



**Boletim Anual das PPP – 2018**

**Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2018**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Conteúdos

Notas metodológicas.....	8
<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>10</b>
<b>2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>19</b>
3.1. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental.....	19
3.2. Aditamento ao contrato do SIRESP.....	19
3.3. Resolução de Litígios.....	20
3.3.1. AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.....	20
3.3.2. Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A. ....	21
3.3.3. AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. ....	21
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>22</b>
4.1. Análise Setorial dos fluxos financeiros .....	22
4.1.1. Setor Rodoviário .....	22
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	22
4.1.1.2. Evolução da procura.....	25
4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	27
4.1.1.3.1. Encargos brutos.....	28
4.1.1.3.2. Receitas .....	30
4.1.1.3.3. Encargos líquidos .....	33
4.1.1.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	37
4.1.1.4.1. Nível de cobertura dos encargos .....	43
4.1.2. Setor Ferroviário .....	46
4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	46
4.1.2.2. Evolução da procura.....	47
4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	49
4.1.2.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	50
4.1.3. Sector Aeroportuário.....	53
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	53
4.1.3.2. Evolução da procura.....	53
4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	54
4.1.3.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	54
4.1.4. Setor da Saúde .....	55
4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	55
4.1.4.2. Evolução da procura.....	56

---

4.1.4.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	57
4.1.4.4.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	63
4.1.5.	Setor da Segurança.....	72
4.1.5.1.	Tipologia dos fluxos financeiros .....	72
4.1.5.2.	Evolução da procura.....	72
4.1.5.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	73
4.1.5.4.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	74
<b>5.</b>	<b>Riscos e contingências .....</b>	<b>76</b>
<b>6.</b>	<b>Projeções de encargos globais.....</b>	<b>81</b>
<b>7.</b>	<b>Anexo .....</b>	<b>83</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2018 e no ano de 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	27
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	30
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	33
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	36
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	37
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	42
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2018.....	45
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	49
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	50
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	57
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	59
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	63
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	67
Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2018 - respectiva variação homóloga.....	73
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	74
Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2018.....	77
Quadro 18 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP .....	81
Quadro 19 – Identificação das PPP por setor .....	83

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP entre 2011 e 2018.....	14
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, 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 do TMDM na RNA em 2017 e 2018.....	25
Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2018.....	26
Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2018 .....	31
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2017 e o 4.º trimestre de 2018 .....	34
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2018.....	35
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2018 .....	43
Gráfico 11 – Evolução da procura efetiva <i>vs</i> procura prevista no Caso Base do MST.....	49
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2018.....	52
Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2014 e 2018.....	66
Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2018, por hospital.....	71
Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2018.....	73
Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2014 e 2018 .....	75
Gráfico 17 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais .....	82

## Siglas

1T	1.º trimestre
1T2018	1.º trimestre de 2018
2T	2.º trimestre
2T2018	2.º trimestre de 2018
2018P	Previsão para 2018 inscrita no Relatório do Orçamento do Estado para 2018
3T	3.º trimestre
3T2018	3.º trimestre de 2018
4T	4.º trimestre
4T2017	4.º trimestre de 2017
4T2018	4.º trimestre de 2018
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IMT	IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2018	Orçamento do Estado para 2018
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
RAA	Região Autónoma dos Açores
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
TMDA	Tráfego médio diário anual

---

TMDM	Tráfego médio diário mensal
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
$\Delta$ 4T2018/ 4T2017	Varição ocorrida entre o 4.º trimestre de 2017 e o 4.º trimestre de 2018
$\Delta$ 2018/ 2017	Varição ocorrida entre o ano de 2017 e o ano de 2018

## Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte da UTAP incorpora, com referência a 31 de dezembro de 2018, 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, por exemplo pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro (REF);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas, nomeadamente as que têm por base valores negativos no ano anterior, são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2018, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2018. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores dos encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso e que pressupõem a sua conclusão nos termos previstos; e



- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2018 e 2042, ao longo do qual se distribuirão os encargos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes<sup>1</sup>. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior ao dos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins.

---

<sup>1</sup> Na verdade, muito embora o último ano de vigência dos contratos atualmente existentes corresponda ao ano de 2041, parte dos encargos devidos por referência a esse ano é efetivamente realizada apenas no ano seguinte. Por esta razão, e tendo em conta que os valores expostos no presente boletim são apresentados numa ótica de *cash-flow*, são considerados os encargos estimados até 2042.

## 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 4.º trimestre de 2018, assim como ao ano de 2018.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, quer da respetiva evolução no trimestre em apreço e em termos acumulados face ao período homólogo de 2017, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no trimestre em análise destaca-se, relativamente ao concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada para a conceção, o projeto, a construção, o financiamento, a conservação, a manutenção e a exploração do Hospital de Lisboa Oriental, a prorrogação graciosa do praxo fixado para a apresentação de propostas, para 31 de janeiro de 2019.

Relativamente ao universo de PPP objeto de reporte da UTAP – o qual, com referência a 31 de dezembro de 2018, incorpora 35 parcerias inseridas em cinco sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança) –, importa referir que, face ao período homólogo anterior, foram incluídas, no presente boletim, as parcerias relativas (i) ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012, (ii) 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, e (iii) ao Contrato de Subconcessão do Metro do Porto, celebrado no dia 11 de janeiro de 2018 entre a Metro do Porto, S.A. (subconcedente e entidade gestora do respetivo contrato) e a Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda. (subconcessionária à qual foi atribuída a referida subconcessão), o qual se encontra a produzir efeitos desde o dia 1 de abril de 2018.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número

de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (91% no final de 2018) e até mesmo de encargos líquidos (64% e 67% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 4.º trimestre de 2018 e em 2018, respetivamente).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2018 e no ano de 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/4T2017
Rodoviário	381 643	343 676	106 088	298 217	64%	305 649	-2%
Ferroviário	2 224	2 040	17 001	16 379	4%	2 063	694%
Aeroportuário	0	0	0	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	97 526	127 445	105 256	138 957	30%	142 241	-2%
Segurança	9 967	12 699	9 741	9 630	2%	6 682	44%
<b>TOTAL</b>	<b>491 360</b>	<b>485 860</b>	<b>238 086</b>	<b>463 183</b>	<b>100%</b>	<b>456 635</b>	<b>1%</b>

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2018	Peso no Total	2017	Δ 2018/ 2017	2018P	% Execução
Rodoviário	1 129 624	67%	1 136 779	-1%	1 170 803	96%
Ferroviário	37 642	2%	8 332	352%	38 241	98%
Aeroportuário	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	469 184	28%	446 488	5%	471 006	100%
Segurança	42 037	3%	40 776	3%	41 127	102%
<b>TOTAL</b>	<b>1 678 488</b>	<b>100%</b>	<b>1 632 375</b>	<b>3%</b>	<b>1 721 177</b>	<b>98%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

No 4.º trimestre de 2018, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 463,2 milhões de euros, representando um acréscimo, de aproximadamente 6,5 milhões de euros (+1%), face ao valor do período homólogo de 2017, o qual é explicado, sobretudo, pelo acréscimo registado ao nível dos encargos incorridos no sector ferroviário cujos encargos apresentaram um crescimento acentuado, na sequência do início, no 3.º trimestre de 2018, dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Metro do Porto ao abrigo do respetivo contrato de parceria, mas também no sector da segurança, tendo o mesmo sido parcialmente compensado pela diminuição observada nos sectores rodoviário e da saúde.

No que diz respeito ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 298,2 milhões de euros no 4.º trimestre de 2018, registaram uma

diminuição, de aproximadamente 7,4 milhões de euros (-2%), face ao período homólogo anterior, justificada, em larga medida, pela não realização, no trimestre em análise, dos pagamentos de acerto realizados, no 4.º trimestre de 2017 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, relativamente a anos anteriores, o que se traduziu numa redução dos encargos de cerca de 35,1 milhões de euros, tendo o respetivo impacto sido parcialmente compensado por um conjunto de diversos fatores conducentes a um aumento dos encargos incorridos, adiante identificados, conforme ponto 4.1.1.3.1. do presente Boletim. Simultaneamente, assistiu-se a um aumento das receitas de portagem (*cf.* ponto 4.1.1.3.2.).

Os encargos com as parcerias do sector da saúde, por sua vez, ascenderam, no 4.º trimestre de 2018, a 139,0 milhões de euros, representando um ligeiro decréscimo, de cerca de 3,3 milhões de euros (-2%), face ao período homólogo anterior, justificado pelo efeito conjugado da redução dos encargos incorridos com as EG Edifício, que diminuiram 8,2 milhões de euros (-37%), com o aumento observado ao nível dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento, em cerca de 4,9 milhões de euros (+4%), conforme melhor detalhado no ponto 4.1.4.3. do presente Boletim.

No que respeita ao sector da segurança, a respetiva parceria apresentou, no trimestre em apreço, um acréscimo de cerca de 2,9 milhões de euros (+44%), face ao período homólogo anterior, justificado pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, tendo o respetivo efeito sido parcialmente mitigado pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no 4.º trimestre de 2018 não são diretamente comparáveis com os do 4.º trimestre de 2017, uma vez que incorporam diferentes prazos médios de pagamento.

Relativamente ao ano de 2018, verifica-se que os encargos líquidos do sector público com as PPP ascenderam a cerca de 1 678,5 milhões de euros, representando um nível de execução orçamental de 98% face ao valor previsto no Relatório do OE2018.

O desvio em relação ao valor orçamentado ficou a dever-se, maioritariamente, ao setor rodoviário, onde o nível de encargos líquidos efetivamente incorridos foi inferior ao valor previsto no Relatório do OE2018, o qual é explicado pelo efeito combinado da redução dos encargos brutos efetivamente incorridos, face ao valor estimado no Relatório do OE2018, – justificado, em grande medida:

- (i) Pela realização, apenas parcial, dos pagamentos devidos no segundo semestre de 2018 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, os quais se estimava serem integralmente realizados;
- (ii) Pela não realização, no ano de 2018, de quaisquer pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, ao contrário do previsto no referido Relatório;
- (iii) Pelo menor montante de encargos efetivamente suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, face ao valor previsto no referido Relatório; e
- (iv) Pela verificação, em 2018, de uma evolução do Índice de Preços no Consumidor inferior àquela que havia sido considerada para efeitos da determinação dos valores apresentados no referido Relatório;
- (v) Cujos efeitos foram em grande medida atenuados pelo pagamento de uma compensação à concessionária do Douro Litoral, no valor de 65,9 milhões de euros, na sequência da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral, decorrente do pedido de REF apresentado pela concessionária, o qual não se encontrava orçamentado;

com o aumento (de 10%) das receitas efetivamente recebidas, face ao valor estimado no Relatório do OE2018, devido, sobretudo, ao facto de os valores aí estimados considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada no ano em apreço.

Em termos de evolução, os referidos encargos líquidos das PPP apresentaram, em 2018, um acréscimo, de cerca de 46,1 milhões de euros (+3%), tendo esta variação decorrido do aumento transversal verificado nos setores de atividade em que as parcerias se inserem, com exceção do setor rodoviário, que registou um ligeiro decréscimo dos respetivos encargos.

Com efeito, os encargos líquidos com as parceiras do sector rodoviário apresentaram um decréscimo face ao período homólogo anterior, o que resultou do facto de o aumento verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 7%) ter mais do que compensado o acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 1%), este último justificado por um conjunto de diversos fatores, com diferentes impactos, adiante identificados (*cf.* ponto 4.1.1.4.).

Em sentido contrário, e no que ao sector ferroviário diz respeito, o montante de encargos líquidos suportado ascendeu a cerca de 37,6 milhões de euros em 2018, representando um acréscimo substancial, de aproximadamente 29,3 milhões de euros face ao valor de 2017, o qual é explicado pelo início, no 3.º trimestre de 2018, dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Metro do Porto, ao abrigo do respetivo contrato de parceria.

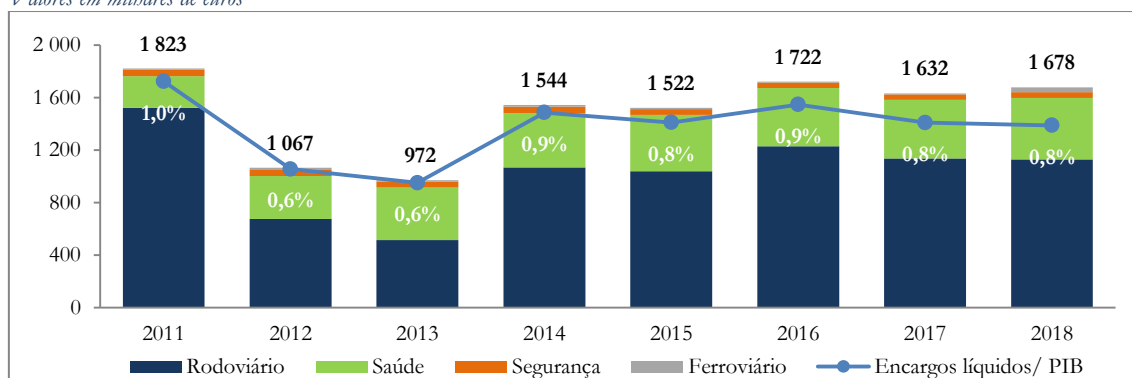
O acréscimo registado no sector da saúde, por sua vez, de cerca de 22,7 milhões de euros (+5%) face a 2017, resulta do efeito conjugado do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento, em cerca de 30,5 milhões de euros (+8%), com a redução verificada ao nível dos encargos incorridos com as EG Edifício, de 7,7 milhões de euros (-11%) conforme detalhado no ponto 4.1.4.4. do presente Boletim.

Relativamente ao sector da segurança, no ano de 2018, o montante de encargos apresentou um incremento de cerca de 1,3 milhões de euros (3%), face ao período homólogo anterior, o qual é justificado pelo facto de em 2018 ter sido liquidado um maior número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora do que em 2017, efeito que foi em parte mitigado pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos, com PPP, no período compreendido entre 2011 e 2018, sendo ainda apresentada a respetiva proporção face ao Produto Interno Bruto (PIB) registado, a preços correntes, em cada ano.

**Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP entre 2011 e 2018**

Valores em milhares de euros



*Nota:* Os valores de encargos líquidos apresentados relativamente ao período compreendido entre 2011 e 2015 incluem os valores referentes às infraestruturas rodoviárias que se encontram atualmente sob gestão direta da IP (A21, Túnel do Marão e troços da A23).

*Fonte:* UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e pelo INE – Instituto Nacional de Estatística, I.P..

Do *Gráfico 1* anterior, destaca-se o aumento significativo dos encargos registado nos anos de 2014, 2015 e 2016 face aos dois anos anteriores, o qual se deve, maioritariamente, à evolução registada ao nível dos encargos líquidos incorridos com o setor rodoviário, cujo peso relativo passou de 63%, em 2012, para 71%, em 2016. Na origem desta evolução encontram-se (i) o pagamento extraordinário efetuado em 2014, na sequência da transferência da A21 para a IP, (ii) o investimento realizado, em 2015, no Túnel do Marão e (iii) o início faseado, a partir de 2014, do pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da IP, as quais foram lançadas entre 2007 e 2010<sup>2</sup>.

Por sua vez, e tal como previsto no Relatório do OE2017, registou-se, em 2017, uma redução dos encargos líquidos do sector rodoviário face ao período homólogo imediatamente anterior, em virtude, sobretudo, (i) da diminuição dos encargos brutos relativos, quer às concessões do Estado, quer às subconcessões da IP; e (ii) do ligeiro aumento estimado das receitas de portagem, sobretudo no caso das concessões rodoviárias.

