



Boletim PPP

Acompanhamento da execução financeira | janeiro – setembro 2024

Factos relevantes ocorridos no 3.º Trimestre de 2024

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Conteúdos	2
Índice de Quadros	3
Índice de Gráficos	3
Notas metodológicas	4
1. Sumário Executivo	5
2. Factos relevantes ocorridos no 3.º trimestre de 2024	8
2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto da Linha de Alta Velocidade PPP1 (troço do Porto (Campanhã) - Oiã)	8
2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto da Linha de Alta Velocidade PPP2 (troço de Oiã-Soure)	8
2.3 Conclusão do mandato da comissão de negociação constituída pelo Despacho n.º 10923/2023, de 26 de outubro, do Coordenador da UTAP	9
2.4 Regime de eliminação das taxas de portagens	9
2.5 Resolução de litígios.....	9
2.5.1 Concessão Rodoviária Beira Interior	9
2.5.2 Concessão Rodoviária Douro Litoral	10
2.5.3 Subconcessão do Douro Interior	10
2.5.4 Hospital de Cascais	10
3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	11
3.1 Setor Rodoviário	11
3.1.1 Encargos brutos.....	13
3.1.2 Receitas	15
3.2 Setor da Saúde	17
3.3 Setor Ferroviário	19
3.4 Setor Aeroportuário.....	20
3.5 Setor Portuário ¹⁶	20
3.6 Oceanário ¹⁶	21
Siglas	22

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	6
Quadro 2 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	11
Quadro 3 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	12
Quadro 4 – Encargos brutos por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	15
Quadro 5 – Receitas por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	16
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	17
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	18
Quadro 8 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	19
Quadro 9 – Receitas acumuladas do setor aeroportuário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	20
Quadro 10 – Receitas acumuladas das Administrações Portuárias nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	21
Quadro 11 – Receitas acumuladas do Oceanário nos primeiros 9 meses de 2024, respectiva variação homóloga e orçamental.....	21

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Tipologia dos encargos líquidos nos primeiros 9 meses de 2024 das PPP rodoviárias	12
Gráfico 2 – Evolução das receitas trimestrais das PPP rodoviárias entre o 3.º trimestre de 2020 e o 3.º trimestre de 2024	16

Notas metodológicas

Através do presente boletim, apresentam-se os valores de encargos e receitas assumidos pelo setor público no âmbito das PPP acompanhadas pela UTAP, recolhidos junto das entidades públicas 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 é necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, seja em função do termo ou da celebração de novos contratos, pelo que a comparação entre períodos poderá estar influenciada pela inclusão e/ou exclusão de contratos no âmbito de reporte pela UTAP;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data;
- Os encargos brutos referem-se a todos os pagamentos efetuados pelo respetivo parceiro público, designadamente, remunerações e compensações contratuais, e também pagamentos relativos a processos de REF;
- O valor das receitas de portagem, respeitante ao setor rodoviário, corresponde à soma dos fluxos financeiros a favor do parceiro público no período de referência, ocorrendo estes com uma periodicidade semanal;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas 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 a soma das parcelas pode não igualar o valor efetivo total;
- Os valores apresentados nas secções relativas ao setor aeroportuário (ponto 3.4), ao setor portuário (ponto 3.5) e ao Oceanário (ponto 3.6) correspondem a valores de receita e não de encargos líquidos. Quando estes valores são agregados com outros setores (sendo disso exemplo o que consta do Sumário Executivo), são apresentados na ótica de encargos líquidos, pelo que as receitas são apresentadas com valor negativo; e
- Os valores apresentados nos diversos quadros na coluna “AC 2024P” têm por base os dados do Orçamento do Estado 2024 (OE2024), com exceção do setor portuário, cujos dados são disponibilizados pelas Administrações Portuárias. Como efeito, uma vez que estas entidades não integram o setor das Administrações Públicas, os respetivos dados não estão incorporados no processo de consolidação orçamental. De referir ainda que o OE2024 apenas considera dados anuais, pelo que a repartição trimestral foi efetuada com base na informação reportada pelos parceiros públicos e/ou na informação constante nos respetivos contratos.

1. Sumário Executivo

Em conformidade com as atribuições estabelecidas no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, *maxime* no artigo 26.º, n.º 1, a UTAP, entidade sob a tutela do membro do Governo responsável pela área das finanças, apresenta o 3.º boletim informativo de 2024, incluindo dados relativos ao acompanhamento das 41 PPP¹ que integravam o portfólio da UTAP no período de reporte. Conforme indicado no 2.º boletim informativo de 2024, o número de PPP em acompanhamento aumentou face ao 1.º trimestre de 2024, em virtude do início da produção de efeitos do novo contrato de concessão referente à parceria público-privada para a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, manutenção e exploração do Hospital de Lisboa Oriental².

Nos termos e para os efeitos legais, o boletim prossegue os objetivos de apresentação, para efeitos de aprovação e ulterior divulgação [*cfr.* artigos 26.º, n.º 2 e 33.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio]:

- a) dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, fornecendo uma visão global daqueles ocorridos no período em apreço e uma perspetiva comparada com a previsão orçamental para 2024 e com o período homólogo de 2023, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP;
- b) dos factos relacionados com os contratos e processos em execução, considerados pela UTAP como relevantes para a evolução dos encargos futuros do setor público.

Em suma, à luz da informação reunida relativa aos primeiros 9 meses de 2024, o montante de encargos líquidos acumulados suportado pelos parceiros públicos ascendeu a 902,1 milhões de euros, valor em linha com o orçamentado, mas superior, em 1%, ao registado no período homólogo (+4,6M€), conforme evidenciado no *Quadro 1*³.

¹ Embora os contratos de gestão relativos ao Estabelecimento do Hospital de Braga, do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Loures tenham terminado, ainda estão a ser considerados para efeitos de acompanhamento da UTAP, em virtude de existirem alguns litígios pendentes relacionados com a execução dos contratos. Relativamente ao Hospital de Cascais, embora a parceria de 2008 também tenha terminado, ainda se encontram em falta pagamentos de acerto e de reconciliação decorrentes da execução contratual. Maior informação é dada no respetivo capítulo.

² O contrato referente à parceria público-privada do Hospital de Lisboa Oriental ('HLO') foi outorgado em janeiro de 2024 e remetido ao Tribunal de Contas para efeitos de fiscalização prévia. O visto do referido Tribunal foi obtido em maio de 2024, tendo o contrato começado a produzir efeitos em junho do mesmo ano.

