizado à EG Estabelecimento e sem paralelo no período homólogo anterior (14,6M€).
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um decréscimo dos respetivos encargos globais, em cerca de 5% (-3,1M€), devido à não ocorrência de qualquer pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento deste Hospital, o que contrasta com um pagamento de, sensivelmente, 5,1 milhões de euros, realizado a favor desta entidade, no período homólogo de 2019, o qual foi parcialmente mitigado pelo aumento do valor dos duodécimos pagos a esta EG Estabelecimento.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Loures afirma-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável por cerca de 42% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde, seguindo-se o Hospital de Cascais (29%), o Hospital de Vila Franca de Xira (26%) e, por fim, o Hospital de Braga que, fruto de apenas a gestão do Edifício ter originado encargos no período em apreço, apresenta um peso relativo de 3% (*cf.* *Quadro 14* anterior e *Gráfico 11* seguinte).

²¹ Para o presente ano, está apenas prevista a realização de um pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019, a realizar no último trimestre de 2020. O valor inscrito no OE2020 é referente a este mesmo pagamento, contudo, atendendo a que, do valor total a pagar, cerca de 5,5M€ já foram adiantados em dezembro de 2019, espera-se uma execução orçamental em torno de 50%.

Gráfico 11 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2020, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5 Setor Portuário

4.1.5.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

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

4.1.5.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 15 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 3.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020 / 3T2019
Porto de Douro e Leixões	5 966	5 543	4 614	68%	4 550	1%
Terminal de Contentores de Leixões	5 200	4 832	4 014	59%	3 878	4%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	766	711	600	9%	672	-11%
Porto de Lisboa	558	331	672	10%	634	6%
Terminal de Contentores de Alcântara	558	331	672	10%	634	6%
Porto de Sines	373	785	1 536	23%	1 859	-17%
Terminal de Contentores de Sines XXI	373	785	1 536	23%	1 859	-17%
TOTAL	6 898	6 659	6 822	100%	7 043	-3%

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

No 3.º trimestre de 2020, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 6,8 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 3%, face ao valor auferido no período homólogo de 2019.

Não obstante, e em sentido inverso, assistiu-se a um aumento, no mesmo período, do movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, de cerca de 16% e 17%, respetivamente (*cf.* Quadro 18 e Quadro 19 do Anexo).

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

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

Tal como evidenciado no *Quadro 15* anterior, a referida evolução global dos fluxos financeiros decorrentes dos contratos em causa resulta de uma diminuição generalizadas das receitas auferidas pelas várias Administrações Portuárias, de onde se destaca a evolução registada pela Administração Portuária de Sines, com uma quebra significativa de, sensivelmente, 17% das suas receitas (-0,3M€), que contrasta com o aumento da carga contentorizada movimentada, de cerca de 32% (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo). Efetivamente, no caso deste terminal, a variação das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines está relacionada com a celebração do 5.º Aditamento ao contrato de concessão. Com efeito, desse acordo resultou, entre outros, uma alteração da estrutura dos *royalties* a pagar pela concessionária à APS – nos escalões (intervalos de movimentação, em TEU, anual), nos *royalties* de cada escalão, incluindo na conversão de USD para Euro, e na inclusão de um mecanismo de atualização anual dos *royalties* –, prevendo-se, em função da projeção de movimentação, um aumento do valor a pagar pela concessionária à APS. Sucede, porém, que as quantidades movimentadas no trimestre em apreço não permitiram ainda atingir o ponto de viragem, aquele em que o valor médio de *royalties* ultrapassa o resultante da anterior estrutura de *royalties* para uma determinada quantidade movimentada.

Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram um crescimento de cerca de 6% (como mencionado anteriormente, as receitas contemplam os fluxos financeiros efetivamente ocorridos e não os valores faturados), não obstante o decréscimo registado na movimentação de carga contentorizada, de cerca de 43%, em grande medida explicado pela greve em vigor neste porto, aliada à retração económica global, consequência da pandemia da doença Covid-19 (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões registaram um crescimento, face ao período homólogo anterior, em cerca de 1%, também em linha com o aumento, de cerca de 2%, da carga contentorizada movimentada no Terminal

de Contentores de Leixões. No entanto, verificámos que no Terminal de Carga a Granel verificou-se um decréscimo de 26%. (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