Do mesmo modo, e também como previsto no Relatório do OE2018, registou-se, em 2018, uma diminuição dos encargos líquidos incorridos com as parcerias do sector rodoviário, pelos motivos expostos no presente Boletim, tendo o ano de 2016 correspondido, assim, ao pico dos encargos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

---

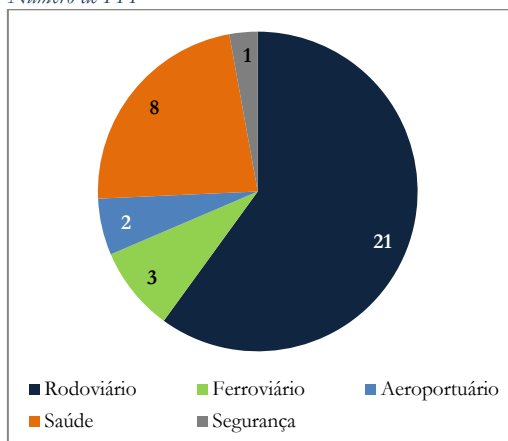
<sup>2</sup> A este respeito, importa referir que tal situação decorre da dilação dos pagamentos às subconcessionárias, contemplada contratualmente, não se tratando, portanto, de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

## 2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de dezembro de 2018, incorpora 35 parcerias, que integram os setores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 19*, em anexo ao presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por setor<sup>3</sup>

Número de PPP



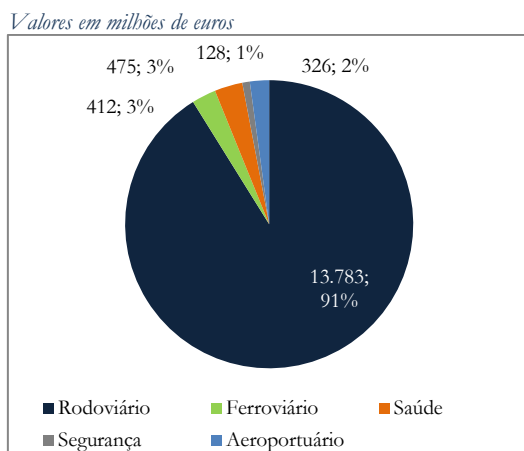
Fonte: UTAP.

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

<sup>3</sup> 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).



Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor



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

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

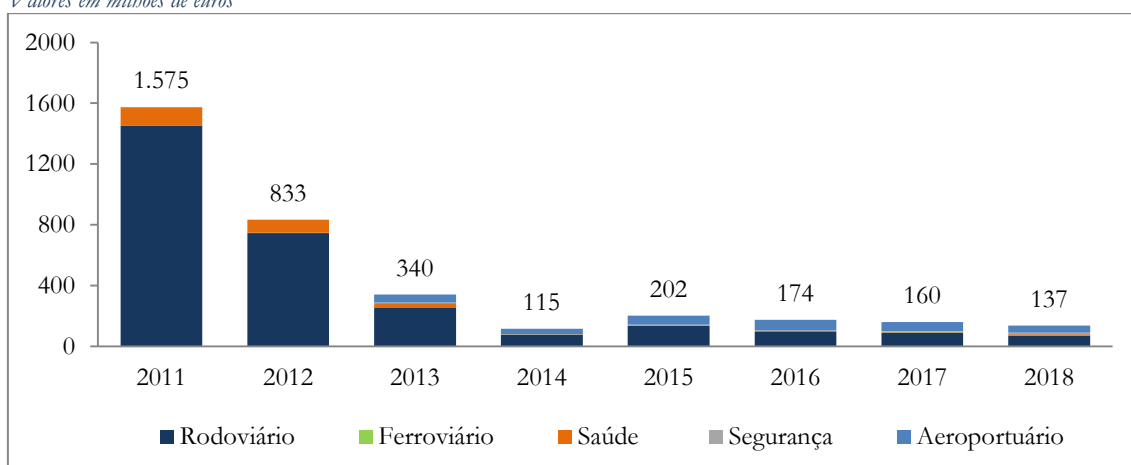
Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 4* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À suspensão de todos os projetos estruturados em modalidade de PPP, em fase de lançamento, em observância dos compromissos assumidos pelo Governo no Memorando de Entendimento sobre as Condicionais da Política Económica; e,
- (iii) 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, conseqüentemente, dos encargos a elas associados.

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

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

Valores em milhões de euros



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

### 3. Factos relevantes

#### 3.1. Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental

Em 16 de outubro de 2018, o júri deu resposta aos novos pedidos de esclarecimento que foram apresentados pelos interessados relativos à boa compreensão e interpretação das retificações às peças do procedimento que decorreram das Declarações de Retificação n.ºs 2 e 3. Nesse mesmo dia, a ARSLVT efetuou uma nova retificação às peças do procedimento, através da Declaração de Retificação n.º 4, a qual foi objeto de publicação na plataforma eletrónica do concurso.

Até ao dia 17 de novembro de 2018 foram apresentadas várias listas de (alegados) erros e omissões do Caderno de Encargos, tendo a apresentação das mesmas, por força do previsto no n.º 3 do artigo 61.º do CCP, determinado a suspensão automática do prazo fixado para a apresentação das propostas.

Com a emissão, em 30 de novembro de 2018, da pronúncia da ARSLVT sobre essas listas, a referida suspensão cessou, pelo que o (novo) prazo para a apresentação das propostas passou a ser, nessa data, as 17h00m00s do dia 31 de dezembro de 2018<sup>4</sup>.

Todavia, na sequência de vários pedidos de prorrogação graciosa do prazo fixado para a apresentação das propostas que lhe foram endereçados, a ARSLVT concedeu uma nova prorrogação desse prazo, em 17 de dezembro de 2018, ao abrigo do previsto no n.º 3 do artigo 64.º do CCP, passando as propostas a poderem ser apresentadas até às 17h00m00s do dia 31 de janeiro de 2019<sup>56</sup>.

#### 3.2. Aditamento ao contrato do SIRESP

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

<sup>4</sup> O aviso de prorrogação do prazo foi publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 231, de 30 de novembro de 2018.

<sup>5</sup> O aviso de prorrogação do prazo foi publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 243, de 18 de dezembro de 2018.

<sup>6</sup> À data da publicação do presente boletim já é sabido que foram apresentadas oito propostas, encontrando-se o júri a proceder à sua análise e avaliação.

essencialmente, à implementação de um nível de redundância de transmissão da rede SIRESP e ao reforço da autonomia de energia elétrica nas estações base da referida rede.

Sucedeu que, em 3 de outubro de 2018, o visto prévio do Tribunal de Contas ao referido aditamento ao contrato foi recusado, tendo a entidade gestora recorrido dessa decisão. No 4.º trimestre de 2018, ainda não se conhecia a decisão do Tribunal de Contas quanto ao recurso interposto pelo Governo, dependendo a eficácia do aditamento da decisão daquele<sup>7/8</sup>.

### 3.3. Resolução de Litígios

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

Na sequência do acórdão arbitral proferido em fevereiro de 2017<sup>9</sup> – que condenou o Estado Português a devolver os valores pagos pela concessionária do Douro Litoral, a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., a título de TRIR e de SIEV<sup>10</sup>, bem como a efetuar um conjunto de pagamentos<sup>11</sup> a título de compensação pela não construção e consequente não entrada em serviço do lanço IC2, no final de maio de 2017 foi distribuída ação de anulação parcial do acórdão pelo Estado, na parte referente ao lanço IC2. Em março de 2018, o Tribunal Central Administrativo Sul proferiu decisão desfavorável relativamente ao pedido de anulação do acórdão arbitral. Face a esta decisão, o Estado interpôs recurso junto do Supremo Tribunal Administrativo, tendo o mesmo sido admitido em outubro de 2018.

<sup>7</sup> Refira-se que, em 3 de março de 2019, o Tribunal de Contas, através do Acórdão n.º 7/2019, decidiu negar provimento ao recurso interposto pela entidade gestora, confirmando a recusa de visto ao aditamento ao contrato SIRESP.

<sup>8</sup> No dia 17 de junho de 2019, foi publicado o Decreto-Lei n.º 81-A/2019, que tem por objeto a reorganização institucional do SIRESP – Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal. De acordo com esse diploma legal, no dia 1 de dezembro de 2019, serão transmitidas para o Estado as participações sociais dos atuais acionistas privados da sociedade SIRESP. Não obstante, o contrato SIRESP manter-se-á em vigor até à data contratualmente prevista para o seu termo.

<sup>9</sup> Na sequência de pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013, no montante aproximado de 1350 milhões de euros, decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV.

<sup>10</sup> Os quais ascendem a 1 milhão de euros.

<sup>11</sup> Mais concretamente, um pagamento de 42 milhões de euros, no primeiro semestre de 2017, seguido de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre cerca de 3,5 milhões de euros e 5,5 milhões de euros.

### **3.3.2. Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.**

No âmbito do pedido de REF formulado pela concessionária com fundamento no pagamento das taxas SIEV, o tribunal arbitral constituído para dirimir o litígio proferiu acórdão, em outubro de 2018, através do qual julgou parcialmente procedente o pedido de restituição das quantias pagas pela Lusoponte, com fundamento em enriquecimento sem causa, condenando o Estado no pagamento de aproximadamente 692 milhares de euros.

### **3.3.3. AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.**

O litígio que teve origem na aplicação de uma multa contratual em 2013 à AELO e que esta impugnou, foi concluído por acordo entre as partes, no âmbito do qual a concessionária desistiu da ação e o valor da penalidade foi reduzido de 60 mil para 30 mil 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 Português<sup>12</sup> 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 vigor<sup>13</sup>, 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

<sup>12</sup> Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

<sup>13</sup> 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);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura dos contratos de subconcessão reformados, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estas compensações contingentes não se encontrem a ser pagas pela IP, não tendo assim tido repercussões no período em análise<sup>14</sup>; e

---

<sup>14</sup> Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado a estas compensações, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- 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 dos sistemas de partilha de benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente.
- 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.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo<sup>15</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

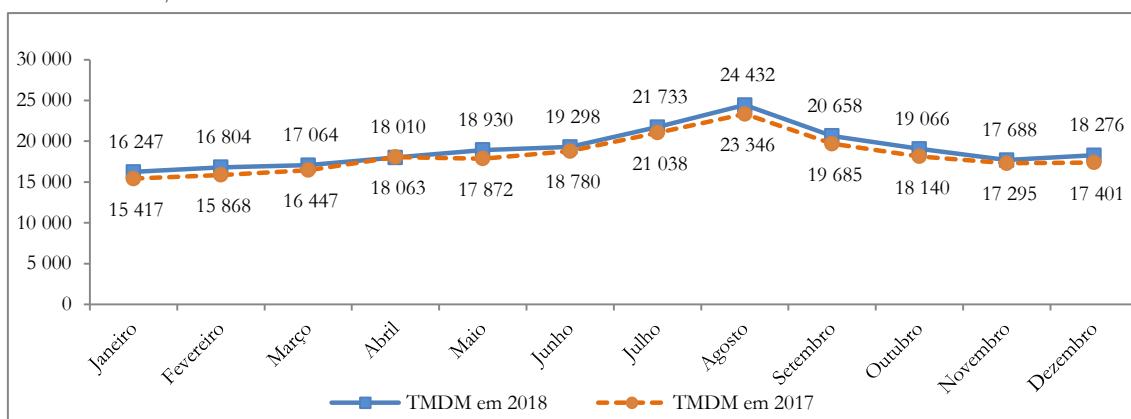
*4.1.1.2. Evolução da procura*

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, o tráfego médio diário anual registado, em 2018, na Rede Nacional de Autoestradas, ascendeu a cerca de 19 036 veículos/dia, representando um acréscimo de aproximadamente 4% face ao período homólogo anterior.

No Gráfico 5 seguinte, apresenta-se o tráfego médio diário mensal registado, nos últimos dois anos, na RNA, através do qual se torna possível observar o perfil sazonal que caracteriza a procura deste setor.

Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA em 2017 e 2018

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2017 - 2018).

<sup>15</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

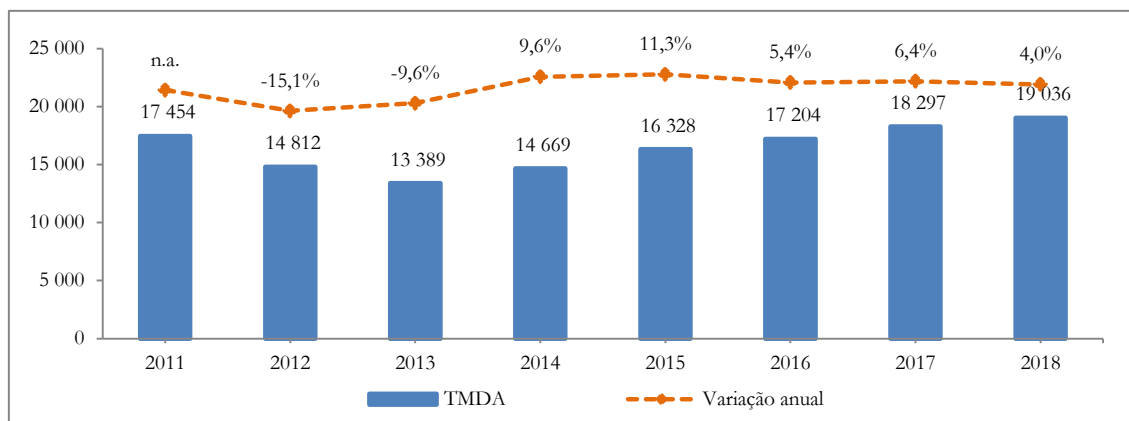
Relativamente à evolução do volume de tráfego registado, ao longo do período compreendido entre 2011 e 2018, na RNA, verificou-se a existência de dois momentos distintos: *por um lado*, assistiu-se, entre 2011 e 2013, a um decréscimo acentuado do volume de tráfego registado, tendo-se, *por outro lado*, assistido, ao longo dos últimos seis anos, a uma recuperação dos níveis de tráfego, tendo sido atingido, em 2018, um nível de tráfego superior ao verificado em 2011.

A queda do tráfego, verificada em 2011 e 2013, poderá de certa forma explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nas 7 Ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011<sup>16</sup>. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de taxas de portagem, dada a quebra generalizada e contínua ocorrida na restante rede rodoviária.

Apresenta-se, no *Gráfico 6* seguinte, a evolução do TMDA registado na RNA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2018.

Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2018

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2011 - 2018).

<sup>16</sup> No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 Ex-SCUT (Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.