³ Conforme indicado no 2.º boletim informativo de 2024, o valor orçamentado para 2024 no setor da Saúde foi ajustado em virtude do início da produção de efeitos do novo contrato de concessão do HLO. Neste âmbito, estima-se que venham a ocorrer custos adicionais para a Saúde, no valor de 32,2 milhões de euros, que, de acordo com o modelo financeiro anexo ao contrato do HLO, foram projetados para o segundo semestre de 2024.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Encargos líquidos	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no Total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Rodoviário	753 997	84%	787 514	(33 517)	-4%	689 144	64 853	9%	1 002 054
Saúde	139 845	16%	95 328	44 517	47%	198 203	(58 358)	-29%	243 424
Ferroviário	47 202	5%	43 655	3 547	8%	48 378	(1 175)	-2%	64 110
Aeroportuário	(11 230)	-1%	(4 237)	(6 994)	165%	(9 909)	(1 321)	13%	(9 909)
Portuário	(25 953)	-3%	(23 093)	(2 860)	-12%	(25 458)	(495)	2%	(34 252)
Oceanário	(1 777)	0%	(1 636)	(141)	-9%	(1 812)	35	-2%	(2 824)
TOTAL	902 084	100%	897 531	4 553	1%	898 546	3 538	0%	1 262 602

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2024.

Nota: (1) Os valores apresentados para o setor Aeroportuário, Portuário e para o Oceanário encontram-se, tal como os demais do presente Quadro, na ótica de encargos líquidos, representando estes um valor negativo considerando as receitas apuradas no respetivo setor. 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 Orçamento 2024 correspondem à previsão inscrita no Relatório do OE2024, com exceção do setor Portuário, conforme anteriormente explicado nas Notas metodológicas.

Relativamente aos encargos líquidos acumulados, e sem prejuízo das explicações mais pormenorizadas descritas nos capítulos correspondentes de cada setor, destaca-se o seguinte:

- Em termos de execução do orçamento, os encargos líquidos encontram-se em linha com o previsto, não obstante o setor rodoviário apresentar uma execução acima do valor orçamentado (+64,9M€), a qual foi mitigada, quase totalmente, pelo desvio registado nos encargos com o setor da saúde (-58,4M€);
- No que concerne à variação dos encargos líquidos em relação ao período homólogo, registou-se um ligeiro acréscimo (+4,6M€), que se deve, sobretudo, ao aumento dos encargos líquidos do setor da saúde (+44,5M€), cujo impacto foi parcialmente atenuado pela diminuição dos encargos líquidos do setor rodoviário (-33,5M€).

Continuam assim a destacar-se, no universo analisado, os setores rodoviário e da saúde, que representam, conjuntamente, cerca de 99% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP.

Em termos de factos relevantes do trimestre em análise, sem prejuízo do exposto no ponto 2 infra, destaca-se o seguinte:

- (i) No âmbito do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada da Linha de Alta Velocidade PPP1 (troço do Porto (Campanhã) - Oiã) foi apresentada apenas uma única proposta. Ao abrigo do disposto no artigo 125.º do Código dos Contratos Públicos, o júri do procedimento emitiu o relatório de análise e de avaliação da proposta, submetendo-o à apreciação para tomada de decisão por parte dos membros do Governo competentes, nos termos do n.º 5 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

-
- (ii) Os trabalhos da equipa de projeto da Linha de Alta Velocidade PPP2 foram concluídos em julho, e o relatório final do estudo e preparação do lançamento do projeto para o troço Oiã-Soure foi submetido à apreciação dos membros do Governo competentes. Nesta sequência, foi aprovado, pelos membros do governo com competência, o lançamento da parceria pública privada, e conseqüentemente, no final de julho, a Infraestruturas de Portugal procedeu ao lançamento do concurso público com publicidade internacional, tendente à celebração do contrato de concessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, do projeto, da construção, do financiamento, da manutenção e da disponibilização das infraestruturas ferroviárias do troço Oiã-Soure, integrada na nova linha Porto-Lisboa.
- (iii) Foi concluído o mandato da comissão de negociação constituída pelo despacho n.º 10923/2023, de 26 de outubro, do Coordenador da UTAP, para efeito da apreciação do reequilíbrio económico financeiro da Concessão para a Exploração do Serviço de Transporte Suburbano de Passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul decorrente da suspensão do mecanismo de acerto previsto na Cláusula 8.ª-A do contrato de concessão, relativamente aos anos de 2020 e 2021.
- (iv) Foi publicada da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que elimina as taxas de portagem cobradas aos utilizadores em determinados lanços e sublanços de autoestradas do interior e revoga o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro.

2. Factos relevantes ocorridos no 3.º trimestre de 2024

2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto da Linha de Alta Velocidade PPP1 (troço do Porto (Campanhã) - Oiã)

No âmbito do procedimento de concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada, foi apresentada apenas uma proposta. Ao abrigo do disposto no artigo 125.º do Código dos Contratos Públicos, o júri do procedimento emitiu o relatório de análise e de avaliação da proposta, submetendo-o à apreciação para tomada de decisão por parte dos membros do Governo competentes, nos termos do n.º 5 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio⁴.

2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto da Linha de Alta Velocidade PPP2 (troço de Oiã-Soure)

Em julho, a equipa de projeto da Linha de Alta Velocidade PPP2 concluiu os seus trabalhos e submeteu aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas o relatório final respeitante ao estudo e preparação do lançamento do projeto para o troço Oiã-Soure, propondo, a final, a aprovação do lançamento da parceria público-privada (PPP2) e a subsequente promoção de um procedimento de concurso público com publicidade internacional, para a sua contratação, ao abrigo do Código dos Contratos Públicos. Através do despacho n.º 7916-A/2024, de 10 de julho⁵, foi aprovado o lançamento da parceria público-privada e a composição do júri do procedimento concursal, a ser lançado pela Infraestruturas de Portugal.

No dia 26 de julho, a Infraestruturas de Portugal procedeu ao lançamento do concurso tendente à celebração do contrato de concessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, do projeto, da construção, do financiamento, da manutenção e da disponibilização das infraestruturas ferroviárias do troço Oiã-Soure, integrada na nova linha Porto-Lisboa.

⁴ Em sequência, através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 134-A/2024, de 4 de outubro, publicada na I série do Diário da República, de 09.10.2024, foram deliberadas, fundamentadamente, a manutenção do procedimento concursal para a adjudicação da única proposta apresentada e a aceitação do relatório de análise e avaliação do júri do procedimento, com a consequente concordância com todas as propostas dele constantes.

⁵ Publicado no Diário da República n.º 137/2024, Suplemento, II série de 17 de julho de 2024.