4.1.5.3 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias nos primeiros 9 meses de 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P
Porto de Douro e Leixões	16 124	79%	16 060	0%	20 675
Terminal de Contentores de Leixões	14 047	69%	13 869	1%	17 993
Terminal de Carga a Granel de Leixões	2 077	10%	2 191	-5%	2 682
Porto de Lisboa	1 561	8%	1 824	-14%	2 707
Terminal de Contentores de Alcântara	1 561	8%	1 824	-14%	2 707
Porto de Sines	2 694	13%	4 321	-38%	4 797
Terminal de Contentores de Sines XXI	2 694	13%	4 321	-38%	4 797
TOTAL	20 379	100%	22 206	-8%	28 180

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

Como se pode observar no *Quadro 16 anterior*, durante os primeiros 9 meses de 2020, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 20,4 milhões de euros, representando uma diminuição de 1,8M€ (de cerca de 8%), face ao valor registado no período homólogo de 2019. Contrariamente, no mesmo período, assistiu-se a um aumento do movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, de cerca de 4% e 3%, respetivamente (*cf. Quadro 18 e Quadro 19 do Anexo*)²².

A diminuição verificada nos fluxos financeiros decorrentes dos contratos em causa é, essencialmente, explicada pela diminuição das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines (-1,6M€).

A redução das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines, relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, nos primeiros 9 meses de 2020, face ao período homólogo de

²² Neste contexto, e tal como descrito no capítulo ‘4.1.5.2- Evolução dos fluxos financeiros no trimestre’ chama-se a atenção para que, embora a variação da carga movimentada tenha influência na evolução dos fluxos financeiros, não constitui o único fator explicativo destes.

2019, bem como o aumento da carga contentorizada movimentada, resultam dos fatores já descritos no ponto 4.1.5.2.

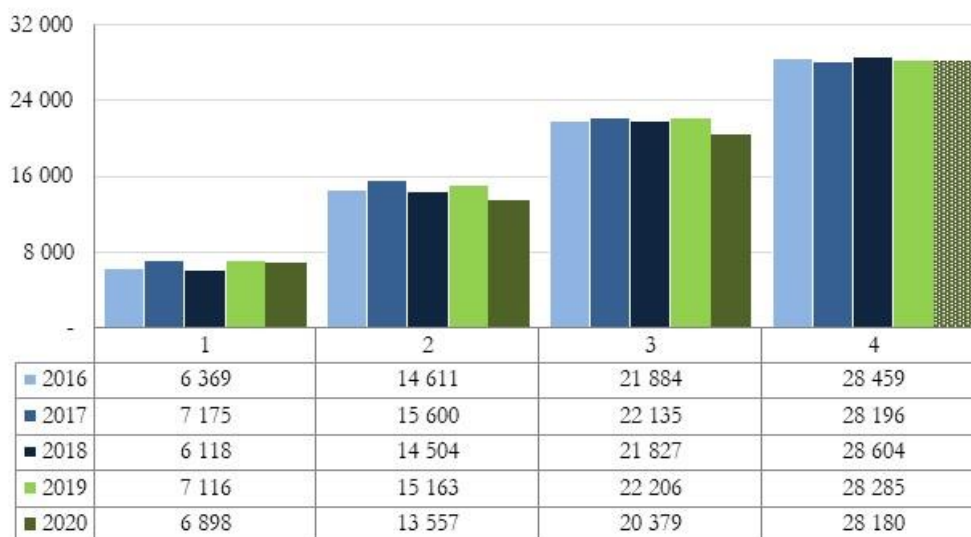
Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, nos primeiros 9 meses de 2020, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram uma diminuição, de cerca de 14%, relativamente ao período homólogo anterior, uma redução, ainda assim, inferior à registada na movimentação de carga contentorizada, esta última na ordem dos 49% (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo).

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões, nos primeiros 9 meses de 2020, encontram-se em linha com o valor auferido no período homólogo de 2019. Quanto ao volume de carga, o Terminal de Contentores de Leixões verificou uma variação positiva na movimentação da carga contentorizada (incremento de 2%) e o Terminal de Carga a Granel de Leixões teve um decréscimo de 10% (em virtude de efeitos pandémicos (*cf.* *Quadro 18* e *Quadro 19* do Anexo)).