4.1.1.3. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/ 4T2017
<b>Encargos brutos</b>	<b>458 185</b>	<b>430 541</b>	<b>210 818</b>	<b>388 274</b>	<b>100%</b>	<b>385 805</b>	<b>1%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade</b>	<b>436 111</b>	<b>339 654</b>	<b>191 504</b>	<b>330 970</b>	<b>85%</b>	<b>326 925</b>	<b>1%</b>
Concessões	265 342	205 247	151 101	183 116	47%	179 988	2%
Subconcessões	170 769	134 407	40 402	147 853	38%	146 937	1%
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem<sup>(1)</sup></b>	<b>11 547</b>	<b>10 161</b>	<b>7 830</b>	<b>12 771</b>	<b>3%</b>	<b>11 488</b>	<b>11%</b>
<b>Pagamento por serviço<sup>(2)</sup></b>	<b>9 542</b>	<b>23 163</b>	<b>3 041</b>	<b>33 400</b>	<b>9%</b>	<b>38 338</b>	<b>-13%</b>
<b>Compensações/REF's</b>	<b>985</b>	<b>57 564</b>	<b>8 443</b>	<b>11 134</b>	<b>3%</b>	<b>9 054</b>	<b>23%</b>
Lusoponte	0	4 049	0	-4 606	-1%	39	-12031%
Outros <sup>(3)</sup>	985	53 515	8 443	15 740	4%	9 015	75%
<b>Receitas</b>	<b>76 542</b>	<b>86 866</b>	<b>104 730</b>	<b>90 058</b>	<b>23%</b>	<b>80 155</b>	<b>12%</b>
Concessões	68 004	78 834	94 636	80 130	21%	72 356	11%
Subconcessões	5 569	7 920	8 875	8 452	2%	7 787	9%
Outros <sup>(4)</sup>	2 969	111	1 218	1 475	0%	12	11936%
<b>Encargos líquidos totais</b>	<b>381 643</b>	<b>343 676</b>	<b>106 088</b>	<b>298 217</b>	<b>77%</b>	<b>305 649</b>	<b>-2%</b>
<b>Taxa de cobertura</b>	<b>17%</b>	<b>20%</b>	<b>50%</b>	<b>23%</b>		<b>21%</b>	
Concessões	25%	35%	61%	37%		33%	
Subconcessões	3%	5%	20%	5%		4%	

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

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

Durante o 4.º trimestre de 2018, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a cerca de 298,2 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 2% face ao período homólogo anterior. Esta evolução é justificada pelo aumento de cerca de 12% das receitas de portagem, tendo o mesmo sido parcialmente mitigado pelo ligeiro aumento dos encargos brutos observado no período em apreço, comparativamente com o 4.º trimestre de 2017, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

*4.1.1.3.1. Encargos brutos*

Durante o 4.º trimestre de 2018, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 388,3 milhões de euros (conforme *Quadro 3* seguinte), o que representa um acréscimo de cerca 2,5 milhões de euros (1%) face ao período homólogo de 2017, justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- (i) Realização, no 4.º trimestre de 2018, sem paralelo no período homólogo anterior, de um pagamento de acerto, no valor de aproximadamente 13,7 milhões de euros, relativo aos ajustamentos efetuados no 1.º trimestre de 2018 no âmbito dos pagamentos anteriormente efetuados à subconcessionária do Baixo Alentejo;
- (ii) Aumento, no 4.º trimestre de 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade efetuados às subconcessionárias do Pinhal Interior e à Autoestrada Transmontana, em cerca de 9,9 milhões de euros e de 3,2 milhões de euros, respetivamente, por via da regularização parcial dos pagamentos devidos a cada uma das subconcessionárias no trimestre anterior;
- (iii) Aplicação, nas concessões da Grande Lisboa, da Beira Interior, do Norte, do Norte Litoral, do Grande Porto e da Beira Litoral/Beira Alta, de tarifas por disponibilidade de montante superior ao fixado para 2017, nos termos contratuais, o que se traduziu, em 2018, num aumento dos pagamentos por disponibilidade de cerca de 8,8 milhões de euros, face ao período homólogo anterior;
- (iv) Não verificação, no período em apreço, das deduções realizadas no 4.º trimestre de 2017, à remuneração das concessionárias do Algarve e do Norte Litoral, no valor de 5,2 milhões de euros, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente;
- (v) Pagamento, no trimestre em apreço, sem paralelo no período homólogo anterior, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral, no valor de 4,5 milhões de euros, decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maior de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013;

- (vi) Aumento, em cerca de 3,2 milhões de euros, dos pagamentos por serviço efetuados no 4.<sup>a</sup> trimestre de 2018 à subconcessionária do Pinhal Interior, comparativamente com o trimestre homólogo anterior, na sequência do acréscimo da respetiva tarifa, nos termos contratualmente definidos, bem como da regularização parcial do pagamento devido à subconcessionária no trimestre anterior; e
- (vii) Aumento, em aproximadamente 2,1 milhões de euros, dos encargos relativos a grandes reparações de pavimento, na sequência dos pagamentos realizados, no 4.<sup>o</sup> trimestre de 2018, às concessionárias do Algarve, da Beira Litoral/Beira Alta, do Interior Norte e do Norte, num total de 2,5 milhões de euros, e no 4.<sup>o</sup> trimestre de 2017 apenas à concessionária da Beira Litoral/Beira Alta, no valor de 454 milhares de euros.

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

- (i) Não verificação, no trimestre em apreço, dos pagamentos de acerto realizados no 4.<sup>o</sup> trimestre de 2017 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, nos montantes de 23,4 milhões de euros e 11,7 milhões de euros, respetivamente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativos à remuneração de períodos anteriores por serviço e por disponibilidade, pela mesma ordem;
- (ii) Diminuição, no 4.<sup>o</sup> trimestre de 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Interior Norte e da Costa de Prata e às subconcessionárias do Douro Interior e do Litoral Oeste, em cerca de 6,4 milhões de euros e 1,7 milhões de euros, respetivamente, em virtude da aplicação das tarifas contratualmente previstas, de valor inferior às definidas para 2017; e
- (iii) Verificação, no trimestre em apreço, de um fluxo financeiro a favor da IP, por parte da Lusoponte, no valor de cerca de 4,6 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior.

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/4T2017
Concessão Algarve	22 974	12 707	17 100	1 753	0%	506	247%
Concessão Beira Interior	26 392	52 821	26 392	52 784	14%	50 489	5%
Concessão Interior Norte	38 586	25 820	15 855	25 343	7%	29 339	-14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	45 236	30 750	22 478	30 785	8%	27 691	11%
Concessão Travessia do Tejo	0	4 049	0	-4 606	-1%	39	-12031%
Concessão Grande Lisboa	11 031	8 094	5 606	8 202	2%	6 217	32%
Concessão Oeste	0	73	0	65	0%	30	116%
Concessão Costa de Prata	22 750	13 560	12 269	12 836	3%	13 130	-2%
Concessão Grande Porto	34 942	25 625	16 991	25 988	7%	24 312	7%
Concessão Norte Litoral	26 024	13 550	13 536	13 070	3%	14 440	-9%
Concessão Norte	49 897	33 231	28 271	27 625	7%	25 847	7%
Concessão Douro Litoral	0	52 634	8 816	4 499	1%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	12	11	0	8 526	2%	8 453	1%
Concessão Brisa	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	15 600	19 334	0	14 182	4%	22 126	-36%
Subconcessão Douro Interior	32 809	25 631	12 815	25 631	7%	26 556	-3%
Subconcessão Pinhal Interior	48 557	38 647	0	49 855	13%	60 199	-17%
Subconcessão Litoral Oeste	49 942	39 291	19 646	39 291	10%	39 958	-2%
Subconcessão Baixo Tejo	28 208	21 964	10 982	22 825	6%	22 053	4%
Subconcessão Baixo Alentejo	5 195	12 702	0	29 470	8%	14 384	105%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	31	44	60	151	0%	36	316%
<b>TOTAL</b>	<b>458 185</b>	<b>430 541</b>	<b>210 818</b>	<b>388 274</b>	<b>100%</b>	<b>385 805</b>	<b>1%</b>

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

4.1.1.3.2. *Receitas*

Em relação às receitas obtidas com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 4.º trimestre de 2018, o valor recebido pelo setor público ascendeu a aproximadamente 90,1 milhões de euros (conforme *Gráfico 7* e *Quadro 4* seguintes), valor que representa um aumento de cerca de 12% relativamente ao período homólogo anterior.

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

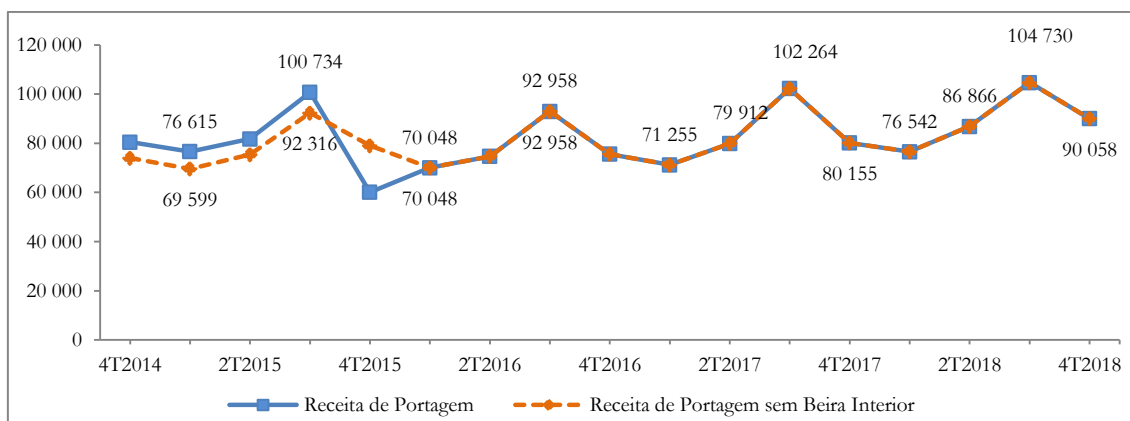
sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira e (ii) da estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária. Adicionalmente, em dezembro de 2018 verificou-se uma antecipação de um dos fluxos de receita Via Verde relativamente às concessionárias do Norte, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, da Beira Litoral/Beira Alta e do Interior Norte, cujo crédito relativo ao período homólogo anterior apenas se efetivou no mês de janeiro de 2018.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se um decréscimo das receitas, na ordem dos 14%, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste setor.

No *Gráfico 7* 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 se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, na sequência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que atribui a titularidade de tais receitas à concessionária.

**Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2018**

*Valores em milhares de euros*



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

Conforme se constata, desconsiderando os valores relativos à concessão da Beira Interior, assiste-se ao longo de todo o período analisado a uma tendência de crescimento sustentado das receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem nas PPP do sector rodoviário (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade).

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2018 com o período homólogo de 2017 e considerando o reduzido impacto estimado, na evolução das receitas, resultante, tanto da atualização tarifária, como dos desfasamentos temporais verificados ao nível do período de apuramento e, conseqüentemente, da entrega das receitas de portagem, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, como se demonstra no *Quadro 4* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2017.

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Algarve, que em conjunto representaram cerca de 79% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, assistiu-se a um crescimento acentuado das receitas nas subconcessões do Baixo Tejo, da Litoral Oeste e do Pinhal Interior, bem como a uma evolução positiva em todas as concessões.



**Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga**
*Valores em milhares de euros*

Receitas	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/ 4T2017
Concessão Algarve	6 950	9 955	16 453	8 058	9%	7 926	2%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 199	4 772	5 779	5 057	6%	4 370	16%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	10 977	12 135	13 716	13 314	15%	11 558	15%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	3 584	3 996	3 776	4 362	5%	3 840	14%
Concessão Oeste	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 276	10 800	11 355	11 364	13%	9 973	14%
Concessão Grande Porto	8 641	9 745	9 586	10 377	12%	9 032	15%
Concessão Norte Litoral	8 880	9 658	11 066	9 229	10%	8 703	6%
Concessão Norte	15 497	17 773	22 906	18 371	20%	16 955	8%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	2 820	0	1 139	1 324	1%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	535	707	1 027	634	1%	962	-34%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	2 317	3 737	4 437	4 051	4%	3 658	11%
Subconcessão Litoral Oeste	784	1 299	999	1 358	2%	1 153	18%
Subconcessão Baixo Tejo	1 933	2 177	2 413	2 410	3%	2 014	20%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	150	111	79	151	0%	12	1130%
<b>TOTAL</b>	<b>76 542</b>	<b>86 866</b>	<b>104 730</b>	<b>90 058</b>	<b>100%</b>	<b>80 155</b>	<b>12%</b>

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

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

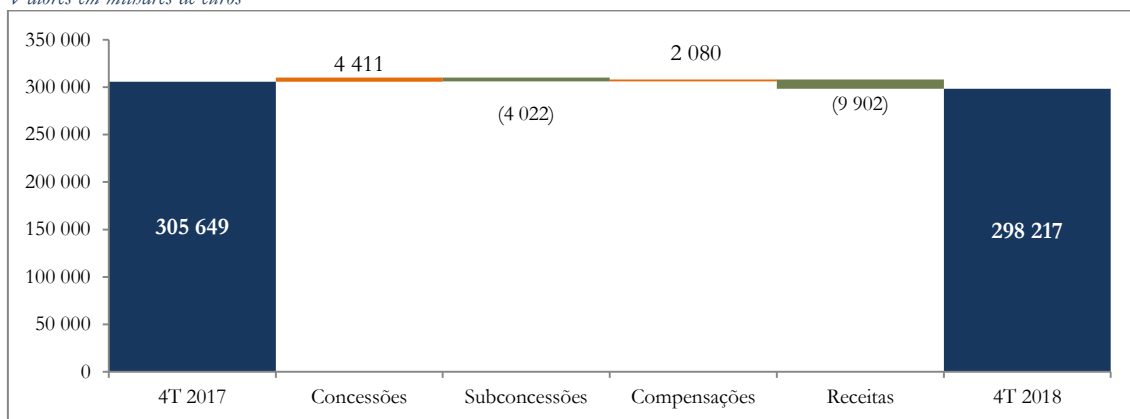
#### 4.1.1.3.3. Encargos líquidos

Tal como referido anteriormente, no 4.º trimestre de 2018, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias cifraram-se em aproximadamente 298,2 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 7,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2017, o qual é explicado, fundamentalmente, pelo aumento registado ao nível das receitas e pela redução dos encargos incorridos ao nível dos pagamentos efetuados às subconcessionárias – em larga medida justificada pela referida não realização, no trimestre em análise, dos pagamentos de acerto efetuados no período homólogo anterior às

subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana –, tendo-se assistido, em sentido contrário, a um aumento dos encargos incorridos ao nível dos pagamentos recorrentes efetuados ao conjunto das concessionárias e, simultaneamente, a um aumento dos pagamentos realizados a título de compensação (*cf.* Gráfico 8 seguinte).