2.3 Conclusão do mandato da comissão de negociação constituída pelo Despacho n.º 10923/2023, de 26 de outubro, do Coordenador da UTAP

Com a emissão do relatório da negociação e respetiva aprovação governamental nos termos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, concluiu-se o mandato da comissão de negociação constituída, pelo despacho n.º 10923/2023, de 26 de outubro, do Coordenador da UTAP, para efeito da apreciação do reequilíbrio económico financeiro da Concessão para a Exploração do Serviço de Transporte Suburbano de Passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul decorrente da suspensão do mecanismo de acerto previsto na Cláusula 8.ª-A do contrato de concessão, relativamente aos anos de 2020 e 2021. Nesta sequência, foi aprovada a prorrogação do contrato de concessão por mais 6 anos e 6 meses, como forma de proceder ao reequilíbrio financeiro do contrato. Com vista a acomodar as alterações necessárias, o Decreto-Lei n.º 57-C/2024, de 24 de setembro, veio alterar as bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa.

2.4 Regime de eliminação das taxas de portagens

Foi publicada a Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, com vigência diferida para o dia 1 de janeiro de 2025. Esta Lei determina a eliminação das taxas de portagem cobradas aos utilizadores em determinados lanços e sublanços de autoestradas do Interior, de antigas autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT), e de vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança⁶, revogando o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro⁷.

2.5 Resolução de litígios

2.5.1 Concessão Rodoviária Beira Interior

A Scutvias intentou ação arbitral respeitante à pandemia de Covid-19, alegando a verificação de uma causa de força maior, e conseqüentemente, o direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, peticionando a condenação do Estado ao pagamento de uma compensação no valor de €15 milhões de euros.

⁶ De acordo com o artigo 2.º da citada lei, são eliminadas as taxas de portagem cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das seguintes autoestradas:

- a) A4 - Transmontana e Túnel do Marão;
- b) A13 e A13-1 - Pinhal Interior;
- c) A22 - Algarve;
- d) A23 - Beira Interior;
- e) A24 - Interior Norte;
- f) A25 - Beiras Litoral e Alta;
- g) A28 - Litoral Norte, nos troços entre Esposende e Antas, e entre Neiva e Darque.

⁷ Diploma que continha o regime de redução no valor das taxas de portagem cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das autoestradas com sistema de portagem exclusivamente eletrónico dos territórios do interior do país, bem como naqueles onde não existem vias alternativas ou as existentes não permitem um uso em qualidade e segurança.

2.5.2 Concessão Rodoviária Douro Litoral

A AEDL intentou ação arbitral com fundamento na pandemia de Covid-19 e nas medidas restritivas da liberdade e da circulação de pessoas e da livre iniciativa económica privada, que considerou como um evento de força maior, pedindo a condenação do Estado na reposição no reequilíbrio financeiro, mediante a prorrogação do contrato de concessão, por um período adicional de 42 meses e ao pagamento dos investimentos de capital necessários e não previstos para esse período, ou em alternativa, pedindo que seja o Estado condenado a pagar uma compensação direta no valor de €124 milhões de euros.

2.5.3 Subconcessão do Douro Interior

A SDI intentou uma ação arbitral através da qual reclama da IP o direito ao pagamento das chamadas “compensações contingentes”, alegando que a subconcedente (que à data era Estrada de Portugal, S.A.) reconheceu a obrigação de proceder a este pagamento através da emissão de declarações unilaterais, peticionando, assim, a condenação da IP ao pagamento de tais compensações, quer as vencidas quer as vincendas, no valor total aproximado de €232 milhões de euros.

2.5.4 Hospital de Cascais

O Estado não se conformou com a decisão arbitral proferida no âmbito da ação intentada pela EGEst Cascais 2008, na qual era pedida a responsabilidade do Estado pelo pagamento dos medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a doentes beneficiários de subsistemas públicos de saúde, que condenou o Estado a pagar à EGEst Cascais 2008 a quantia de cerca de €1,7 milhões de euros, tendo apresentado ação de anulação, e ainda, interposto recurso de revista da referida decisão.

No âmbito da ação arbitral intentada pela EGEst Cascais 2008, que tem por objeto a apreciação de reequilíbrio financeiro relacionado com os encargos incorridos com a reorganização dos cuidados de saúde no contexto da pandemia provocada pela doença Covid-19, foi proferido acórdão que julga parcialmente procedente o pedido deduzido, condenando o Estado a pagar à EGEst Cascais a quantia de cerca de €10,2 milhões de euros.

3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

3.1 Setor Rodoviário

Os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias nos primeiros 9 meses de 2024 ascenderam a 754,0 milhões de euros, valor 9% acima do orçamentado (+64,9M€), mas 4% inferior ao registado no período homólogo (-33,5M€).

Quadro 2 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

PPP Rodoviárias	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no Total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Encargos brutos	1 019 850	100%	1 062 843	(42 994)	-4%	983 989	35 861	4%	1 396 256
Pagamentos por Disponibilidade	890 016	87%	920 476	(30 460)	-3%	837 510	52 506	6%	1 149 926
Concessões	632 684	62%	629 311	3 373	1%	593 221	39 463	7%	817 578
Subconcessões ⁽¹⁾	257 331	25%	291 165	(33 833)	-12%	244 288	13 043	5%	332 348
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽²⁾	32 944	3%	34 348	(1 404)	-4%	38 220	(5 276)	-14%	51 312
Pagamento por serviço⁽³⁾	66 707	7%	63 421	3 286	5%	69 136	(2 429)	-4%	93 594
Compensações/REF's	6 952	1%	7 874	(922)	-12%	650	6 302	969%	17 593
Grandes Reparações	15 299	2%	29 755	(14 456)	-49%	38 472	(23 173)	-60%	83 831
Decreto-Lei 87-A/2022 ⁽⁴⁾	7 931	1%	6 969	962	14%	-	7 931	n.a.	-
Receitas	265 853	100%	275 330	(9 477)	-3%	294 845	(28 993)	-10%	394 202
Concessões	239 177	90%	241 197	(2 019)	-1%	262 764	(23 587)	-9%	352 741
Subconcessões	25 700	10%	33 316	(7 616)	-23%	32 081	(6 381)	-20%	41 461
Outros ⁽⁵⁾	975	0%	817	158	19%	-	975	n.a.	-
Encargos líquidos totais	753 997	n.a.	787 514	(33 517)	-4%	689 144	64 853	9%	1 002 054

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

- Notas:
- (1) O valor referente à decisão arbitral da subconcessão Algarve Litoral está a ser reportado nos pagamentos por disponibilidade.
 - (2) 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).
 - (3) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 - (4) Refere-se aos montantes pagos ao abrigo do Decreto Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro, que estabelece um regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023, impactando, também, a definição das tarifas e taxas nos anos subsequentes, nomeadamente pela existência de atualizações suplementares. No 3.º trimestre não ocorreu nenhum pagamento ao abrigo deste mecanismo de apoio. Exclui pagamentos efetuados à IP em relação aos casos em que esta é titular das receitas de portagem.
 - (5) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