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

Gráfico 12 – Evolução das receitas acumuladas por trimestre no setor portuário, no período de 2016 a 2020

Valores em milhares de euros



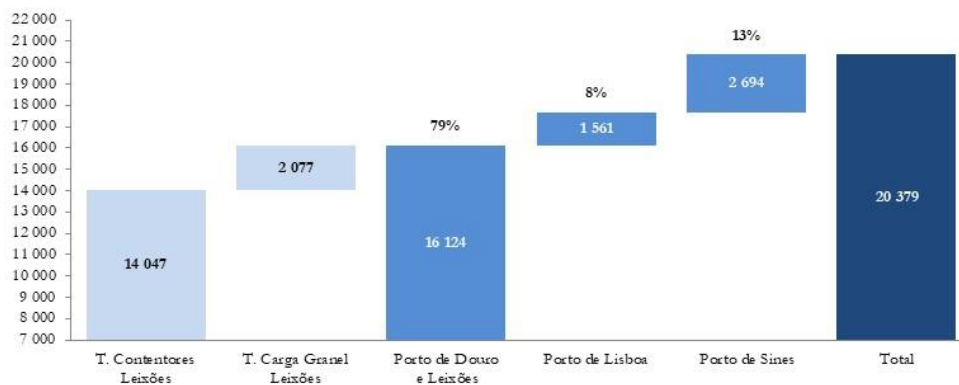
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

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

Em termos de peso relativo nas receitas totais, o Porto do Douro e Leixões apresenta-se, no período em análise, como o porto com o maior contributo para o valor total das receitas do setor portuário, tendo sido responsável por cerca de 79% destas, seguindo-se, por esta ordem, o Porto de Sines e o Porto de Lisboa, com pesos relativos de 13% e 8%, respetivamente (cfr. Gráfico 13 seguinte).

Gráfico 13 – Distribuição do valor das receitas das concessões portuárias, por Administração Portuária, nos primeiros 9 meses de 2020

Valores em milhares de euros



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

5 Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado

De acordo com o Relatório do OE2020, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2020, atingem o montante de 1 483 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (75%) e com as PPP da saúde (21%). Tal como referido anteriormente, o setor portuário, por envolver contratos em que o parceiro público são Administrações Portuárias²³, não figura nas contas do Orçamento de Estado e, conseqüentemente, do Relatório do Orçamento de Estado, não sendo contemplado no presente capítulo.

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

²³ Entidade não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

Quadro 17 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

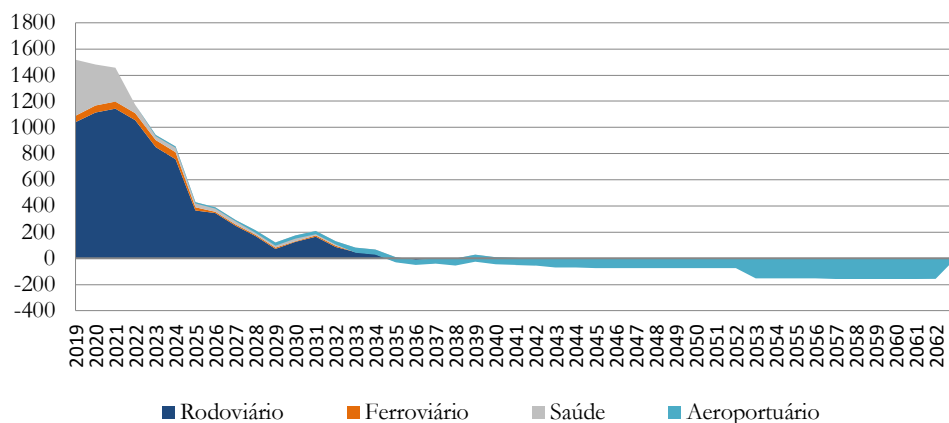
Nota: Os valores de 2019 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2020, tal como inscritos no Relatório do OE2020. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporavam, até ao Relatório do OE2019 e no caso das subconcessões, a expectativa de redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado. Salienta-se, porém, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer expectativas de ajustamentos de tarifas e encargos que não estivessem ainda válida e eficazmente contratualizados, passando a assumir o enquadramento resultante dos contratos em vigor, nomeadamente no que concerne às subconcessões do Baixo Tejo, do Litoral Oeste, do Douro Interior e do Algarve Litoral.