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2017 e o 4.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros

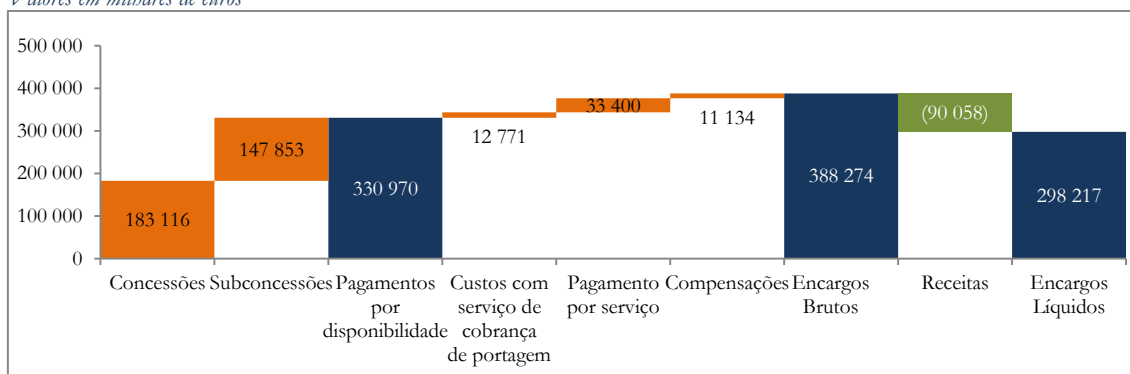


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como evidenciado no Gráfico 9, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 4.º trimestre de 2018, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 85% dos mesmos, devido, sobretudo, ao facto de grande parte das concessões e subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2018

Valores em milhares de euros



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

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões da Beira Interior e do Interior Norte e as subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, do Baixo Alentejo e do Douro Interior, as quais representaram, no conjunto, cerca de 211,9 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 71% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

**Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga**
*Valores em milhares de euros*

Encargos líquidos	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018 / 4T2017
Concessão Algarve	16 024	2 752	647	-6 305	-2%	-7 420	15%
Concessão Beira Interior	26 392	52 821	26 392	52 784	18%	50 489	5%
Concessão Interior Norte	34 387	21 048	10 077	20 286	7%	24 970	-19%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	34 259	18 615	8 762	17 471	6%	16 133	8%
Concessão Travessia do Tejo	0	4 049	0	-4 606	-2%	39	-12031%
Concessão Grande Lisboa	7 447	4 098	1 831	3 840	1%	2 377	62%
Concessão Oeste	0	73	0	65	0%	30	116%
Concessão Costa de Prata	13 474	2 760	914	1 472	0%	3 157	-53%
Concessão Grande Porto	26 301	15 881	7 405	15 611	5%	15 280	2%
Concessão Norte Litoral	17 144	3 892	2 470	3 841	1%	5 737	-33%
Concessão Norte	34 400	15 457	5 366	9 254	3%	8 892	4%
Concessão Douro Litoral	0	52 634	8 816	4 499	2%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	12	11	0	8 526	3%	8 453	1%
Concessão Brisa	-2 820	0	-1 139	-1 324	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	15 065	18 627	-1 027	13 548	5%	21 165	-36%
Subconcessão Douro Interior	32 809	25 631	12 815	25 631	9%	26 556	-3%
Subconcessão Pinhal Interior	46 240	34 910	-4 436	45 804	15%	56 540	-19%
Subconcessão Litoral Oeste	49 158	37 992	18 647	37 933	13%	38 804	-2%
Subconcessão Baixo Tejo	26 275	19 787	8 569	20 415	7%	20 038	2%
Subconcessão Baixo Alentejo	5 195	12 702	0	29 470	10%	14 384	105%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	- 119	- 67	- 19	0	0%	24	-98%
<b>TOTAL</b>	<b>381 643</b>	<b>343 676</b>	<b>106 088</b>	<b>298 217</b>	<b>100%</b>	<b>305 649</b>	<b>-2%</b>

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

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

4.1.1.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	2018	Peso no Total	2017	Δ 2018/2017	2018P	% Execução
<b>Encargos brutos</b>	<b>1 487 819</b>	<b>100%</b>	<b>1 470 366</b>	<b>1%</b>	<b>1 497 658</b>	<b>99%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade</b>	<b>1 298 238</b>	<b>87%</b>	<b>1 337 747</b>	<b>-3%</b>		
Concessões	804 807	54%	800 724	1%		
Subconcessões	493 431	33%	537 023	-8%		
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem<sup>(1)</sup></b>	<b>42 309</b>	<b>3%</b>	<b>39 867</b>	<b>6%</b>		
<b>Pagamento por serviço<sup>(2)</sup></b>	<b>69 146</b>	<b>5%</b>	<b>83 680</b>	<b>-17%</b>		
<b>Compensações/REF's</b>	<b>78 126</b>	<b>5%</b>	<b>9 072</b>	<b>761%</b>		
Lusoponte	- 556	0%	- 403	-38%		
Outros <sup>(3)</sup>	78 683	5%	9 476	730%		
<b>Receitas</b>	<b>358 195</b>	<b>24%</b>	<b>333 587</b>	<b>7%</b>	<b>326 855</b>	<b>110%</b>
Concessões	321 605	22%	300 586	7%		
Subconcessões	30 817	2%	28 485	8%		
Outros <sup>(4)</sup>	5 774	0%	4 516	28%		
<b>Encargos líquidos totais</b>	<b>1 129 624</b>	<b>76%</b>	<b>1 136 779</b>	<b>-1%</b>	<b>1 170 803</b>	<b>96%</b>
<b>Taxa de cobertura</b>	<b>24%</b>		<b>23%</b>		<b>22%</b>	
Concessões	37%		34%			
Subconcessões	6%		5%			

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2018.

- 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) Em 2018, inclui o pagamento de uma compensação à concessionária da Douro Litoral, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária.
  - (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/*Easytoll*).

Em 2018, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 1 129,6 milhões de euros, representando um decréscimo (de 1%) face ao verificado no período homólogo anterior, assim como um desvio (de 4%) face ao valor previsto no Relatório do OE2018, tendo o valor dos encargos líquidos efetivamente suportados sido inferior ao montante considerado no referido Relatório.

O desvio orçamental verificado deve-se, sobretudo, ao efeito combinado da redução (de 1%) dos encargos brutos efetivamente incorridos, face ao valor estimado no Relatório do OE2018, essencialmente explicado:

- (i) Pela realização, apenas parcial, dos pagamentos devidos no segundo semestre de 2018 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, os quais se estimava serem integralmente realizados;
- (ii) Pela não realização, no ano de 2018, de quaisquer pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, ao contrário do previsto no referido Relatório;
- (iii) Pelo menor montante de encargos efetivamente suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, face ao valor previsto no referido Relatório; e
- (iv) Pela verificação, em 2018, de uma evolução do Índice de Preços no Consumidor inferior àquela que havia sido considerada para efeitos da determinação dos valores apresentados no referido Relatório;
- (v) Cujos efeitos foram em grande medida atenuados pelo pagamento da compensação anteriormente referida à concessionária do Douro Litoral, no valor de 65,9 milhões de euros<sup>17</sup>, na sequência da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral, decorrente do pedido de REF apresentado pela concessionária, o qual não se encontrava orçamentado;

com o aumento (de 10%) das receitas efetivamente recebidas, face ao valor estimado no Relatório do OE2018, devido, sobretudo, ao facto de os valores aí estimados considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada no ano em apreço.

Relativamente à evolução dos encargos líquidos, o decréscimo registado resulta do facto de o ligeiro aumento do valor dos encargos brutos (de cerca de 1%) ter sido mais do que compensado pelo acréscimo verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 7%), tendo o nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas apresentado um ligeiro aumento face ao verificado em 2017 (de 23% para 24%).

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

- (i) Pagamento, em 2018, sem paralelo no período homólogo anterior, da compensação anteriormente referida à concessionária do Douro Litoral, no valor de 65,9 milhões de euros;

<sup>17</sup> Do valor total da compensação, 64 821 milhares de euros respeitam a compensação por decréscimo de receita, 1 087 milhares de euros a devolução de tarifas TRIR e SIEV e os restantes 15 milhares de euros a juros de mora.

- (ii) Aplicação, nas concessões da Grande Lisboa, da Beira Interior, do Norte, do Norte Litoral, do Grande Porto e da Beira Litoral/Beira Alta, de tarifas por disponibilidade de montante superior ao fixado para 2017, nos termos contratuais, o que se traduziu, em 2018, num aumento dos pagamentos por disponibilidade de cerca de 26,7 milhões de euros, face ao período homólogo anterior;
- (iii) Aumento, em cerca de 10,1 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados às concessionárias do Interior Norte e do Norte e à subconcessionária do Litoral Oeste, com referência ao ano de 2017, face aos que foram efetuados no período homólogo anterior, relativamente ao ano de 2016, devido ao facto de as tarifas contratuais (anuais) de 2017 terem sido superiores às de 2016;
- (iv) Aumento, em aproximadamente 6,9 milhões de euros, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço realizados no 1.º semestre de 2018 à subconcessionária da Autoestrada Transmontana, comparativamente com o período homólogo anterior, na sequência do aumento das respetivas tarifas, nos termos contratuais;
- (v) Aumento, em cerca de 4,7 milhões de euros, dos pagamentos por serviço efetuados em 2018 à subconcessionária do Pinhal Interior, comparativamente com o período homólogo anterior, na sequência do acréscimo da respetiva tarifa, nos termos contratualmente definidos;
- (vi) Realização, em 2018, sem paralelo em 2017, de um pagamento de acerto, no montante de 4,0 milhões de euros, à subconcessionária da Autoestrada Transmontana, na sequência da entrada em vigor do Contrato de Subconcessão Alterado;
- (vii) Aumento, em aproximadamente 3,7 milhões de euros, dos encargos relativos a grandes reparações de pavimento, na sequência dos pagamentos realizados, em 2018, às concessionárias do Algarve, da Beira Litoral/Beira Alta, do Interior Norte e do Norte, num total de 4,3 milhões de euros, e em 2017 apenas às concessionárias da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata, num total de 621 milhares de euros; e
- (viii) Redução, em cerca de 1,7 milhões de euros, do montante de deduções efetuadas em 2018 à remuneração das concessionárias do Algarve e do Norte

Litoral comparativamente com as realizadas em 2017, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente.

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

- (i) Não verificação, em 2018, dos pagamentos de acerto realizados em 2017 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, nos montantes de 23,4 milhões de euros e 11,7 milhões de euros, respetivamente, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativos à remuneração de períodos anteriores por serviço e por disponibilidade, pela mesma ordem;
- (ii) Diminuição, em 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Interior Norte e da Costa de Prata e às subconcessionárias do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, em cerca de 18,4 milhões de euros e 5,1 milhões de euros, respetivamente, em virtude da aplicação das tarifas contratualmente previstas, de valor inferior às definidas para 2017;
- (iii) Diminuição dos pagamentos realizados à subconcessionária do Baixo Alentejo, devido: (a) à não verificação, no período em análise, do pagamento efetuado, pontualmente, em 2017, por conta de valores de remuneração por serviço e disponibilidade vincendos, no montante de 15,4 milhões de euros; (b) à diminuição, em cerca de 2,9 milhões de euros, dos pagamentos por disponibilidade realizados no 1.º semestre de 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, na sequência da diminuição da respetiva tarifa; (c) à redução, face ao período homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade efetuados no 2.º semestre de 2018, em aproximadamente 3,7 milhões de euros, devido ao facto de os pagamentos devidos neste mesmo período apenas terem sido parcialmente efetuados, ao contrário do verificado no 2.º semestre de 2017, em que os pagamentos devidos foram realizados na sua totalidade. Estes efeitos foram parcialmente compensados pelo pagamento de reconciliação realizado em 2018, no valor de 11,5 milhões de euros, relativo ao ano anterior, não tendo o mesmo tido paralelo em 2017;
- (iv) Redução, em aproximadamente 9,2 milhões de euros face ao período homólogo anterior, dos pagamentos por disponibilidade efetuados no 2.º semestre de 2018 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana,



- devido ao facto de os pagamentos devidos neste mesmo período apenas terem sido parcialmente efetuados, ao contrário do verificado no 2.ª semestre de 2017, em que os pagamentos devidos foram realizados na sua totalidade;
- (v) Redução, em cerca de 10,6 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados em 2018 às concessionárias da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Grande Porto, relativamente ao ano anterior, face aos realizados em 2017, relativamente ao ano de 2016, devido ao facto de a tarifa contratual (anual) de 2017 ter sido inferior à de 2016;
  - (vi) Não realização, em 2018, de qualquer pagamento à subconcessionária do Algarve Litoral, o que se traduz numa redução dos encargos de cerca de 9,6 milhões de euros, correspondente ao valor que havia sido pago pontualmente em 2017, por conta da remuneração vincenda da subconcessionária; e
  - (vii) Decréscimo, de cerca de 7,0 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação efetuados às subconcessionárias da Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Pinhal Interior e do Douro Interior, em 2018, relativos ao ano de 2017, comparativamente com os pagamentos efetuados no período homólogo de 2017, referentes ao ano de 2016.

No que respeita às receitas, estas ascenderam, em 2018, a 358,2 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 7% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pela evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, pela maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem, extensível à cobrança de taxas de portagem a veículos de matrícula estrangeira, e pela estabilização do processo de cobrança coerciva, com a operacionalização do processo na Autoridade Tributária. Adicionalmente, em dezembro de 2018 verificou-se uma antecipação de um dos fluxos de receita Via Verde relativamente às concessionárias do Norte, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, da Beira Litoral/Beira Alta e do Interior Norte, cujo crédito relativo ao período homólogo anterior apenas se efetivou no mês de janeiro de 2018.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, em 2018, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Douro Interior e as concessões da Beira Interior e do Interior Norte, as quais, no seu conjunto, representaram

cerca de 607,3 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 54% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	2018	Peso no Total	2017	Δ 2018/2017	2018P	% Execução
Concessão Algarve	13 119	1%	12 070	9%	23 155	57%
Concessão Beira Interior	158 389	14%	152 439	4%	158 376	100%
Concessão Interior Norte	85 797	8%	93 769	-9%	87 918	98%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	79 107	7%	82 594	-4%	84 505	94%
Concessão Travessia do Tejo	- 556	0%	- 403	-38%	- 643	87%
Concessão Grande Lisboa	17 216	2%	14 900	16%	21 473	80%
Concessão Oeste	138	0%	128	9%	122	113%
Concessão Costa de Prata	18 620	2%	25 017	-26%	25 302	74%
Concessão Grande Porto	65 198	6%	65 624	-1%	72 730	90%
Concessão Norte Litoral	27 347	2%	30 858	-11%	36 170	76%
Concessão Norte	64 477	6%	63 312	2%	76 325	84%
Concessão Douro Litoral	65 950	6%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	8 549	1%	8 481	1%	9 130	94%
Concessão Brisa	-5 283	0%	-3 938	-34%	-5 105	103%
Subconcessão Transmontana	46 213	4%	52 440	-12%	50 011	92%
Subconcessão Douro Interior	96 887	9%	99 981	-3%	107 063	90%
Subconcessão Pinhal Interior	122 518	11%	149 183	-18%	131 299	93%
Subconcessão Litoral Oeste	143 730	13%	145 036	-1%	143 176	100%
Subconcessão Baixo Tejo	75 047	7%	77 457	-3%	76 863	98%
Subconcessão Baixo Alentejo	47 367	4%	58 527	-19%	47 296	100%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	9 594	-100%	25 535	0%
Outros <sup>(1)</sup>	- 204	0%	- 290	29%	101	-203%
<b>TOTAL</b>	<b>1 129 624</b>	<b>100%</b>	<b>1 136 779</b>	<b>-1%</b>	<b>1 170 803</b>	<b>96%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2018.

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

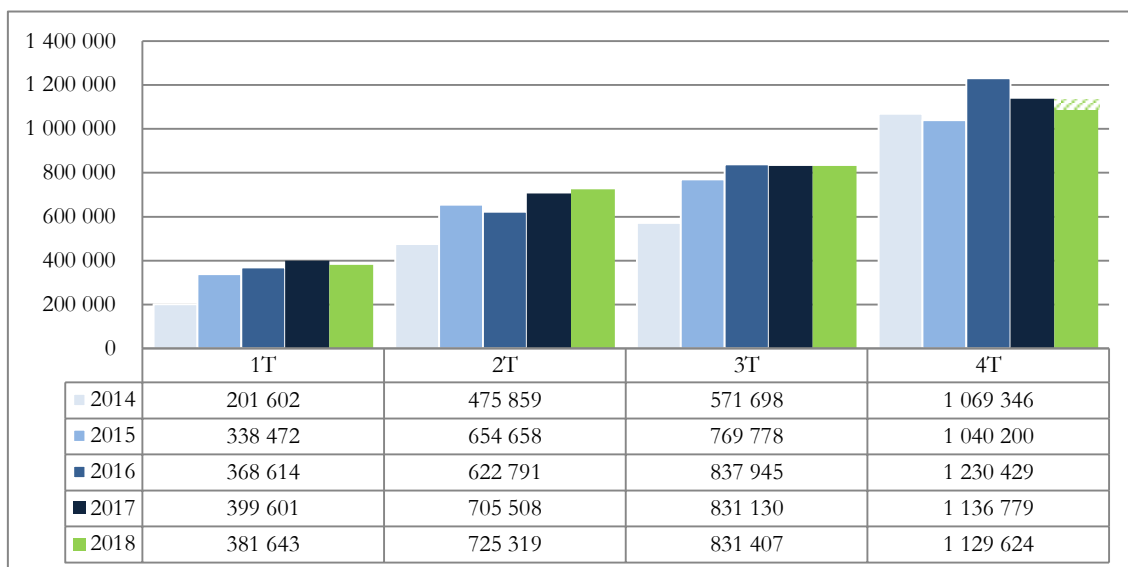
Conforme se pode constatar no *Gráfico 10* seguinte, os encargos líquidos no setor das parcerias rodoviárias, em 2018, foram superiores aos registados nos períodos homólogos dos anos de 2014 e de 2015, o que, naturalmente, se compreende, tendo em consideração o início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias.