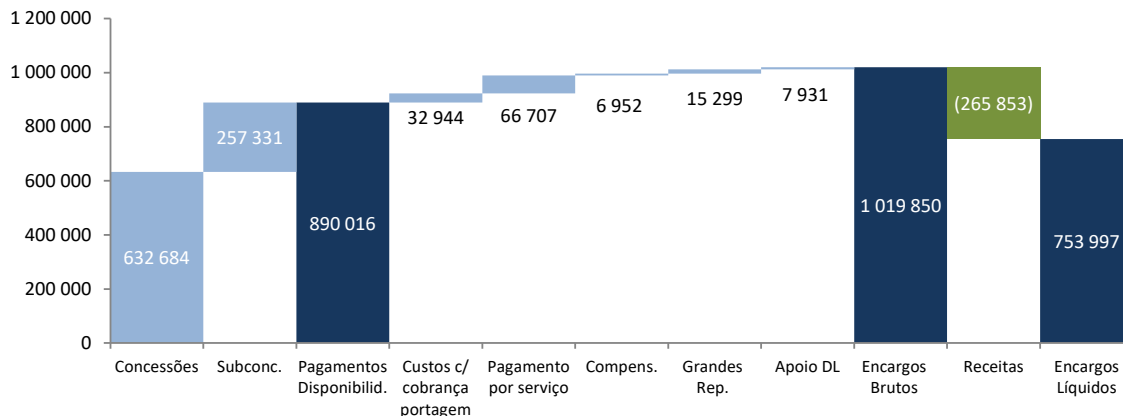
Em linha com o ocorrido em anos transatos, os pagamentos por disponibilidade nos primeiros 9 meses do ano mantiveram um peso significativo no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, ascendendo a 87% do total, conforme evidenciado no *Quadro 2*. Esta situação justifica-se, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões⁸ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias. Os demais pagamentos recorrentes do setor público com as PPP rodoviárias têm uma menor expressão, uma vez que estão previstos num número mais reduzido de contratos. É o caso, entre outros, dos custos com cobrança de portagem, que se verificam em apenas 6 concessões que anteriormente estiveram sujeitas ao regime SCUT e nas quais foram, entretanto, introduzidas portagens, e os designados *pagamentos por serviço*, que

⁸ Exceção fazem-se as concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, nas quais o Estado Português não tem os encargos de pagamento por disponibilidade.

se verificam apenas nas 7 subconcessões. Estas duas tipologias de encargos totalizaram cerca de 10% total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias nos primeiros 9 meses de 2024.

Gráfico 1 – Tipologia dos encargos líquidos nos primeiros 9 meses de 2024 das PPP rodoviárias

Valores em milhares de euros



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

No quadro seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos por PPP, sendo possível verificar que, no período em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta e as subconcessões do Pinhal Interior e do Douro Interior, as quais representaram, no conjunto, 378,7 milhões de euros, correspondendo a 50% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 3 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	2024			2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no Total	Taxa de cobertura ⁽¹⁾	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Concessão Norte	117 281	16%	40%	100 657	16 624	17%	121 375	(4 094)	-3%	182 075
Concessão Beiras Litoral e Alta	85 699	11%	23%	90 693	(4 994)	-6%	70 993	14 706	21%	97 400
Concessão Grande Porto	57 467	8%	30%	55 308	2 159	4%	55 601	1 867	3%	82 596
Concessão Interior Norte	49 044	7%	17%	55 022	(5 977)	-11%	43 951	5 093	12%	78 517
Concessão Beira Interior	46 696	6%	n.a.	41 494	5 202	13%	32 172	14 524	45%	47 456
Concessão Norte Litoral	35 604	5%	39%	40 410	(4 807)	-12%	31 706	3 898	12%	43 710
Concessão Algarve	24 046	3%	52%	28 397	(4 351)	-15%	28 633	(4 588)	-16%	34 872
Concessão Costa de Prata	17 493	2%	61%	27 627	(10 134)	-37%	12 929	4 565	35%	18 629
Concessão Grande Lisboa	16 612	2%	51%	17 315	(703)	-4%	17 247	(635)	-4%	24 863
Concessão Douro Litoral	7 232	1%	n.a.	6 084	1 148	19%	6 191	1 041	17%	12 368
Concessão Oeste	1 235	0%	n.a.	1 056	179	17%	143	1 092	765%	190
Concessão Litoral Centro	350	0%	n.a.	9 940	(9 590)	-96%	45	305	679%	10 418
Concessão Travessia do Tejo	132	0%	n.a.	(7 459)	7 591	102%	(8 270)	8 402	102%	(8 243)
Concessão Brisa	(2 597)	0%	149%	188	(2 785)	-1480%	(5 580)	2 983	53%	(8 163)
Total Concessões	456 295	61%	34%	466 732	(10 437)	-2%	407 136	49 159	12%	616 688
Subconcessão Pinhal Interior	101 518	13%	7%	93 180	8 339	9%	94 920	6 598	7%	130 495
Subconcessão Douro Interior	74 173	10%	n.a.	76 609	(2 436)	-3%	74 486	(313)	0%	101 072
Subconcessão Transmontana	42 519	6%	3%	42 016	503	1%	41 445	1 073	3%	56 743
Subconcessão Baixo Alentejo	36 120	5%	n.a.	38 121	(2 001)	-5%	36 978	(858)	-2%	49 992
Subconcessão Litoral Oeste	16 577	2%	22%	40 249	(23 672)	-59%	17 568	(990)	-6%	24 105
Subconcessão Baixo Tejo	13 662	2%	46%	18 920	(5 258)	-28%	16 610	(2 948)	-18%	22 959
Subconcessão Algarve Litoral	13 979	2%	n.a.	12 426	1 553	13%	-	13 979	n.a.	-
Total Subconcessões	298 549	40%	8%	321 520	(22 971)	-7%	282 007	16 542	6%	385 366
Outros ⁽²⁾	(847)	0%	n.a.	(738)	(109)	-15%	-	(847)	n.a.	-
TOTAL	753 997	100%	26%	787 514	(33 517)	-4%	689 144	64 853	9%	1 002 054

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

Nota: (1) O valor da taxa de cobertura representa o peso das Receitas sobre o total dos Encargos Brutos
 (2) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll)

3.1.1 Encargos brutos

Nos primeiros 9 meses de 2024, os encargos brutos acumulados e associados às PPP rodoviárias ascenderam a 1.019,8 milhões de euros (*cf.* Quadro 4 seguinte), encontrando-se 4% acima do valor orçamentado (+35,9M€), mas 4% abaixo (-43,0M€) dos custos incorridos em igual período do ano anterior.