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

Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

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

6 Anexo

Quadro 18 – Movimento de carga total nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Porto de Douro e Leixões	2 756 751	2 505 099	2 391 347	30%	2 613 812	-9%
Terminal de Contentores de Leixões	1 860 062	1 718 742	1 726 088	22%	1 710 508	1%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	896 689	786 358	665 259	8%	903 304	-26%
Porto de Lisboa	201 578	116 354	189 078	2%	394 926	-52%
Terminal de Contentores de Alcântara	201 578	116 354	189 078	2%	394 926	-52%
Porto de Sines	4 705 853	4 497 178	5 368 597	68%	3 837 626	40%
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 705 853	4 497 178	5 368 597	68%	3 837 626	40%
TOTAL	7 664 182	7 118 631	7 949 022	100%	6 846 364	16%

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019
Porto de Douro e Leixões	7 653 197	34%	7 756 200	-1%
Terminal de Contentores de Leixões	5 304 892	23%	5 144 294	3%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	2 348 305	10%	2 611 906	-10%
Porto de Lisboa	507 010	2%	1 127 187	-55%
Terminal de Contentores de Alcântara	507 010	2%	1 127 187	-55%
Porto de Sines	14 571 628	64%	13 001 751	12%
Terminal de Contentores de Sines XXI	14 571 628	64%	13 001 751	12%
TOTAL	22 731 835	100%	21 885 138	4%

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

Quadro 19 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	Peso no Total (3T)	3T2019	Δ 3T2020/3T2019
Porto de Douro e Leixões	184 097	165 335	179 110	28%	175 898	2%
Terminal de Contentores de Leixões	184 097	165 335	179 110	28%	175 898	2%
Porto de Lisboa	19 886	14 307	21 076	3%	37 059	-43%
Terminal de Contentores de Alcântara	19 886	14 307	21 076	3%	37 059	-43%
Porto de Sines	380 587	358 024	433 472	68%	327 716	32%
Terminal de Contentores de Sines XXI	380 587	358 024	433 472	68%	327 716	32%
TOTAL	584 570	537 666	633 658	100%	540 673	17%

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019
Porto de Douro e Leixões	528 542	30%	519 797	2%
Terminal de Contentores de Leixões	528 542	30%	519 797	2%
Porto de Lisboa	55 269	3%	107 841	-49%
Terminal de Contentores de Alcântara	55 269	3%	107 841	-49%
Porto de Sines	1 172 083	67%	1 082 196	8%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 172 083	67%	1 082 196	8%
TOTAL	1 755 894	100%	1 709 834	3%

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

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

Valores em milhões de euros

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

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	390	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20+5 ⁽¹⁰⁾	23	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	1	67

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

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

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

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

- (2) A concessão termina no último dia do mês seguinte àquele em que se verifiquem, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) pagamento integral dos contratos de financiamento; e b) volume de tráfego total acumulado de 2,25 milhões de veículos. Todavia, a concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos.
- (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
- (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
- (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).
- (6) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
- (7) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.
- (8) Foi celebrado, no terceiro trimestre de 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resulta a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorra primeiro. Foi ainda acautelada a prorrogação do contrato para o ano de 2021, que apenas ocorrerá mediante declaração do parceiro público e caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato em 1 de janeiro de 2021. Neste cenário, manter-se-á o atual contrato até à referida produção de efeitos do novo contrato, ou até 31 de dezembro de 2021, consoante o que ocorrer primeiro.
- (9) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Este diploma foi revogado pela Lei n.º 14/2010 de 23 de julho. No entanto, em 3 de março de 2014 foi proferido pelo Tribunal Constitucional o Acórdão n.º 202/2014, que julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho, em sede de fiscalização concreta da constitucionalidade. Encontra-se em curso o processo de renegociação desta concessão.
- (10) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 30 de setembro 2024 por via da Resolução de Conselho de Ministros n.º 193/2019, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2019. Esta aprovação surge na sequência da alteração legislativa operada ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro, nos termos da qual as decisões relativas à criação e modificação de parcerias passam a competir ao Conselho de Ministros, mediante resolução, sendo aplicável à aprovação da renegociação Fertagus – cfr. n.º 1 e alínea a) do n.º 4 do artigo 7.º do referido diploma, conjugado com o n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro. À data da elaboração do presente boletim, o referido Decreto-Lei n.º 170/2019 havia já cessado a sua vigência, por força da Resolução da Assembleia da República n.º 16/2020, de 6 de março, que repristina as normas por este revogadas.