No entanto, e tal como previsto no Relatório do OE2018, verificou-se uma redução dos encargos líquidos suportados em 2018, face ao ano imediatamente anterior, em virtude, do aumento das receitas de portagem, que superou o que havia sido estimado, quer para as concessões, quer para as subconcessões rodoviárias.

Como se pode verificar, o ano de 2016 correspondeu ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias, tendo os mesmos registado nos dois últimos anos uma tendência decrescente.

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e de dados constantes do Relatório do OE2018.

- Notas:
- (1) Os valores apresentados relativamente aos anos 2014 e 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 2018, corresponde ao diferencial verificado entre o valor previsto de acordo com o Relatório do OE2018 e o valor dos encargos efetivamente incorridos em 2017.

#### 4.1.1.4.1. Nível de cobertura dos encargos

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

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, em 2018, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 24%, valor ligeiramente superior ao registado em 2017 (23%).

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) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro.

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Norte, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 50%.

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, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 19% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

## Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2018

Valores em milhões de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	54 535	41 417	13 119	76%
Concessão Beira Interior	158 389	0	158 389	0%
Concessão Interior Norte	105 604	19 806	85 797	19%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	129 248	50 141	79 107	39%
Concessão Travessia do Tejo	- 556	0	- 556	0%
Concessão Grande Lisboa	32 934	15 718	17 216	48%
Concessão Oeste	138	0	138	0%
Concessão Costa de Prata	61 415	42 795	18 620	70%
Concessão Grande Porto	103 546	38 348	65 198	37%
Concessão Norte Litoral	66 181	38 833	27 347	59%
Concessão Norte	139 024	74 547	64 477	54%
Concessão Douro Litoral	65 950	0	65 950	0%
Concessão Litoral Centro	8 549	0	8 549	0%
Concessão Brisa	0	5 283	-5 283	n.a.
Subconcessão Transmontana	49 115	2 903	46 213	6%
Subconcessão Douro Interior	96 887	0	96 887	0%
Subconcessão Pinhal Interior	137 059	14 541	122 518	11%
Subconcessão Litoral Oeste	148 170	4 441	143 730	3%
Subconcessão Baixo Tejo	83 979	8 932	75 047	11%
Subconcessão Baixo Alentejo	47 367	0	47 367	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.
Outros <sup>(1)</sup>	286	490	- 204	171%
<b>TOTAL</b>	<b>1 487 819</b>	<b>358 195</b>	<b>1 129 624</b>	<b>24%</b>

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 sector público.

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

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

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

No caso da Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da

---

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

Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual<sup>19</sup> assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (o que também pode suceder, aliás, no caso do MST e do Metro do Porto).

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

No entanto, deverá ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido<sup>20</sup>.

#### 4.1.2.2. *Evolução da procura*

As PPP da Fertagus e da MTS, referidas anteriormente, servem o transporte suburbano de passageiros no distrito de Setúbal, sendo que a Fertagus assegura a exploração da ligação ferroviária e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), servindo 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km<sup>21</sup>, enquanto a MTS explora a concessão da linha de metro de superfície que circula em Almada, pela EN10 até Corroios e nas vias urbanas do Monte da Caparica.

A Viaporto, por sua vez, é responsável pela subconcessão dos serviços de operação e manutenção do Metro do Porto, sistema que compreende seis linhas, 67 quilómetros de via, 82 estações (14 das quais subterrâneas) e serve os concelhos do Porto, Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia e Gondomar.

---

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

<sup>20</sup> O valor petitionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012, inclusive (1 458 895,02€ em 2012 e 1 536 365,82€ em 2013, a preços dos respetivos anos, tendo os montantes a partir de então sido atualizados à taxa de inflação prevista no modelo financeiro, de 2%).

<sup>21</sup> Dez estações na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal; e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, em 2018, viajaram na Fertagus cerca de 21,1 milhões de passageiros, representando um acréscimo de 6% face ao valor registado no ano anterior. Em termos de passageiros.km, o valor registado, no ano em apreço, ascendeu a cerca de 382,6 milhões, mais 7% do que o valor verificado no período homólogo de 2018. Note-se que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o setor público, sendo o risco de procura integralmente assumido pelo parceiro privado.

Por sua vez, a procura verificada no MST ascendeu, também segundo o IMT, a cerca de 31,9 milhões de passageiros.km, representando um acréscimo de aproximadamente 3% em 2011 e 2012 assistiu-se, nos últimos cinco anos, a uma tendência de recuperação da procura, tendo sido atingidos, em 2017 e em 2018, níveis de procura superiores ao verificado em 2011.

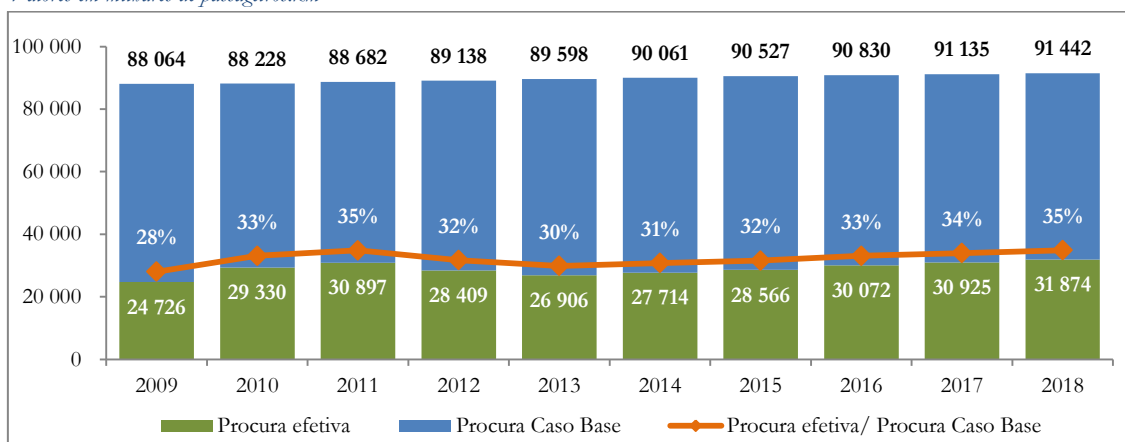
No caso desta concessão, o aumento da procura pode repercutir-se numa diminuição dos encargos para o setor público, tendo em conta o mecanismo de compensações incorporado no respetivo contrato de concessão, segundo o qual o Estado se comprometeu ao pagamento de participações sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência que se encontra contratualmente garantida.

Tal como evidenciado no *Gráfico* seguinte, a procura real do MST nunca superou 35% do valor previsto no contrato de concessão, tendo originado o pagamento recorrente de compensações do Estado à concessionária (*cf.* pontos 4.1.2.3. e 4.1.2.4. seguintes).



Gráfico 11 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST

Valores em milhares de passageiros.km



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

A Viaporto, tendo começado a exploração do Metro do Porto no início de abril de 2018, reportou, entre esta data e o final de dezembro, 245,2 milhões de passageiros.km.

#### 4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/4T2017
Concessão do MST	2 224	2 040	2 125	2 020	12%	2 063	-2%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0	- 6	0	0%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	0	0	14 882	14 358	88%	0	n.a.
<b>TOTAL</b>	<b>2 224</b>	<b>2 040</b>	<b>17 001</b>	<b>16 379</b>	<b>100%</b>	<b>2 063</b>	<b>694%</b>

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

No 4.º trimestre de 2018, os encargos do setor público com o setor ferroviário ascenderam a cerca de 16,4 milhões de euros, o que representa um acréscimo significativo face ao período homólogo anterior, devidos aos encargos incorridos com a subconcessão do Metro do Porto no trimestre em apreço, sem paralelo no 4.º trimestre de 2017, devido ao facto de os mesmos apenas terem tido início em 2018.

Os restantes encargos respeitam, à concessão do MST, correspondendo estes ao pagamento de compensações, em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego

real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente. Quanto à respetiva evolução, o ligeiro decréscimo (de 2%) verificado é essencialmente explicado pela redução registada ao nível do montante da comparticipação paga pelo Estado, face ao período homólogo anterior, devido ao facto de a compensação paga no período em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 2.º trimestre de 2018) ligeiramente inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no 4.º trimestre de 2017 (e que dizia respeito ao tráfego apurado no 2.º trimestre de 2017)<sup>22</sup>, cujo efeito foi parcialmente compensado pela atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista<sup>23</sup>.

#### 4.1.2.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2018	Peso no total	2017	Δ 2018/2017	2018P <sup>(1)</sup>	% Execução
Concessão do MST	8 408	22%	8 333	1%	8 492	99%
Concessão Eixo Norte/Sul <sup>(2)</sup>	- 6	0%	- 1	-372%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	29 240	78%	0	n.a.	29 750	98%
<b>TOTAL</b>	<b>37 642</b>	<b>100%</b>	<b>8 332</b>	<b>352%</b>	<b>38 241</b>	<b>98%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e pela Metro do Porto, S.A. e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

Notas: <sup>(1)</sup> Valores previstos no Relatório do OE2018, com exceção do valor referente à subconcessão do Metro do Porto, o qual foi disponibilizado pela respetiva subconcedente.

<sup>(2)</sup> Os valores registados em 2018 e em 2017 dizem respeito a penalidades aplicadas pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, relativamente a supressões totais e parciais de serviço verificadas nos anos de 2017 e de 2016, respetivamente.

O valor dos encargos incorridos pelo parceiro público com o setor ferroviário, em 2018, foi de cerca de 37,6 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, em virtude do início da realização dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, na sequência do início da produção de efeitos do respetivo contrato de subconcessão, em abril de 2018.

<sup>22</sup> Os pagamentos realizados no 4.º trimestre de 2018 tiveram por base um tráfego real de 8 455,6 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 7 877,6 milhares de passageiros.km.

<sup>23</sup> De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

Do mesmo modo, a parceria do Metro do Porto justifica o desvio expressivo observado ao nível da execução orçamental registada em 2018 pelo setor ferroviário, devido ao facto de os respetivos encargos não terem sido considerados no Relatório do OE2018, dado que o respetivo contrato apenas foi assinado já em 2018.

Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, dos 37,6 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário em 2018, 29,2 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados no 2.º e no 3.º trimestres do ano –, respeitando os restantes 8,4 milhões de euros à concessão do MST – correspondendo os mesmos ao pagamento de compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência contratualmente garantida, sendo a quase manutenção do valor dos encargos explicada pelo efeito combinado da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista<sup>24</sup>, com a diminuição registada ao nível do *gap* de tráfego subjacente à comparticipação paga pelo Estado no período em análise (apurado com referência ao período compreendido entre o 3.º trimestre de 2017 e o 2.º trimestre de 2018) face ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo anterior (e que dizia respeito ao tráfego apurado no período compreendido entre o 3.º trimestre de 2016 e o 2.º trimestre de 2017)<sup>25</sup>.

No *Gráfico 12* seguinte, são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no setor ferroviário, os quais, até ao 1.º semestre de 2018, diziam maioritariamente respeito à concessão do MST. Como se pode constatar, no 3.º trimestre de 2018, com o início dos pagamentos devidos à subcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário.

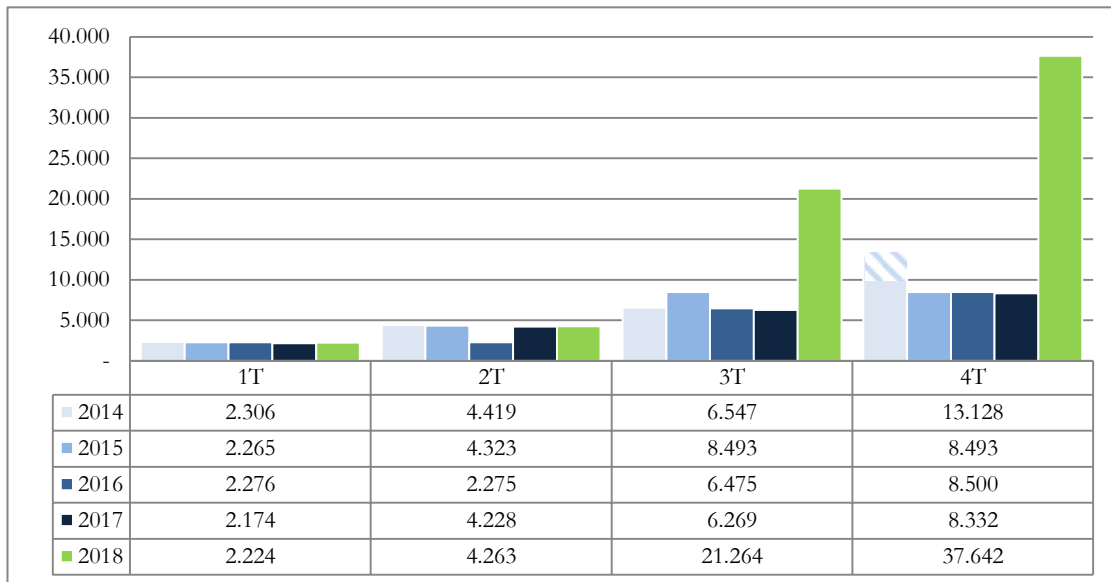
Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, a evolução dos valores registados até ao 1.º semestre de 2018, incorpora, *por um lado*, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão.

<sup>24</sup> De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

<sup>25</sup> Os pagamentos realizados em 2018 tiveram por base um tráfego real de 31,9 milhões de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados em 2017 tiveram por base um tráfego real de 30,6 milhões de passageiros.km..

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Nota: A zona sombreada a azul, 4.º trimestre de 2014, corresponde ao pagamento de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poceirão) (4,5 milhões de euros), devido à decisão de não adjudicação do contrato.

### 4.1.3. Sector Aeroportuário

#### 4.1.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, de atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, a partir do décimo primeiro ano da concessão, isto é, a partir de 2023, uma percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração.

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

#### 4.1.3.2. *Evolução da procura*

A ANA tem como principal atividade a gestão das infraestruturas aeroportuárias, na qual se insere o serviço de aeronaves, passageiros e carga nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e no Terminal Civil de Beja, em Portugal Continental, nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores, na Região Autónoma dos Açores, e nos aeroportos da Madeira e de Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira.

De acordo com os dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação, em 2018, viajaram na ANA cerca de 55,3 milhões de passageiros, representando um acréscimo de 6,8% face ao valor registado no ano anterior. Note-se que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o setor público, sendo o risco de procura integralmente assumido pelo parceiro privado.

*4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 4.º trimestre de 2018, 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.

*4.1.3.4. 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, em 2018, qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA.

#### 4.1.4. Setor da Saúde

##### 4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

#### 4.1.4.2. *Evolução da procura*

No Hospital de Braga, registou-se, em 2018, um aumento generalizado da atividade em todas as linhas de produção, face ao período homólogo anterior, destacando-se, particularmente, o acréscimo verificado ao nível do número de doentes equivalentes na linha de internamento e ambulatório, e ao nível dos atendimentos em urgência.