Relativamente à execução face ao valor orçamentado, destacam-se as seguintes circunstâncias:

- Execução superior à orçamentada dos pagamentos por disponibilidade, em 52,5 milhões de euros. Este desvio resulta dos pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, referentes às prestações mensais adicionais⁹, num total de 14,0 milhões de euros, que não estavam contemplados nas estimativas de encargos plurianuais¹⁰; e dos
- Pagamentos à Concessionária da Beira Interior superiores ao orçamentado (+15,9M€), que se devem, em parte, ao acerto de contas contratualmente previsto, relativo aos períodos de 2021, 2022 e 2023; e do
- *Timing* dos pagamentos, que será, expectavelmente e à semelhança de anos anteriores, corrigido/considerado na próxima contabilização dos pagamentos por disponibilidade;
- Ocorrência de pagamentos, no 2.º trimestre do presente ano, de apoio à utilização das vias sujeitas a pagamento de portagem, no âmbito do Decreto-Lei n.º 87-A/2022 de 29 de dezembro¹¹, no valor total de 7,9 milhões de euros, que não se encontrava orçamentado. Os principais apoios são referentes às concessões da Brisa (5,3M€) e do Oeste (1,1M€).

Cujos efeitos foram parcialmente mitigados por força de:

- Execução de grandes reparações abaixo ao previsto, no valor de 23,2 milhões de euros (-60%), devido à superior expectativa de execução por parte do IMT - entidade competente e com responsabilidade sobre esta matéria¹². Os principais desvios registaram-se nas concessões do Algarve (-15,0M€) e do Norte (-8,5M€);

⁹ Em cumprimento da decisão arbitral, de março de 2021, proferida no âmbito do processo cautelar associado à ação principal de rescisão do contrato de subconcessão.

¹⁰ Não foram previstos encargos plurianuais em termos de orçamento dado que o critério que tem vindo a ser assumido pressupõe que não são consideradas estimativas de resolução de processos litigiosos. Estes processos encontram-se detalhados no capítulo 6.3. "Riscos das Responsabilidades Contingentes e do Setor Empresarial do Estado" do OE2024.

¹¹ Este Decreto-Lei estabelece um regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023, impactando, também, a definição das tarifas e taxas nos anos subsequentes, nomeadamente pela existência de atualizações suplementares. Neste âmbito, a título de apoio em relação a 2024, foram efetuados pagamentos às concessionárias privadas titulares de receitas de portagem.

¹² O âmbito da atuação da IP nesta matéria refere-se à orçamentação (também de acordo com instruções do IMT) e pagamento dos valores de grandes reparações que são aprovados pelo IMT.

- Execução inferior à orçamentada dos pagamentos com o serviço de cobrança de portagem, em 5,3 milhões de euros, cujo desvio resulta das diferenças entre os valores estimados de inflação e tráfego, utilizados na construção das previsões, e os valores reais registados.

Quanto à comparação dos encargos acumulados face ao período homólogo, realçam-se as seguintes circunstâncias:

- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade às subconcessionárias (-33,8M€), tanto na componente de disponibilidade anual como na componente de reconciliação, destacando-se a diminuição dos pagamentos efetuados às subconcessionárias do Litoral Oeste (-23,7M€) e do Baixo Tejo (-4,4M€), decorrente da evolução contratualmente prevista das tarifas;
- Redução dos pagamentos de grandes reparações (-14,5M€), com as principais diminuições a serem registadas nas concessões do Norte Litoral (-5,3M€), das Beiras Litoral e Alta (-5,2M€) e da Costa de Prata (-4,4M€).

Cujos impactos foram parcialmente mitigados por:

- Aumento dos pagamentos por disponibilidade às concessionárias (+3,4M€), justificado pelo acréscimo verificado nas concessões do Norte (+23,0M€) e da Beira Interior (+5,1M€), os quais foram atenuados pela diminuição dos pagamentos por disponibilidade nas concessões do Interior Norte (-9,7M€), das Beiras Litoral e Alta (-7,0M€) e da Costa de Prata (-4,6M€), em linha com a evolução contratualmente prevista;
- Aumento dos pagamentos por serviço às subconcessionárias (+3,3M€), com as maiores variações a registarem-se nas subconcessões do Pinhal Interior (+1,0M€) e Transmontana (+0,6M€).

Quadro 4 – Encargos brutos por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no Total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Concessão Norte	195 127	19%	172 309	22 819	13%	192 356	2 771	1%	273 152
Concessão Beiras Litoral e Alta	110 608	11%	123 039	(12 431)	-10%	109 203	1 405	1%	148 904
Concessão Grande Porto	82 663	8%	78 939	3 725	5%	82 526	137	0%	120 366
Concessão Interior Norte	59 230	6%	68 296	(9 065)	-13%	59 269	(39)	0%	99 206
Concessão Norte Litoral	58 404	6%	62 024	(3 620)	-6%	57 511	893	2%	79 761
Concessão Algarve	50 063	5%	61 021	(10 958)	-18%	63 156	(13 093)	-21%	80 579
Concessão Costa de Prata	44 412	4%	53 472	(9 060)	-17%	42 667	1 745	4%	59 781
Concessão Beira Interior	46 696	5%	41 494	5 202	13%	32 172	14 524	45%	47 456
Concessão Grande Lisboa	34 014	3%	33 030	984	3%	32 930	1 084	3%	45 491
Concessão Douro Litoral	7 232	1%	6 084	1 148	19%	6 191	1 041	17%	12 368
Concessão Brisa	5 305	1%	4 685	620	13%	-	5 305	n.a.	-
Concessão Oeste	1 235	0%	1 056	179	17%	143	1 092	765%	190
Concessão Litoral Centro	350	0%	9 940	(9 590)	-96%	45	305	679%	10 418
Concessão Travessia do Tejo	132	0%	(7 459)	7 591	102%	(8 270)	8 402	102%	(8 243)
Total Concessões	695 472	68%	707 929	(12 456)	-2%	669 900	25 572	4%	969 429
Subconcessão Pinhal Interior	109 229	11%	108 987	241	0%	109 994	(766)	-1%	149 840
Subconcessão Douro Interior	74 173	7%	76 609	(2 436)	-3%	74 511	(338)	0%	101 098
Subconcessão Transmontana	44 045	4%	44 907	(862)	-2%	44 263	(219)	0%	60 360
Subconcessão Baixo Alentejo	36 120	4%	38 121	(2 001)	-5%	36 978	(858)	-2%	49 992
Subconcessão Baixo Tejo	25 319	2%	29 127	(3 808)	-13%	26 406	(1 087)	-4%	35 768
Subconcessão Litoral Oeste	21 384	2%	44 659	(23 276)	-52%	21 935	(551)	-3%	29 769
Subconcessão Algarve Litoral	13 979	1%	12 426	1 553	13%	-	13 979	n.a.	-
Total Subconcessões	324 249	32%	354 836	(30 587)	-9%	314 088	10 161	3%	426 827
Outros ⁽¹⁾	128	0%	79	49	63%	-	128	n.a.	-
TOTAL	1 019 850	100%	1 062 843	(42 994)	-4%	983 989	35 861	4%	1 396 256

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

3.1.2 Receitas

As receitas acumuladas obtidas com as parcerias rodoviárias nos primeiros 9 meses de 2024 ascenderam a 265,9 milhões de euros (cfr. Gráfico 2 e Quadro 5 seguintes), inferior em 3% ao registado no período homólogo (-9,5M€) e 10% abaixo do valor orçamentado (-29,0M€).

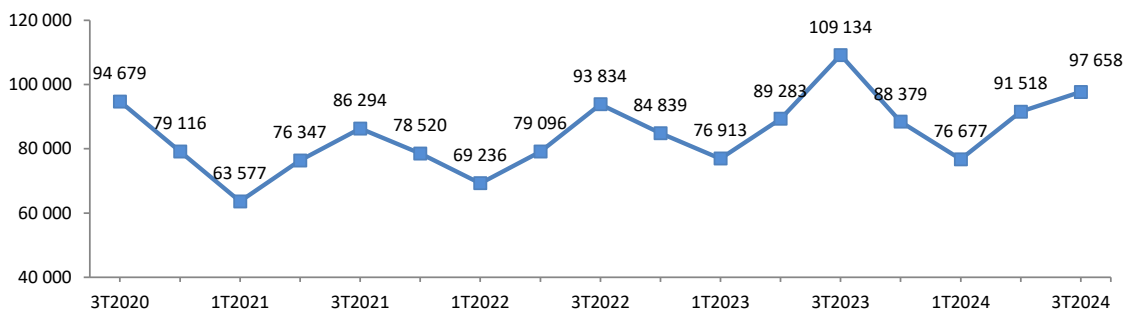
Quanto à variação face ao período homólogo, os primeiros 9 meses de 2024 foram marcados pelo aumento dos descontos nas tarifas de portagem, de acordo com o novo regime legal em vigor¹³, de onde se destacam os aumentos dos descontos aplicados, face a 2023, de 50% para 65% nas tarifas de portagem das concessões do Interior Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Algarve, de 15% para 65% na subconcessão Transmontana e de 0% para 65% na subconcessão do Pinhal Interior. Estas parcerias registaram, em conjunto, um decréscimo de 26,6 milhões de euros do valor da receita, cujo efeito foi parcialmente mitigado pelo aumento dos proveitos nas demais concessões e subconcessões rodoviárias. Estes efeitos combinados redundaram numa diminuição das receitas de portagem, face ao período homólogo, de 9,5 milhões de euros.

O desvio negativo do valor da receita face ao orçamento deve-se essencialmente ao facto de, na elaboração do orçamento para o ano de 2024, não ter sido considerado o efeito da medida legislativa que determinou a introdução, a partir de 1 de janeiro de 2024, dos descontos agora apresentados.

¹³ No dia 1 de janeiro de 2024, começou a produzir efeitos o regime de redução no valor das taxas de portagens cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das autoestradas com sistema de portagem exclusivamente eletrónico dos territórios do interior do país, bem como naqueles onde não existem vias alternativas ou as existentes não permitem um uso em qualidade e segurança, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro e da Portaria n.º 418/2023, de 11 de dezembro.

Gráfico 2 – Evolução das receitas trimestrais das PPP rodoviárias entre o 3.º trimestre de 2020 e o 3.º trimestre de 2024

Valores em milhares de euros



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

No Gráfico 2 supra é visível o decréscimo das receitas registadas nos primeiros 9 meses de 2024 face a igual período de 2023, com a maior redução a ser registada no 3.º trimestre.

No Quadro 5, apresentado de seguida, ilustram-se as receitas dos primeiros 9 meses de 2024 por PPP, a respetiva comparação com o período homólogo e com a previsão orçamental para 2024.

Quadro 5 – Receitas por PPP do setor rodoviário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Receitas	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no Total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Concessão Norte	77 847	29%	71 652	6 194	9%	70 982	6 865	10%	91 077
Concessão Costa de Prata	26 919	10%	25 845	1 074	4%	29 739	(2 820)	-9%	41 152
Concessão Grande Porto	25 196	9%	23 630	1 566	7%	26 926	(1 729)	-6%	37 769
Concessão Beiras Litoral e Alta	24 909	9%	32 346	(7 437)	-23%	38 210	(13 301)	-35%	51 504
Concessão Algarve	26 017	10%	32 625	(6 607)	-20%	34 523	(8 506)	-25%	45 707
Concessão Norte Litoral	22 800	9%	21 613	1 186	5%	25 805	(3 005)	-12%	36 050
Concessão Grande Lisboa	17 402	7%	15 715	1 687	11%	15 683	1 719	11%	20 628
Concessão Interior Norte	10 186	4%	13 274	(3 088)	-23%	15 318	(5 132)	-34%	20 689
Concessão Brisa	7 902	3%	4 496	3 405	76%	5 580	2 322	42%	8 163
Total Concessões	239 177	90%	241 197	(2 019)	-1%	262 764	(23 587)	-9%	352 741
Subconcessão Baixo Tejo	11 657	4%	10 207	1 450	14%	9 796	1 861	19%	12 809
Subconcessão Pinhal Interior	7 711	3%	15 808	(8 097)	-51%	15 075	(7 364)	-49%	19 345
Subconcessão Litoral Oeste	4 806	2%	4 410	396	9%	4 367	439	10%	5 664
Subconcessão Transmontana	1 526	1%	2 891	(1 365)	-47%	2 818	(1 292)	-46%	3 618
Subconcessão Douro Interior	-	0%	-	-	n.a.	26	(26)	-100%	26
Total Subconcessões	25 700	10%	33 316	(7 616)	-23%	32 081	(6 381)	-20%	41 461
Outros (1)	975	0%	817	158	19%	-	975	n.a.	-
TOTAL	265 853	100%	275 330	-9 477	-3%	294 845	(28 993)	-10%	394 202

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

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

Salientamos o volume das receitas das concessões do Norte, Costa de Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta e Algarve que, em conjunto, representam aproximadamente 68% da receita total obtida no período em análise (180,9M€).