No caso do Hospital de Vila Franca de Xira, o nível de atividade registado, em 2018, apresentou também um aumento generalizado face ao período homólogo transato, sendo de destacar o crescimento registado ao nível do número de doentes equivalentes na linha de internamento e ambulatório, do número de sessões de hospital de dia e de consultas externas.

No Hospital de Cascais, verificou-se igualmente um incremento em todas as linhas de atividade, em 2018, sendo de destacar o crescimento, quer ao nível do número de doentes equivalentes na linha de internamento e ambulatório, quer do número de sessões de hospital de dia e de consultas externas, face ao período homólogo anterior.

No que respeita ao Hospital de Loures, destaca-se, por um lado, o aumento verificado em 2018 ao nível do número de doentes equivalentes na linha de internamento e ambulatório, e, por outro lado, o decréscimo verificado no número de sessões de hospital de dia e de atendimentos em urgência.

Importa ainda referir que, no caso das parcerias do setor da saúde, os dados relativos à atividade registada em cada uma das unidades hospitalares são disponibilizados pelas entidades gestoras dos respetivos contratos, tratando-se ainda de informação provisória que será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente.



4.1.4.3. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018/4T2017
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>83 691</b>	<b>109 645</b>	<b>88 198</b>	<b>124 931</b>	<b>90%</b>	<b>120 042</b>	<b>4%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	82 050	84 968	84 556	84 832	61%	84 936	0%
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	1 146	18 741	1 339	36 228	26%	28 962	25%
Protocolos/outros <sup>(3)</sup>	495	5 937	2 304	3 871	3%	6 143	-37%
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>13 835</b>	<b>17 800</b>	<b>17 058</b>	<b>14 025</b>	<b>10%</b>	<b>22 199</b>	<b>-37%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	13 835	14 216	14 025	14 025	10%	18 593	-25%
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	0	3 584	3 033	0	0%	3 607	-100%
<b>Encargos Totais</b>	<b>97 526</b>	<b>127 445</b>	<b>105 256</b>	<b>138 957</b>	<b>100%</b>	<b>142 241</b>	<b>-2%</b>

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 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, e 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 vigente até ao final de 2017 (respeitando os pagamentos realizados em 2018 a pagamentos de regularização relativos a anos anteriores.

No 4.º trimestre de 2018, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 139,0 milhões de euros, representado uma ligeira diminuição, de cerca de 2%, face ao período homólogo de 2017. Esta evolução é explicada pelo efeito conjugado da redução dos encargos incorridos com as EG Edifício (-37%), com o aumento observado ao nível dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (+4%).

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

- (i) Pela realização, no 4.º trimestre de 2018, de parte dos pagamentos de reconciliação, relativamente à atividade de 2017, os quais, no seu conjunto, foram de montante superior aos pagamentos, também parciais, efetuados no período homólogo anterior relativamente à atividade de 2016 (+7,3M€); e
- (ii) Pela atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento para 2018 (+3,1M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pelo menor montante dos pagamentos realizados, no trimestre em apreço, face ao montante registado no período homólogo anterior, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e de intervenções em utentes estrangeiros (-3,6M€);
- (ii) Pela não verificação, no trimestre em apreço, do pagamento, efetuado no período homólogo anterior, relativamente ao acerto do duodécimo devido entre janeiro e julho de 2017, à EG Estabelecimento do Hospital de Loures (-1,2M€); e
- (iii) Pela não verificação, no 4.º trimestre de 2018, do pagamento efetuado à EG Estabelecimento de Braga, no período homólogo anterior, relativamente a cuidados de saúde prestados a beneficiários da ADSE (-0,7M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada foi motivada:

- (i) Pela redução dos duodécimos pagos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, na sequência da diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, nos termos contratualmente previstos (-2,1M€);
- (ii) Pela não verificação, no trimestre em apreço, dos pagamentos de reconciliação efetuados no 4.º trimestre de 2017, relativamente a 2016, às EG Edifício dos hospitais de Vila Franca de Xira e de Loures, uma vez que, com referência a 2017, os pagamentos de reconciliação foram efetuados no 3.º trimestre de 2018 (-3,6M€); e
- (iii) Pela não verificação, no trimestre em apreço, dos pagamentos parciais efetuados no período homólogo anterior, dos duodécimos relativos ao mês de setembro de 2017, às EG Edifício dos hospitais de Cascais, de Loures e de Vila Franca de Xira (-2,7M€);

tendo estes efeitos sido parcialmente mitigados pelo aumento do valor dos duodécimos devidos às EG Edifício dos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, na sequência da respetiva atualização nos termos dos correspondentes contratos de gestão (+0,3M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 11* anterior, cerca de 3% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 4.º trimestre de 2018, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os efetuados no âmbito do protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (2,8M€) e os pagamentos de regularização

realizados a cada uma das EG Estabelecimento relativos a prestações de anos anteriores, no âmbito do programa centralizado de financiamento da Hepatite C, vigente até ao final de 2017 (1,0M€).

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	Peso no Total (4T)	4T2017	Δ 4T2018 / 4T2017
<b>H. Cascais</b>	<b>15 496</b>	<b>29 729</b>	<b>18 318</b>	<b>30 813</b>	<b>22%</b>	<b>24 686</b>	<b>25%</b>
EG Estabelecimento	13 303	26 670	16 125	28 620	21%	22 166	29%
EG Edifício	2 193	3 059	2 193	2 193	2%	2 519	-13%
<b>H. Braga</b>	<b>42 222</b>	<b>48 636</b>	<b>42 975</b>	<b>51 810</b>	<b>37%</b>	<b>58 826</b>	<b>-12%</b>
EG Estabelecimento	35 875	39 571	36 629	45 464	33%	52 504	-13%
EG Edifício	6 346	9 065	6 346	6 346	5%	6 322	0%
<b>H. Loures</b>	<b>23 562</b>	<b>27 767</b>	<b>24 778</b>	<b>37 873</b>	<b>27%</b>	<b>31 821</b>	<b>19%</b>
EG Estabelecimento	20 360	24 566	20 422	34 672	25%	26 731	30%
EG Edifício	3 201	3 201	4 356	3 201	2%	5 090	-37%
<b>H. VFXira</b>	<b>16 246</b>	<b>21 313</b>	<b>19 185</b>	<b>18 459</b>	<b>13%</b>	<b>26 909</b>	<b>-31%</b>
EG Estabelecimento	14 152	18 839	15 022	16 175	12%	18 641	-13%
EG Edifício	2 094	2 475	4 162	2 285	2%	8 268	-72%
<b>TOTAL</b>	<b>97 526</b>	<b>127 445</b>	<b>105 256</b>	<b>138 957</b>	<b>100%</b>	<b>142 241</b>	<b>-2%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>83 691</b>	<b>109 645</b>	<b>88 198</b>	<b>124 931</b>	<b>90%</b>	<b>120 042</b>	<b>4%</b>
<b>Edifícios</b>	<b>13 835</b>	<b>17 800</b>	<b>17 058</b>	<b>14 025</b>	<b>10%</b>	<b>22 199</b>	<b>-37%</b>

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

O *Quadro 12* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2018, em comparação com o período homólogo anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um aumento de cerca de 6,1 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, resultante do efeito combinado do aumento dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+6,5M€), com o ligeiro decréscimo dos encargos incorridos com a EG Edifício (-0,3M€).

Relativamente à EG Estabelecimento, o acréscimo do respetivo nível de encargos verificado no 4.º trimestre de 2018 é explicado, na sua maioria, pelos seguintes fatores (i) pela realização, no 4.º trimestre de 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante superior ao pagamento, também parcial, realizado no 4.º trimestre de 2017 relativamente à atividade de 2016 (+5,7M€), e (ii) pelo aumento do montante dos duodécimos pagos, no 4.º trimestre de 2018, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+0,9M€).

No que concerne aos encargos incorridos com a EG Edifício, o decréscimo registado é justificado pela não verificação, no período em apreço, do pagamento parcial, efetuado no 4.º trimestre de 2017, do duodécimo relativo ao mês de setembro de 2017 (-0,5 M€), tendo este efeito sido parcialmente mitigado pelo aumento registado ao nível dos montantes de duodécimos pagos no período em análise, por via da respetiva atualização, nos termos do contrato de gestão (+0,2M€).

- No Hospital de Braga, verificou-se um decréscimo, de cerca de 7,0 milhões de euros, face ao valor registado no período homólogo de 2017, resultante da diminuição dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (-7,0M€), tendo os encargos com a EG Edifício apresentado uma manutenção.

A diminuição dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento resulta, fundamentalmente, dos seguintes fatores:

- (i) Realização, no 4.º trimestre de 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante inferior ao pagamento, também parcial, realizado 4.º trimestre de 2017 relativamente à atividade de 2016 (-3,7M€);
- (ii) Redução, no trimestre em apreço, face ao montante registado no período homólogo anterior, dos pagamentos realizados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e de intervenções em utentes estrangeiros (-3,6M€); e
- (iii) Não verificação, no 4.º trimestre de 2018, do pagamento efetuado no período homólogo anterior, relativamente a cuidados de saúde prestados a beneficiários da ADSE (-0,7M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, no trimestre em apreço, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+0,8M€).

- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos verificado no 4.º trimestre de 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, ascendeu a cerca de 6,1 milhões de euros, resultante do efeito conjugado do acréscimo dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (+7,9M€), com a redução dos encargos incorridos com a EG Edifício (-1,9M€).

O aumento dos encargos, com a EG Estabelecimento resulta, fundamentalmente:

- (i) Da realização, no 4.º trimestre de 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante superior ao pagamento, também parcial, realizado no 4.º trimestre de 2017 relativamente à atividade de 2016 (+8,6M€); e
  - (ii) Do aumento do valor dos duodécimos pagos no período em análise, face ao valor registado no período homólogo anterior, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018 (+0,6M€);
- cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pela não verificação, no 4.º trimestre de 2018, do pagamento de acerto parcial, realizado no período homólogo anterior, referente ao duodécimo relativo aos meses de janeiro a julho de 2017 (-1,2M€); e
- (ii) Pela redução, no trimestre em apreço, face ao montante registado no trimestre homólogo anterior, dos pagamentos realizados no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,2M€).

No que concerne aos encargos incorridos com a EG Edifício, o decréscimo verificado é justificado pela não verificação, no trimestre em apreço, (i) do pagamento de reconciliação, efetuado no 4.º trimestre de 2017 relativamente a 2016, uma vez que o mesmo, com referência a 2017, foi efetuado no 3.º trimestre de 2018 (-1,0M€), e (ii) do pagamento parcial do duodécimo relativo a setembro de 2017, efetuado no 4º trimestre de 2017 (-0,9M€).

- No Hospital de Vila Franca de Xira, o decréscimo dos encargos registado no 4.º trimestre de 2018, face ao período homólogo anterior, foi de aproximadamente

8,5 milhões de euros, devido, quer à diminuição dos encargos com a EG Edifício (-6,0M€), quer à diminuição dos encargos com a EG Estabelecimento (-2,5M€).

A redução dos encargos com a EG Estabelecimento resulta, na sua quase totalidade, da realização, no trimestre em apreço, de parte do pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de montante substancialmente inferior ao pagamento, também parcial, realizado em 2017 relativamente à atividade de 2016 (-3,3M€), tendo este efeito sido parcialmente mitigado pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, no trimestre em análise, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+0,8M€).

Por sua vez, a redução dos encargos incorridos com a EG Edifício, resultou, maioritariamente, dos seguintes fatores:

- (i) Não verificação, no trimestre em apreço, do pagamento de reconciliação relativo a 2016 efetuado no período homólogo anterior, uma vez que, com referência a 2017, o pagamento de reconciliação foi efetuado no 3.º trimestre de 2018 (-2,6M€);
- (ii) Diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, entre 2017 e 2018, nos termos contratualmente previstos (-2,1M€); e
- (iii) Não verificação, no 4.º trimestre de 2018, do pagamento parcial, realizado no período homólogo anterior, do duodécimo relativo a setembro de 2017 (-1,3M€).

4.1.4.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2018	Peso no total	2017	Δ 2018/2017	2018P	% Execução
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>406 466</b>	<b>87%</b>	<b>375 995</b>	<b>8%</b>	<b>408 623</b>	<b>99%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	336 405	72%	324 977	4%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	57 454	12%	34 931	64%		
Protocolos/outros <sup>(3)</sup>	12 606	3%	16 088	-22%		
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>62 719</b>	<b>13%</b>	<b>70 492</b>	<b>-11%</b>	<b>62 383</b>	<b>101%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	56 102	12%	63 408	-12%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(2)</sup>	6 617	1%	7 084	-7%		
<b>Encargos Totais</b>	<b>469 184</b>	<b>100%</b>	<b>446 488</b>	<b>5%</b>	<b>471 006</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

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 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, e 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 vigente até ao final de 2017 (respeitando os pagamentos realizados em 2018 a pagamentos de regularização relativos a anos anteriores).

Em 2018, os encargos do setor público com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 469,2 milhões de euros, traduzindo-se, em termos de execução orçamental, num valor praticamente idêntico ao previsto no Relatório do OE2018.

Em termos de evolução, registou-se, em 2018, um acréscimo (de 5%) dos encargos incorridos, face ao montante registado em 2017, resultado do efeito combinado do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de 8%), com a diminuição registada ao nível dos encargos com as EG Edifício (de 11%).

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

- (i) A realização, em 2018, de pagamentos de acerto a cada uma das EG Estabelecimento, relativamente aos pagamentos de reconciliação referentes à atividade de 2016, os quais comparam apenas com dois pagamentos parciais de natureza idêntica, relativamente aos pagamentos de reconciliação de 2015,

realizados em 2017 às EG Estabelecimento dos hospitais de Braga e de Cascais (+13,4M€);

- (ii) A atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, em função da produção hospitalar contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das EG Estabelecimento para 2018 (+12,6M€);
- (iii) A realização, no ano em apreço, de parte dos pagamentos de reconciliação, relativamente à atividade de 2017, os quais, no seu conjunto, foram de montante superior aos pagamentos, também parciais, efetuados no período homólogo anterior relativamente à atividade de 2016 (+7,3M€);
- (iv) A realização, no período em apreço, de um pagamento parcial de acerto ao pagamento de reconciliação devido à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, relativamente à atividade hospitalar de 2015, sem paralelo no período homólogo de 2017 (+2,3M€); e
- (v) A não verificação, no ano em apreço, do fluxo financeiro de acerto registado no 3.º trimestre de 2017, entre a EG Estabelecimento do Hospital de Braga e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativo a receitas de terceiros pagadores (+1,7M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pelo menor montante dos pagamentos realizados, em 2018, face ao montante registado no período homólogo anterior, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e de intervenções em utentes estrangeiros (-3,2M€);
- (ii) Pela realização, no período em apreço, sem paralelo no período homólogo anterior, de um acerto, entre a EG Estabelecimento de Braga e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários (-1,7M€); e
- (iii) Pelo menor montante dos pagamentos efetuados em 2018, no âmbito do protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA e, a cada uma das EG Estabelecimento, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C, face a igual período de 2017 (-1,4M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada foi motivada, maioritariamente, pela redução dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, na sequência da diminuição da componente fixa da respetiva



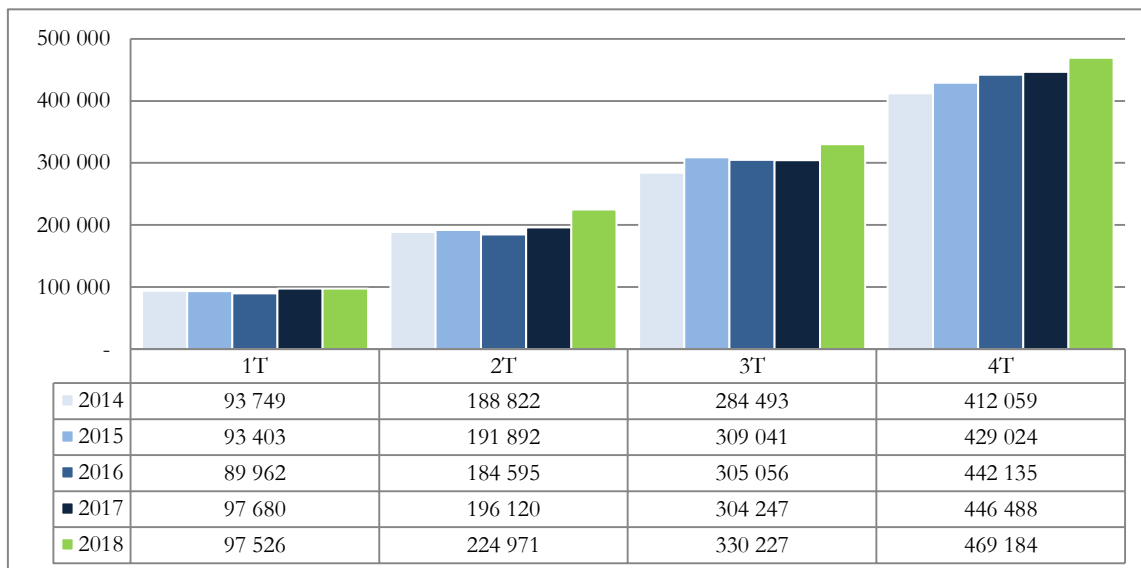
remuneração, nos termos contratualmente previstos (-8,4M€), tendo a mesma sido parcialmente mitigada pelo aumento do valor dos duodécimos devidos às EG Edifício dos hospitais de Cascais, de Braga e de Loures, na sequência da respetiva atualização nos termos dos correspondentes contratos de gestão (+1,1M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 3% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, em 2018, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os efetuados no âmbito do protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (9,9M€), os pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (0,4M€) e as prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C, este último vigente até ao final de 2017, respeitando os pagamentos realizados em 2018 a pagamentos de regularização relativos a anos anteriores (2,3M€). 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, 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.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



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

Através da análise do *Gráfico 13* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento.

## Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2018 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2018	Peso no total	2017	Δ 2018/2017	2018P	% Execução
<b>H. Cascais</b>	<b>94 357</b>	<b>20%</b>	<b>79 797</b>	<b>18%</b>	<b>90 678</b>	<b>104%</b>
EG Estabelecimento	84 719	18%	70 973	19%	81 061	105%
EG Edifício	9 638	2%	8 823	9%	9 617	100%
<b>H. Braga</b>	<b>185 643</b>	<b>40%</b>	<b>186 158</b>	<b>0%</b>	<b>184 318</b>	<b>101%</b>
EG Estabelecimento	157 539	34%	158 222	0%	156 622	101%
EG Edifício	28 104	6%	27 936	1%	27 696	101%
<b>H. Loures</b>	<b>113 981</b>	<b>24%</b>	<b>99 050</b>	<b>15%</b>	<b>114 094</b>	<b>100%</b>
EG Estabelecimento	100 020	21%	85 411	17%	100 044	100%
EG Edifício	13 960	3%	13 639	2%	14 050	99%
<b>H. VFXira</b>	<b>75 204</b>	<b>16%</b>	<b>81 484</b>	<b>-8%</b>	<b>81 915</b>	<b>92%</b>
EG Estabelecimento	64 188	14%	61 389	5%	70 896	91%
EG Edifício	11 016	2%	20 095	-45%	11 019	100%
<b>TOTAL</b>	<b>469 184</b>	<b>100%</b>	<b>446 488</b>	<b>5%</b>	<b>471 006</b>	<b>100%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>406 466</b>	<b>87%</b>	<b>375 995</b>	<b>8%</b>	<b>408 623</b>	<b>99%</b>
<b>Edifícios</b>	<b>62 719</b>	<b>13%</b>	<b>70 492</b>	<b>-11%</b>	<b>62 383</b>	<b>101%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2018.

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, em 2018, em comparação com o período homólogo anterior, constatando-se ter existido um aumento dos mesmos, justificado pelo acréscimo dos encargos observados ao nível das EG Estabelecimento, tendo os encargos incorridos com as EG Edifício, no seu conjunto, apresentado uma diminuição, como se justifica de seguida:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram, em 2018, um aumento de cerca de 14,6 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, refletindo o acréscimo dos pagamentos efetuados tanto à EG Estabelecimento (+13,7M€), como à EG Edifício (+0,8M€).

Relativamente à EG Estabelecimento, o acréscimo do respetivo nível de encargos é explicado, na sua maioria, pelos seguintes fatores:

- (i) Realização, em 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante superior ao pagamento, também parcial, realizado no ano de 2017 relativamente à atividade de 2016 (+5,7M€);

- (ii) Realização, no período em apreço, de dois pagamentos de acerto, um relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade hospitalar de 2015 e outro respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, de montante substancialmente superior ao pagamento parcial de acerto efetuado em 2017 relativamente à atividade de 2015 (+5,5M€);
- (iii) Aumento do montante dos duodécimos pagos em 2018 ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+3,6M€);

cujos impactos foram parcialmente compensados pelo menor montante dos pagamentos efetuados no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C e do protocolo celebrado para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, face a igual período de 2017 (-1,0M€).

No que concerne aos encargos incorridos com a EG Edifício, o aumento registado é justificado na sua quase totalidade pelo maior montante de duodécimos pagos no período em análise, por via da respetiva atualização, nos termos do contrato de gestão (+0,7M€).

Relativamente à execução orçamental, verifica-se que, em 2018, o nível de encargos efetivamente incorridos com o Hospital de Cascais se situou acima (em cerca de 4%) do previsto no Relatório do OE2018, devido, sobretudo, ao facto de o pagamento de reconciliação parcial relativo à atividade de 2017 e os pagamentos de acerto referentes aos pagamentos de reconciliação relativos a exercícios anteriores, realizados à EG Estabelecimento, terem sido de montante superior ao valor considerado no Relatório do OE2018.

- No Hospital de Braga, o valor dos encargos registados em 2018 manteve-se praticamente inalterado face ao período homólogo anterior, apresentando uma diminuição de apenas 515 milhares de euros, resultante da quase manutenção dos encargos incorridos, quer com a EG Estabelecimento (-0,7M€), quer com a EG Edifício (+0,2M€).

A variação dos encargos da EG Estabelecimento deve-se, fundamentalmente, aos seguintes fatores:

- (i) Realização, em 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante inferior ao pagamento, também parcial, realizado no ano de 2017 relativamente à atividade de 2016 (-3,7M€);
- (ii) Redução, em 2018, face ao montante registado no período homólogo anterior, dos pagamentos realizados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e de intervenções em utentes estrangeiros (-3,2M€); e
- (iii) Realização de um acerto, em 2018 e sem paralelo no ano anterior, entre a EG Estabelecimento de Braga e a entidade pública contratante, a favor desta última, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários (-1,7M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados:

- (i) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, no período em apreço, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+3,3M€);
- (ii) Pela realização, em 2018, de pagamentos de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, de montante superior ao pagamento efetuado no período homólogo anterior, relativo ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 (+3,3M€); e
- (iii) Pela não verificação, no trimestre em apreço, do fluxo financeiro de acerto registado em 2017, a favor da entidade pública contratante, relativo a receitas de terceiros pagadores (+1,7M€).

Em termos de execução orçamental, em 2018, o nível de encargos efetivamente incorridos com o Hospital de Braga situou-se praticamente em linha com o estimado Relatório do OE2018, tanto relativamente à EG Estabelecimento, como relativamente à EG Edifício.

- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos verificado em 2018, comparativamente com o período homólogo anterior, ascendeu a cerca de 14,9 milhões de euros, sendo o mesmo, quase na sua totalidade, resultante do acréscimo dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (+14,6M€). Este acréscimo é resultado, fundamentalmente:

- (i) Da realização, em 2018, de parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017, de montante superior ao pagamento, também parcial, realizado no ano de 2017 relativamente à atividade de 2016 (+8,6M€);
- (ii) Da realização de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior (+3,9M€); e
- (iii) Do aumento do valor dos duodécimos pagos no período em análise, face ao valor registado no período homólogo anterior, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018 (+2,5M€).

No que concerne à execução orçamental, constata-se que, em 2018, o nível de encargos efetivamente incorridos com o Hospital de Loures situou-se praticamente em linha com o estimado Relatório do OE2018, tanto relativamente à EG Estabelecimento, como relativamente à EG Edifício.

- No Hospital de Vila Franca de Xira, o decréscimo dos encargos registado em 2018, face ao período homólogo anterior, foi de aproximadamente 6,3 milhões de euros, devido à diminuição dos encargos com a EG Edifício (-9,1M€), o qual foi parcialmente compensado pelo aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (+2,8M€).

O aumento dos encargos com a EG Estabelecimento, resulta, na sua quase totalidade:

- (i) Do aumento do valor dos duodécimos pagos, no período em análise, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2018, face ao valor registado no período homólogo anterior (+3,2M€); e
- (ii) Da realização de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior (+2,9M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela realização, em 2018, de parte do pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, de montante substancialmente inferior ao pagamento, também parcial, realizado em 2017 relativamente à atividade de 2016 (-3,3M€).

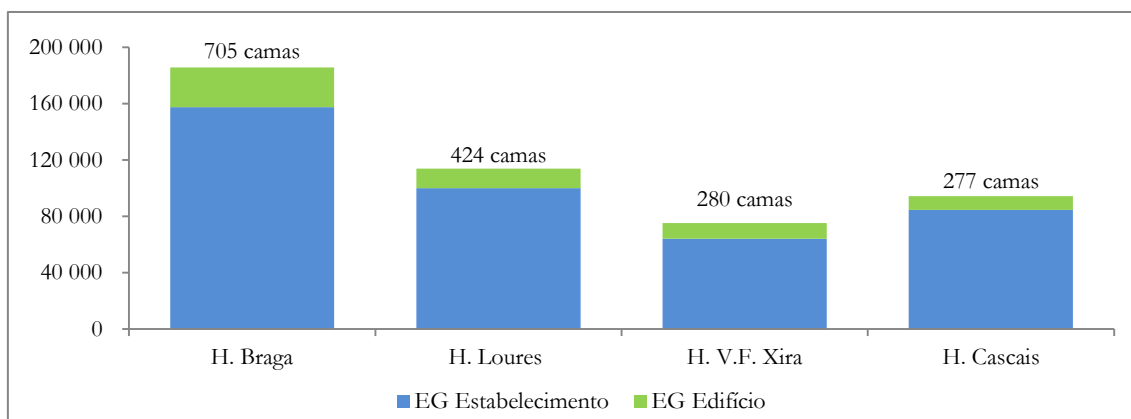
Por sua vez, a redução dos encargos incorridos com a EG Edifício, resultou, maioritariamente, da diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, entre 2017 e 2018, nos termos contratualmente previstos.

Relativamente à execução orçamental, verifica-se que, em 2018, o nível de encargos efetivamente incorridos com a unidade hospitalar de Vila Franca de Xira se situou abaixo (em cerca de 8%) do previsto no Relatório do OE2018, devido, sobretudo, ao facto de o pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, ter sido realizado, apenas parcialmente, num montante substancialmente inferior ao considerado no Relatório do OE2018.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 40% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se, em termos de ordem de importância, o Hospital de Loures, com um peso relativo de 24%, e os hospitais de Cascais e de Vila Franca de Xira, com pesos relativos de 20% e de 16%, respetivamente (*cfr. Quadro 14 anterior e Gráfico 14 seguinte*).

Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2018, por hospital

Valores em milhares de euros



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

#### 4.1.5. Setor da Segurança

##### 4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

##### 4.1.5.2. Evolução da procura

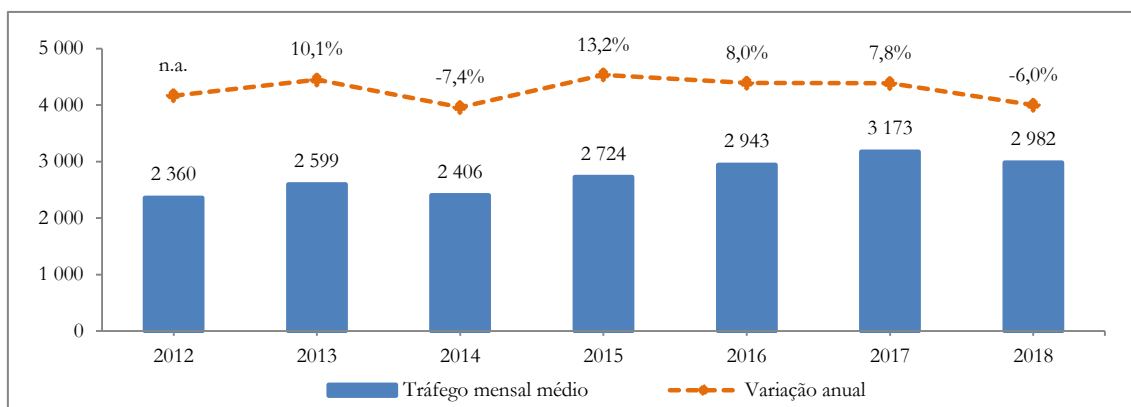
No caso do SIRESP, a evolução da procura não tem efeito direto, nem na remuneração do parceiro privado (uma vez que, como mencionado, esta é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência), nem no nível de encargos do setor público com a respetiva parceria. O nível de encargos públicos e a respetiva remuneração do parceiro privado variam, contudo, em função da evolução dos níveis de performance do parceiro privado, podendo, tal como referido, ser aplicadas deduções à remuneração paga à operadora, no caso de esta última não cumprir os níveis mínimos de desempenho estabelecidos no contrato. A este respeito cumpre mencionar que, historicamente, não têm sido aplicadas quaisquer deduções à SIRESP, S.A..

Não obstante, a título demonstrativo apresenta-se, no *Gráfico 15* seguinte, a evolução do tráfego mensal médio de chamadas realizadas no âmbito da rede SIRESP, no período compreendido entre 2012 e 2018.



Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2018

Valores em milhares de chamadas



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados no Relatório e Contas da SIRESP, S.A. e pelo MAI.

#### 4.1.5.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2018 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2018	2T2018	3T2018	4T2018	4T2017	$\Delta$ 4T2018/ 4T2017
<b>Concessão SIRESP</b>	<b>9 967</b>	<b>12 699</b>	<b>9 741</b>	<b>9 630</b>	<b>6 682</b>	<b>44%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI

Os encargos globais do setor público com o SIRESP ascenderam, no 4.º trimestre de 2018, a cerca de 9,6 milhões de euros, representando um acréscimo de, aproximadamente, 44%, quando comparado com o período homólogo anterior. Esta evolução é explicada, maioritariamente, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no 4.º trimestre de 2018 não são diretamente comparáveis com aqueles que foram efetuados no período homólogo anterior, dado incorporarem diferentes prazos médios de pagamento. Enquanto no trimestre em apreço foram liquidadas 3 faturas, relativas aos serviços prestados em setembro, outubro e novembro de 2018, no período homólogo anterior foram liquidadas apenas 2 faturas, relativas aos serviços prestados em setembro e outubro de 2017.

4.1.5.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança em 2018 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

PPP Segurança	2018	2017	Δ 2018/ 2017	2018P	% Execução
<b>Concessão SIRESP</b>	<b>42 037</b>	<b>40 776</b>	<b>3%</b>	<b>41 127</b>	<b>102%</b>

*Fonte:* UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e dados constantes do Relatório do OE2018.

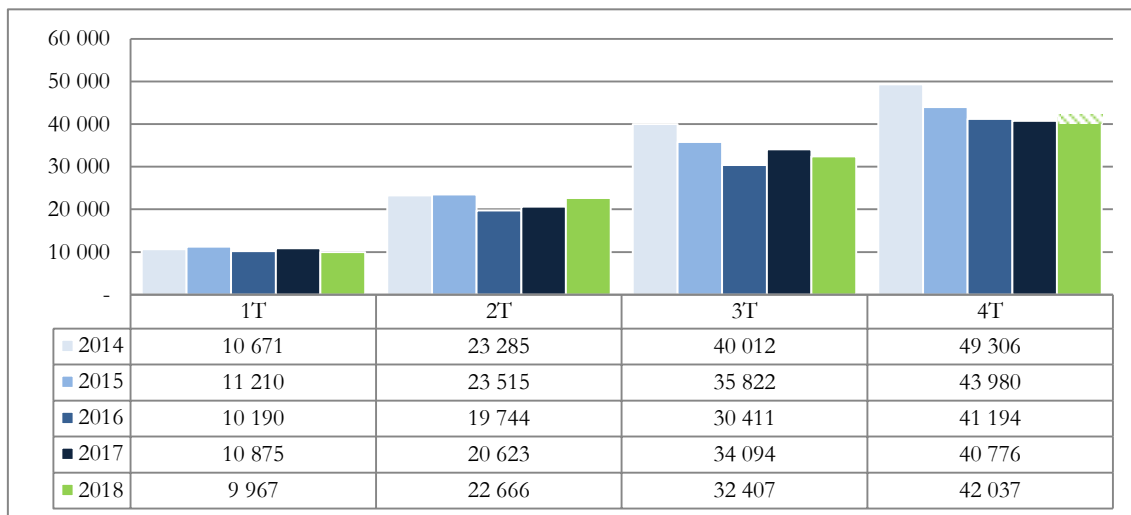
Os encargos globais do setor público com o SIRESP ascenderam, em 2018, a cerca de 42,0 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 3% face ao período homólogo anterior, o qual é justificado pelo facto de em 2018 ter sido liquidado um maior número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora (respeitantes aos serviços prestados entre novembro de 2017 e novembro de 2018) do que em 2017 (ano em que foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre novembro de 2016 e outubro de 2017). Este efeito foi parcialmente compensado pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

Relativamente à execução orçamental, verifica-se que, em 2018, o nível de encargos efetivamente liquidados com esta parceria se, apresentou ligeiramente acima (em 2%) do previsto no Relatório do OE2018, por via, sobretudo, da diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

Apresentam-se, no *Gráfico 16* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no setor da segurança, os quais dizem respeito, exclusivamente, à parceria do SIRESP.

Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período compreendido entre 2014 e 2018

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e de dados constantes do Relatório do OE2018.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2018, corresponde ao diferencial verificado entre o valor previsto no Relatório do OE2018 e o valor dos encargos efetivamente incorridos em 2018.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados, em cada ano, com esta parceria (*cf.* Gráfico 16 anterior), é explicado, em grande medida, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos diferentes períodos, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. Para além das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

## 5. Riscos e contingências

As PPP são projetos de longo prazo, caracterizados preferencialmente por grande estabilidade e com regras bem definidas. Porém, durante a sua vigência, podem ocorrer eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro dos respectivos contratos (*e.g.*, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato, casos de força maior), que muitas vezes redundam em litígios entre as partes, dos quais podem advir potenciais responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste quadro, elencam-se, de seguida, os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pelos diversos parceiros privados e pendentes de resolução na presente data, bem como os respetivos valores solicitados.

Daqui não resulta, no entanto, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados (que são, na maior parte das situações, rejeitados pelos parceiros públicos), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados.

Aliás, existindo diferendo entre as partes – de um modo geral, dirimido em sede de tribunal arbitral –, o parceiro privado tende a apresentar a sua pretensão de forma aumentada, quer em valor, quer nos fundamentos invocados, razão pela qual se constata que, mesmo nas situações em que possam existir fundamentos justificativos dos pedidos, as responsabilidades financeiras efetivamente imputadas aos parceiros públicos acabam por ser, salvo raras exceções, manifestamente inferiores aos montantes peticionados inicialmente.

Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2018

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Concessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2018)
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Eventos ligados à fase de construção	4,3	Pedido inicial de 23,5M€. Proferido Acórdão em fevereiro de 2017 reconhecendo que a AEDL incorreu em custos de cerca de 4.2M€ por facto imputável ao Estado e o direito à reposição do equilíbrio financeiro. Em março de 2017 foi proferido Acórdão quanto ao valor do reequilíbrio financeiro, fixando-o em 4.259.818,03€. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição de equilíbrio financeiro	2013	TRIR, SIEV e suspensão da AE do Centro	219,3	Pedido inicial de 1 350M€. Proferido Acórdão em fevereiro de 2017, condenando o Estado na devolução da TRIR e das Taxas SIEV (cerca de 1 M€) e no pagamento de 42M€ no primeiro semestre de 2017 e de pagamentos semestrais variando entre 3.5M€ e 5.5M€ entre novembro de 2017 e novembro de 2034. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão arbitral, tendo a mesma sido julgada improcedente. Encontra-se pendente recurso desta decisão junto do Supremo Tribunal Administrativo.
Lusoponte	Pré- contencioso	2012	Alterações às taxas do IRC (2010 e 2012)	100	Anunciado; aguarda-se eventual fase pré-contenciosa.
Lusoponte	Reposição de equilíbrio financeiro	2017	Cobrança das taxas SIEV	0,7	Pedido inicial estimado em cerca de 640 mil euros. Proferido Acórdão em outubro de 2018 condenando o Estado no pagamento à Lusoponte de aproximadamente 692 mil euros. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão arbitral.
Ascendi Grande Porto	Ação de anulação de ato administrativo	2016	Declaração de incumprimento e aplicação de multa contratual	0,3	Decorre prazo para alegações escritas e finais <sup>26</sup> .
<b>Concessões</b>			<b>Subtotal</b>	<b>324,6</b>	

<sup>26</sup> À data da publicação do presente Boletim havia conhecimento de que fora proferido acórdão arbitral em fevereiro de 2019 anulando a decisão impugnada.

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Subconcessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2018)
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314- B/2010; DL n.º 111/2009	155	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314- B/2010; DL n.º 111/2009	85	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso.
<b>Subconcessões</b>			<b>Subtotal</b>	<b>240</b>	
			<b>Total</b>	<b>564,6</b>	

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

### Setor Rodoviário

No final de 2018, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 564,6 milhões de euros, valor significativamente inferior ao apresentado no final do ano anterior (700,5 milhões).

Conforme se depreende da listagem anterior, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se ainda ao pedido apresentado em 2013 relativamente à concessão do Douro Litoral, cuja concessionária é a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., uma participada do Grupo Brisa. O maior montante estimado (de aproximadamente 219 milhões de euros) representa cerca de 39% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2018, sendo o mesmo relativo à condenação resultante do acórdão arbitral proferido em 2017 na sequência de um pedido de REF decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV.

O segundo pedido de REF mais relevante, com um peso relativo de 27% no total das contingências existentes no final de 2018, é referente à subconcessão do Baixo Tejo.

### Setor Ferroviário

No âmbito do setor ferroviário, destaca-se o pedido de indemnização apresentado pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. (“ELOS”) na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção,

financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da Estação de Évora, relativamente ao qual foi proferido acórdão em julho de 2016 condenando o Estado Português no pagamento de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros. Em face desta decisão, o Estado Português (i) intentou, junto do Tribunal Central Administrativo Sul, ação de anulação de sentença e (ii) recorreu para o Tribunal Constitucional, tendo este decidido não admitir o recurso, por entender não estarem reunidos os pressupostos processuais para o efeito. A ELOS propôs ação executiva em 2018, peticionando ao Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa o pagamento de aproximadamente 192 milhões de euros, tendo o Estado apresentado oposição à ação.

Ainda neste setor, regista-se o pedido de REF apresentado em 2012 pela concessionária Fertagus, na sequência do aumento da taxa das infraestruturas ferroviárias. O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive). A análise da fundamentação do pedido exposto está a ser desenvolvida em sede da comissão de negociação constituída para a renegociação do respetivo contrato de concessão.

### Setor da Saúde

No que diz respeito às PPP do sector da saúde, salienta-se o pedido de REF apresentado pela Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. (“Escala Braga”) no final de 2016, na sequência da decisão do Ministério da Saúde de não renovação dos protocolos adicionais ao contrato de gestão, relativos a financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, que esta entidade havia celebrado com a Administração Regional de Saúde Norte, em que a Escala Braga peticiona o pagamento de aproximadamente 33 milhões de euros<sup>27</sup>.

Quanto ao Hospital de Loures, a SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures S.A. (“SGHL”) pediu no final de 2018 a constituição de tribunal arbitral para dirimir o litígio

---

<sup>27</sup> À data da publicação do presente Boletim havia conhecimento de que fora proferido acórdão condenando o Estado na reposição do equilíbrio financeiro e, consequentemente, no pagamento de cerca de 4,5 milhões de euros relativos ao ano de 2016 e, quanto aos anos de 2017 a 2019, a quantia que as partes definirem de acordo com os critérios utilizados pelo tribunal para definir a compensação devida em 2016. Caso as partes não cheguem a acordo, o Estado terá de pagar cerca de 4,8 milhões de euros referentes a 2017, 5,3 milhões correspondentes a 2018 e 3,7 milhões relativos a 2019, estando estes valores sujeitos a acertos.

que a opção ao Estado relativamente ao financiamento autónomo das prestações de saúde a doentes com VIH/SIDA. Ainda relativamente a este hospital, encontram-se em mediação os diferendos relativos ao apuramento do pagamento do valor de conciliação devido pelo Estado à SGHL, aos termos da monitorização e avaliação do cumprimento de certos parâmetros de desempenho e às deduções pelo incumprimento das obrigações de elaboração de relatórios periódicos de monitorização referentes aos anos de 2012 a 2016<sup>28</sup>.

De referir também que a Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. (“Escala Vila Franca”) apresentou ainda em 2018 um pedido de reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na prestação de cuidados de saúde à população reclusa dos estabelecimentos prisionais da área de influência do Hospital de Vila Franca de Xira, nomeadamente no âmbito de doenças infecciosas crónicas<sup>29</sup>.

Relativamente ao Hospital de Cascais, a respetiva Entidade Gestora do Estabelecimento a Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A., pediu em dezembro de 2018 a constituição de um tribunal arbitral para dirimir litígio relativamente à formação dos médicos internos em dezembro de 2018.

### Setor da segurança

Relativamente ao setor da segurança, no final de 2018, salienta-se a manutenção dos quatro pedidos de REF, relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. Nesta data, não é possível quantificar o impacto orçamental que poderá advir destes processos.

---

<sup>28</sup> À data da publicação do presente Boletim havia conhecimento de que havia sido alcançado acordo conciliatório quanto a alguns dos temas do diferendo.

<sup>29</sup> À data da publicação do presente Boletim havia conhecimento de outro pedido formulado pela Escala Vila Franca em fevereiro de 2019, relacionado com a cessação do financiamento dos medicamentos para tratamento de doentes com Hepatite C, alegando um aumento de despesas de aproximadamente 1 milhão de euros.



## 6. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2018, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2018, atingem o montante de 1 691 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (69%) e com as PPP da saúde (28%).

No *Quadro 18* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2018, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2017.

Refira-se ainda que no Relatório do OE2018, elaborado no final de 2017, não foram ainda incluídas as parcerias relativas aos contratos da ANA e do Metro do Porto.

### Quadro 18 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

*Valores em milhões de euros*

Sectores	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Rodoviário</b>	<b>1 137</b>	<b>1 171</b>	<b>1 103</b>	<b>1 068</b>	<b>992</b>	<b>958</b>	<b>812</b>	<b>763</b>	<b>615</b>
encargos brutos	1 470	1 498	1 436	1 414	1 379	1 366	1 228	1 185	1 043
receitas	334	327	333	346	387	407	417	422	428
<b>Ferrovário</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Saúde</b>	<b>446</b>	<b>471</b>	<b>333</b>	<b>221</b>	<b>173</b>	<b>55</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
<b>Segurança</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>1 632</b>	<b>1 691</b>	<b>1 472</b>	<b>1 326</b>	<b>1 186</b>	<b>1 022</b>	<b>858</b>	<b>812</b>	<b>664</b>

Sectores	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<b>Rodoviário</b>	<b>481</b>	<b>395</b>	<b>350</b>	<b>222</b>	<b>249</b>	<b>289</b>	<b>192</b>	<b>142</b>	<b>128</b>
encargos brutos	945	849	809	692	586	507	346	273	264
receitas	464	453	459	470	337	218	154	131	136
<b>Ferrovário</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>31</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>527</b>	<b>440</b>	<b>395</b>	<b>270</b>	<b>298</b>	<b>335</b>	<b>236</b>	<b>175</b>	<b>159</b>

Sectores	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
<b>Rodoviário</b>	<b>78</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>87</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
encargos brutos	218	173	157	161	37	6	0	0
receitas	140	87	74	75	29	6	0	0
<b>Ferroviário</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>118</b>	<b>114</b>	<b>114</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

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

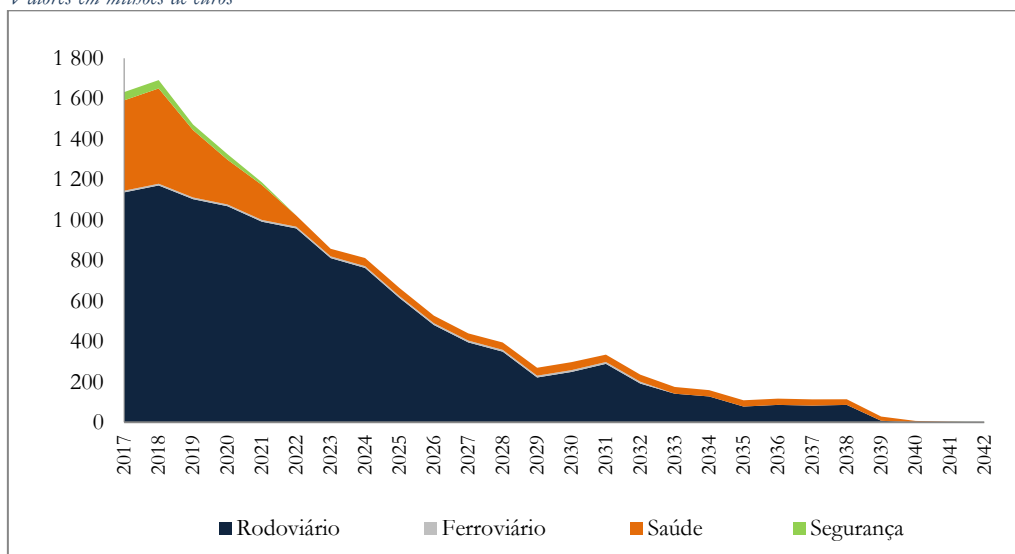
*Nota:* Os valores de 2017 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2018, tal como inscritos no Relatório do OE2018. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam já, no caso das subconcessões, a redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado, por forma a considerar o esforço financeiro que será exigido à IP no âmbito dos respetivos contratos alterados, sujeito naturalmente à conclusão e efetivação, nos termos previstos, dos respetivos processos negociais.

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por sectores, apresenta-se no *Gráfico 17* seguinte.

Gráfico 17 – 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 2017 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2018, tal como inscritos no Relatório do OE2018. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

## 7. Anexo

### Quadro 19 – Identificação das PPP por setor

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

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

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

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