3.2 Setor da Saúde

Nos primeiros 9 meses de 2024, os encargos líquidos acumulados com as parcerias do setor da saúde ascenderam a 139,8 milhões de euros, o que corresponde a uma execução 29% abaixo do valor orçamentado (-58,4M€). Adicionalmente, e comparativamente com o período homólogo, os encargos acumulados nos primeiros 9 meses de 2024 tiveram um acréscimo de 47% (+44,5M€), essencialmente justificado pelo aumento dos encargos com os hospitais de Cascais e Loures.

Conforme previamente mencionado, no 2.º trimestre de 2024 iniciou-se o novo contrato de concessão referente à parceria público-privada para a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, manutenção e exploração do Hospital de Lisboa Oriental. Não obstante o contrato já ter começado a produzir efeitos, como se pode observar no *Quadro 7*, esta parceria não gerou quaisquer encargos para o parceiro público nos primeiros 9 meses de 2024, ainda que os primeiros pagamentos estivessem orçamentados para o 3.º trimestre de 2024¹⁴.

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
EGEst	104 692	75%	62 828	41 864	67%	120 832	(16 140)	-13%	151 429
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	94 494	68%	60 599	33 895	56%	89 374	5 120	6%	119 165
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	8 617	6%	105	8 512	8109%	29 043	(20 426)	-70%	29 043
Protocolos/outros	1 581	1%	2 125	(544)	-26%	2 415	(834)	-35%	3 220
EGEd	35 153	25%	32 500	2 653	8%	77 371	(42 218)	-55%	91 996
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	31 516	23%	28 727	2 788	10%	60 384	(28 868)	-48%	75 009
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	3 637	3%	3 772	(135)	-4%	3 919	(281)	-7%	3 919
Outros	-	0%	-	-	n.a.	13 068	(13 068)	-100%	13 068
Encargos Totais	139 845	100%	95 328	44 517	47%	198 203	(58 358)	-29%	243 424

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.

¹⁴ Ainda que o contrato do Hospital de Lisboa Oriental tenha começado a produzir efeitos em junho de 2024, existe alguma incerteza sobre a calendarização dos pagamentos ao parceiro privado, tendo sido considerado, para efeitos de orçamento, o cronograma de fluxos financeiros vertido no Modelo Financeiro anexo ao Contrato de Gestão. Ao analisar os encargos incorridos pelo Estado no 3.º trimestre de 2024, conclui-se que o cronograma definido para 2024 não será cumprido, sem prejuízo do valor global de 2024 ainda poder vir a ser integralmente executado, caso a totalidade dos pagamentos projetados para 2024 ocorra no último trimestre do ano.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Hospital de Cascais	109 469	78%	72 851	36 617	50%	138 912	(29 443)	-21%	172 955
EGEst 2022	89 488	64%	63 657	25 832	41%	114 407	(24 919)	-22%	145 004
EGEst 2008	8 618	6%	494	8 124	1644%	0	8 618	n.a.	-
EGEd	11 362	8%	8 700	2 662	31%	24 504	(13 142)	-54%	27 951
Hospital de Braga	6 144	4%	4 469	1 676	38%	6 425	(281)	-4%	8 299
EGEst	-	0%	(1 649)	1 649	100%	-	-	n.a.	-
EGEd	6 144	4%	6 117	27	0%	6 425	(281)	-4%	8 299
Hospital de Loures	19 002	14%	12 682	6 320	50%	18 496	506	3%	22 279
EGEst	6 587	5%	326	6 260	1919%	5 725	862	15%	5 725
EGEd	12 416	9%	12 355	60	0%	12 771	(355)	-3%	16 554
Hospital de Vila Franca de Xira	5 231	4%	5 327	(96)	-2%	6 081	(850)	-14%	7 675
EGEst	-	0%	-	-	n.a.	700	(700)	-100%	700
EGEd	5 231	4%	5 327	(96)	-2%	5 381	(150)	-3%	6 975
Hospital de Lisboa Oriental	-	0%	-	-	n.a.	28 290	(28 290)	-100%	32 217
EGEd	-	0%	-	-	n.a.	28 290	(28 290)	-100%	32 217
TOTAL	139 845	100%	95 328	44 517	47%	198 203	(58 358)	-29%	243 424
EGEst	104 692	75%	62 828	41 864	67%	120 832	(16 140)	-13%	151 429
EGEd	35 153	25%	32 500	2 653	8%	77 371	(42 218)	-55%	91 996

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

Em termos de execução financeira face ao orçamento, destacam-se as seguintes circunstâncias:

- Não execução da verba de 28,3 milhões de euros que estava orçamentada para o 3.º trimestre de 2024, referente à EGEd do Hospital de Lisboa Oriental;
- Não ocorrência do pagamento de reconciliação a favor da EGEst Cascais 2022 que estava orçamentado para o 2.º trimestre de 2024, no valor de 22,6 milhões de euros;
- Não execução da verba de 13,1 milhões de euros que se encontrava orçamentada para o 2.º trimestre de 2024, referente à ampliação do Hospital de Cascais;
- Não ocorrência dos pagamentos de reconciliação a favor da EGEst Loures, que foram orçamentados em 5,7 milhões de euros para o 2.º trimestre de 2024.

Estes eventos foram parcialmente mitigados pelos seguintes efeitos:

- Pagamento de reconciliação a favor da EGEst Cascais 2008, no 1.º trimestre do ano corrente, referente aos serviços prestados no período de 2022, no valor de 8,6 milhões de euros, sendo que no OE24 não foi orçamentado qualquer pagamento de reconciliação do referido ano;
- Ocorrência de um pagamento, no 1.º trimestre de 2024, no valor de 6,6 milhões de euros a favor da EGEst Loures, decorrente de uma decisão arbitral em matéria de Tratamento VIH/SIDA¹⁵, que não se encontrava previsto no OE24.

¹⁵ Conforme indicado no Boletim do 1.º trimestre de 2024, a EGEst requereu a execução judicial da decisão arbitral proferida em 2021, respeitante à responsabilidade pelos encargos com a assistência em ambulatório a doentes com VIH/SIDA, na qual se condenou o Estado ao pagamento de cerca de 18,3 milhões (encargos respeitantes aos anos 2012 a 2019, e que foram pagos) e ao valor a liquidar em execução da decisão arbitral (encargos relativos aos anos posteriores a 2019), quantificado pela EGEst em cerca de €8,2 milhões de euros. A ação terminou com a celebração de transação entre as partes, mediante a qual o Estado pagou à EGEst cerca de €6,6 milhões de euros.

No que respeita à comparação dos encargos acumulados com o período homólogo, as principais variações são justificadas pelas seguintes circunstâncias:

- Aumento do valor dos pagamentos contratuais mensais com a EGEst Cascais 2022, que se cifraram em mais 25,8 milhões de euros de despesa acumulada nos primeiros 9 meses de 2024 face ao registado em igual período de 2023, devido ao aumento da produção contratada nas linhas de ‘Internamento Médico e Cirúrgico’ e ‘Ambulatório Médico e Cirúrgico’, bem como devido ao acréscimo significativo do Índice Case Mix global dessas mesmas linhas de produção;
- Ocorrência de um pagamento de reconciliação efetuado à EGEst Cascais 2008, no total de 8,6 milhões de euros, conforme anteriormente indicado, sem paralelo no período homólogo;
- Pagamento de 6,6 milhões de euros à EGEst Loures, no primeiro trimestre, decorrente da decisão arbitral acima descrita.

3.3 Setor Ferroviário

Os encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2024 ascenderam a 47,2 milhões de euros, valor 2% abaixo do orçamentado (-1,2M€), mas 8% superior ao registado no período homólogo (+3,5M€). Estes desvios são maioritariamente justificados pela subconcessão do Metro do Porto, a qual registou um acréscimo de encargos, face ao período homólogo, de cerca de 9% (+3,6M€), justificado, em grande medida, pelo efeito da revisão contratual de preços.

Quadro 8 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor ferroviário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Subconcessão Metro do Porto	41 430	88%	37 872	3 557	9%	41 943	(513)	-1%	55 695
Concessão do MST	5 776	12%	5 715	61	1%	6 435	(658)	-10%	8 415
Concessão Eixo Norte/Sul	(4)	0%	67	(71)	-105%	-	(4)	n.a.	-
TOTAL	47 202	100%	43 655	3 547	8%	48 378	(1 175)	-2%	64 110

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

3.4 Setor Aeroportuário¹⁶

O valor da receita do setor aeroportuário, o qual resulta do mecanismo contratual de partilha de receitas entre a ANA e o parceiro público, atingiu, nos primeiros 9 meses do ano, 11,2 milhões de euros, após ter-se registado, no 3.º trimestre de 2024, o segundo (e último) pagamento da ANA ao parceiro público, referente à partilha da receita do ano anterior.

O acréscimo registado face ao período homólogo deve-se: (i) à diferença temporal do recebimento da segunda prestação da partilha de receitas – em 2023, a mesma foi recebida unicamente no 4.º trimestre – e (ii) ao aumento do número de passageiros transportados e de aeronaves movimentadas, os quais resultam num aumento da receita da concessão e, consequentemente, na partilha de um valor superior com o Concedente.

Quadro 9 – Receitas acumuladas do setor aeroportuário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Aeroportuário	2024		2023			Orçamento 2023			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
ANA	11 230	100%	4 237	6 994	165%	9 909	1 321	13%	9 909
TOTAL	11 230	100%	4 237	6 994	165%	9 909	1 321	13%	9 909

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf

3.5 Setor Portuário¹⁶

O valor acumulado das receitas auferidas nos primeiros 9 meses de 2024 pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários operados por concessionários em regime de PPP, ascendeu a 26,0 milhões de euros, valor ligeiramente acima do orçamentado (+2%) e do período homólogo (+12%).

O acréscimo registado face ao período homólogo deve-se ao aumento da movimentação de carga nos terminais portuários, que no conjunto dos quatro terminais, aumentou 10% (em toneladas) e 12% (em TEU) nos primeiros 9 meses de 2024.

¹⁶ Os valores que figuram no presente ponto representam valores de receita e não de encargos líquidos, como se observa nas demais secções. Quando os mesmos são agregados com outros setores (sendo disso exemplo o Sumário Executivo) são apresentados na ótica dos encargos líquidos – correspondendo o valor negativo ao valor das receitas.

Quadro 10 – Receitas acumuladas das Administrações Portuárias nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Porto de Douro e Leixões	18 620	72%	17 725	894	5%	18 654	-34	0%	23 890
Terminal de Contentores de Leixões	16 136	62%	15 292	843	6%	16 068	68	0%	20 848
Terminal de Carga a Granel de Leixões	2 484	10%	2 433	51	2%	2 586	-102	-4%	3 042
Porto de Sines	4 330	17%	3 278	1 052	32%	4 080	251	6%	6 730
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 330	17%	3 278	1 052	32%	4 080	251	6%	6 730
Porto de Lisboa	3 003	12%	2 090	913	44%	2 725	278	10%	3 633
Terminal de Contentores de Alcântara	3 003	12%	2 090	913	44%	2 725	278	10%	3 633
TOTAL	25 953	100%	23 093	2 860	12%	25 458	495	2%	34 252

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias, inclusive a previsão 2024P.

3.6 Oceanário¹⁶

O valor dos pagamentos realizados pelo Oceanário ao parceiro público ascendeu a 1,8 milhões de euros nos primeiros 9 meses de 2024, ligeiramente abaixo do orçamentado. Em comparação com o período homólogo, este valor aumentou 9%.

O incremento verificado face ao período homólogo decorre da atualização da componente fixa de remuneração (*i.e.* remuneração mensal) de acordo com o estabelecido contratualmente - Índice de Preços no Consumidor -, bem como da componente variável¹⁷.

Quadro 11 – Receitas acumuladas do Oceanário nos primeiros 9 meses de 2024, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Oceanário	2024		2023			Orçamento 2024			2024P
	AC 2024	Peso no total	AC 2023	Δ valor	Δ %	AC 2024P	Δ valor	Δ %	
Remuneração mensal	1 130	64%	1 094	36	3%	1 199	(69)	-6%	1 599
Componente variável	647	36%	542	105	19%	612	35	6%	1 224
TOTAL	1 777	100%	1 636	141	9%	1 812	-35	-2%	2 824

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF

¹⁷ Valor calculado anualmente referente a 5% das receitas da concessão decorrentes da atividade de exploração do ano anterior, sendo este valor pago em duas prestações iguais, com vencimento a 30 de abril e a 30 de setembro. No ano de 2023, o Oceanário teve 1.383.747 visitantes, 10% acima do registado em 2022, mas ainda assim abaixo do número de visitantes registado em 2019.

Siglas

2024P	Previsão para 2024 inscrita no Relatório do OE2024
AC 2023	Acumulado 2023 (no ano de 2023)
AC 2024	Acumulado 2024 (no ano de 2024)
AC 2024 P	Acumulado Previsão 2024
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EGEd	Entidade Gestora do Edifício
EGEst	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Braga
EGEst Cascais 2008	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Cascais
EGEst Cascais 2022	Galo Saúde - Parcerias Cascais, S.A.
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira
EGEst Loures	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Loures
HCA	Hospital Central do Algarve
HLO	Hospital de Lisboa Oriental
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
LAV	Nova linha ferroviária de alta velocidade de passageiros entre as cidades do Porto e de Lisboa
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
OE2024	Orçamento do Estado para 2024
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos